



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 (2)

Le mercredi 27 avril 1988 - No 12

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Systèmes de transports terrestres (suite)	CAE-461
Commission des transports du Québec	CAE-470
Transports maritime et aérien	CAE-476
Transport maritime	CAE-476
Transport aérien	CAE-483
Construction et conservation du réseau routier	CAE-489

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
M. Rémy Poulin
M. Lewis Camden
M. Gilles Baril
M. Henri Paradis
M. Hubert Desbiens
Mme Carmen Juneau
M. Jean-Guy Parent
M. Francis Dufour
M. Jacques Rochefort

- * M. Louis Rémillard, Commission des transports du Québec
- * M. Pierre Michaud, ministère des Transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 27 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 reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1988-1989. Est-ce que nous avons des remplacements ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. Marcil (Beauharnois) remplacera M. Paradis (Matapédia).

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. Au moment de notre ajournement, nous en étions au programme 1. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le programme 1, M. le député de Lévis? M. le député de Lévis.

Systèmes de transports terrestres (suite)

M. Garon: Alors, hier, on avait parlé de Montréal-Rigaud, on avait parlé de Montréal-Deux-Montagnes, de Montréal-Saint-Hilaire, mais on n'avait pas parlé de Montréal-Valleyfield. En ce qui concerne le nouveau lien Montréal-Valleyfield, est-ce que le ministre a un échéancier ou est-ce que l'étude en cours va être déposée bientôt? Quels sont les coûts envisagés pour cette ligne?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez toujours des trains de banlieue?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est un des éléments qui a fait l'objet d'une analyse assez poussée des gens du ministère puisqu'il y a six mois nous avions confié à une entreprise une étude des besoins de toute la région couverte par Delson jusqu'au-delà de Châteauguay. Je pense que c'est davantage de Châteauguay, finalement, qu'il faut parler, compte tenu du fait que le pont Mercier est utilisé à surcapacité et qu'il y a toujours ce goulot d'étranglement à l'arrivée à Montréal. On a fait un certain travail sur le plan des échangeurs et, à ce sujet-là, on a travaillé, négocié beaucoup avec la communauté indienne de Kahnawake pour acquérir des parcelles de terrain pour permettre que la voie préférentielle d'autobus soit plus accessible, qu'elle aille le plus loin possible vers Châteauguay, de façon que ce moyen de transport-là soit utilisé davantage.

Il y a différentes possibilités, au moins deux possibilités qui ont été analysées par le ministère, non pas uniquement en fonction du transport en commun, mais aussi en fonction du routier. Et on me signale que l'on a eu, il y a quelques jours à peine, l'étude qui avait été

confiée à Alpha Beta Gamma, quant aux hypothèses que j'évoquais tantôt, dont je devrai prendre connaissance dans les prochains jours pour faire en sorte que, dans le plan de transport, il y ait une décision de prise quant à l'offre, ce qu'on retiendra. Il est clair que les gens de Châteauguay, au moment où l'on se parle, n'ont pratiquement pas d'alternative. C'est le pont avec leur voiture ou c'est le service dispensé par le CIT, dans ce milieu-là, avec une certaine voie préférentielle d'autobus, mais avec plus ou moins de succès, compte tenu de l'espace assez restreint qu'il y a sur le pont. Alors, cela va faire l'objet d'une décision gouvernementale dans le plan de transport.

M. Garon: Quand vous faites des études sur la circulation, le trafic à Montréal, faites-vous des mandats particuliers ou est-ce une étude d'ensemble avec... si vous déplacez tant de pions, cela influence le reste ou...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que...

M. Garon: Parce que vous être pris avec un problème d'ensemble, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, définitivement. D'ailleurs, c'est pour cela que...

M. Garon: Alors, comme vous dites, vous le dites bien: c'est le pont Mercier ou c'est le transport en commun, c'est ceci ou c'est cela, avec une alternative. Faites-vous des études, le boulevard Métropolitain, la route de contournement, ou une route de Brassard comparée à Valleyfield, ou encore les trains de banlieue, comme dans un plan d'ensemble ou des études particulières que vous raboutez ensemble?

M. Côté (Charlesbourg): Bon, lorsqu'on a tenu, à la demande des autorités de l'île de Montréal, la commission parlementaire sur les infrastructures de transport en commun, au mois d'août 1987, on l'a tenue à leur demande, mais je me suis rendu compte lors de cette commission-là qu'on ne réglait pas les problèmes de transport en réglant uniquement les problèmes de transport en commun et que le réseau routier et autoroutier était une composante tout aussi importante que celle du transport en commun et qu'il fallait donc avoir une vision globale. D'abord, une vision globale des modes de transport et pas une vision particulière de l'île, une vision globale du sud ayant accès à l'île, du nord ayant accès à l'île. Finalement, ce qu'il faut comprendre, c'est que le développement économique souhaité, voulu par les leaders politiques tant fédéraux, provinciaux que municipaux du siècle, du XXe siècle, a toujours fait en sorte qu'on a voulu développer le centre-ville de

Montréal, probablement inspiré par le développement étoilé français. Et, dans ce sens-là, il faut toujours créer un cœur très fort sur le plan économique pour être capable d'attirer, mais en créant ainsi beaucoup d'entreprises de services, beaucoup d'entreprises au centre-ville et forçant le développement du transport en commun du réseau routier à converger vers un centre.

Cela a été la volonté d'hommes politiques qui avaient le mandat de leurs citoyens de les représenter: fédéraux, provinciaux, municipaux et même régionaux. Alors, il n'est pas surprenant que l'entreprise manufacturière ou de services soit fortement concentrée au centre-ville de Montréal. Cela a été la volonté des élus municipaux. Alors, on n'a pas favorisé l'habitation, on a favorisé l'implantation de commerces, de services. C'était une foi qui était défendable à l'époque et qui l'est toujours, si on veut donner un peu de force à la locomotive qu'est Montréal et la grande région de Montréal. Mais, forcément, si on fait cela et qu'on a cela comme objectif et qu'on réussit, cela favorise l'étalement de l'habitation. Et l'étalement est allé ailleurs. Dans ce sens-là, les gens maintenant convergent vers le centre pour aller travailler.

Le phénomène qu'on a connu au cours, peut-être, de la dernière décennie, c'est que, devant la congestion menant au centre, il y a eu aussi un certain étalement de l'entreprise manufacturière ou de l'entreprise dans l'ouest de Montréal, à Laval, sur la rive sud. Cela a créé un peu de commotion mais on se retrouve avec, nous, l'obligation d'avoir une vision transport. Quelle doit être la vision transport? La vision transport c'est de s'assurer qu'on puisse offrir aux citoyens, à la fois dans le transport en commun, par le métro, par les autobus, par toutes sortes de tentatives qui, au cours des dernières années, ont été essayées, covoiturage ou autres choses, donc, fournir l'offre de service à la population qui, elle, peut la prendre ou ne pas la prendre.

Cela, c'est un volet, le deuxième étant le routier parce que demain matin, là, on n'est pas à la veille de voir disparaître les automobiles. Elles vont continuer d'exister, puis les gens ont le choix de les prendre ou non. Donc, le volet routier devient aussi extrêmement important, le volet sécuritaire de la démarche. Du point de départ de votre habitation vers votre lieu de travail ou du lieu où vous allez effectuer vos achats, il faut au moins faciliter l'accès de ces gens-là. Alors, la vision du ministère doit être globale. Puis qu'est-ce qu'on fait, règle générale, au ministère? On fait des comptages.

Une voix: Des quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Des comptages, afin de savoir d'où vient la circulation, si la circulation a augmenté au cours des ans et, dans le plan de transport, par exemple, lorsqu'on y arrivera, dans l'analyse, vous serez en mesure de

constater que pour chacun des ponts menant à l'île, tant au sud qu'au nord, il y a eu des comptages, au fil des ans, et qu'on peut voir l'augmentation de l'utilisation de ces ponts-là versus la capacité du pont aussi.

Donc, à partir de ces comptages-là, on sait d'où les gens viennent, on sait le mouvement que ces gens-là effectuent et c'est ce qui alimente, finalement, la conception que le ministère peut se faire d'un plan qui devrait normalement régler les problèmes du pont Mercier. On ne les règlera pas tous. On l'a dit et je le répète, le plan... Ce serait l'idéal si le plan pouvait régler tous les problèmes de transport. On ne réussira pas à régler tous les problèmes de transport. On va tenter d'alléger le fardeau quotidien des individus et, dans ce sens-là, c'est bien sûr une vision globale à partir de comptages, à partir de gens qui font des enquêtes chez nous, origine-destination, des systèmes bien compliqués sur le plan de l'informatique, là, que je n'ai pas encore tout à fait compris moi non plus, mais je me résigne à dire que mes fonctionnaires sont très compétents et très qualifiés dans ce domaine et ils me donnent de bonnes informations à partir d'outils qu'ils ont. C'est très impressionnant de voir ce qu'on a comme outils au ministère, en particulier à Montréal, quant au dépistage des origines et des destinations. Il y a une bonne connaissance des mouvements.

(10 h 30)

À partir de cela, il y a des choix à faire. Ces choix vont être faits en fonction des cueillettes de données, premièrement, en fonction de la sécurité, deuxièmement, et en fonction de compléter un réseau qui a été conçu à l'origine, qui a été accepté par à peu près tout le monde et qui devra être complété. Cela nécessite forcément, à un certain moment donné, des choix politiques de la part du gouvernement et cela, c'est à l'homme politique de les prendre à partir du moment où il y aura un éventail de positions de prises à la fois par mes collègues à l'Assemblée et par les maires, qui ont été largement consultés à différentes étapes du processus. Dans ce sens, il y aura des décisions à prendre et on les prendra.

M. Garon: Concernant le métro, les 335 voitures de métro achetées en 1966 semblent avoir un urgent besoin de réfection. On parle de coûts évalués à 100 000 000 \$. La sécurité des usagers serait même en jeu. On me faisait part de deux incidents qui auraient pu avoir un dénouement tragique dernièrement en raison de défauts aux portes de ces voitures de métro. À la suite du deuxième incident, la STCUM aurait inspecté les portes des voitures et 195 portes seraient défectueuses. Le ministre est-il au courant du problème?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: A-t-il l'intention de prendre un

engagement ferme? Est-ce qu'il reconnaît ou estime-t-il que les wagons du métro de Montréal sont tous en bon état ou qu'il y en a un certain nombre de dangereux pour le public actuellement? Est-il conscient de l'urgence, de la nécessité de la modernisation de plusieurs wagons? Et quels sont les moyens qu'il entend prendre pour que la réfection de ces wagons débute le plus rapidement possible?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il y a deux ordres de questions que le député de Lévis pose. D'abord, un questionnement au sujet de l'état général des voitures MR-63. La Société de transport de la communauté urbaine a confié à la firme Bombardier deux wagons qui ont été analysés par Bombardier à Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Ils ont fait l'inventaire de ce qu'il y aurait à faire comme travail à partir d'un devis fait par la société de transport de la communauté urbaine qui vise, premièrement, à corriger les lacunes ou les défaillances dans la structure, puisqu'ils ont maintenant 25 ans ou une vingtaine d'années, mais que leur vie utile est de 40 ans. Il ne faut pas oublier que ce sont des wagons qui ont été construits et qui devaient avoir une vie utile de 40 ans. Mais on se rend compte au bout de 20 ans que la qualité des matériaux de l'époque n'était peut-être pas ce qu'on avait souhaité, qu'il y a peut-être des éléments qu'on avait, à l'époque, mal analysés et qu'on connaît mieux maintenant à l'usage et que, finalement, 40 ans, c'était peut-être très optimiste quant à la vie utile de ces wagons sans faire des réparations importantes.

M. Garon: 40 ans, cela devait être selon un certain degré d'utilisation. Est-ce qu'au bout de 20 ans on a fait l'utilisation qu'on pensait en faire pendant 40 ans?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il s'agit de 40 ans d'utilisation à plein rendement. C'étaient les prévisions de l'époque et on a voulu les construire à Montréal, c'était une expérience de... Ce sont les défauts d'avoir occupé un comté, d'avoir représenté un comté à l'époque. On en reste marqué. Donc, ils étaient conçus, à l'époque, construits et ils devaient durer 40 ans. La plus belle preuve, c'est qu'ils ont été financés sur 40 ans. On va continuer de payer encore pendant à peu près 20 ans des wagons qui ont des problèmes d'usure prématurée.

Deuxième série de mesures que voudrait apporter la STCUM, des mesures qu'on peut appeler d'ordre technique, qu'on est à analyser actuellement, quant à nous, parce que, dans la mesure où on aura corrigé les éléments d'usure prématurée, là pourrait s'arrêter la responsabilité gouvernementale. Si on veut apporter des modifications à la conception même du wagon de l'époque, on n'est pas sûr quant à nous - les études vont nous le déterminer, je vous dirai ce qu'on a fait jusqu'à maintenant - on n'est pas

sûr pour le moment, compte tenu des informations qu'on a, que cela ferait en sorte d'augmenter la capacité d'accueil, d'augmenter le rendement et ces choses-là.

Il y a donc deux sortes de travaux à faire et, compte tenu du fait que le gouvernement du Québec a payé 60 % de ces wagons-là, H y a déjà une très bonne contribution du gouvernement du Québec. Donc, on n'est pas fermés, dans le cas des MR-63, à une participation gouvernementale de manière très ad hoc et très exceptionnelle, moyennant certaines conditions: que ce soit effectivement une participation ad hoc.

M. Garon: Pas seulement ad hoc, si...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on pourrait...

M. Garon:... s'il s'agit de les...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je vais vous expliquer comme il faut mon ad hoc, pour être bien sûr qu'on se comprend. Lorsque le métro a été construit, on n'a pas fait en même temps, pour certains cas, des ateliers de réparations majeures. Parce qu'à l'époque, étant flambant neuf, on s'est dit qu'il n'y aurait pas de bris important avant plusieurs années, donc, qu'on réglerait ce problème-là ultérieurement. Le gouvernement du Québec a subventionné à 100 % l'atelier des grandes révisions de la STCUM. On n'entend pas souvent parler de cela. On entend parler d'effets de débordement et on aimerait bien que le gouvernement paie la note.

M. Garon: L'atelier de réparations majeures.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on l'a payé à 100 % comme gouvernement. Vous autres, qui avez pris la décision à l'époque, et nous autres qui allons assumer la facture. Dans ce sens-là, on a payé, mais peu importe, c'est une décision gouvernementale. On a payé, donc, on se dit maintenant: Avec les wagons de métro d'aujourd'hui qui auraient besoin de réparations importantes, cela fait partie d'une gestion, d'une bonne gestion, d'une administration que de prévoir, au fil des ans, que des wagons puissent entrer dans l'atelier de réparations et qu'on fasse les transformations et les vérifications d'usage, de telle sorte que la vie utile de ces wagons-là soit atteinte, ce qui n'était pas le cas pour les MR-63.

Donc, on se dit que sur le plan ad hoc, je pense, on a peut-être une responsabilité à ce niveau-là et on est prêt à en assumer une partie; pas n'importe quelle partie et pas de caprices non plus. Alors, mon sous-ministre adjoint, M. Hinse, a rencontré Mme Roy pour des discussions, on leur a transmis une proposition qui ferait en sorte qu'on pourrait faire des analyses ensemble, payer à 50 % une analyse de ren-

tabilité économique d'une intervention aussi importante que celle-là qui, selon les estimations préliminaires, pourrait se situer aux alentours du chiffre que vous avez invoqué. Dans ce sens-là, est-ce que cela veut dire que nécessairement tous ces coûts-là seraient admissibles à un support gouvernemental? Je vous le dis tout de suite, non mais en disant qu'on est prêt à y aller pour l'intervention de réhabilitation de l'usure du temps. C'est la réponse à la partie fondamentale de votre question, la deuxième, étant un peu plus accessoire ou un plus conjoncturelle d'incidents par rapport à ces véhicules-là, est reliée strictement à une question de caoutchouc. Le caoutchouc autour des portes ayant subi l'usure du temps, il s'est produit un incident qui a été évoqué par vous, et le remplacement des caoutchoucs réglerait ce problème-là.

M. Garon: En termes de sécurité du métro, s'il y a deux incidents touchant les portes - on dit que 195 portes seraient défectueuses - vous, comme ministre des Transports préoccupé par la sécurité, si la STCUM dit qu'elle continue à fonctionner même si les portes sont défectueuses, est-ce que vous laissez aller cela ou si vous estimez que, comme grand responsable des transports au Québec, vous avez une responsabilité d'intervention si les voitures n'offrent pas toute la sécurité qu'elles devraient offrir? Considérez-vous...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui...

M. Garon:... que c'est votre rôle d'intervenir ou que ce n'est pas votre rôle?

M. Côté (Charlesbourg): Vous abordez un sujet fort intéressant qui en couvre pas mal plus large que vous ne pensez sur le plan de la sécurité du métro. Régions la partie la plus facile et nous discuterons, si le cœur vous en dit, de la partie la plus large après.

Les 195 portes dont vous parlez, ce sont des portes qui ont exactement le même problème: c'est une question de caoutchouc.

M. Garon: Cela est reconnu. Vous êtes d'accord avec cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. C'est une question de caoutchouc; de toute façon, c'est sous le contrôle de la STCUM puisque à la fois eux et nous considérons que c'est de l'entretien régulier. L'usure du caoutchouc fait en sorte qu'un poignet pourrait être pris entre deux portes et que la porte n'ouvrirait plus. L'usure du caoutchouc fait qu'il y a moins de sensibilité.

M. Garon: C'est comme pour un ascenseur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: On peut avoir le poignet pris et,

si l'ascenseur continue à monter, ce ne sera pas diable.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Dans ce sens-là, c'est le problème. Mes fonctionnaires m'informent que tout est sous contrôle, actuellement, par la STCUM; ils sont à effectuer les réparations qu'il y a à faire pour ce qui concerne la sécurité. C'est l'incident dont vous faisiez état tantôt. Il est normal, si cela se produit pour une porte, que cela puisse se produire pour plusieurs autres portes, compte tenu que les wagons sont du même âge.

Le projet le plus large - nous sommes en consultation avec les autorités de la Communauté urbaine de Montréal et de la STCUM - c'est... Je me fais pousser dans le dos depuis déjà quelque temps, par la locomotive dont je vous parlais hier et qui est M. Fournier, le directeur du secteur ferroviaire chez nous, pour qu'on ait une loi sur les chemins de fer guidés. Elle pourrait, éventuellement, au moins donner au ministère des Transports la possibilité d'enquêter en cas d'incident, puisque nous n'avons pas ces pouvoirs, à l'heure actuelle.

M. Garon: La commission...

M. Côté (Charlesbourg): La commission?

M. Garon:... n'a pas cette responsabilité?

M. Côté (Charlesbourg): La Commission des transports?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Alors, on ne l'a pas actuellement et la sécurité est assurée en totalité par la STCUM. On ne veut pas dire par cela que la STCUM ne fait pas tout ce qu'elle peut; je suis pleinement convaincu qu'elle le fait afin d'assurer la sécurité des passagers. Cependant, je pense qu'il serait sage, dans les circonstances, qu'on puisse au moins donner le pouvoir d'enquête dans des cas bien désignés.

M. Garon: N'avez-vous pas un pouvoir général de responsabilité en ce qui a trait à la sécurité? Prenons, par exemple, le transport scolaire, le transport en commun et différentes formes de transport sur le territoire. Comme responsable des transports, n'avez-vous pas un pouvoir général d'enquête et de vérification de la sécurité pour tout le Québec? Cela n'a quasiment pas de bon sens!

M. Côté (Charlesbourg): Dans tous les autres cas, j'ai un pouvoir d'enquête, mais la loi sur la CUM les soustrait de la Loi sur les chemins de fer. Alors, dans le cas du métro, à ce moment-là, on... Pardon?

M. Garon: Elle les soustrait de la Loi sur

les chemins de fer.

M. Côté (Charlesbourg): De la Loi sur les chemins de fer du Québec.

M. Garon: C'est curieux.

M. Côté (Charlesbourg): Les pouvoirs d'enquête sont à l'intérieur de la Loi sur les chemins de fer du Québec. La loi sur la CUM soustrait la CUM des pouvoirs d'enquête conférés dans la Loi sur les chemins de fer. Ce que l'on veut faire avec le projet de loi, c'est se donner, en amendant notre Loi sur les chemins de fer, concernant les chemins de fer guidés, ce pouvoir d'enquête.

M. Garon: Le pouvoir est entièrement délégué; il n'y a aucun pouvoir de surveillance? (10 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Il y aurait le ministre des Affaires municipales parce que la loi de la communauté urbaine dépend du ministre des Affaires municipales. Dans ce cas-ci, nos consultations nous disent que les compagnies de chemin de fer acceptent le principe qu'on puisse avoir ce pouvoir d'enquête. Nous sommes en négociation avec la STCUM et la CUM quant à cet élément.

M. Garon: Je suis un peu surpris de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Quand M. Fournier m'en a parlé, j'ai aussi été un peu surpris. Finalement, on devra éventuellement prendre des décisions à ce niveau. Mais notre projet de loi est prêt.

M. Garon: Votre projet de loi pour?

M. Côté (Charlesbourg): La loi sur le transport guidé est prête. Il s'agit...

M. Garon: Transport guidé?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le transport guidé.

M. Garon: Guidé par qui?

M. Côté (Charlesbourg): Semble-t-il que les rails ont des guides. Dans ce sens, cela réglerait une partie des problèmes.

M. Garon: On va revenir à l'époque des cordeaux.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire qu'à l'époque des cordeaux, c'était bien mené.

M. Garon: Vous savez que, dans le domaine alimentaire, il y a eu une révision parce qu'il y avait des pouvoirs séparés. Pour maintenir un pouvoir d'inspection générale du Québec qui

délègue une partie du pouvoir de l'administration, l'inspection alimentaire à Montréal, mais garde son pouvoir de surveillance par-dessus tout cela parce qu'il a une responsabilité. Au fond, sur le territoire québécois, il faut que quelqu'un ait une responsabilité d'ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): De la même manière que l'aide sociale est administrée par la ville de Montréal sur le territoire de la ville de Montréal. C'est un pouvoir qui est délégué, mais le ministre garde quand même un certain pouvoir. C'est ce qu'on veut, c'est exactement ce qu'on recherche par le projet de loi qui sera éventuellement déposé. J'attends un dernier rapport sur les rencontres de mes fonctionnaires avec les autorités montréalaises. Dans ce sens, on va éventuellement procéder.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention de le déposer ce printemps?

M. Côté (Charlesbourg): Je le déposerai peut-être, mais pas nécessairement pour adoption d'ici à la fin de juin. Peut-être davantage à l'automne.

M. Garon: C'est un pouvoir de surveillance de la sécurité dans le domaine des transports au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un pouvoir d'enquête au sens large, qui peut être d'inspection aussi.

M. Garon: C'est seulement un pouvoir d'enquête, un pouvoir de surveillance de la sécurité...

M. Côté (Charlesbourg): Après des rencontres récentes, on me dit qu'il y a encore beaucoup de réticences de la STCUM parce que, semble-t-il, les seuls spécialistes dans ce domaine, ce sont eux. On m'informe qu'il y aura de nouvelles rencontres au cours des deux prochaines semaines. Je veux m'assurer qu'on comprenne bien. Il y a une responsabilité qui doit transcender les autorités organisatrices, de telle sorte qu'il y ait une responsabilité au-delà de l'autorité qui dispense des services. Cela doit se distinguer, à un moment donné. Il est question, dans les présentes discussions, à la fois d'enquête et de surveillance.

M. Garon: Ce que je veux dire, au fond, c'est qu'une enquête, c'est une affaire de surveillance, mais tout cela pouvait se concrétiser dans des normes, j'imagine, de construction des voitures du métro, des normes de construction des autobus pour assurer un minimum de sécurité sur l'ensemble du territoire québécois. Qu'une municipalité ait des standards plus élevés, je pense que ce n'est pas impossible. Il doit y avoir un niveau de sécurité minimale.

Un minimum, cela ne veut pas dire un plancher. Cela veut dire un certain niveau de sécurité exigé par le responsable de la surveillance des transports ou de la sécurité des transports au Québec.

Il y a des règles de la circulation. Le ministre a fait des amendements au code de la route et a changé la loi pour exiger certaines conditions. Maintenant, il doit y avoir... C'est ce qu'on voit dans le métro, quand on parle du caoutchouc. Au fond, cela veut dire que le caoutchouc doit être en état de réagir si quelqu'un se prend le poignet dans la porte. S'il se prend le poignet et que le wagon marche comme s'il n'y avait rien entre les deux morceaux de caoutchouc, cela veut dire que, dans le fond, la sécurité n'est pas là. Il me semble que si des gens inspectent des wagons, inspectent des choses, il doit y avoir des standards à respecter. C'est tout cela que je me demande. Je ne suis pas un expert là-dedans. Je ne joue pas à l'expert non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Moi non plus, mais je pense qu'on essaie d'échanger des vues et c'est un propos qui est très intéressant parce que nous sommes nous-mêmes en plein cœur du débat. Notre volonté est d'aller le plus loin possible dans ce qui nous incombe comme responsabilité. Mais il est bien sûr qu'on frappe une résistance très importante des autorités organisatrices à ce niveau-là. Et je me permettrais même de poser une question au député de Lévis: Est-ce que, dans son esprit, nous devrions effectivement surveiller non pas seulement... Je comprends que le pouvoir d'enquête, c'est après le fait, mais est-ce que nous devrions aller plus loin que cela et effectivement surveiller, avoir un pouvoir de surveillance?

M. Garon: Je pense que, sur l'ensemble du territoire québécois, il doit y avoir quelqu'un qui établisse des standards. Il ne peut pas y avoir uniquement des standards municipaux. On parle du métro. Il n'y a que celui de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il peut s'agir du transport en commun, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va bien dans le reste. Là où le problème est plus difficile, c'est par rapport au métro. L'opinion du député de Lévis me laisserait penser que, dans le cas du métro, compte tenu du fait que la STCUM est celle qui dispense les services, donc donne les services, est-ce que cela devrait être quelqu'un autre que la STCUM qui fasse cette surveillance?

M. Garon: Ce n'est pas cela que je veux dire. Je veux dire qu'il y a un pouvoir d'inspection quotidienne, normale, c'est une affaire. Mais un pouvoir d'inspection au-delà de tout cela... Je

donne comme exemple le secteur alimentaire. La question a été tranchée, au fond. Il y a une répartition des fonctions pour ne pas faire deux fois la même inspection. Sauf que, par-delà tout cela, le ministre de l'Agriculture a un pouvoir général de vérifier, parce que c'est lui qui est responsable. Il est l'inspecteur en chef de toute l'inspection alimentaire au Québec. Alors, même si Montréal, par exemple, fait son inspection quotidienne, normale, tout cela, il a un droit de vérification par-dessus tout cela...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon:... parce que c'est lui qui est le grand responsable du standard de qualité. C'est dans le commerce local. Cela se ressemble beaucoup, au fond, sauf que ce sont des normes différentes. Comme le commerce local est une responsabilité du gouvernement du Québec, est-ce que les standards seraient établis à Trois-Rivières, Sherbrooke, Montréal? C'était cela avant. Cela a été changé pour des standards généraux minimaux où une ville pourrait être plus exigeante sans que cela établisse des barrières non tarifaires.

Dans le domaine de l'inspection pour la sécurité, à mon avis, le transport en commun au Québec doit répondre à certains critères de base. J'imagine que dans le domaine du métro aussi il y a des normes de construction. Je ne sais pas ce que New York exige. New York doit exiger quelque chose, Chicago, autre chose, Paris, autre chose. Comment se situe-t-on dans nos exigences sur le plan de la sécurité du métro? Il doit y avoir des normes de construction parce que celui qui fait enquête et celui qui vérifie, il faut qu'il vérifie quelque chose. Il ne va pas juste voir si le métro roule. Il va voir si certaines normes de construction sont respectées, non seulement les normes de construction mais, après usage et usure, si les voitures sont toujours en condition. Quand les gens sont allés voir, qu'est-ce qu'ils ont inspecté, qu'est-ce qu'ils ont vérifié? Est-ce qu'ils ont juste vérifié et dit: Quand il y a un poignet pris dans la porte, il ne se passe rien. Il y a 195 portes pour lesquelles il ne se passe rien et les autres réagissent, la voiture arrête. Je ne sais pas ce qu'ils ont vérifié. Au fond, ils doivent vérifier si le comportement, dans l'utilisation du métro, répond à certains standards.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends très bien la question du député de Lévis. Partout ailleurs, quelle que soit la forme de transport, c'est sous l'empire de la Loi sur le ministère des Transports ou de l'assurance automobile. Donc, on peut garantir la sécurité et on a cette responsabilité. Ce que nous évoquons ici, c'est le métro en particulier et, dans le cas du métro, on ne l'a pas. Alors, c'est exclu. Cela apparaît, à la fois pour vous et pour nous, un peu bizarre. C'est justement la question que se sont posée les gens chez nous. À cet égard, les gens du mi-

nistère ont analysé tout cela, ont préparé un projet de loi pour remplir ce vacuum. Comme on le fait dans à peu près tous les cas, on a voulu consulter les autorités organisatrices qui émettent actuellement une fin de non-recevoir quant à la volonté d'assumer, quant à nous, ce que nous pensons être de notre responsabilité dans le cas du métro comme dans d'autres cas. L'argument vient du fait qu'ils sont soi-disant des gens qui connaissent le métro alors que forcément, chez nous, il n'y en a pas beaucoup qui connaissent cela.

C'est clair que tout ce qui a été au BTUM... au BTM... Il y a tellement de "U" dans tous les sigles qu'on finit par arriver dans un cul-de-sac. À ce moment, il y a eu des consultations.

Dans ce sens, on devra prendre une décision très prochainement, mais il est clair que la responsabilité des Transports est d'assurer la sécurité des utilisateurs de transports en commun. En cela, on va s'inspirer très largement de ce qui se passe ailleurs, dans l'État de New York actuellement, où il y a certains pouvoirs qui sont dévolus à l'État sur le métro de New York en particulier. Donc, la discussion que nous avons ce matin est très à-propos. Je comprends du député de Lévis qu'il croit que la responsabilité du ministère des Transports devrait inclure celle du métro. C'est ce que je comprends. Elle devrait inclure le métro.

M. Garon: C'est-à-dire que là-dedans, au fond, il y a des normes de construction. Des normes de construction, cela se reflète dans les coûts de construction. Normalement, si les normes sont plus sévères, cela coûte plus cher. Et je comprends que Montréal pourra dire: Les normes étant à tel niveau, on vous demande une participation qui tienne compte de tout cela. Les normes de construction sont une affaire. Ensuite, il y a les normes d'entretien. Ce dont on vient de parler, ce sont les normes d'entretien. J'imagine que les normes d'entretien, c'est dans le fonctionnement que Montréal doit dire: Si vos normes d'entretien sont plus sévères... Est-ce qu'on peut jouer avec la sécurité du public là-dedans? Qu'est-ce qu'on offre comme sécurité? Au fond, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à nous, c'est notre prétention dans le débat actuellement. Quant aux normes de construction, j'imagine que le gouvernement du Québec payant à 100 % la construction du métro, ils n'ont pas dû trop lésiner sur les normes de construction, cela ne leur coûtait pas cher. J'imagine.

M. Garon: Les entreprises doivent être intéressées à cela. Elles vendent à New York, à Chicago. S'il y a un niveau de standards, de normes de construction qui amènent la standardisation des normes de sécurité, ce n'est pas mauvais pour l'entreprise non plus.

(11 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est vrai, quoique le problème fondamental actuellement ne soit pas dans les normes de construction parce que, d'après nos informations, les normes de construction sont quand même d'un standard très élevé, elles sont même exportables. C'est d'ailleurs dans le sens de l'entretien et du suivi de l'entretien, sous l'aspect sécuritaire. Alors, je pense qu'on partage la même opinion.

M. Garon: En tout cas, vous dites qu'il y aurait un dépôt de projet de loi possiblement avant le printemps?

M. Côté (Charlesbourg): On va tenter de le faire avant le printemps, de façon que tout le monde puisse l'analyser très objectivement durant les vacances et qu'on puisse le faire adopter à l'automne.

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait des gens qui viendraient réagir par rapport à ces... ?

M. Côté (Charlesbourg): S'il le faut, on le fera. C'est quand même limité quant à ceux qui peuvent intervenir dans ce domaine.

M. Garon: Non, mais il y a ceux qui construisent, ceux qui utilisent et il y a des usagers. J'imagine...

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine aussi que le Conseil du trésor serait très intéressé à venir parader dans ce domaine parce que, quand on est obligés de payer une deuxième fois des équipements qu'on a déjà payés, cela ne réjouit pas nécessairement le Conseil du trésor. Alors, lui aussi peut se poser des questions sur la qualité de l'entretien et le suivi à ce chapitre.

M. Garon: Il y a une question que je voudrais vous poser sur le projet de loi 98 modifiant les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, les CIT. On me dit que certaines municipalités remettent en cause leur participation aux CIT. Ce serait le cas d'Iberville et du Chemin du Roy, et d'autres CIT sont menacés d'écèlement, comme à Saint-Denis et à Mirabel. Est-ce que le ministre peut nous dire un mot des problèmes que vivent certains conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal? Son appréhension des questions... A-t-il été sollicité pour intervenir ou est-il intervenu dans le cas des CIT en difficulté? A-t-il l'intention de prendre des mesures afin d'améliorer le fonctionnement des CIT?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai effectivement un mémoire au Conseil des ministres pour changer un certain nombre de choses, qui sera discuté au Conseil des ministres en fin d'après-midi et qui a franchi l'étape des comités ministériels.

Les CIT, ce sont quand même de très jeunes organisations qui ont été mises sur pied, si je ne m'abuse, par M. Clair à l'époque et qui, dans certains cas, fonctionnent bien et dans d'autres cas, plus ou moins bien. Je pense que c'est un peu normal. Un certain nombre de CIT se sont lancés dans l'organisation du transport en commun, voulant bien desservir leurs concitoyens avec les règles de l'époque. Les règles de l'époque faisaient en sorte que certaines municipalités pouvaient adhérer à un CIT sans jamais ne sortir un cent. Donc, il n'y avait pas de responsabilité financière de rattacher un CIT à la participation d'une municipalité. Il n'y avait que des avantages, dans le sens que lorsqu'on avait à faire la grille ou les circuits on pouvait dire: Oui, on adhère au CIT, mais dans la mesure où l'autobus passe le matin et le soir dans le ruisseau de ma municipalité. Par la suite, bien entendu, on faisait appel à un transporteur qui soumissionnait et qui assurait le transport. Les usagers payaient avec la subvention gouvernementale. Point, à la ligne. Et cela finissait là, sans que les municipalités ne mettent jamais un cent.

Ce qu'on a fait, il y a deux ans, par un projet de loi, c'est qu'on a obligé les municipalités à participer au financement, parce que cela n'avait plus de bon sens. Donc, on a responsabilisé l'action municipale dans ce domaine-là pour faire en sorte qu'on soit un peu plus respectueux des transporteurs aussi. Il y a des limites! Les transporteurs ne peuvent pas tout donner. Ils sont là pour faire de l'argent. Je me souviens d'un CIT en particulier, où le transporteur mangeait sa chemise et menaçait de tout laisser tomber, donc de provoquer une crise, malgré le fait que le gouvernement du Québec y mette de l'argent. Alors, on a fait ce changement. Je pense qu'il s'inscrivait dans une étape extrêmement importante. Cela a fait un peu de réajustement dans ce domaine et cela a rendu les demandeurs de services un peu plus responsables.

On est à la veille de proposer d'autres ajustements sur le plan législatif. Au COMPADR, nous en discutons ce matin encore et le ministre des Affaires municipales, qui est quand même l'un des éléments importants dans ce domaine, a fait valoir certains points de vue que nous devons analyser au cours des prochaines heures de façon à statuer sur tout le désengagement ou l'engagement au plan municipal des municipalités à l'intérieur des CIT.

Les CIT, pour plusieurs, rendent de très bons services à leur communauté, mais je pense qu'on est dans la phase d'une fin de jeunesse sur le point d'atteindre la maturité au chapitre des CIT. Certains risquent de disparaître, d'autres de se changer, en partie ou en tout, mais on va atteindre un niveau de maturité avec les amendements que nous allons proposer concernant les CIT.

M. Garon: Est-ce un dépôt que vous entendez faire avant le 15 mai?

M. Côté (Charlesbourg): Avant le 15 mai pour adoption d'ici à la fin juin.

M. Garon: D'ici?

M. Côté (Charlesbourg): À la fin de juin. C'est pour bientôt.

M. Garon: Concernant les ponts de la région de Québec.

Une voix: Lequel?

M. Garon: Vous avez annoncé en février la réalisation d'une étude sur les problèmes de circulation sur les ponts de Québec: le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec. Le consortium Roche-De Luc, chargé de sa réalisation, devrait faire un rapport d'ici à six mois. Pourriez-vous nous dire le mandat précis de l'étude, si le consultant doit émettre, discuter ou proposer des solutions au problème de trafic aux heures de pointe? A-t-il le mandat d'étudier toutes les solutions possibles ou s'agit-il d'un mandat restreint? Est-ce que le ministère avait lui-même déjà fait des études internes et, s'il a confié cette étude à une firme, est-ce parce qu'il estimait qu'il n'avait pas la compétence ou l'expertise suffisante? Qu'est-ce qui a motivé le ministre à aller à l'extérieur pour réaliser cette étude? Quels en sont les coûts?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports a une équipe très qualifiée dans presque tous les domaines, pouvant mener n'importe quelle étude et en arriver à des résultats aussi intéressants que le privé. Lorsqu'on se retrouve, sur le plan environnemental, avec environ 55 personnes au service du génie au ministère des Transports pour être capable de bonifier notre présentation des projets afin de moins heurter un monde que vous connaissez bien, le monde environnemental et agricole, ce n'est pas peu dire. On se retrouve avec des urbanistes, avec des archéologues et toute une série de spécialistes chez nous; c'est une équipe multidisciplinaire extrêmement importante au sein de laquelle, d'ailleurs, se retrouvent plusieurs éléments du sexe féminin. J'ai eu l'occasion de les rencontrer un à un, à un certain moment, et cela m'avait frappé. Non, ce n'est pas le fait qu'on ne soit pas capable de le faire, c'est qu'il y a un surcroît de travail, que les équipes travaillent à plein régime et qu'il aurait probablement fallu au ministère une période de temps un peu plus longue sur le plan interne pour produire le même rapport compte tenu de l'affectation de chacune des personnes qui aurait pu travailler à cette étude.

Nous l'avons confiée à une firme privée parce que nous avons mis un délai de livraison.

Vous savez, une psychose, cela se crée, une psychose de problèmes. C'est pour cela que j'ai dit, à un moment donné, qu'attendre quinze minutes pour traverser le pont Pierre-Laporte, dans mon esprit à moi, ce n'est pas un drame, en particulier lorsque vous choisissez de le faire entre 7 heures et 8 h 30 le matin, par rapport à ce qui est vécu ailleurs. Donc, on a confié l'analyse, à la suite d'un comité de sélection formé des spécialistes du ministère, à l'association Roche-De Luc, De Luc étant la firme qui a fait l'étude, à Montréal, des corridors autoroutiers Dorchester, 25, boulevard Métropolitain et boulevard Ville-Marie.

On a fixé un délai. Cette étude coûtera 60 000 \$ et on a même fourni à cette équipe toutes les études que le ministère avait déjà pour accélérer le processus. Ils devront nous fournir dans les six mois le résultat de leur étude. Ils ont le mandat de vérifier les approches parce qu'il y a des problèmes de géométrie d'approche et cela, le ministère l'a reconnu très facilement. Lorsque le pont Laporte a été construit, il faut bien se rappeler qu'il n'y avait pas de problème de circulation à ce moment. La capacité du pont Laporte était facile. Effectivement, au ministère, on a fait à l'époque des compromis quant aux aménagements d'accès à la fois au nord et au sud, à la fois du pont Laporte et du pont de Québec, parce que la circulation pouvait le permettre.

Maintenant, il faut apporter des correctifs pour tenter de soulager ce trafic et aussi de mettre en marche un processus qui va amener des interventions de telle sorte que ce ne sera pas dans dix ans qu'on va les faire. Dans dix ans, le problème va s'être aggravé et je pense qu'on aura le nez collé sur la vitre. L'étude qui est confiée à Roche-De Luc touche uniquement le pont Laporte et le pont de Québec avec les accès, toute la géométrie, la circulation et aussi un ajout quant aux effets - à la STCUM on appellerait cela des effets de débordement - sur le boulevard Laurier parce que tout le monde convergeant vers le centre ville de Québec doit emprunter, dans la plupart des cas, l'artère du boulevard Laurier qui est dans le territoire de Sainte-Foy.

L'autre élément dont il a été question, c'était un troisième pont. Cela fera l'objet d'une étude faite par le ministère qui est une étude de plus longue haleine et que le ministère mènera lui-même. Je ne sais pas si cela répond aux préoccupations du député de Lévis.

M. Garon: Quand le rapport Roche-De Luc doit-il être prêt?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait déjà deux mois que le mandat a été donné. On avait donné six mois, donc, finalement, c'est à la fin d'août, début de septembre.

M. Garon: Avez-vous l'intention de le

rendre public?

M. Côté (Charlesbourg): Les conclusions, certainement.

M. Garon: Les gens pourront-ils émettre leur opinion sur le rapport dans un cadre bien précis ou... J'imagine que cela va toucher autant les gens de la rive nord que ceux de la rive sud. Cela va toucher les municipalités qui...

M. Côté (Charlesbourg): Cela touchera davantage la rive sud.

M. Garon: Sainte-Foy.

M. Côté (Charlesbourg): Davantage la rive sud parce que les problèmes soulevés sont des problèmes de pointe le matin. Dans l'analyse qui a déjà été faite par le ministère, on se rendait compte que les problèmes de congestion étaient plus importants le matin qu'en fin d'après-midi. Donc, en termes clairs, le "chiâlage" atteint des fréquences sonores bien plus importantes le matin qu'en fin d'après-midi. C'est un phénomène avec lequel on doit vivre. C'est cela le système.

Consultation publique, d'entrée de jeu, je ne suis pas prêt à dire qu'il y aura une consultation publique. Quant à moi, s'il y a des solutions là-dedans qui nous paraissent raisonnables, je ne perdrai pas six mois pour faire une consultation publique. On va prendre des décisions et on va enclencher les actions. C'est davantage à cela que les gens s'attendent. C'est une des raisons pour lesquelles je suis allé à l'extérieur, compte tenu du temps que cela aura pris au ministère vu le travail déjà en cours. Les gens avaient peur de se faire noyer dans une étude. C'était cela, la crainte des gens: Tout le monde étudie et, finalement, sur le terrain on ne voit pas grand-chose. J'ai dit: On va confier une étude au privé. Il pourra nous la livrer dans un délai très court pour qu'on puisse prendre des décisions pour aller sur le terrain le plus rapidement possible. Mais le ministère n'est jamais fermé, finalement, à des commentaires. Règle générale, lorsqu'on a à intervenir sur le terrain, on avise les MRC, par exemple, qu'on intervient, qu'on va intervenir sur le terrain, sur telle route, et cela va toucher, dans ce cas, plusieurs routes.

M. Garon: Quels sont les coûts de l'étude?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 60 000 \$.

M. Garon: Est-ce que plusieurs personnes ont été affectées à l'étude à la firme Roche-De Luc?

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'est pas mon problème. C'est leur problème à eux. Je sais que, s'ils ne livrent pas à (a date prescrite, eux vont avoir des problèmes.

M. Garon: Ils ont dû prévoir un certain nombre de professionnels à tant l'heure.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Je veux dire tant d'heures de travail.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, ils ont répondu à un devis d'appel d'offres du ministère. Ce que je sais, c'est qu'eux-mêmes se sont déjà donné le mandat d'aller consulter des villes comme Saint-Nicolas, des villes qui pourraient être affectées par cela.

(11 h 15)

M. Garon: D'accord.

J'aimerais passer au programme 2, mais si on s'entend, M. le Président, je voudrais passer les programmes un par un sans les adopter, au cas où on aurait à revenir, et en les adoptant tous à la fin. Autrement, quand on les adopte et qu'on revient, ils sont déjà adoptés et.... C'est aussi simple, je pense, de passer...

Le Président (M. Saint-Roch): En respectant la condition que tous les programmes soient adoptés à la fin, je n'ai aucune objection, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons passer maintenant au programme 2.

Commission des transports du Québec

M. Garon: Le programme 2. Or, les crédits de la Commission des transports du Québec augmentent de 1 800 000 \$, soit de 18 % par rapport à l'an dernier. La hausse est attribuable, en partie, à un transfert de crédits de 1 600 000 \$ provenant du ministère des Communications.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de l'informatique.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de l'informatique.

M. Garon: Je suppose que c'est comme dans les autres ministères. On a voulu faire payer l'informatique par chacun des ministères.

M. Côté (Charlesbourg): Le fonds de communications général. C'est le même principe.

M. Garon: C'est le genre d'affaire qui change tous les trois, quatre ou cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Selon la...

M. Garon: C'est mieux d'être centralisé pour mieux coordonner et ensuite remettre cela aux ministères pour que chacun contrôle mieux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Parce qu'ils pensent que le contrôle sera meilleur.

M. Côté (Charlesbourg): Selon la philosophie qui anime certaines autres sommités du Trésor.

M. Garon: J'ai déjà eu ces discussions.

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'a pas bien changé parce qu'il n'y a pas beaucoup de personnalités qui ont changé là non plus.

M. Garon: Concernant la loi 76, plusieurs parties de la loi ne sont pas encore en vigueur, ce qui pourrait provoquer une pénurie de transporteurs selon l'Association des manufacturiers canadiens, section de Québec. Est-ce que le ministre a reçu des représentations pour retarder la mise en application des articles 10, 14, 15, 51 et 63 de la loi 76?

M. Côté (Charlesbourg):...

M. Garon: Est-ce que le ministre pense qu'il pourrait y avoir une pénurie de transporteurs avant longtemps? Que fera le ministre si l'Ontario retarde indéfiniment sa loi dans ce domaine? Est-ce que le ministre partage encore les objectifs qui ont amené l'adoption de la loi 76?

M. Côté (Charlesbourg): Je partage toujours les mêmes opinions que j'avais au moment où on a fait adopter la loi 76. J'avais expliqué, à l'époque, au député de Lévis que nous étions embarqués dans un courant où nous n'avions pas tellement le choix. Je n'ai jamais caché que ce n'est pas avec le même enthousiasme que celui que j'ai, par exemple, dans le plan de transport à Montréal. Dans le plan de transport à Montréal, c'est avec enthousiasme, frénésie même que je réfléchis et travaille quotidiennement à la solution des problèmes de la grande région métropolitaine sur le plan du transport en commun, sur le plan du transport autoroutier. Cela fait l'objet de mon dîner, de ma soupe, de mon repas principal et de mon dessert. Dans le cas de la loi 76, je me suis posé beaucoup de questions avant d'y aller.

M. Garon: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: C'est le cure-dents.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je me suis posé beaucoup de questions avant d'y aller. Ce qui nous a un peu et ce qui a fait, dans mon cas, pencher la balance, c'est la possibilité qu'Ottawa rapatrie le pouvoir dans le domaine des transports qui nous avait été délégué depuis 1954 et qui faisait l'objet de certaines insurances de la part de M. Crosbie à vouloir adopter cette déréglementation économique, et dans le sens aussi qu'elle était souhaitée par l'ensemble des manufacturiers. Elle était aussi, dans une certaine mesure, voulue par tous les gouvernements de Canada, donc des provinces qui, le 25 février 1985, avaient signé un document à Vancouver par lequel tout le monde s'engageait à aller vers cette déréglementation économique. Ai-je besoin de vous rappeler que dans cette décision du 25 février 1985, à laquelle M. Tardif a participé et qu'il a signée au nom du gouvernement du Québec, la volonté des provinces était que cela se fasse par les provinces, avec un projet provincial? Mais les autorités fédérales se sont virées de bord assez vite avec M. Mazankowski et avec M. Crosbie qui a pris la relève. Ils ont décidé de présenter un projet de loi fédéral et de l'adopter.

On a eu certaines concessions de la part des autorités fédérales, mais c'est un peu cela qui nous a amenés à le faire afin d'être capables de maintenir et de garder entre les mains de ceux qui connaissent cela le transport des marchandises. Ce sont les provinces qui connaissent cela. Le fédéral ne connaît pas cela. Il a fait la démonstration qu'il ne connaissait pas cela. Ce sont les fonctionnaires du Québec qui, à plusieurs reprises, ont aiguillonné, conseillé et même éduqué certains fonctionnaires du fédéral dans tout le processus de ces lois et de la réglementation. Les membres du contentieux du ministère des Transports, sous la houlette de Mme Bilodeau, du directeur du service, chez nous, M. Boulet, du président de la Commission des transports, M. Rémillard, et du vice-président à la sécurité, M. Lalande, ont été ceux qui, finalement, ont le plus conseillé le gouvernement fédéral dans son action, après avoir développé des grands principes, et dans les dédales de l'application, de tout ce que cela comportait.

Effectivement, je suis du même avis, avec le même niveau de température, quant à l'opération, qu'à l'époque et, en ce sens, il y a un gouvernement qui, actuellement, est en retard. Quant à moi, il ne remplit pas les attentes qu'il a lui-même créées, puisqu'il était de ceux qui étaient farouchement en faveur de cette déréglementation et qu'il a même poussé le Québec à accepter cette déréglementation à deux conférences fédérales-provinciales. Force nous est d'admettre aujourd'hui que celui qui chantait le plus fort est celui qui livre le moins fort. J'ai d'ailleurs manifesté à M. Fulton nos inquiétudes, notre étonnement, voire même notre renversement devant l'attitude d'Ottawa, lors de la conférence du mois de février, à Toronto. Et on

nous a toujours confirmé que la volonté de Toronto était quand même d'adopter le projet de loi; que ce n'était pas nécessairement la première priorité du gouvernement Peterson, mais que cela devait éventuellement se faire d'ici à la fin du printemps.

J'ai à nouveau écrit à M. Fulton, la semaine dernière, pour le sensibiliser à la situation que nous vivons. J'ai aussi sensibilisé le nouveau ministre, M. Benoît Bouchard, à cette situation qui, pour nous, est un peu inconfortable et qui l'est davantage pour la Commission des transports qui doit naviguer à travers la situation qu'on vit actuellement.

Quant aux transporteurs du Québec, je pense qu'on pourra peut-être avoir leur position définitive la semaine prochaine ou dans deux semaines, puisqu'ils ont leur congrès annuel. De ce côté aussi, il y a eu des pressions pour finalement appliquer le reste de la loi et, la semaine dernière, elles ont été changées pour ne pas bouger. Enfin, ils prendront une décision finale à leur congrès. Et j'avais pris un engagement afin qu'on puisse avoir une commission parlementaire pour entendre à nouveau l'Association du camionnage du Québec, M. Miller et les représentants des camionneurs et des propriétaires de remorques. Ce sont les personnes qu'on s'était engagés à entendre en commission parlementaire avant même de passer à la phase finale de l'application de la loi.

Pour votre information, je peux vous dire qu'il y a 48 demandes qui ont été déposées à la Commission des transports en vertu de la loi fédérale, puisqu'elle est en application. Il y en a plus que cela qui ont été déposées, mais il y en a 48 d'entendues. On va peut-être laisser le président de la commission, M. Rémillard, vous donner les chiffres, mais c'est assez révélateur de ce qui se passe. La pénurie de transporteurs, je n'ai pas l'impression que c'est pour demain.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

M. Rémillard (Louis): Si vous le désirez, j'ai les chiffres arrêtés au 22 avril, c'est-à-dire vendredi dernier, tant pour le bureau de Québec que pour le bureau de Montréal. Ce sont des chiffres cumulatifs dans tous les domaines de permis en vertu des lois sur le camionnage.

Dans l'extra, il y a eu au total, y compris les demandes sans publication, 987 demandes de permis. De ce nombre, 747 ont été faites par des transporteurs du Québec. Dans l'intra, c'est-à-dire le camionnage fait par des entreprises extraprovinciales, mais à l'intérieur de la province, vous avez jusqu'à maintenant 418 demandes qui ont été faites en vertu de la loi fédérale et de ces 418 demandes, 321 ont été faites par des transporteurs du Québec, alors que 75 l'ont été par des camionneurs de l'extérieur du Québec.

Enfin, pour du transport local, à ce jour, nous avons reçu 298 demandes, dont 288 sont faites par des transporteurs du Québec et 10 par

des transporteurs hors Québec.

M. Garon: Pourquoi n'y a-t-il pas eu de publication des demandes de permis jusqu'à maintenant cette année?

M. Rémillard (Louis): Il y a eu de nombreuses demandes qui ont été publiées. Toutes les demandes qui nous sont faites en vertu de la loi fédérale sont systématiquement publiées lorsque la loi l'exige et lorsque la loi ne l'exige pas les demandes sont accordées immédiatement. À ce jour, nous avons entendu au-dessus d'une centaine de causes contestées et nous avons rendu jugement dans 44 cas au moment où on se parle. Mais il y a un bon nombre de ces demandes qui n'ont provoqué aucune opposition et, à l'expiration des délais, les permis ont été délivrés, tel que le prévoit la loi.

M. Garon: Alors, vous appliquez toujours l'ancienne loi actuellement?

M. Rémillard (Louis): Non, M. le député. Je parle de la loi fédérale. Nous appliquons la nouvelle loi fédérale en vertu de la loi provinciale. Les permis qui ne requièrent pas publication font l'objet de décisions immédiates par la commission. Nous avons retenu les publications jusqu'à la semaine dernière pour ceux qui requerraient publication, parce qu'on craignait évidemment que, puisque les articles que vous avez mentionnés tout à l'heure n'étaient pas en vigueur, cela suscite ou cela provoque une série d'oppositions, avec la conséquence que la commission puisse être bloquée. Mais j'ai eu l'assurance morale des avocats qu'il n'y aurait pas de blocage systématique contre des demandes de permis pour du transport particulier, à moins de cas particulier, c'est-à-dire pour les anciens permis à contrat, lorsqu'on travaille pour le compte d'un expéditeur nommé; qu'il n'y aurait pas, comme nous l'avons eu, contre des demandes pour du transport général public en vertu de la loi fédérale des oppositions systématiques, lesquelles avaient été faites par un même groupe de transporteurs de la même manière et ainsi de suite.

Dans le cas des permis demandés en vertu de la loi provinciale pour du transport particulier, on nous a assurés qu'il n'y aurait pas de blocage systématique. C'est ce qui m'a amené à faire publier, la semaine dernière, quelque 150 demandes de permis pour du transport particulier. Les demandes pour du transport général public sont encore en suspens parce que l'on craint que leur publication n'entraîne des oppositions systématiques, avec la conséquence que toutes ces demandes devraient être entendues par trois commissaires; ce qui aurait comme conséquence que les travaux de la commission seraient bloqués.

Alors, jusqu'à ce que l'association du camionnage notamment fasse part de son point

de vue, on a cru préférable de ne pas publier ces demandes.

M. Garon: Alors, si l'Ontario ne procède pas à l'adoption d'une loi semblable, qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire? Est-ce qu'il a l'intention de mettre en vigueur les articles ou s'il a l'intention d'attendre? (11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez les deux hypothèses et le ministre jongle avec les deux. Dans le sens que ce que l'on doit toujours faire, c'est tenter de bien servir la collectivité, la collectivité qui, elle, a besoin des camionneurs pour transporter ses produits manufacturés. Deuxièmement, les transporteurs eux-mêmes sont largement visés par cela. C'est pour cela que la commission parlementaire que l'on tiendra après le congrès de l'Association du camionnage du Québec sera déterminante dans la décision que j'aurai à prendre. Cela sera véritablement une consultation où on va tenter d'avoir un peu la lumière de tout le monde et d'avoir des nouvelles de l'Ontario. Il est toujours possible que le gouvernement fédéral, devant le retard de l'Ontario, décide de rapatrier le pouvoir des transports de l'Ontario au fédéral. Ce n'est pas impossible. J'imagine qu'ils doivent même y penser. Ce ne serait donc pas impossible de l'appliquer. Semble-t-il qu'à l'égard de l'Ontario, ce sont des informations récentes puisque le directeur du service chez nous est entré hier soir d'une visite à Toronto où il était allé s'enquérir des dernières nouvelles. Le projet de loi, quant à lui, chemine à l'intérieur de l'appareil, et il n'est pas certain qu'ils puissent le faire adopter avant le 30 juin. Cela demeure encore dans les possibilités. Ils ont toujours l'intention de passer à travers. Ils se retrouvent aussi face à la contestation de leurs pouvoirs devant les tribunaux de l'Ontario. Quand on fait affaire avec les tribunaux - M. le président de la Commission des transports qui sera juge à partir du 18 mai m'en excusera - il faut prendre le temps de procéder...

M. Garon: Ils ne sont pas pressés.

M. Côté (Charlesbourg):... d'entendre des causes. Dans ce sens, c'est un peu entre les mains des tribunaux de l'Ontario. On verra ce que cela donnera. Mais il y a un mouvement d'opposition qui se manifeste devant les tribunaux en Ontario. À partir de cela, les deux hypothèses que vous avez évoquées sont toujours là. On tentera de les regarder à la lumière de la commission parlementaire. Je suis ouvert à toutes les suggestions que vous pourriez nous faire pour servir les intérêts des utilisateurs et de ceux qui offrent le service. Je le ferai avec la Commission des transports, avec les gens de la Régie de l'assurance automobile et du ministère, pour tenter de prendre la meilleure des décisions.

Dernière information qui peut peut-être

intéresser, puisqu'on a donné les statistiques tantôt sur la quantité de demandes. M. Boulet me communique qu'il y a de 70 à 80 Québécois qui ont fait la demande de permis en Ontario. C'est une statistique d'hier. Ce qu'on nous dit, c'est que 7 ont été publiées.

M. Garon: Cela fatigue les gens de l'Ontario?

M. Rémillard (Louis): Avec votre permission, M. le député, les chiffres qu'on m'a donnés hier, quant à l'origine des requérants de permis pour du transport intra et local: d'abord, pour le public en général, il y aurait 103 requérants du Québec, il y en aurait un de l'Ontario et un du Nouveau-Brunswick. Pour des demandes de permis, toujours pour du transport intra et local, mais à titre de particuliers, c'est-à-dire pour le compte d'expéditeurs nommés, il y aurait 149 requérants du Québec, contre 4 de l'Ontario et 2 du Nouveau-Brunswick. La très grande majorité des requérants sont des requérants du Québec à l'heure où on se parle.

M. Garon: Devant la Commission des transports? Le ministre vient de mentionner des chiffres de demandes de permis devant la Commission des transports de l'Ontario.

M. Rémillard (Louis): C'est cela, par des Québécois.

M. Garon: Il n'y en a pas plus?

M. Rémillard (Louis): Manifestement oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, cela servirait les intérêts des transporteurs québécois.

M. Garon: Est-ce que c'est parce qu'il y avait moins de transport de Québécois en Ontario et l'Ontario était déjà gavé de permis au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins, cela indique que cette loi permettrait à plus de Québécois de faire du transport en Ontario. S'il y a plus de demandes de Québécois en Ontario qu'il n'y en a des Ontariens au Québec, c'est déjà significatif quant à la percée et à la bonne direction de ce projet de loi. Et cela, c'est intéressant. Mais...

M. Garon: Je ne suis pas sûr.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas le nombre de permis, c'est le volume de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Mais...

M. Garon:... un permis peut faire beaucoup

de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est vrai, mais c'est comme en politique: plus tu as d'individus qui votent pour toi, plus tu as de chances de gagner. Il faut se donner la chance d'avoir plusieurs transporteurs. S'il y en a 70, on a peut-être des chances d'avoir bien plus de circulation que s'il n'y en a qu'un seul.

M. Garon: Pas nécessairement. Prenez, dans la région de Québec. J'ai l'impression de prendre la parole aussi souvent que les seize autres députés du Parti libéral. Comprenez-vous qu'il n'y a qu'un député par rapport à seize?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, j'ai remarqué que vous parlez beaucoup, mais vous avez un problème parce que vous abordez plusieurs dossiers qui concernent le gouvernement fédéral, probablement parce que vous êtes très satisfait de ce qu'ont fait les députés libéraux de la région de Québec quant à l'avenir de la région et quant aux dossiers à régler.

M. Garon: Bien, c'est parce que je ne vous trouve pas revendicateur devant Ottawa, je suis obligé de prendre votre place un peu.

M. Poulin: Vous n'avez jamais trouvé de solutions jusqu'à maintenant. C'est facile de crier, mais trouver des solutions, c'est une autre affaire.

M. Garon: Vous, ce qui fait votre force, ce sont les forêts de Chauveau.

M. Poulin: On s'en occupe, à part cela.

M. Garon: Cela augmente votre chiffre de dépenses comme député.

M. Poulin: Bien, moi, je n'ai pas de résidence à Québec.

M. Garon: Moi non plus.

M. Poulin: Non? On pourrait s'en parler. On pourrait s'en parler, par exemple.

M. Camden: M. le Président, le député de Lévis doit savoir que 90 % du temps en commission parlementaire de l'étude des crédits est dévolu à l'Opposition...

M. Garon: Ah! Je ne parle pas...

M. Camden:... et, dans certaines commissions, je dois vous dire que, lorsqu'on vient pour poser une question, on a de grands "holà!" en face de nous et on s'inquiète du temps qu'on risque de prendre à la commission. Alors, on s'inquiète beaucoup...

M. Garon:... je parlais de l'Assemblée nationale.

M. Camden:... des questions que l'aile ministérielle risque de poser.

M. Garon: Je parlais de l'Assemblée nationale. Je parlais de l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Sainrr-Roch): Alors, M. le député de Lotbinière, ces remarques étant faites, nous en sommes maintenant au programme 2. M. le député de Lévis.

M. Garon: Maintenant, j'aimerais savoir du ministre quel est son sentiment au sujet du degré d'unanimité au sein du conseil de direction de l'Association du camionnage du Québec concernant la mise en vigueur de ses articles.

M. Côté (Charlesbourg): Possiblement le même que celui du député de Lévis, parce que j'ai l'impression qu'on a les mêmes sources d'information. Et je n'ai pas à me prononcer sur le niveau de crédibilité. J'ai toujours eu d'excellents rapports avec l'Association du camionnage du Québec.

M. Garon: Ah! Ce n'est pas dans ce sens-là que je demande cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. D'accord. Ils ont toujours tenté d'offrir une collaboration et de représenter leurs membres. Dans mes relations avec eux, c'est toujours ce que j'ai senti, sous la houlette en particulier de M. Alarie qui est maintenant rendu au fédéral et c'est très heureux pour nous; un Québécois qui va occuper une fonction aussi importante au ministère des Transports à Ottawa, pour nous, c'est très intéressant. Et il y a toujours eu une bonne collaboration, une bonne connaissance des dossiers. Mme Louise Pelletier, qui est la présidente, a aussi travaillé très étroitement et a vécu chacun des moments de cette opération-là.

Il est normal, à l'intérieur d'une association, qu'il y ait des courants de pensée différents. Je pense qu'ils auront l'occasion de refaire leur position. Ce que j'ai compris, c'est qu'ils ne sont pas contre la déréglementation. Ce qu'ils veulent, c'est éviter une situation où les transporteurs québécois se verraient fermer les portes alors que le Québec ouvrirait les siennes. Et je pense que c'est davantage là qu'ils doivent mesurer les impacts et c'est à eux, finalement, de s'interroger et de prendre une position qui devrait, à ce moment-là, être finale et nous la faire connaître.

M. Garon: Concernant la loi 73, sur la sécurité dans le camionnage, comment va l'application de la loi, notamment en ce qui concerne le contrôle des heures de travail et l'inspection mécanique?

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, lorsqu'on adopte une pièce législative aussi importante que celle-là, je vous ai toujours dit que 73, c'est un chiffre, c'était la bonne année. Celle-là chemine mieux que la 76 qui était une année de moins bon cru. Il est clair qu'il en découle toute une série de règlements qui vont façonner l'application des principes législatifs contenus dans les projets de loi. Le 1er juillet 1988, ce sera l'application de la vérification mécanique, alors que le 1er janvier 1989, ce sera l'application des heures de conduite. Je sais que les représentants des remorques, lors de la commission parlementaire, veulent aller un peu plus loin dans le cas du "logbook". Cela fait appel à toute une série d'informations. On a eu un certain nombre de représentations là-dessus et on continue à travailler, quant à nous, pour tenter de rendre l'application la plus acceptable possible.

Dans ce sens, j'ai toujours dit qu'il y a une ouverture chez nous pour en arriver au plus large consensus possible. C'est toujours perfectible, je l'ai toujours dit. Je ne suis pas de ceux qui disent: Maintenant qu'on l'a adopté, on était tellement bons qu'il n'y a rien à changer. Tout humain est susceptible de commettre une erreur, peut-être deux, peut-être trois. Dans ce sens, cela nécessite des réajustements. S'il y a des réajustements à faire, à la lumière des démonstrations qui nous seront faites, c'est parfait. Dans ce sens, je dis: Parfait! on va la mettre en vigueur! On est en pleine théorie et, dans ce sens, chacun peut faire l'interprétation selon les intérêts qu'il défend. Quant à moi, je suis de ceux qui disent: On va la mettre en vigueur; à l'usage, s'il y a des irritants, s'il y a des éléments qui paraissent ne pas atteindre les objectifs qu'on s'était fixés ou atteindre ce qu'on s'était dit, il n'y a rien de plus facile que de la changer. D'abord, cela prend la volonté politique de la changer, et je vous dis que, dans la mesure où c'est possible, on la changera.

Je ne veux pas qu'on présume que c'est mauvais avant même de l'avoir appliquée. On va l'appliquer et à l'usage, à la fois d'eux et de nous, on pourra faire les modifications qui s'imposent pour la rendre plus conforme à une application parfaite.

M. Garon: Quels sont les moyens que le ministre entend prendre pour faire connaître la réglementation concernant l'inspection mécanique?

M. Côté (Charlesbourg): Avant mon absence d'un mois, j'ai réuni les autorités responsables du ministère, de la Commission des transports et de la Régie de l'assurance automobile et je leur ai demandé de me préparer un plan de communication qui fera appel à toutes les facettes de ce que doivent savoir les transporteurs dans le but de les rejoindre par leur association, de les rejoindre sur le plan des individus, de faire part

à la collectivité québécoise et aux étrangers, parce qu'ils seront soumis eux aussi à la loi 73, de tous les impératifs des lois et règlements que nous avons discutés. Il y aura donc une période de sensibilisation et d'éducation très poussée, avec des équipes du ministère des Transports qui vont commencer par former des policiers, imaginez-vous donc. C'est d'ailleurs déjà commencé.

M. Garon: Les mécaniciens?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les mécaniciens réparent. Par contre, ceux qui auront à faire l'inspection mécanique sont sous la responsabilité de la Régie de l'assurance automobile. Souvenez-vous qu'on ne sera pas venus au monde au 1er juillet 1988 parce que, l'an dernier, la Régie de l'assurance automobile a fait le recrutement de mécaniciens qui ont fait la vérification mécanique des autobus, des "minoues" et de tout ce qui était sous l'empire du Code de la sécurité routière. On va continuer dans cette veine à recruter des gens qui sont des mécaniciens et qui sont capables de faire une vérification mécanique à partir des principes de base de la vérification mécanique. (11 h 45)

Il faut bien se comprendre, il n'est pas nécessaire que notre mécanicien soit un spécialiste des transmissions ou un spécialiste des moteurs parce que, si le moteur ne marche pas, il n'y a pas de danger, la voiture n'avance pas. Si la transmission ne fonctionne pas, il n'y a pas de danger qu'elle avance. Ce ne sont pas des éléments sur lesquels on parle de sécurité. Les pneus, les freins sont des éléments de sécurité de même que la conduite.

M. Garon: Justement, par rapport aux freins, il va y avoir des standards...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon:... dans la réglementation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Si les mécaniciens se retrouvent face à un véhicule qui est en bas d'un standard, qu'est-ce qui va arriver?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'arrêt automatique. C'est l'agent de la paix qui est appelé sur les lieux et qui donne une contravention ou un avis de 48 heures pour la réparation.

M. Garon: Est-ce que la réglementation est terminée là-dedans?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le domaine de la vérification mécanique?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est sur le point d'être finalisé pour être prépublié très, très prochainement.

M. Garon: Cela s'applique à partir du 1er juillet?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Comme cela va-t-il s'appliquer à partir du 1er juillet? Est-ce que le ministre a un plan d'action pour faire une inspection un peu générale de l'ensemble des camions qui circulent au Québec, par rapport aux normes de sécurité qui vont être fixées par la réglementation? Est-ce que cela va être fait au fur et à mesure qu'ils vont être pris ou est-ce qu'il va y avoir une période prévue pour faire en sorte qu'on vérifie tous les camions pour dire: Voici, à telle date on a vérifié tous les camions qui circulent au Québec et ils ont eu un certificat ou un...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que le projet de loi 73 est arrivé en même temps que le projet de loi 76, mais 73 aurait quand même existé si 76 n'avait pas été là. Alors, c'est graduellement, au fil des ans, que nous avons implanté les éléments de vérification mécanique, d'abord sur des voitures de transport public, des taxis, des autobus scolaires, des ambulances et, finalement, on allait un pas en avant en disant: Maintenant, ce sera sur les camions. Cela se serait fait de toute manière. Donc, ce qu'on a fait, on a parlé d'autovérification. Il est clair que demain matin la Régie de l'assurance automobile n'a pas l'effectif, ne l'aura jamais non plus, pour être capable de faire l'évaluation mécanique de tous les véhicules circulant au Québec. Donc, on y va progressivement. Cette année marquera le début de l'opération quant aux camions. Cela ne veut pas dire qu'il ne s'en fait pas maintenant, il s'en fait dans les postes de pesée où, par exemple, on peut faire la vérification mécanique de la même manière qu'on va la faire dans un garage.

Ce qu'on a fait, c'est qu'on a commencé - et c'est très avancé - à accréditer des compagnies pour l'autovérification. Prenons un exemple, cela pourrait être Cabano Transport inc. qui a, je ne sais pas, 700, 800, 1000 camions. Si elle était obligée de passer à la vérification mécanique chez un mandataire de la régie qui a une porte ou deux portes, ce n'est pas demain la veille qu'on réussirait à passer au travers. Donc, ce qu'on a fait sur le plan de l'autovérification, c'est qu'on a établi des normes minimales que doivent respecter les entreprises sur le plan de l'équipement, sur le plan de la qualification des mécaniciens qui auront à faire l'auto-évaluation, donc des éléments de vérification mécanique.

La Régie de l'assurance automobile a des inspecteurs qui vont circuler très régulièrement pour aller constater si, effectivement, les

équipements sont toujours en place, si les hommes qui font cet exercice ont toujours la même qualification, et nous allons faire aussi nous-mêmes, au hasard, la vérification mécanique d'un camion ayant déjà subi la vérification mécanique par celui qui l'a autovérifié. Donc, à ce moment-là, cela va en couvrir une bonne partie. Par la suite, d'autres mandataires de la régie, dont le recrutement a déjà commencé, pourront la faire pour ces véhicules.

M. Garon: Je vais passer au programme 7, quitte à revenir cet après-midi aux programmes 3 et 4. Il y a des députés qui vont venir poser des questions.

Transports maritime et aérien

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a aucun problème avec cela. Est-ce que je comprends du député de Lévis qu'on pourrait peut-être libérer le président de la Commission des transports?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais le remercier et lui souhaiter la meilleure des chances dans les fonctions qu'il occupera à compter du 18 mai. Dans mon esprit, connaissant le jugement de Me Rémillard, il ne fait aucun doute que ce sera un succès assez retentissant.

M. Garon: Comment cela? À partir du 18 mai il va être nommé juge?

M. Côté (Charlesbourg): Il est effectivement déjà nommé, mais c'est effectif à partir du 18 mai.

M. Garon: Vous devez être content qu'on ait gardé le droit de vote aux juges, qu'on ait rétabli le droit de vote aux juges qui n'avaient pas le droit de vote.

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement lui comme moi. Je veux aussi en profiter pour le remercier pour le travail qu'il a accompli à la Commission des transports dans des conditions pas toujours faciles. Il a semé là toute une partie de la réforme que devra subir la Commission des transports quant à son devenir, compte tenu des lois qu'on a adoptées.

M. Garon: Cela veut dire que M. le juge ne fera plus de travail sur le plan politique.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine. Vous savez, M. Rémillard a été un éminent personnage à ce niveau. Il a toujours été reconnu comme étant un homme qui assumait très bien les fonctions qui lui étaient confiées et, effectivement, comme un juge ne fait pas de politique, j'imagine qu'avec les pouvoirs qui lui ont été conférés, il fera - avec beaucoup de plaisir et de

satisfaction - sa croix le moment venu.

M. Garon: Je l'ai surtout connu comme capitaine dans Les Voltigeurs de Québec, dans le temps où il faisait du service militaire l'été, au cas où on aurait une guerre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, je pense que...

Une voix: Vous étiez avec lui? Vous étiez là au moment où il y était?

M. Garon: J'étais dans l'artillerie à ce moment, l'artillerie de campagne.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'étonne beaucoup parce que je trouvais que le député de Lévis avait davantage le gabarit d'un marin.

M. Garon: Non.

M. Poulin: Oui, comme bouée de sauvetage.

Transport maritime

M. Garon: J'aimais mieux la terre ferme. Mais passons au domaine maritime justement. Concernant Relais Nordik, j'aimerais, si c'est possible, avoir la liste des gens affectés au domaine maritime au ministère des Transports, avec leur affectation. Qu'est-ce qu'ils font au juste? Il m'a toujours semblé que la section maritime au ministère des Transports était trop faible. C'est pour cela que j'aimerais savoir ce qu'ils font exactement dans le domaine du transport maritime. Ma question concerne Relais Nordik. Le groupe Desgagnés a acheté Relais Nordik inc., qui a obtenu le contrat de la desserte de la Basse-Côte-Nord. Relais Nordik avait eu plusieurs problèmes. La population s'était plainte du service qu'elle obtenait avec le transporteur.

Le livre des crédits indique que le ministère des Transports du Québec a retenu 90 000 \$ en 1987-1988, en raison d'un arrêt d'une semaine au mois d'août 1987. Le ministre peut-il nous dire s'il estime que le contrat signé par Relais Nordik a été respecté? Comment explique-t-il que 24 commerçants de la Côte-Nord sur 25 soient très insatisfaits du service de Relais Nordik en 1987 et comment explique-t-il que certains commerçants de la Côte-Nord s'approvisionnent maintenant davantage à Terre-Neuve? Est-il pleinement conscient que la mauvaise qualité du service a nui à des manufacturiers ou à des commerçants québécois en termes d'approvisionnements de la Côte-Nord? La retenue de 90 000 \$ s'applique-t-elle seulement à l'arrêt du mois d'août? Dans la rétention de 90 000 \$, est-ce que ce montant s'applique dans le temps, à une partie du contrat de transport ou est-ce que cela s'étend sur plus qu'une courte période de temps puisqu'il semble que le service ait été jugé

assez mauvais tout au long de l'année 1987?

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis me le permet, je suis bien heureux que la question soit abordée parce qu'elle a effectivement fait l'objet d'une série de questions à l'Assemblée nationale. Il faut se rappeler que les subventions de la desserte maritime de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord faisaient appel à un cercle très restreint de transporteurs au fil des ans. On n'avait pas nécessairement la possibilité d'inclure dans ce club sélect de l'époque d'autres personnes qui pouvaient faire du transport et, donc, créer une véritable concurrence au chapitre des appels d'offres. On a donc analysé la situation chez nous et créé une certaine ouverture quant à la possibilité de soumissionner, de sorte qu'il y a eu trois soumissionnaires au lieu de deux traditionnellement. La conséquence de tout cela est un écart de 900 000 \$ entre le premier et le deuxième, par année, de sorte que le gouvernement du Québec a finalement épargné tout près de 4 500 000 \$.

À partir du devis, donc de la proposition des trois soumissionnaires, les responsables de notre ministère ont analysé de manière très serrée si le soumissionnaire Relais Nordik répondait à l'appel d'offres. Cela a été une analyse très serrée. J'ai moi-même assisté à une couple de réunions pour me faire expliquer un certain nombre de choses et la conclusion a été que, oui, il répondait à tous les critères. Le contrat a donc été signé avec Relais Nordik qui devait être approvisionné, dans un premier temps, par un bateau loué à Secunda Marine d'Halifax, un bateau d'une nouvelle génération qui servait davantage de plate-forme en haute mer, qui a été transformé et qui transformait aussi la mentalité traditionnelle du transport sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, et c'est extrêmement important de se le dire ici.

Vous savez, durant tout ce débat, je pense qu'on a critiqué le service, à certains égards, avec justesse, donc qui manquait de qualité, tout en faisant abstraction de ce qu'était le service auparavant. Personne ne réussira à me faire la démonstration ici, compte tenu de l'information que je possède, que le service fourni par Logistec Corporation auparavant était de meilleure qualité que ce qu'a offert Relais Nordik. Relais Nordik a proposé un service de conteneurs, donc de marchandises à l'abri, qui pouvaient parvenir à leur lieu de destination normalement en meilleur état et de meilleure qualité que ce qui avait été produit et livré auparavant. Aussi, le phénomène de conteneurs fait en sorte que les voleurs ont moins accès aux marchandises qui risquent donc de se rendre plus facilement au lieu d'être subtilisées en cours de route, au chapitre du périssable. Une amélioration du service a été aussi de livrer, dans certains villages, à la porte de l'individu.

(12 heures)

Donc, on a beaucoup charrié sur la qualité

du service. Je m'explique. C'est-à-dire sur l'état de la marchandise rendue sur place. Moi, je suis convaincu que la qualité de la marchandise rendue sur place était nettement supérieure à ce qu'on a connu avec Logistec. Il faut au moins se comparer. Là où cela s'est gâté, c'est sur la fiabilité de la fréquence du service, et c'était attribuable à une chose. D'abord, un service qui est parti en retard avec un bateau de substitution, puisque Secunda Marine n'a pu livrer dans les délais prescrits au contrat le bateau à Relais Nordik pour deux raisons. La première, c'est qu'entre-temps, lors de la réparation du bateau, il y a eu l'incident, en Belgique, du traversier qui a chaviré dans un des ports de Belgique et qui a fait en sorte qu'on a mis en cause un certain matériau d'isolation du bateau à base d'amiante. Les inspecteurs de Transports Canada, qui ont été dans ce cas précis plus pointilleux que dans d'autres cas compte tenu du lobby maritime de certains, ont exigé de nouveaux matériaux qui venaient d'Angleterre pour isoler le bateau. Un.

Deux. Il y a eu des problèmes de conception, d'aménagement et de surévaluation de la capacité de tonnage acceptable par le bateau compte tenu du niveau de flottaison. Donc, c'est un bateau qui devait recevoir sa canadianisation et qui, finalement, devait correspondre à certaines normes et, à ce niveau, c'est le ministère des Transports qui, par le fédéral, par ses inspecteurs devait donner son autorisation aux travaux qui correspondaient aux normes canadiennes. Le premier problème, c'est que le bateau est arrivé en retard. Donc - on aura compris que le ministère des Transports dans ce cas, cela veut dire la garde côtière - le bateau a été livré en retard et on a connu certains problèmes d'ajustement. Tout le monde espérait que, le bateau de Relais Nordik arrivant, on aurait réglé une bonne partie de nos problèmes.

Il y a eu des problèmes de syndicat des débardeurs à Rimouski, il y en a eu à Sept-Îles, il y en a eu un peu partout. Avec cette nouvelle technologie, cela nécessitait moins de débardeurs. Donc, cela créait d'autres sortes de problèmes. Lorsque le bateau est parti de Rimouski pour son premier voyage, qu'il est arrivé à Sept-Îles pour prendre une cargaison à Port-Cartier - parce qu'à l'époque c'était Port-Cartier - et qu'il a voulu prendre des passagers pour s'en aller sur la Basse-Côte-Nord, on a dit: Si tu prends des passagers, tu ne prends pas le cargo. Si tu veux prendre le cargo, tu ne prends pas de passagers. C'est à cause de la sécurité, parce qu'on ne reconnaît pas la possibilité de mettre - à l'époque, si je me souviens - sur le dessus du bateau deux rangées de conteneurs ou une rangée. Si tu as deux rangées, ton niveau de flottaison n'est pas ce que la garde côtière a reconnu. D'où l'empilement sur les quais d'un certain nombre de conteneurs qui se sont accumulés. Aussi, l'autorisation de ne transporter que 12 ou 60 personnes alors que le contrat était

pour 200 personnes était un autre problème. Il s'est donc accumulé de la marchandise sur les quais avec toutes sortes d'autres problèmes.

C'est particulièrement quant à la fréquence du service que Relais Nordik a eu des problèmes. À partir du moment où nous avons eu plusieurs rencontres avec eux pour les sensibiliser à la pression que recevait le ministère des Transports quant aux plaintes des citoyens de la Basse-Côte-Nord qui, dans plusieurs cas, étaient justifiées, il s'est ajouté un bateau du groupe Desgagnés et, à partir du mois d'août, on n'a pratiquement pas eu de plainte au ministère, quant à la qualité de la desserte, sur le plan de la livraison du matériel à des moments fixes et réguliers et aussi quant à la qualité du matériel rendu là-bas.

On a donc été très injustes compte tenu des efforts fournis par les nouveaux propriétaires de la desserte, en particulier Relais Nordik. Si le député de Lévis me le permet, dans sa question, H a dit: 24 des 25 marchands se sont déclarés insatisfaits du service. Une étude a été menée par l'Université du Québec à Rimouski qui porte le titre: "Sondage sur l'appréciation de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord". C'est donc fait par des gens très neutres et c'est assez révélateur. Je pourrais peut-être vous donner les principaux éléments du sondage. C'est la seule copie que j'aie, on pourrait peut-être en faire faire une copie par la commission et je pourrai récupérer mon original.

Les principaux points, c'est que les gens constataient que depuis septembre 1987 le service s'est amélioré grâce à l'ajout d'un deuxième bateau, ce que j'ai dit tantôt. Il y avait une amélioration du respect des horaires et il y avait un respect de la cédule. Mais pas un mot sur les critiques quant à la qualité du matériel reçu. C'est très significatif.

Au point de vue de la clientèle, non pas de la clientèle qui reçoit, mais de celle qui expédie, dans l'appréciation des achats effectués à Rimouski et à Sept-Îles, les répondants sont en général très satisfaits de la qualité des produits. Pardon, je me trompais, c'est effectivement sur la qualité du produit reçu de Rimouski ou de Sept-Îles. Sur l'appréciation des installations portuaires, tous les répondants sont unanimement satisfaits du travail de l'agent de quai. Je pense que c'est quand même très appréciable. Il faut dire que Relais Nordik avait engagé la presque totalité de ceux qui étaient responsables pour Logistec.

Au point de vue des grossistes de la rive sud - c'est quand même un élément assez important - ils sont satisfaits des services offerts par Relais Nordik, satisfaits des horaires de Relais Nordik. 86 % des répondants sont satisfaits de la capacité d'accueil du bateau. La qualité du service s'est nettement améliorée depuis septembre 1987. C'est clair. Finalement, on disait que 70 % des grossistes interrogés croient que le service est au moins comparable à

celui de Logistec Corporation.

M. Garon: Ce ne sont pas les gens de Rimouski.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pour une partie, mais à l'autre bout, ce sont des gens qui reçoivent.

L'autre question qui était posée par le député de Lévis: Est-il vrai que, de plus en plus...

M. Garon:... les commerçants de la Côte-Nord.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, les commerçants expéditeurs de Sept-Îles font aussi partie de l'analyse.

Le député de Lévis disait tantôt: Il y a de plus en plus d'achats qui se font à Terre-Neuve. Effectivement, il y a des achats qui se font. Moi-même, lors d'un voyage que j'ai effectué en février 1987, je suis allé voir ce qui se passait sur place et j'ai été étonné du prix faramineux que coûte une pinte de lait qui part de Québec, de Rimouski ou de Sept-Îles à Blanc-Sablon. Cela coûte bien moins cher de la faire venir de Terre-Neuve. Peu importe le niveau de subvention, peu importe la qualité du service, peu importe la fréquence du service que pourrait offrir Relais Nordik, il n'en demeure pas moins que la pinte de lait qui va venir de Terre-Neuve va coûter moins cher que la pinte de lait qui vient de Sept-Îles ou qui vient de Rimouski, malgré le fait que la subvention gouvernementale soit assez appréciable. Si c'est vrai pour la pinte de lait, cela peut être vrai aussi pour d'autres matériaux.

De toute façon, quant à moi, le matin du 10 septembre, j'ai eu une rencontre avec l'actionnaire majoritaire de Relais Nordik pour lui signifier que, même s'il y avait un taux de satisfaction du ministère des Transports quant au réajustement fait depuis août sur la qualité du service, je n'étais pas prêt à revivre en 1988 les expériences vécues en 1987. Il était souhaitable qu'il se départisse de cette compagnie et qu'il la vende à quelqu'un du secteur maritime, qui a d'autres navires qui peuvent prendre la relève en tout temps, en termes de support et en termes de prix.

Il a bien écouté mon message. Il a négocié avec Logistec, il a négocié avec un groupe de la région de Québec et il a négocié avec Desgagnés. J'imagine que c'est vers la fin décembre, début janvier que la transaction a été conclue, et c'est le groupe Desgagnés maintenant qui effectue le service aux conditions établies au contrat. Ce dont je me réjouis, c'est que lorsque je compare le prix qu'avait soumissionné Desgagnés pour l'obtenir et le prix pour lequel il le fait aujourd'hui, je trouve cela intéressant. Il y a un écart assez appréciable. C'est signe qu'on avait peut-être raison d'aller en soumissions publiques. On

est maintenant assuré d'une qualité du service qui ne se dément pas avec Desgagnés, des bateaux de relève. D'ailleurs, je ne sais pas si le député de Lévis a eu des plaintes depuis le début mais chez nous, au ministère, on n'a pas eu une seule plainte depuis le début du service.

M. Garon: C'est Desgagnés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais avec le même bateau. Il faut bien se le dire, avec le même maudit bateau qui n'a pas été transformé. C'est le même bateau. Il flotte de la même manière, il embarque les mêmes conteneurs, il embarque les mêmes passagers, mais il y a une chose: ils sont à l'heure, ils sont à temps. Et ils ont des bateaux de relève au cas où ils en auraient besoin.

Dans mon lit, la semaine dernière, j'essayais d'imaginer les questions que pourrait me poser le député de Lévis. Je voulais me préparer. J'ai eu une conversation téléphonique avec le propriétaire de Desgagnés, M. Louis-Marie Beaulieu, pour m'informer comment cela allait. Bien sûr, je n'étais pas pour lui dire que j'appréhendais des questions. Depuis le début, ils ont fait le service avec un seul bateau qui est de Relais Nordik. Il n'y a pas un conteneur qui traîne sur quelque quai que ce soit et tout le monde est satisfait.

La conclusion, c'est que, le groupe Desgagnés étant composé de gens ayant déjà fait du cabotage, ils connaissent cela. Dans le cas du groupe précédent, c'était peut-être la faille dans le système, il faut bien se le dire, avec toute une série de... Cela a été une course à obstacles, pour ces gens qui n'étaient pas du domaine maritime, pour être capables de passer à travers. Le monde maritime est un petit monde qui se connaît très bien. La chance au coureur, les nouveaux propriétaires de Relais Nordik ne l'ont pas eue, ni du maritime, ni de la garde côtière, ni des utilisateurs de services, ni de ceux qui reçoivent des biens de ces services. La seule place où ils l'ont eue, c'est du ministère des Transports du Québec. C'était normal de le faire, pour tenter de briser le cercle de soumissions qui se faisaient à deux. Cela a été très clair.

Vous pourriez même aller plus avant en disant: Cette année, est-ce que vous allez en appel d'offres sur la desserte du Grand-Nord? Je vous dirai oui. Est-ce que vous allez retenter la même expérience? Oui, soumissions publiques, mais en tirant profit... Pour être bien clair, je ne vise pas M. Lacaille parce que c'est un homme qui a très bien réussi dans le domaine du transport terrestre; il connaissait un peu moins le domaine du transport maritime, mais il avait une bonne expertise dans le transport. Alors, pour éviter de se faire avoir par des "coureux" de dot et des aventuriers du monde maritime, les appels d'offres, les devis vont être tellement spécifiques que cela va prendre des gens qui connaissent cela, qui sont capables de livrer et qui ont des bateaux pour le faire. Cela est clair.

Mais on a tiré profit de notre expérience.

M. Garon: On ne refait pas le passé mais, dans la première demande de soumissions, si vous aviez à évaluer les soumissions, vous ajouteriez sans doute un critère qui est l'expérience maritime.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Et aussi d'être un peu plus vigilant quant au bateau de support, parce qu'un bateau de support était prévu dans le contrat. Dans ce sens, il faut certainement faire affaire avec des gens qui ont des bateaux et, je le redis, pas avec des "coureux" de dot.

M. Garon: Maintenant, lors de l'achat de l'entreprise, est-ce que le contrat a été transféré tel quel ou s'il y a eu des modifications au contrat? Est-ce que le ministre est intervenu dans la transaction qui a fait passer Relais Nordik aux mains de Desgagnés?
(12 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le seul moment où je suis intervenu, cela a été pour signifier à M. Lacaille et à ses autres actionnaires que mon souhait très profond était que ce soit vendu à des gens du secteur maritime, connaissant le maritime, et non pas à des gens qui ne connaissent pas cela, et que cela devrait être vendu à des intérêts québécois.

Pourquoi à des intérêts québécois? Je vais vous le dire très vite. Le fédéral ne payant plus, cette desserte n'a plus une dimension canadienne. On paie avec l'argent du Québec et ce seront des Québécois - il y en a des Québécois dans le domaine du cabotage; ce seront des Québécois qui assumeront cette desserte. Ce sont les seules interventions que le ministre a faites pour bien signifier dans quel corridor cela devait se faire.

Il y avait une autre condition: le contrat devait être respecté. C'était très clair dans mon avis. Je parle du contrat signé pour cinq ans par Relais Nordik. Dans la mesure où tu deviens propriétaire de Relais Nordik, tu respectes le contrat. Il n'y a eu aucun changement dans le contrat. Il y a uniquement une clause qui est actuellement en discussion avec Relais Nordik en ce qui a trait au pourcentage du trafic non pas des passagers, mais des marchandises. Il s'agit de 3, 82 % ou 6 % ou 7 %. La prétention juridique du groupe Desgagnés est qu'il a droit à... Certaines analyses préliminaires du ministère tendent à dire que non, on verra en bout de piste ce que cela donnera, mais c'est le seul élément discutable à ce moment-ci.

M. Garon: Quand Desgagnés a dit qu'il investirait 1 500 000 \$ dans la desserte, est-ce uniquement de l'argent du groupe Desgagnés ou y a-t-il une participation gouvernementale?

M. Côté (Charlesbourg): Quoi?

M. Garon: Quand il parle d'investir

1 500 000 \$ dans la desserte.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Écoutez, le seul argent que le gouvernement du Québec va payer, c'est l'argent mentionné au contrat. C'est 3 843 000 \$ pour cette année, alors que, l'an passé, c'était 3 695 000 \$. Mais c'est un contrat avec indexation. Il n'y a pas un cent de plus. C'est Desgagnés qui assume toutes les responsabilités de Relais Nordik et qui va payer ce qu'il a à payer.

M. Garon: Au point de vue des problèmes syndicaux que posait le transfert, les marins du groupe Desgagnés voulaient assurer les emplois étant donné qu'ils étaient déjà dans le groupe Desgagnés. Est-ce que le ministre a eu à intervenir ou cette question a-t-elle été réglée uniquement au niveau de l'entreprise?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il y a eu beaucoup de perturbations l'an passé. Les marins qui étaient de Logistec avaient souhaité être embauchés par Relais Nordik à l'époque, mais comme ce bateau exigeait moins de marins... Je pense que c'est une question de relations patronales avec les employés et ils ont respecté les règles normales d'application dans ce milieu. Je n'ai pas eu à intervenir; la seule fois a été pour recevoir des marins de la région de Rimouski qui s'inquiétaient de leur sort. Je pense que certains marins ont effectivement été engagés à l'époque par Relais Nordik.

Dans le cas de la négociation avec le groupe Desgagnés et les débardeurs, c'est M. Beaulieu, que je sache, qui a tout réglé. Le principe était le suivant: pour Sept-Îles; on voulait avoir quinze débardeurs, alors qu'ils en prenaient six. Il ne faut pas virer fou non plus. Si on a une nouvelle technologie et si, finalement, cela en prend six, tu n'en engages pas quinze; tu en engages six. En fin de compte, il y a un citoyen qui va payer. Desgagnés était bien prêt à en engager quinze pour autant que le gouvernement paie les autres. Dans ce sens-là, tu engages le monde qu'il te faut pour faire le travail. La plus belle preuve, c'est qu'à six, cela se fait très bien. Même, selon leur évaluation, à quatre, ils en avaient assez. Alors, ils en ont pris six.

Le problème est réglé à Sept-Îles; le problème est réglé à Rimouski. À Havre-Saint-Pierre, je ne sais pas encore si c'est réglé...

Une voix: C'est réglé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est réglé? Alors, c'est réglé partout.

M. Garon: Le ministre disait tantôt que le fédéral s'est dégagé et qu'il a arrêté de subventionner la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Est-ce qu'il s'est également dégagé dans les provinces maritimes, à Terre-Neuve ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oh! non, monsieur! D'ailleurs, si cela intéresse le député de Lévis, je pourrais peut-être lui déposer copie de la lettre que j'ai expédiée à M. Mulroney, le premier ministre du Canada et député de la circonscription de Manicouagan, sur le niveau d'exaspération du ministre des Transports du Québec quant au niveau de compréhension obtenu de M. Crosbie, ministre des Transports, député de Terre-Neuve et ministre senior des Maritimes. Au moment où, un vendredi dont je ne me souviens plus la date, je recevais une lettre de M. Crosbie fermant le dossier de la participation fédérale à la desserte de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord, le lundi matin, M. Crosbie annonçait au-delà de 100 000 000 \$ de subventions aux dessertes maritimes des provinces maritimes. C'est le niveau de compréhension qu'on avait à Ottawa. Je pourrais déposer la lettre...

M. Garon: La lettre et les montants que le gouvernement fédéral verse en subventions aux dessertes maritimes...

M. Côté (Charlesbourg): On va tout simplement vous déposer les communiqués de presse qui accompagnaient la charmante note de M. Crosbie.

M. Garon: C'est un autre point sur lequel le premier ministre du Québec n'a pas tellement lieu d'être satisfait des relations fédérales-provinciales.

M. Côté (Charlesbourg): Globalement, oui, il a lieu d'être satisfait. Je ne l'ai jamais caché, je continue de le dire, il faut rendre à César ce qui appartient à César. La route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, n'eussent été M. Mulroney et M. Lévesque, n'aurait jamais été un choix du gouvernement. Ce n'était pas un choix du ministère des Transports, en tout cas, parce que dépenser 104 000 000 \$ pour les gens qui sont entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, je ne suis pas sûr que ce soit le meilleur placement que le ministère des Transports ait fait. Quant à moi, j'ai toujours dit que c'était la volonté politique de deux hommes qui occupaient des fonctions très importantes dans des gouvernements respectifs et moi, comme ministre des Transports, je n'ai de plus précieux que d'honorer la signature de ceux qui nous ont précédés. Dans ce sens, je respecte la signature de ceux qui nous ont précédés, mais cela a fait très mal au budget du ministère des Transports, puisqu'on sait que c'est de l'autofinancement par le ministère des Transports. Actuellement, on a deux projets de construction en cours qui vont totaliser à peu près 35 000 000 \$, dont 50 % sont payés par le gouvernement fédéral, versés au fonds consolidé, mais pas au ministère des Transports.

Je pense que M. Mulroney a tout lieu d'espérer... J'ose espérer, même si je suis un

rouge, que ces gens seront reconnaissants envers celui qui leur amène cela, comme ils ont été reconnaissants envers le gouvernement du Québec, pour certains, à la dernière élection.

Dans le cas de la desserte de la Moyenne-Côte-Nord et de la Basse Côte-Nord, c'est un peu moins reluisant. J'attends encore un accusé réception de M. Mulroney.

M. Garon: Le fédéral n'injecte plus un sou pour la Basse-Côte-Nord.

M. Côté (Charlesbourg): Malgré le fait que le 2 juin 1986, dans une rencontre de négociation sur plusieurs sujets avec M. Mazankowski, la base de mon argumentation ait été la suivante: Vous venez d'accepter de participer à 50 % à la construction d'une route entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, il serait normal que vous nous accompagniez sur le plan de la desserte maritime, le temps de mettre en place cette route Havre-Saint-Pierre-Natashquan, puisque des ports, situés sur ce territoire de route qui sera construite, sont desservis par la desserte maritime. Que vous vous interrogiez sur ce qui arrivera à partir du moment où la route sera livrée, c'est une autre chose. Très clairement, je pense qu'à partir du moment où nous aurons livré la route Havre-Saint-Pierre-Natashquan l'importance de la desserte maritime ne sera pas ce qu'elle est maintenant. Il aurait été normal de revoir cette chose. Sur cette base, M. Mazankowski s'était montré attentif et même très bien intentionné. Je lui ai dit, à l'époque: Je n'insiste pas pour obtenir de vous le même pourcentage de participation que dans le passé, mais on pourrait partager à 50-50.

Finalement, c'est un dossier qui, par la suite, a été transféré à M. Crosbie. J'ai parlé à beaucoup de monde en deux ans et demi: M. Crosbie, M. Bissonnette, Mme Vézina et, maintenant, c'est M. Bouchard. Finalement, si vous calculez cela, c'est un ministre aux six mois. Cela ne fait pas une grande continuité. Pendant ce temps, les fonctionnaires au niveau fédéral peuvent très bien s'installer et prendre les décisions à la place des hommes politiques.

M. Garon: Sauf que M. Crosbie n'a pas oublié Terre-Neuve pendant qu'il était en poste.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pendant ses six mois. Est-ce que le gouvernement fédéral participe dans les traversiers du Québec, par exemple, pour les services assurés entre Baie-Sainte-Catherine ou Tadoussac ou de Matane-Godbout et ensuite de Saint-Siméon-Rivière-du-Loup? Au point de vue des traversiers, est-ce que le fédéral participe à quelque chose?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Aucune.

M. Garon: Mais il participe à Terre-Neuve, à l'île-du-Prince-Édouard, à...

M. Côté (Charlesbourg): À Vancouver.

M. Garon: À Vancouver aussi? Et quand le gouvernement fédéral prétend faire un tunnel ou un pont vers l'île-du-Prince-Édouard, il s'agit de quel coût, pour une population de 115 000, qui va sans doute être payé par nos taxes?

M. Côté (Charlesbourg): Je le dis de mémoire, pour ce que j'ai vu. Je pense que c'est un montant de 1 000 000 000 \$. Sauf que je suis d'accord avec le député de Lévis jusqu'à un certain point. Il y a des points sur lesquels on peut être d'accord, d'autres un peu moins, rendant justice au fédéral. C'est le gouvernement fédéral qui assume en partie, je ne sais pas si c'est en totalité, le service de traversiers qui coûte, si mon souvenir est bon, 55 000 000 \$ par année à l'île-du-Prince-Édouard. Du moins, c'est ce que j'ai vu à l'époque, quitte à vérifier les chiffres.

Le principe du gouvernement fédéral en construisant la jetée, c'est qu'ils vont éliminer, sur une période de X années, la subvention récurrente au service des traversiers. Donc, le gouvernement fédéral financerait la construction d'une jetée, d'un pont permanent ou d'un tunnel, peu importe le choix qui sera fait. Par la suite, il y aura élimination de la subvention au service maritime. Il y a une certaine logique dans tout cela, sauf qu'ils vont avoir de la difficulté à faire la même chose sur la Basse-Côte-Nord parce qu'ils ne mettent plus d'argent. À ce moment, on...

M. Garon: Selon le même principe, il pourrait prendre le pont de Québec et remplacer les matériaux par des matériaux inoxydables. Il économiserait sur l'entretien éventuel.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me rapporte, c'est que la traverse de Vancouver est essentiellement provinciale; la traverse qui relie l'île-du-Prince-Édouard à une autre province, elle, peut avoir un caractère pancanadien. Dans le cas de Vancouver, c'est de relier Vancouver à Victoria. Il donne une subvention de 16 000 000 \$ par année à la traverse.

M. Garon: Combien?

M. Côté (Charlesbourg): Un montant de 16 000 000 \$.

M. Garon: À Vancouver.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'abord, ce ne sont pas les mêmes principes. L'oecuménisme fédéral ne participe pas à des principes bibliques d'allocation.

tion des ressources.

Maintenant, la récupération des coûts de la garde côtière canadienne. Le gouvernement fédéral, par le biais du projet de loi C-75, avait manifesté son intention de récupérer les coûts de la garde côtière canadienne en imposant des coûts aux usagers des infrastructures maritimes. À la suite de la forte opposition des milieux maritimes, le gouvernement fédéral a retiré son projet et il a consulté les principaux intervenants. Est-ce que le Québec a été inclus dans le processus de consultation? Quelle position le Québec a-t-il défendue? Est-ce que le ministre a été informé des résultats de cette consultation et des intentions futures du gouvernement fédéral dans ce dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Si cela peut intéresser le député de Lévis, je peux toujours lui transmettre la littérature concernant mes discussions avec le fédéral sur ce problème de récupération des coûts de la garde côtière. Les premiers qui nous ont alertés sur ces dangers ont été la SODES, avec les officiers du ministère qui suivent cela de très près. On s'est opposé très fortement et très rapidement à la récupération de ces coûts puisque cela allait, quant à nous, avoir davantage de conséquences pour le Québec que pour les autres. Un branle-bas de combat et l'Opposition libérale à Ottawa, avec le NDP, ont quand même réussi à faire reculer avec un certain succès, du moins à retarder l'application d'une telle mesure, ce qui a fait en sorte qu'ils ont accepté d'aller consulter les milieux maritimes.
(12 h 30)

Cette consultation est actuellement en cours. On a continué de manifester notre opposition, bien sûr. On appuie actuellement la SODES qui représente très bien le monde maritime à ce moment-ci, dans son objection à ce qu'il y ait récupération des coûts de la garde côtière de manière abusive. Dans ce sens-là, la SODES continue de s'opposer. Ce dossier est, je pense, à un point mort. Est-ce la promiscuité des élections fédérales qui fait que c'est à un point mort? Peut-être. Mais j'ai dit aux gens de la SODES, quand je les ai rencontrés, qu'ils pouvaient à nouveau compter sur l'appui du ministère et, dans les semaines et les mois qui viennent, c'est peut-être le temps très propice de régler le dossier une fois pour toutes, parce que le régler avant les élections sera plus facile que le régler après.

M. Garon: Est-ce que la privatisation du service d'hélicoptères est également au point mort ou si le groupe de travail mis sur pied par Transports Canada, concernant la privatisation des services d'hélicoptères de la garde côtière canadienne, est toujours en action? L'idée de la privatisation des services d'hélicoptères est-elle une recommandation du groupe consultatif sur la récupération des coûts?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on va vous donner une réponse qui ne vous surprendra pas. Je serais très malvenu de critiquer une certaine privatisation d'un service aérien, compte tenu du fait que j'ai moi-même privatisé Québecair avec un certain succès.

M. Garon: Dans le cas des hélicoptères, ce serait une façon détournée de récupérer les coûts de la garde côtière canadienne.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème ne se pose pas là. Le service d'hélicoptères de la garde côtière, qu'il soit assumé par le gouvernement ou par l'entreprise privée, l'important, c'est qu'il soit assuré, et avec la même qualité des services. Alors, assuré par le privé ou par le gouvernement, dans plusieurs domaines, la démonstration a été très clairement faite que le privé pouvait le faire avec une aussi bonne qualité à moindre coût.

M. Garon: Dans votre esprit, la privatisation signifie que le gouvernement fédéral continue de payer pour les services?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. C'est clair, mais le fédéral a peut-être...

M. Garon: Quand il est question de privatisation, il est aussi question de faire assumer des coûts par les utilisateurs.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être une partie. La position du gouvernement du Québec dans la récupération des coûts de la garde côtière s'inspirait d'une logique selon laquelle le Québec ne devait pas être pénalisé par rapport aux autres. C'est la base. Maintenant, l'idée qu'il y ait une certaine récupération des coûts n'est peut-être pas complètement insensée.

Ce qu'on a toujours maintenu comme position, c'est: Vous allez montrer vos culottes tout de suite et vous allez nous dire exactement ce que vous allez exiger et à qui vous allez le facturer, de façon que ce soit très clair. S'il y a abus, on va vous le dire tout de suite. Quant à un certain quantum de récupération, coudon, ce sont des services donnés à des gens et dans les discussions que nous... C'est un cas extrême qu'on peut mettre sur la table, c'est la garde côtière qui a la responsabilité d'aller chercher un gars qui s'est paqueté la fraise dans un canot automobile et qui est mal pris sur le fleuve. Est-ce que tous les citoyens du Canada doivent payer pour l'inconséquence de ce gars-là? Je n'en suis pas certain.

Dans ce sens-là, il y a de ces éléments et ce qu'il faut voir dans cette situation, c'est que l'application de cette méthode ne pénalise pas le Québec par rapport aux Maritimes. Je pense que, là-dessus, c'est très clair. Quand on parle de la garde côtière, dans le cas du fleuve Saint-Laurent, pour accompagner les bateaux sur le

fleuve en période hivernale, à ce moment-là, si on commence à dire qu'il faut payer les services des brise-glaces sur le fleuve pour être capable d'accompagner les bateaux, je ne suis pas sûr qu'il y ait autant de glace à Halifax qu'à Québec, et dans les ports de Vancouver aussi. Pour accéder au port d'Halifax, cela prend bien moins de temps que pour accéder au port de Québec et au port de Sept-Îles. Tu as bien plus de chances d'avoir de l'aide de la garde côtière si tu es dans le fleuve Saint-Laurent. Cela voudrait dire qu'il voudrait récupérer cela! Mon oeil! C'est pour la simple et bonne raison que c'est de responsabilité fédérale et que, sur ce plan, on est prêt à se battre et à aller loin, à part cela.

L'autre exemple extrême que je vous ai donné tantôt, je pense qu'il parle par lui-même.

M. Garon: Si on passe aux questions concernant le transport aérien...

Transport aérien

Le Président (M. Saint-Roch): Le programme 8?

M. Garon: Non, dans le même programme 7...

Le Président (M. Saint-Roch): Nous en sommes toujours au programme 7.

M. Garon: Oui. Je ne sais pas. Peut-être que le député d'Abitibi parle des avions qu'on a vus récemment, en Grèce, des gens qui font du bicycle dans les airs.

M. Baril: De quel comté parlez-vous?

M. Garon: En Grèce.

M. Baril: C'est Rouyn-Noranda-Témiscamingue, ce n'est pas la même chose.

M. Garon: C'est de cela qu'il parle...

M. Côté (Charlesbourg): Pourtant, vous ne devriez pas avoir de problème à identifier le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue, à moins que vous n'ayez pas très bien connu son prédécesseur, il avait le même nom.

M. Garon: Mais pas le même âge.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

Une voix: Le même nom.

M. Garon: Pas le même âge.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Il était un peu plus disco!

Une voix: Oui.

M. Baril: À peine quelques années, à peine.

M. Poulin: Il était toujours sur la même note.

M. Garon: Pardon?

M. Poulin: Il était toujours sur la même note, l'ancien!

M. Garon: Il était jeune.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que c'est sur le programme aérien?

M. Garon: Concernant Quebecair, on dit que 50 % des employés de Quebecair auraient quitté. Plusieurs mécaniciens auraient été remplacés par des apprentis mécaniciens. Le taux de roulement des employés d'Inter-Canadian serait beaucoup plus élevé, parce que les salaires sont moins élevés et que les conditions de travail laissent à désirer. Est-ce qu'il y aurait un impact sur la qualité et la compétence du personnel, et incidemment sur la sécurité? Est-ce que vous avez des rapports à cet effet ou si vous êtes au courant de cette situation?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, lorsqu'on traverse une période aussi difficile que celle qu'on a traversée dans le cas de la privatisation de Quebecair, la privatisation d'un symbole, oui, je suis au courant. Pardon?

M. Garon: Pas plus symbole qu'Air Canada ou Air France ou...

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas...

M. Garon: Tous les pays ont une compagnie d'aviation, habituellement.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je comprends qu'à l'intérieur de votre formation, à l'époque, vous aviez peut-être des différences d'opinions. M. Landry voyait, à l'époque, Quebecair avec la fleur de lis sur la queue qui atterrissait à Paris avec le tapis rouge; pour lui, c'était un symbole. Dans le cas de M. Parizeau qui savait faire la passe de la nationalisation de Quebecair du temps où il était à Paris, ce n'était pas un symbole. Il a approuvé la privatisation de Quebecair. Il a toujours dit que cela avait été une erreur du gouvernement du Québec que d'entrer là-dedans. Les chiffres le démontrent. Cela a coûté... Hier, on avait dit 96 000 000 \$, mais il y avait une petite erreur de calcul, c'est 91 609 721 \$ que cette petite aventure de Quebecair a coûté à la province.

En tout cas, cela est fait; maintenant, c'est privatisé. Si vous me posez la question aujourd'hui, je vais dire: Oui, je suis fier de l'avoir

fait. Je suis très heureux de l'avoir fait, malgré le fait qu'il y ait eu des secousses et que cela ait pris un an avant qu'elle retombe sur ses pieds. Cela n'a pas été facile pour les employés de Quebecair, que je n'ai jamais refusé de rencontrer pendant toutes ces périodes, jusqu'à accepter qu'on puisse... Mon directeur de cabinet et moi étions des intermédiaires afin d'en arriver à la signature d'une convention collective. Je peux vous dire que le ministre des Transports a toujours été à l'écoute des employés de Quebecair, malgré le fait qu'on puisse, sur le fond de certains points, être en désaccord; c'est une démarche qu'on a faite dans le plus grand respect de chacun.

Si on se demande, un an et demi ou presque deux ans après la privatisation de Quebecair, quel en est le résultat, il est fantastique, le résultat. Alors qu'à l'époque on craignait que Quebecair International ne disparaisse et ne devienne un transporteur régional, la compagnie Quebecair, qui fait partie du groupe affilié Inter-Canadien, est rendue avec un réseau qui fait branler Air Canada, qui fait "shaker" dans le manche Air Canada à un point tel qu'ils ont été obligés de créer Air Alliance. Quebecair est maintenant affiliée à un réseau non pas seulement canadien, mais International. C'est à l'intérieur de cela que commencent à monter des éléments francophones qui gravissent les échelons, qui sont tantôt pilotes tantôt copilotes et aussi, il ne faut pas l'oublier, les propriétaires, c'est toujours Dutil, c'est toujours Leblanc et c'est toujours Racicot.

Finalement, le nombre d'employés qu'il y avait à Quebecair à l'époque, même le syndicat des employés au sol de Quebecair m'avait avoué qu'il y avait au minimum 250 employés de trop. Mais, quand c'est l'État qui paie, cela ne fait rien. Même, dans leur proposition à eux, avec la proposition des pilotes, ils coupaient des emplois sans même avoir identifié les emplois qu'ils allaient couper.

Dans ce sens, on a fait, je pense, le meilleur des choix. Je ne dis pas que cela ne s'est pas fait sans heurts et sans conséquences sur le plan de la qualité de la desserte dans certaines régions. C'est clair que, lorsque vous prenez un Boeing 737 et que vous dites au gars: Ce n'est plus cela, c'est un Convair avec deux moteurs qui font du bruit, si on est assis en avant, c'est plus bruyant que si on est assis dans la queue, cela soulève de la poussière et cela crée des problèmes. Mais tout cela est en train de se réajuster de manière très importante. Le nombre de destinations avec départ quotidien s'est accru peut-être d'au-delà de 50 % par rapport à ce qu'offrait Quebecair auparavant. Bien sûr, non pas avec le même type d'appareil.

Je lisais, cette semaine, que M. Leblanc avait annoncé qu'ils étaient en phase d'acquérir des avions qui viseraient à remplacer ce qui est l'élément peut-être le plus critiquable de la

flotte, les cigares, les "metro liners". Bon, ce qu'ils ont fait, ils ont ajusté la flotte aux besoins. Prenons un exemple. Vous avez parlé de Toronto hier. On aurait pu parler de Boston. Vous pensez quoi d'un avion qui peut accueillir au-delà de 100 personnes et qui a 3 passagers à bord. Cela peut être à New York. Cela n'a pas de bon sens! Ce n'est pas cela, la rationalisation. Il fallait donc repartir d'un réseau de base qui desservirait très bien les régions du Québec. La plus belle preuve qu'il les dessert bien, c'est qu'Air Alliance est en train de s'aligner sur les mêmes points de service. Il va y avoir une compétition sur le réseau et déjà, il y a trois semaines, M. Leblanc annonçait une guerre des prix même en région. Effectivement, les tarifs sont encore très élevés en région pour accéder aux grands centres. Dans ce sens, ils ont modelé la flotte aux besoins. Comme il y a augmentation de la demande de service, ils vont à nouveau passer à la deuxième phase de leur flotte. Ils ont acheté des Fokker 100, donc des 100 places, et on revient finalement à l'équivalent des réactés qui étaient ceux de Quebecair à l'époque. On s'est débarrassé des cancers. On a pris les cancers, les DC 8, qui sont chez National - cela ne marche plus - et on a pris des Boeing 737 qui n'étaient pas adaptés aux besoins et qui faisaient pour 59 \$ l'aller et le retour Montréal-Toronto financé par les gens qui prenaient l'avion à Mont-Joli qui eux, en payaient 400 \$ et les gens d'Abitibi qui payaient encore plus cher.

Il y a donc eu cette rationalisation des opérations. Il y a passablement de gens qui travaillent maintenant à Confair, National, le Quebecair d'aujourd'hui qui est Inter-Canadien. Finalement, on a réussi à faire quelque chose qui a de l'allure. L'expansion se prend.

Hier, vous disiez: Bien, on se relie aux Maritimes, au lieu de se relier aux autres marchés. Ne perdez pas patience! L'entente commerciale qui a été signée avec Inter-Canadien, j'y ai participé. On a mis nos conditions dans la négociation. Ne perdez pas patience, vous n'avez rien vu encore. Cela, c'est la première phase, les Maritimes.

(12 h 45)

M. Garon: En parlant des conditions, la part d'Inter-Canadien est à quoi, actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): Je veux juste finir. C'est la première phase. Toronto, c'est réglé, sauf qu'au lieu d'avoir un comptoir à Toronto avec la fleur de lis, tu vas avoir un comptoir Inter-Canadien avec des services en commun, mais le service va être effectué par la "gang" de Québec. Et il y a d'autres destinations en Ontario qui, éventuellement, vont faire partie des préoccupations d'Inter-Canadien et, après cela, il y a l'Est des États-Unis. Cela commence à faire un rayon assez intéressant pour des Québécois, des francophones, qui travaillent chez Inter-Canadien. Et je suis maudiquement content que

des francophones comme Dutil, Racicot et Leblanc aient réussi à passer à travers. C'est audacieux, mais ils ont réussi à passer à travers, faisant en sorte que l'entreprise privée au Québec - c'est son affaire à elle, l'aviation, ce n'est pas l'affaire du gouvernement du Québec - ait réussi à passer à travers et à faire "shaker" Air Canada, qui a eu la chance de l'avoir, Quebecair, mais ils ont eu peur. À des propositions, ils ont eu peur de ne pas être capables de faire la rationalisation qui était nécessaire pour arriver à un niveau de rentabilité. Et, ce qui est encore plus intéressant, c'est que M. Leblanc annonçait il y a un mois qu'il y avait des profits de 2 000 000 \$ et qu'une des clauses de la vente, qui était la vente de 20 % des actions aux employés, allait s'enclencher, puisque c'était une des conditions qu'on avait fixées, avec des avantages.

Donc, les employés de Quebecair vont pouvoir maintenant devenir des actionnaires de leur compagnie et profiter des bénéfices, ce qui est intéressant, compte tenu des sacrifices qu'ils ont dû faire et, effectivement, sur le plan salarial, ils ont été obligés de faire des sacrifices, et ce n'était pas facile. Ce n'était pas facile pour personne, ce n'était pas facile pour eux non plus de passer six mois dans la rue pour être capables de négocier une convention collective. Mais tout cela est maintenant terminé, et on peut passer aux beaux jours de ce qu'on a connu à Quebecair en termes d'expansion.

Quand vous me parlez de sécurité, moi aussi, à un moment donné, cela m'a inquiété. Quand je voyais un assistant pilote parler des "Kleenex" qui bouchaient les trous dans les portes des Convairs ce n'était pas pour me rassurer non plus. Et j'étais pleinement conscient que celui qui serait visé, ce n'était pas M. Leblanc ou M. Racicot, celui qui serait visé serait le ministre Côté parce que ce serait plus payant sur le plan politique. Dans ce sens-là j'avais écrit, à l'époque, à ceux qui ont assumé la responsabilité de la sécurité sur le plan aérien, à Mme Vézina, afin de bien me garantir que toutes les normes de sécurité avaient été respectées. Je vais vous déposer la réponse que m'avait fournie Mme Vézina à l'époque, qui me garantissait qu'après inspection de Transports Canada toutes les normes sécuritaires avaient été respectées.

Et, au-delà de cela, un élément important dans cette rationalisation, c'est un hangar en construction à Québec qui ramène l'entretien des CL 215 à Québec, au lieu de les faire voyager de Québec à Montréal, pour les faire entretenir par Quebecair, de façon à être capable de mettre de l'argent dans le compte de Quebecair pour le cacher pour que ce ne soit pas une subvention directe et tout cela. Maintenant, le ménage a été fait. C'est une opération très bien réussie et d'un avenir très prometteur puisque, finalement, une structure financière très importante les supporte, propriété de Québécois, et fantastique,

fantastique. Très heureux, c'est une opération qui se solde par du positif.

Quant à la qualité des personnes qui y travaillent, j'imagine que c'est la responsabilité même de la compagnie de s'assurer que ses mécaniciens sont de bons mécaniciens et qu'ils font ce qu'ils ont à faire. En tout cas, à tout le moins, moi, je n'ai pas entendu parler qu'une porte du train d'atterrissage tombée encore, alors que cela a été le cas d'Air Canada, une compagnie qui a toujours été reconnue pour avoir des standards de sécurité très élevés. Je n'ai pas entendu cela. J'ai entendu cela pour d'autres compagnies, mais je n'ai pas entendu cela d'Inter-Canadien et du groupe qui nous concerne. Ils ne sont pas à l'abri de tout cela, mais c'est donc que le travail qui est fait est un travail méticuleux. Il se peut fort bien que les habitudes prises à l'époque des vaches grasses par certains employés qui travaillaient pour Quebecair ne puissent pas être supportables dans le contexte d'une opération par l'entreprise privée, qui est beaucoup plus exigeante. Et cela, c'est la liberté de chacun d'aller ailleurs.

Dans ce sens-là, je peux vous le dire tout de suite, si vous connaissez des mécaniciens compétents dans le domaine de l'aviation, ce n'est pas nécessaire de les envoyer au bureau du premier ministre, vous pouvez me les envoyer et on va les acheminer au bureau de placement des gens de l'air, parce qu'ils se cherchent du monde. On a supporté, nous du ministère des Transports, l'association des gens de l'air, parce qu'ils ont un bureau de placement qui fonctionne admirablement bien avec une petite subvention annuelle et, actuellement, ils manquent de monde. Ils manquent de monde! C'est l'effervescence dans le domaine du transport aérien au Québec parce que, effectivement, on a supporté l'AQTA, parce que, effectivement, on a supporté les gens de l'air, parce que, effectivement, on a dit qu'on avait suffisamment confiance au transport aérien pour que ce soit l'affaire de l'entreprise privée et non pas l'affaire du gouvernement.

Regardez cela pousser; cela pousse partout. Les régions sont de plus en plus et de mieux en mieux desservies. La compétition va s'installer tantôt, puis on va arriver avec des prix fort raisonnables. C'est cela, c'est merveilleux.

M. Garon: Comme cela, vous affirmez...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis prêt à le prouver.

M. Garon:... que les dessertes aux régions sont améliorées. Il n'y a pas de démonstration de cela actuellement. En termes de liaisons régionales à ce moment-ci, est-ce qu'il y a plus de liaisons qu'avant?

M. Côté (Charlesbourg): Absolument, tout près de 50 % de plus de liaisons.

M. Garon: Avez-vous un tableau de cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je peux vous fournir cela. On l'a rendu public à plusieurs reprises.

M. Garon: Les horaires sont-ils mieux respectés?

M. Côté (Charlesbourg): Mieux respectés? Les horaires sont, en tout cas... Ce qui est assez drôle dans toute cette affaire, c'est qu'il y a eu beaucoup de critiques et, à un moment donné, j'ai fait sortir le pourcentage - ils ont des mesures dans le domaine aérien pour vérifier cela - de fiabilité du service. Puis comme, finalement, on accusait à peu près de tous les maux le nouveau Quebecair, j'ai fait vérifier cela par rapport à l'ancien. La performance du nouveau, au moment où je l'ai fait vérifier, était supérieure à celle de l'ancien. Mais dans l'ancien on étouffait cela. Les plaintes, on les cachait parce que, bien sûr, à partir du moment où tu as investi 91 000 000 \$ dans Quebecair, tu n'est pas intéressé à dire que cela va mal. C'était aussi clair que cela à l'époque. Mais il y avait autant de plaintes et même davantage de plaintes sur Quebecair nationalisé qu'il y en a eu sur Quebecair privatisé dans les pires moments.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Pour renchérir sur les propos du ministre, en plus de les endosser, je voulais tout simplement dire au député de Lévis qu'effectivement, moi, j'ai l'occasion de prendre l'avion Inter-Canadian à partir de Mont-Joli toutes les semaines et, depuis que c'est Inter-Canadian, on a effectivement augmenté le nombre de vols, on l'a doublé. Sur la fin de Quebecair, même pendant que Quebecair allait relativement bien et qu'il était soutenu par le gouvernement du Québec, on avait deux vols par jour; maintenant, c'est quatre. Quand on parle de la qualité du service, cela m'apparaît important. Ce n'est pas nécessaire de se promener en Cadillac quand on peut se promener dans une Chevrolet et aller à nos affaires. C'est bien sûr que le Convair est peut-être un petit peu plus bruyant, mais je considère qu'on a augmenté la qualité du service parce qu'on a la possibilité ou le choix d'aller à destination quatre fois par jour au lieu de deux fois auparavant. Pour les hommes d'affaires, même pour nous, les politiciens, c'est drôlement intéressant de pouvoir se déplacer lorsqu'on en a besoin. La qualité du service, je la calcule comme ça, en termes du nombre de vols et non pas de la qualité de l'appareil.

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

de Lévis.

M. Garon: On me dit qu'en partance de Sept-Îles, avant, on transportait le poisson. Évidemment, le poisson se conserve peut-être moins bien que les personnes mais, aujourd'hui, on prend des camions parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Pour terminer mon tour de piste, si vous me le permettez, très très vite...

M. Garon: On prend des camions plutôt que de prendre des avions maintenant pour sortir le poisson de Sept-Îles.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a un élément important pour compléter le tour de piste. J'ai donné des éléments qui vont très bien. L'élément qui a été, peut-être, le moins bien réussi, cela a été la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord sur le plan aérien avec la desserte des Îles-de-la-Madeleine. Je voudrais très simplement vous expliquer le problème. À l'époque de Quebecair, c'était fait par des avions HS 748 qu'on appelle combi. Donc, tu pouvais enlever trois sièges et y mettre du poisson. Tu pouvais enlever un autre siège pour mettre un quartier de boeuf avec les passagers mais, finalement, l'évaluation qu'on a faite à l'époque, qu'on a mal faite je pense, c'était que les gens connaissaient ce système. C'est un système qui desservait bien ces régions alors que, dans la proposition qui nous avait été faite, on remplaçait les HS 748. De toute façon, on peut bien se le dire entre nous autres, c'était heureux qu'ils soient changés parce qu'on les a mis en vente et on a ramassé 348 000 \$ chacun et, là, on est poursuivis parce qu'ils se sont fait fourrer, semble-t-il. Alors, c'est pour vous dire jusqu'à quel point ces appareils étaient rendus dans un état pitoyable, les avions que vous aviez achetés au Venezuela. L'Ontario a acheté des appareils neufs et vous avez acheté la "scrap" au même prix que l'Ontario a payé pour les neufs. Là où je veux en venir, c'est simplement que c'était le type d'appareil, le combi, qui desservait très bien... Cela aurait pu être un combi d'un autre type d'avion, mais c'était le combi qui desservait le mieux les intérêts des citoyens de la Basse-Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine. Dans ce sens-là, lorsqu'il y a eu l'apparition du Convair, les gens ne critiquaient pas la qualité du service aux passagers, mais ils étaient en beau fusil après le service cargo qui, lui, était fait par un Convair, mais exclusivement cargo, et qui ne décollait que dans la mesure où il y avait un certain tonnage de cargo. Alors, quand tu es habitué à recevoir ton courrier une ou deux fois par jour et qu'à un moment donné, dans l'exercice, tu le reçois seulement une fois par semaine, tu as raison d'avoir le feu au derrière. Je pense que cela a été l'élément le plus mal réussi de toute l'opération.

M. Garon: C'est la stratégie de Quebecair de faire du transport moitié cargo, moitié passagers...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais un instant!

M. Garon:... dans le même avion. C'est cela leur stratégie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Garon: Oui, c'était cela. Et non seulement cela, mais de développer le transport de la ressource maritime pour obtenir des meilleurs prix sur les marchés frais.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis, qui a été responsable des pêches, à un moment donné... Un article a été écrit dans un journal au sujet de gens de la Basse-Côte-Nord qui se plaignaient que quatre pétoncles géniteurs étaient morts à Chevery parce que l'avion de Quebecair n'y était pas allé. Est-ce que ce n'était pas le bout de la merde, cela, en termes de critique! Je pense qu'il y a un niveau raisonnable qu'on doit au moins atteindre dans une critique. Cela avait été tout un émoi. Cela a même fait l'objet d'un article de la moitié d'une page d'un journaliste qui poursuivait d'autres objectifs que de bien desservir les citoyens de la Basse-Côte-Nord.

Là où le problème se pose avec une certaine acuité - le problème est toujours réel - c'est pour les gens des Îles-de-la-Madeleine qui ont à expédier le homard dans une période très restreinte. C'est un problème vécu dont j'ai discuté à plusieurs reprises avec les gens de Quebecair. Ce n'est pas parce que c'est privatisé, que c'est tout signé et que, finalement, ils peuvent faire ce qu'ils veulent qu'on ne continue pas de pousser sur la machine un peu. Je dois vous dire qu'on a eu une collaboration extraordinaire de ceux qui se sont portés acquéreurs de Quebecair et qui ont voulu garder une marque de commerce très importante et qui, à l'occasion, n'ont pas eu peur de fouiller dans leurs poches pour donner un service additionnel afin de répondre à un besoin ponctuel. On a eu une très bonne collaboration de leur part. Tout cela leur a permis, finalement, de rajuster la flotte. Les Fokker 100 s'en viennent et, de ce que j'ai compris, d'autres appareils sont en voie d'être achetés pour remplacer les Convair, mais en ayant toujours à l'esprit qu'on ne peut pas mettre un avion de 100 passagers là où il y a une clientèle de 20 ou 25. Alors, on trouve un type d'appareil plus moderne qui va, autant que possible, faire moins de bruit, mais qui correspond à tout cela.

Je pourrais bien vous parler de mes expériences de voyages. Tantôt j'ai été étonné que le député de Lévis nous parle de Paris parce qu'il m'avait reproché d'en parler. Il a dit: Quand

vous parlez du métro de Paris et tout cela... Vous m'aviez déjà reproché d'en avoir parlé déjà, à une occasion.

M. Garon: Non, non, en séance de consultation à Montréal, c'était votre exemple favori.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. De toute façon, Paris ne doit pas vous déplaire parce que vous y avez trouvé une certaine écoute pendant une certaine période. Mme Beaudoin, qui est maintenant une digne représentante du gouvernement fédéral, que vous aviez nommée déléguée du Québec à Paris, devait davantage défendre les intérêts du Québec, j'imagine.

M. Garon: Oui, mais elle passait moins pour un deux de pique que le représentant que vous avez actuellement, qui n'existe pas.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Elle ne passait pas pour un deux de pique, à Paris, tandis que j'ai l'impression que le représentant actuel est dans la génération des chihuahuas diplomatiques.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'ai été un peu plus délicat que vous, je n'ai pas attaqué la capacité de Mme Beaudoin à représenter le Québec.

M. Garon: Bien, elle était reconnue...
(13 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai seulement dit qu'elle représentait vos intérêts, mais qu'elle ne représentait pas forcément les intérêts de tous les Québécois. Il y a une distinction entre cela et s'attaquer à la personne du délégué du Québec à Paris qui est M. Jean-Louis Roy que j'ai eu comme professeur au moment où j'ai fréquenté l'université, un homme d'une culture exceptionnelle, un gars qui connaît très bien ce qu'est le Québec et qui peut très bien nous représenter dans son ensemble davantage que ne l'a fait Mme Beaudoin à l'époque et davantage que ne l'a fait M. Michaud. Je m'excuse, mais j'imagine qu'il devait avoir quelques qualités pour représenter les intérêts du Québec s'il est parvenu à la tête d'un journal aussi respectueux que *Le Devoir* sur le plan des idées.

M. Garon: Oui, on sait dans quel état il l'a laissé.

M. Côté (Charlesbourg):... sur le plan des idées.

M. Garon: Il l'a laissé plus endetté qu'il ne l'a jamais été.

M. Côté (Charlesbourg): Cela...

M. Garon: Tandis que...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on demande...

M. Garon:... M. Michaud n'a laissé d'endettement nulle part.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf les budgets du Québec à la Délégation du Québec à Paris. On se rappellera de sa cave à vins et de bien d'autres affaires, son cuisinier spécial qu'il a amené du temps où vous l'avez transféré au Palais des congrès à Montréal avec toute une série... Si vous embarquez là-dessus, on peut s'en parler bien longtemps. Mais une chose est certaine...

M. Garon: Au Palais des congrès, un cuisinier, c'est assez important.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'était un cuisinier pour lui. Quand on parle des qualités d'administrateur de M. Michaud, il n'a pas fait de miracle avec *Le Jour*, que je sache. C'est un journal que vous avez bien connu.

M. Garon: Je l'ai considéré comme un homme très efficace. J'ai eu affaire à lui comme délégué général du Québec à Paris et c'était quelqu'un de très efficace.

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud? À ce moment-là, on ne demande pas au délégué général au Québec d'être un administrateur, on demande au délégué du Québec à Paris d'être un digne représentant des intérêts du Québec. Dans ce sens-là, il est clair que M. Roy a fait un travail extraordinaire. Plaçons-le dans un cadre plus général. Le travail de M. Roy à Paris a eu l'ombrage d'un dénommé Lucien Bouchard qui a fait une bonne "job" pour le Canada, une fois dans l'histoire du Canada. Curieusement, c'est un gars qui a voté pour vous autres et qui était suffisamment fort pour vous représenter dans les négociations avec les employés, un bon gestionnaire. Aujourd'hui, il est rendu ministre au gouvernement fédéral. Il défend le Canada après vous avoir appuyés au référendum. En tout cas, il est un de ceux qui ont compris.

Demain matin, si on avait à comparer le travail que fait M. Roy par rapport au travail qu'a fait Mme Beaudoin, sans personnalité, on est peut-être plus en mesure de faire voler les CL 215 qu'elle ne l'a fait elle-même du temps où elle y était. En voulez-vous d'autres dossiers? On peut vous en parler.

M. Garon: Je vais vous dire que je ne souhaiterais pas que le Canada engage Mme Beaudoin comme ambassadeur du Canada à Paris parce que le Québec serait encore dans l'ombre pendant un bon bout de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais vous seriez peut-être même bien étonné de savoir les noms que j'ai sur la liste.

M. Garon: Je ne sais pas quels sont les noms.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, vous regarderez dans votre "gang" parmi ceux qui sont partis.

M. Garon: Mais je sais que le délégué général du Québec à Paris va arriver à Paris sans être connu et qu'il va partir de Paris sans être connu davantage.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Garon: C'est très important d'être connu dans les capitales.

M. Côté (Charlesbourg):... je ne veux pas m'immiscer dans les affaires qui ne me concernent pas parce que, moi, c'est les Transports. Mais je suis allé moi-même en mission à Paris où j'ai eu une collaboration extraordinaire de la délégation du Québec sous la responsabilité de M. Roy au moment où ils étaient en période intense de préparation du sommet des pays francophones et j'ai rencontré, grâce à l'intermédiaire de M. Roy, toutes les personnes que je voulais rencontrer sur le plan des transports, y compris des discussions sur les CL 215, sur le financement du transport en commun. Dans tous les cas, cela a été une rencontre exceptionnelle.

On a eu, de Paris, un appui exceptionnel lorsqu'on s'est rendu en Belgique, même, pour tenter d'obtenir un congrès mondial au Québec et bien davantage. Loin de moi l'idée de vouloir comparer les époques, mais le but d'un délégué du Québec à Paris, est-ce que c'est de flirter avec les chums de M. Mitterrand pour se donner un certain courant de tendance de gauche qui paraîtrait très bien et de se dire chum avec M. Rocard, chum avec M. Mitterrand ou de pouvoir avoir accès à un dîner d'État ici et là? Ce n'est pas cela. Vous n'avez pas compris. Je pense que vous n'avez pas compris. Le virage est en train de se faire, les délégations du Québec à l'étranger devront davantage être des moteurs sur le plan du développement économique et M. Roy est en train d'assumer un virage tout à fait exceptionnel que Mme Beaudoin n'aurait su faire.

M. Garon: Ce n'est pas avec le salaire qu'il donne à son attaché de presse qu'il fait le virage.

M. Côté (Charlesbourg): Ces salaires ne sont pas différents de ceux que vous avez payés dans le passé et vous calculerez le nombre de personnes qu'il y avait là-bas compte tenu du rendement et le nombre de personnes qu'il y a là

aujourd'hui.

M. Garon: Non, j'ai eu affaire aux gens de la délégation du Québec. Au contraire, cela prend des contacts importants. Si les Florales de Montréal, par exemple, ont été les plus grandes florales dans le monde...

M. Poulin: Des caves à vin de 100 000 \$ et...

M. Garon: C'est un peu à cause des contacts de la délégation générale. D'être capable de téléphoner au bureau des gens importants parce qu'ils vous connaissent, cela fait partie de la "job" du délégué général.

M. Côté (Charlesbourg): Entre nous...

M. Garon: C'est mieux d'être connu des ministres ou du président de la France que des portiers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais dites-moi donc quels dossiers vous avez réglés et quel impact, sur le plan financier, cela a eu sur le Québec. Pechiney? Le gouvernement du Québec les ont achetés pour qu'ils viennent chez nous. 500 000 000 \$ d'investissement pour 33 % des parts dans Pechiney, ne venez pas me dire que c'est une réalisation avec la France!

M. Garon: Il est question d'un agrandissement.

M. Côté (Charlesbourg): Comterm-Matra, est une des réalisations de Mme Beaudoin ou de M. Michaud?

M. Garon: Je pense que Pechiney est un bon investissement.

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

M. Garon: J'aime autant avoir des jobs ici que de vendre de l'électricité aux États-Unis et avoir les jobs aux États-Unis. C'est facile. N'importe quel gnochon est capable de faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Dans le premier élément de votre énoncé...

M. Garon: Mais, je vous dirai que...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le premier élément de votre énoncé, Pechiney... On ne dit pas que Pechiney n'est pas bon pour le Québec. Ce qu'on vous dit, c'est que vous avez mis 500 000 000 \$ pour être des minoritaires. C'est aussi clair que cela, pour ne pas mener. Alors, ce n'est pas... En connaissez-vous bien des gens qui ont mis 500 000 000 \$ dans une entreprise

pour ne pas mener, vous?

M. Garon: Vous allez mettre combien de milliards pour vendre de l'électricité et développer les jobs aux États-Unis?

M. Côté (Charlesbourg): Voyons donc! Voyons donc! On peut faire un parallèle bien longtemps.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, je m'excuse. MM. les membres de la commission, je requerrais votre attention un instant, s'il vous plaît. Ce matin, il y a eu une annonce que M. le député de Matapédia était remplacé par M. le député de Beauharnois. Ceci était une erreur. C'était une annonce prématurée qui aura lieu seulement demain. Alors, j'avise les membres de la commission que M. le député de Matapédia a tous ses droits pour la journée.

Sur ce, la commission suspend ses travaux jusqu'après la période des affaires courantes.

(Suspension de la séance à 13 h 7)

(Reprise à 16 h 31)

Le Président (M. Saint-Roch): À 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.

Avec la permission des membres de la commission, pour ne pas prendre plus de retard que les 24 minutes que nous avons d'accumulées, je suggérerais que nous passions immédiatement aux programmes 3 et 4. M. le député de Dubuc a des questions sur ces volets et, lors du retour de M. le député de Lévis, nous pourrions revenir aux autres programmes. Alors, M. le député de Dubuc.

Construction et conservation du réseau routier

M. Desbiens: M. le Président, sans que cela dérange le fonctionnement des travaux sur l'étude de ces crédits, j'aurais des questions qui ne sont pas très longues et qui ne demandent pas non plus une grande précision. Je veux tout simplement faire des vérifications auprès du ministre, concernant la petite voirie de nos grands comtés. L'an passé, depuis deux ans en fait vous vous souviendrez qu'à la suite du rapport du comité des députés sur le sujet vous aviez mentionné la nécessité d'augmenter les budgets. Je pense que c'étaient 80 000 000 \$ par année. L'an passé, vous m'aviez donné l'espoir qu'il y aurait une augmentation des budgets de cette nature dans les crédits de 1988-1989. Est-

ce que cela se concrétise dans les faits?

M. Côté (Charlesbourg): On se rappellera que, l'an dernier, il y avait eu 60 000 000 \$ d'ajoutés au budget du ministère. Cette année, c'est 70 000 000 \$. On a déjà la certitude, puisque c'était la volonté dans le discours sur le budget, de 70 000 000 \$ pour l'année budgétaire 1989-1990 - ce n'est pas un plafond, quant à moi, c'est un plancher - qui sont inclus actuellement à l'intérieur des crédits. Cela ne veut pas dire que, très prochainement, il n'y aura pas d'autres nouvelles intéressantes.

M. Desbiens: Je l'espère beaucoup. Évidemment, on n'apprend pas grand chose au ministre, sauf que je dois dire qu'il y a certaines routes - je parle de mon comté, bien sûr - qui sont actuellement dans un état véritablement lamentable. Il y a des manifestations qui sont en cours, ni plus ni moins, concernant particulièrement une priorité que vous nous avez demandé de fixer. Je prends la Côte Villeneuve, dans le canton Tremblay: ce printemps, c'était vraiment catastrophique comme situation. Il y a une circulation quand même assez importante sur cette route. C'est la deuxième priorité.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est celle qui a fait l'objet d'une pétition de la part des citoyens et que j'ai reçue, avec la photo très éloquente?

M. Desbiens: En couleurs, oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une photo très éloquente.

M. Desbiens: C'est cela. Alors, si j'ai l'assurance quand même qu'il y a augmentation des budgets du ministre, est-ce que maintenant je peux demander tout simplement au ministre, en terminant, à quel moment il espère pouvoir informer son personnel en région que les travaux sont annoncés?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une certaine partie des autorisations qui ont déjà été données pour certains travaux. Évidemment, je pense qu'il faut être très prudents. Tant que les crédits ne sont pas adoptés, je pense qu'il faut quand même faire attention à ce sujet. Dès que les crédits seront adoptés ici et que le discours sur le budget sera prononcé...

M. Desbiens: Après le discours sur le budget?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ce qui, d'après moi, ne saurait tarder. À ce moment-là, je serai en mesure de faire une distribution que je souhaite la plus équitable possible, en tenant compte des priorités que les députés nous ont données.

M. Desbiens: Je vous remercie. Je ne prendrai pas davantage de temps, M. le Président, à mon collègue, le député de Lévis.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Dubuc. M. le député de Lévis, est-ce que nous poursuivons avec les programmes 1 à 8, à l'exclusion de 3 et 4, ou est-ce que nous continuons aux programmes 3 et 4?

M. Garon: Non, non, on va continuer. Je ne sais pas si c'est dans les programmes 3 et 4, la question que je voudrais poser au ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être qu'on devrait répondre à des questions qu'on avait laissées en suspens sur l'effectif féminin au ministère?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si cela vous intéresse toujours.

M. Garon: Oui, oui, cela m'intéresse.

M. Côté (Charlesbourg): Il y 775 femmes sur 1462 fonctionnaires, donc 53 %.

M. Garon: Au total?

M. Côté (Charlesbourg): 775 femmes sur 1462, ce qui fait 53 %.

M. Garon: Au ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Pour les ouvriers, qui est un corps de métiers plus difficiles, il y a 10 ouvrières sur 3184 ouvriers; c'est là qu'est notre faiblesse.

M. Garon: Vous baissez votre moyenne.

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est quand même pas facile. Pour les professionnels, le chiffre que je vous dépose est du 31 mars. Le chiffre d'aujourd'hui est 68 professionnelles sur 695, alors que le chiffre qui était là était 50, ce qui fait approximativement 10 %. L'objectif qu'on s'est fixé pour les trois prochaines années, en incluant cette année, c'est d'atteindre le chiffre de 100. Je peux le déposer, avec les communiqués de presse qui ont été émis à l'époque.

M. Garon: Pour les professionnels, est-ce qu'il serait possible d'avoir une ventilation, de savoir où se retrouvent les femmes, par catégorie professionnelle? Est-ce que ce sont des ingénieurs? Je sais que j'ai vu une professionnelle qui était spécialiste de l'horticulture et qui avait fait un travail un peu exceptionnel aux chutes de Charny. Elle a fait un très beau plan, j'avais été impressionné par la qualité du travail

des gens du ministère des Transports. Ce que j'aimerais voir, au fond, c'est dans l'ensemble des professionnels - mettons que vous avez tant d'ingénieurs civils, tant de ci, tant de cela - où se retrouvent les femmes?

M. Côté (Charlesbourg): On va s'en occuper et on le fera parvenir à la commission pour que cela puisse vous parvenir. Je peux vous donner aussi une copie du journal du ministère. C'est Mme Verret qui est responsable de cela chez nous. Cela vous donne une bonne idée de l'atmosphère qui règne au ministère des Transports où les femmes commencent à sentir qu'elles occupent de plus en plus de place et veulent en occuper encore davantage.

M. Garon: Avez-vous l'intention de nommer des femmes au poste de sous-ministre des transports?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est plus de votre responsabilité. Ce ne sont plus les concours de la fonction publique.

M. Côté (Charlesbourg): Cela serait peut-être une évolution normale au bout de trois ans, effectivement.

M. Garon: Ce n'est pas que je veuille vous dire de remplacer les gens qui sont là, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut paraître logique de progresser. J'ai à la mémoire Mme Leehman qui a accédé à une fonction supérieure sur le plan environnemental pour la région de Québec, tout récemment. C'est donc une progression dans la hiérarchie du ministère. J'imagine que le pouvoir mâle du ministère, dans le haut des structures, va commencer à "shaker" à la suite de votre intervention. Il n'est pas impossible qu'éventuellement cela puisse se faire. Je n'ai pas de barrière, quant à moi. Il faut que le ministère produise aussi les éléments qui seraient capables d'assumer ces fonctions. Avec le rythme pris maintenant où les gens montent de plus en plus haut dans les structures du ministère, ce n'est pas impossible. C'est même tout à fait probable, au cours de notre prochain mandat.

M. Garon: Au ministère des Transports, appliquez-vous les règles des non-fumeurs?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Dans une perspective de protection des gens qui ne fument pas?

M. Côté (Charlesbourg): Dans plusieurs cas, on a été l'un des premiers ministères à se joindre à l'appel du ministre de l'Environnement

et, au premier titre, mon directeur de cabinet qui fume encore de temps en temps, à la cigarette, mais cela peut arriver. Il fume dans son bureau. Alors, il a diminué la cadence passablement.

M. Garon: il ne fume pas à la maison, mais il fume au bureau.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on pourra se permettre d'expédier à son épouse une copie de la transcription du **Journal des débats**.

M. Garon: Maintenant, dans la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministre des Finances, apparemment avec votre consentement et celui de la régie, d'après ce que vous avez affirmé, est allé chercher 100 000 000 \$ cette année et ira chercher 100 000 000 \$ l'an prochain. Vous aviez fait un genre de ventilation l'an dernier, mais comme cela ne s'est pas appliqué dans le budget de l'an dernier, puisque les 100 000 000 \$ de la caisse de la Régie de l'assurance automobile n'auraient pas subi la ponction en 1987-1988, mais en 1988-1989, est-ce que vous pourriez nous ventiler la partie qui va être affectée au ministère des Transports dans le budget? Est-ce toujours 60 000 000 \$ qui vont être pris pour le ministère des Transports et 40 000 000 \$ au fonds consolidé? Comment cela va-t-il se répartir pour l'année 1988-1989?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. La décision de dépenses dans le discours sur le budget de l'an dernier, qui fait suite au rapport Middlemiss, était de 60 000 000 \$ l'an dernier, 70 000 000 \$ cette année et 70 000 000 \$ sur l'année budgétaire subséquente. Le niveau de dépenses a été maintenu. On a effectivement dépensé l'an dernier 60 000 000 \$, à la suite du rapport Middlemiss, parce qu'on avait l'autorisation de les dépenser. On a l'autorisation pour 70 000 000 \$ cette année. Bien sûr, on a la ventilation de ce qu'on veut faire avec, de la même manière qu'on l'avait l'an passé à l'intérieur du ministère, toujours avec les mêmes objectifs poursuivis. Pour ce qui est d'aller chercher l'argent, c'est une autre histoire.

Effectivement, dans les discours du ministre des Finances, l'intention était de recevoir 60 000 000 \$ l'an dernier, 70 000 000 \$ et 70 000 000 \$. Mais, en cours d'exercice budgétaire, le ministre des Finances m'a signifié, quant à lui, qu'il préférerait - et on a déposé un projet de loi sur cela qu'on a adopté ensemble - recevoir cela en deux tranches: 100 000 000 \$ pour la deuxième année du plan et 100 000 000 \$ pour la troisième. C'est comme cela que cela s'est passé. Il y a effectivement une ventilation de l'utilisation des 70 000 000 \$ qui est possible et que je pourrais même déposer...

M. Garon: Je ne suis pas capable de com-

prendre. Cela se retrouverait normalement dans les programmes 3 et 4 et je remarque que le programme 3, en 1987-1988, était de 354 673 000 \$ et qu'il diminuait à 349 769 000 \$, c'est-à-dire qu'il diminuait de 5 000 000 \$, et que le programme 4 augmentait de 486 000 000 \$ à 504 000 000 \$, c'est-à-dire de 18 000 000 \$. Dans le fond, je ne vois pas où l'argent est allé si le budget augmente aux programmes 3 et 4 de 13 000 000 \$, alors qu'on serait supposé retrouver au moins 70 000 000 \$ de plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est faux. Les 60 000 000 \$ de l'an passé se retrouvent déjà dans le budget puisqu'ils sont intégrés. C'est donc la différence entre les 60 000 000 \$ et les 70 000 000 \$. C'est donc 10 000 000 \$.

M. Garon: Vous avez dit 60 000 000 \$ la première année, 70 000 000 \$ la deuxième et 70 000 000 \$ la troisième. 60 000 000 \$, c'était l'an passé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cette année, cela va être 70 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Mais les 60 000 000 \$ sont dans le budget. Donc, quand vous comparez des chiffres de cette année à ceux de l'an passé, les 60 000 000 \$ sont inclus. La différence devrait être de 10 000 000 \$.

M. Garon: L'an passé, ils n'avaient pas augmenté de 60 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Le budget du ministère?

M. Garon: Non, non, les programmes dont vous avez parlé...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les 60 000 000 \$ étaient à la fois dans la construction et la réhabilitation et dans...

M. Michaud (Pierre): Pour l'année 1986-1987, vous avez au programme 3 333 000 000 \$ et 439 000 000 \$ à la conservation du réseau, au programme 4. Pour l'année 1986-1987, aux crédits du ministère...

M. Garon: Oui.

M. Michaud:... les budgets étaient, pour la construction du réseau routier, de 333 000 000 \$ et, pour la conservation du réseau de 439 000 000 \$, ce qui forme un total de 773 000 000 \$. Pour l'année 1988-1989, vous avez 349 800 000 \$ plus 504 000 000 \$, pour la conservation du réseau, ce qui forme un total de 853 000 000 \$, donc, 80 000 000 \$ additionnels. Il y a même eu un déplacement de 10 000 000 \$

additionnels pour la route, venant d'autres programmes qui ont été diminués.
(16 h 45)

M. Garon: Qui ont été...

M. Michaud: Donc, il y a 80 000 000 \$ au lieu de 70 000 000 \$, comme le ministre vient d'en faire mention, qui sont additionnels au budget de 1986-1987.

M. Garon: Je comprends mal que le ministre vous demande de l'argent en 1987-1988. Il n'en prend pas en 1987. Mais vous dites qu'il est en 1987.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre des Finances?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, lui...

M. Garon: Avec votre projet de loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mon problème à moi, c'était d'avoir de l'argent. Alors, le ministre des Finances a accepté de l'ajouter aux crédits dans le discours sur le budget. Donc, on l'a eu et le total, c'est 240 000 000 \$ ventilés sur trois ans. Quant au siphonage dont vous parlez, qui est une autre affaire, l'agent payeur qui est la Régie de l'assurance automobile, va payer en deux termes de 100 000 000 \$ sur deux ans différents. D'accord?

M. Garon: Puis? Il faut dire que le budget du programme 3, pour la construction du réseau routier, était de 407 000 000 \$ en 1984, 392 000 000 \$ en 1985 et, en 1986, il était passé à 333 000 000 \$, c'est-à-dire 60 000 000 \$ de moins. Il remonte à 354 000 000 \$ en 1987-1988 et il rebaisse à 349 000 000 \$ en 1988-1989. C'est quand même 58 000 000 \$ de moins qu'en 1984 et 43 000 000 \$ de moins qu'en 1985.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne blâme pas le député de Lévis de me refaire le coup qui m'a été fait l'an passé. Je pense que, sur le plan politique, c'est habile. Mais c'est exactement la salade que j'ai mangée l'an passé à l'étude de mes crédits. Vos collègues avaient été suffisamment habiles pour me rappeler que les années précédentes, j'avais fait le sacrifice du budget au ministère des Transports, parce que la Santé et l'Éducation étaient devenus les priorités du gouvernement et qu'on avait participé à cet effort de redressement des finances du Québec.

Bien sûr qu'on s'est battu pour avoir de l'argent additionnel et on en a eu. C'est clair que, demain matin - on ne fera pas de cachette - si le ministre des Finances ou le président du Conseil du trésor m'appelaient pour me dire qu'il a 100 000 000 \$ et qu'il ne sait pas quoi en

faire, en me disant: As-tu de la place où les mettre... Mon argumentation est très simple. Je dis que, pendant que cela va bien, s'il y a des activités qui ne sont pas récurrentes, c'est bien au ministère des Transports. Aujourd'hui, on peut prendre 50 000 000 \$ ou 100 000 000 \$ pour les investir dans les routes du Québec, ce n'est pas récurrent. Si la situation financière du Québec est plus difficile ultérieurement, on peut toujours reculer; il n'y a pas de honte à cela, sauf qu'on peut en faire plus. On est toujours pris à en faire plus. C'est clair que, dans les cahiers du ministère, il y a pour environ 2 000 000 000 \$ de projets en cours sur un exercice quinquennal. C'est déjà au-delà de ce qu'on a comme budget.

D'ailleurs, le Vérificateur général me l'a dit. Parfois, il ne se mêle pas toujours trop de ses affaires. Dans ce sens-là, chez nous, quand il y a des possibilités d'avoir de l'argent, il faut avoir des projets. Ce n'est pas comme chez le vérificateur. Eux, ils vont chercher les projets et ils vont chercher l'argent après. Alors, chez nous, on se prépare et, dans ce sens-là, quand il est question de coûts, on est prêt à faire face à la musique.

Je suis en attente de questions.

M. Garon: Ah bon! Je vais passer la parole à la députée de Johnson.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: On est dans les chemins régionaux? Je vous remercie, M. le Président. Je ne pensais pas qu'on m'entendrait si tôt.

Des voix:...

Mme Juneau: Merci, messieurs. Merci. M. le ministre, je suis fortement déçue au sujet des chemins régionaux. Quand vous êtes arrivé là, vous avez fait une belle intervention en disant: Ce sont les députés qui vont être responsables, qui vont prendre les décisions et, après cela, je vais accorder l'argent nécessaire pour leurs besoins. Pour expliquer, grosso modo, ce qui se passe chez nous: dans mon cas - il y en d'autres aussi, je connais le député de Richmond qui vit la même situation que moi et le député de Mégantic-Compton, qui ont de grands comtés - je suis obligée de faire des pirouettes chaque année pour insérer, avec les quatre districts de mon comté, chacune des priorités des municipalités. Je peux vous affirmer que je fais un travail de moine pour être capable d'avoir toutes les priorités pour chacune des municipalités. Cette année, j'ai 35 municipalités et j'avais donc au moins 35 priorités. Chez nous, on a encore des chemins de colons. Les programmes pour cela n'existent plus, mais cela existe en réalité, par exemple, des rangs où on ne peut pas passer au printemps.

M. le ministre, cette année, vous m'avez donné quatre priorités dans le sous-programme 2, projets régionaux, volet 1, l'amélioration du réseau routier. Le montant que vous m'avez donné ne suffit même pas pour 1/35 ou 2/35 de ce que je vous ai demandé. Cela n'a pas de bon sens, je trouve cela inacceptable pour les municipalités dont je suis la représentante. Cela fait deux ou trois fois qu'on se rencontre pour les chemins régionaux. Cela ne nous donne rien de faire cet exercice car, en fin de compte, on n'a pas d'argent, vous ne nous donnez pas les finances nécessaires pour être capables de venir à bout ou, au moins, pour parer aux pires coups dans nos comtés. Et je parle au nom de toutes les petites municipalités qui ont besoin d'aide, M. le ministre. Je voudrais que vous me répondiez là-dessus. Que se passe-t-il? Il y a eu, une ponction il me semble, de 200 000 000 \$ dans la Régie de l'assurance automobile. Où cela a-t-il passé?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me laissez la parole, je vais vous répondre sur le même ton que vous interrogez et je vais vous traiter comme un député.

Mme Juneau: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous traiter comme un député.

Mme Juneau: Je vous ai traité comment?

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes la dernière de qui j'attendais une intervention de cette nature compte tenu de ce que vous avez eu l'an dernier. Vous vous rappelez votre brailage à l'Assemblée nationale, et je vous ai toujours dit qu'il était, dans certains cas, justifié. Vous m'avez fourni, l'an dernier, une série d'interventions pour des choses souhaitées qui ont, en presque totalité, été accordées et réalisées et, dans certains autres cas, non, parce que ce n'était pas réalisable. Souvenez-vous de votre autobus pris dans la vase.

Mme Juneau: Ah! cela, je m'en souviens très bien!

M. Côté (Charlesbourg): S'il était pris dans la vase, c'est parce que vous n'avez rien fait avant. Et vous avez été quand même députée de Johnson de 1981 à 1985, alors, arrêtez de charrier.

Mme Juneau: Je ne veux pas que vous me remettiez la vieille cassette.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, arrêtez de chiâler parce que vous en avez une vieille cassette, vous aussi! Je veux bien être clair là-dessus! Je veux bien me faire charrier, mais vous ne me charrierez pas longtemps!

Alors, effectivement, on a fait un effort pour tenter de rationaliser les interventions et d'établir des priorités. Ces priorités sont établies et sont respectées aussi par le ministère et par le ministre, quand elles sont établies par le député.

Ne venez pas me demander où est allé l'argent, l'an passé, du fonds Middlemiss. Vous êtes l'une des personnes à en avoir le plus profité! Ne venez pas me demander cela! Je peux vous identifier les projets qui ont été faits, à part cela. Quand vous venez nous dire aujourd'hui que l'argent est actuellement distribué, ce n'est pas vrai! L'argent n'est pas distribué, il y a quelques autorisations qui ont été données aux fonctionnaires du ministère dans le but de hâter la réalisation des travaux puisque une des recommandations de la tournée des députés était de tenter de faire les travaux de manière beaucoup plus hâtive pour qu'on ait une meilleure qualité des travaux et qu'on ne soit pas pris à l'automne pour périmer de l'argent parce que les travaux commencent trop tard et que les entrepreneurs ne veulent pas les commencer. Alors, la situation est celle-là.

Ce que je vous dis, c'est qu'il reste encore du travail de distribution à faire chez nous. Je ne nie pas que le comté de Johnson, le comté de Richmond et le comté de Mégantic-Compton soient des comtés où il y a énormément de problèmes, mais c'est historique, ce n'est pas parce que j'ai été nommé ministre des Transports en 1985 que la quantité de problèmes de ces comtés a augmenté. De 1976 à 1981, il y a eu deux députés; un premier qui s'appelait Maurice Bellemare et un deuxième qui s'appelait Camille Picard que vous avez défait en 1981 - de 1981 à 1985 - dans le cas de Mégantic-Compton, cela a été M. Fabien Bélanger, suivi de Mme Madeleine Bélanger et, dans le cas de Richmond, cela a été M. Yvon Vallières. C'étaient des députés libéraux.

Je vous mets au défi de comparer votre situation, sur le plan budgétaire, spécialement l'an dernier, à celle de vos collègues Madeleine Bélanger et Yvon Vallières. En ce sens, je n'aurai pas à rougir de ce qui a été fait et de tenter de traiter tout le monde sur le même pied. C'est la situation.

Mme Juneau: Est-ce que je peux parler?

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y donc.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Premièrement, je vais relever trois ou quatre choses que vous avez dites. Premièrement, le député Bellemare a été député un an et demi. Il a démissionné et, ensuite, il n'y avait personne pour défendre les intérêts du comté de Johnson. Deuxièmement, Camille Picard. Si vous voulez en parler, il a été quatre mois député. Il n'a pas eu le temps de se virer de

bord. Il ne sait même pas comment cela marche.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on va régler...

Mme Juneau: C'est à mon tour. C'est moi qui parle.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre a la possibilité, M. le Président, de corriger certains faits. Est-ce que, pendant l'an et demi que Maurice Bellemare a été député de Johnson et les six mois que Camille Picard l'a été, il n'y avait plus de ministre des Transports? Est-ce que la responsabilité du ministre des Transports ne doit pas transcender les partis et régler les problèmes? Si cela totalise deux ans, donc, il n'y aurait pas eu de ministre des Transports. C'est cela que vous voulez me dire?

Mme Juneau: Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a eu personne pour défendre les intérêts du comté de Johnson. Vous comprenez très bien. Je n'ai pas besoin de vous faire un dessin. Vous êtes trop intelligent pour cela, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Attention aux qualificatifs!

Mme Juneau: Trop intelligent pour dire que vous ne comprenez pas ce que je veux dire. Qu'est-ce que cela nous donnerait de faire des négociations avec vous pour obtenir des choses dans nos comtés si vous dites que c'est le ministre qui décide tout? Qu'est-ce que cela donne de négocier? Chaque année, vous nous emmenez à des assemblées pour négocier. C'est parce que le député a sa "job" à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends. Le temps où le ministre décidait tout, c'était durant ces deux années où il n'y a pas eu de député. Maintenant, c'est vous autres qui décidez des priorités. Bien sûr, donnez-moi 100 000 000 \$ de plus demain matin, cela me fera plaisir.

Mme Juneau: M. le ministre, vous comprendrez que, quand on défend les intérêts de nos comtés, on défend nos municipalités. Quand vous dites que nous sommes responsables des dossiers, je n'en disconviens pas, je suis bien d'accord avec cela. Si, finalement, vous ne nous donnez pas les montants nécessaires pour financer les travaux que nos municipalités ont à faire, qui porte le blâme?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux vous poser une question? Vous m'avez parlé tantôt de 35 municipalités; un projet par municipalité. Avez-vous fait le total de ce que cela coûte?

Mme Juneau: Je ne demanderai peut-être

pas d'avoir les 35, M. le ministre, mais 300 000 \$ pour un comté de 35 municipalités, cela n'a pas de maudit bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Johnson, je vous ai dit tantôt que vous étiez partie sur des bases qui sont fausses.

Mme Juneau: J'ai appelé au district et c'est ce qu'on m'a dit.

M. Côté (Charlesbourg): Si le chef de district a dit cela, il a menti. C'est aussi clair que cela.

Mme Juneau: J'en ai quatre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous le dis très honnêtement. L'an passé, vous m'avez fait la démonstration qui m'apparaissait très évidente de quelqu'un qui connaît son comté et ses priorités. J'ai fait tout ce que j'ai pu avec les moyens que j'avais. J'ai tenté de vous aider. Vous aviez semblé, l'an passé, satisfaite de ce que j'avais fait.

Dans ce cas, qu'on ne vienne pas me dire à ce moment-ci, à deux mois de l'opération, que nous avons menée l'an passé, que tout est décidé et que tout est fini. Au contraire, j'ai tenté de donner un certain nombre de priorités, une première priorité par comté, de façon qu'on l'enclenche immédiatement pour qu'elle puisse se réaliser plus vite. C'est ce que j'ai fait.

Dans le reste, je ne peux tout de même pas disposer des crédits qui ne sont même pas encore votés par l'Assemblée nationale. Je ne peux pas présumer non plus de ce que le ministre des Finances pourrait éventuellement me dire. Je ne veux pas distribuer le patrimoine avant même de l'avoir en ma possession.

Mme Juneau: Les représentations que je vous fais aujourd'hui sont drôlement importantes pour nos municipalités. Si, éventuellement, on ne peut obtenir que des sommes minimales pour faire un paquet de projets dont on a réellement besoin, je trouve inutile de se rencontrer une fois par année pour discuter de nos problèmes puisqu'on n'aura pas les finances nécessaires pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas mon objectif. Ce sont des rencontres qui ont été jusqu'à maintenant très utiles. Elles ont permis, finalement, de mettre des priorités aux bonnes places et de faire un heureux mariage entre la possibilité technique et la volonté politique, peu importe la couleur.

Dans ce sens, il est sûr que dans mon esprit - pour l'année en cours et peut-être les années ultérieures, qui sait - les comtés de Mégantic-Compton, Richmond et Johnson demeurent des comtés où il faudra faire une intervention de support et pour d'autres comtés aussi.

C'est clair qu'on ne peut pas intervenir dans 70 comtés de cette manière dans tout le Québec. On doit tenir compte du nombre de municipalités, du rattrapage à faire et c'est ce que j'essaie de faire, à partir des sommes qui sont à ma disposition.

(17 heures)

Mme Juneau: Quand allons-nous être en mesure de connaître les montants d'argent qui seront disponibles pour chacun de nos comtés?

M. Côté (Charlesbourg): Au plus tard, dans trois semaines, un mois tout devrait normalement être terminé, à la fois ce qui se fera sur le plan des couches d'usure, de la voirie régionale et aussi des subventions aux municipalités, qui sont à la discrétion des députés.

Mme Juneau: Vous avez dit dans trois semaines, à peu près

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Trois semaines, un mois tout au plus.

M. Garon: Des petits montants? 75 000 \$?

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des petits montants pour les comtés qui ont un petit nombre de municipalités. Je dois vous dire que, cette année, les députés peuvent s'attendre à des surprises. Actuellement, je tente de rassembler toute une série d'informations qui me permettraient de faire en sorte qu'on ne répète pas les erreurs historiques de distribution, à des comtés qui ont très peu de municipalités, de sommes - ce sont toujours des sommes qui, d'après moi, sont bien utilisées - qui seraient davantage bienvenues dans un comté comme Mégantic-Compton qui a une cinquantaine de municipalités, dans un comté comme le vôtre qui en a 35, et dans Rouyn-Noranda qui, l'an passé, a été oublié et qui en a aussi passablement.

Je vous donne un exemple et je ne veux pas que ce soit mal compris. On n'a pas toujours une connaissance à la fine pointe de la situation de chacun des comtés. L'an passé, j'ai donné une subvention au comté de Terrebonne - là, ce n'est pas une question de couleur - et je me suis aperçu qu'il y avait très peu de municipalités par rapport à d'autres qui en auraient eu davantage besoin. M. le député de Lévis, je sais que c'était 125 000 \$ l'an passé, dans le comté de Lévis.

M. Garon: 75 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): 75 000 \$?

M. Garon: Ce n'était pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le comté de

Lévis. Il n'y a quand même pas beaucoup de municipalités dans le comté de Lévis.

M. Garon: Il y en a neuf.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y en a neuf, mais il faut exclure les municipalités de plus de 10 000 de population qui ne sont pas comprises à l'intérieur de ce programme.

M. Garon: Il y en a plusieurs en bas de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que...

M. Garon: Il y en a seulement trois au-dessus de 10 000. Mais il y a plusieurs contribuables.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

Mme Juneau: M. le ministre, vous savez qu'on a une urgence. La courbe de la route 116, c'est une urgence, c'est une priorité. Cela a été demandé par tout le monde. Chaque année, il y a des gens qui se tuent dans cette courbe. Autrefois, je sais qu'il y avait le programme PATA.

M. Côté (Charlesbourg): PAIRA.

Mme Juneau: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): PATU.

Mme Juneau: PATU, c'est cela, entre le fédéral et le provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'existe plus, il ne paie plus. C'était PAIRA, mais il n'existe plus, il ne paie plus.

Mme Juneau: Est-ce que vous prévoyez qu'il pourrait y avoir une entente bientôt, parce que cela urge? D'après les études et les rencontres qu'on a eues au ministère des Transports division régionale, il semblerait qu'on n'a jamais été si près de la réalité. Il ne manque que les sous.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de vous l'entendre dire. On l'a fait cheminer de manière très importante. Effectivement, en ce qui a trait aux plans et devis, on a fait tout le travail qu'on avait à faire et on a utilisé les moyens qu'on pouvait, compte tenu du fait que PATU n'existe plus. M. Crosbie a accepté de reconnaître trois ou quatre projets par année dans tout le Canada, dans le cadre du programme PATU. Dans ce sens, j'ai eu l'occasion d'écrire à Mme Vézina qui était ministre d'État au fédéral, concernant ce projet, puisqu'elle-même avait, dans son entourage politique, quelqu'un qui avait été victime d'un accident dans cette courbe de la route 116. Quant à nous, j'ai l'impression que cela ne tardera pas beaucoup avant que les décisions soient finales.

Mme Juneau: Quand vous dites que cela ne tardera pas beaucoup, est-ce que cela voudrait dire qu'on pourrait espérer avoir des nouvelles de ce projet dès cet automne?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Juneau: Oui?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être même avant.

Mme Juneau: Positives, j'espère.

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, j'annonce à la fois les négatives et les positives. Mais, dans ce cas, si on a pris la peine de faire des plans et devis et d'aller aussi loin, ce n'est certainement pas pour vous annoncer qu'on ne le fera pas.

Mme Juneau: Est-ce que le ministère de l'Environnement a été obligé de fournir une étude d'impact?

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, c'est là la beauté du travail des gens du ministère des Transports. Avec le soutien de l'équipe environnementale, on a réussi à éviter de passer dans leurs griffes, de telle sorte qu'on reste à l'intérieur du corridor et des 35 mètres. Cela nous permettrait éventuellement de passer à travers.

Mme Juneau: D'accord. Si je comprends bien, il reste seulement l'entente fédérale-provinciale. Il ne reste que l'argent à sortir, finalement. Le plan est prêt.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que, si on attend une entente fédérale-provinciale, on risque d'attendre longtemps.

Mme Juneau: Est-ce que ce n'est pas un projet de 3 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un projet de 3 000 000 \$.

Mme Juneau: J'aimerais que vous m'expliquiez davantage. Le CN appartient au fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Le CN appartient au fédéral.

Mme Juneau: Est-ce que ce n'est pas une entente tripartite?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il faut bien se comprendre. Si vous souhaitez que le fédéral participe et que le CN mette son argent, cela ne me dérange pas. Je ne suis pas sûr que, même si vous aviez encore dix ans de carrière politique à venir, vous pourriez voir

l'aboutissement de ce dossier. Pour faire un parallèle, vous vous souviendrez que, peu de temps avant la campagne électorale de 1985, Mme Blais-Grenier avec M. Tardif et M. Jean-François Bertrand avaient signé en grande pompe, ici à côté, l'entente sur le tunnel de Vanier, qui amenait la participation du fédéral, la participation du CN. On a été obligé d'aller devant l'Office national des transports pour obliger le CN à en payer une infime partie, alors que le projet était lui-même inclus à l'entente fédérale-provinciale. Cela fait trois ans et on attend encore.

C'est un petit peu tout cela qu'il faut que je regarde. Quand je vous ai dit tantôt qu'il faudra quelque temps pour prendre les décisions, on peut toujours revendiquer. Je pourrais me cacher derrière l'histoire qu'on va attendre l'argent du fédéral pour y aller. Je ne suis pas sûr qu'on rendrait service, sur le plan sécuritaire, aux gens qui l'utilisent. C'est tout cela que j'ai à soupeser et je me donne un peu de temps pour le faire. Je vais tenter de prendre une décision le plus rapidement possible. Vous m'avez parlé de l'automne; quant à moi, je souhaite la prendre avant.

Mme Juneau: D'accord. Je vous remercie.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre: si, au mois de septembre ou au mois d'octobre, le fédéral n'a pas dit oui, cela va être encore bien plus difficile après cela de dire oui. Je pense qu'on se comprend bien.

Mme Juneau: Oui, je comprends très bien. Est-ce que vous êtes en train de me dire que vous allez absorber tous les coûts?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan de la sécurité publique, à un moment donné, il y a des responsabilités qu'il faut finir par prendre. Cela ne veut pas dire que je ne ferai pas tout ce qu'il y a à faire pour tenter d'obtenir leur support. La technique budgétaire du Québec - il est peut-être bon que tout le monde le sache - ce n'est pas nous qui l'avons inventée, ce n'est pas vous non plus. C'est une tradition depuis plusieurs années qui fait en sorte que, si le gouvernement fédéral met de l'argent, il est versé au fonds consolidé du Québec. Après, ils se retournent et disent au ministère sectoriel: Vous allez financer la totalité, vos 50 %, plus les 50 % du montant que le fédéral nous a versé, et vous vous organisez avec votre problème.

À titre d'exemple, sur la 138, entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, c'est un projet qui a été signé par M. Lévesque et M. Mulroney. Je l'ai toujours dit, ce n'est pas moi qui vais renier les signatures des gouvernements antérieurs, je vais les respecter. Cela va coûter à peu près 100 000 000 \$. Ce qui veut dire que c'est 50 000 000 \$ par le Québec, 50 000 000 \$ par le fédéral. Or, dans la situation actuelle, je vais

payer mes 50 % à même mon budget, mais les 50 000 000 \$ du fédéral vont au fonds consolidé et je suis obligé d'autofinancer la partie qui est payée par le gouvernement fédéral. Vous me direz que ce n'est pas votre problème, que c'est le mien, que je n'ai qu'à me défendre pour aller le chercher. C'est ce que je fais actuellement.

Mme Juneau: Tel que je vous connais, il n'y aura pas de problème pour aller le chercher.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Que le ministre des Finances vous entende!

Mme Juneau: Je vous remercie, M. le ministre. Je suis très heureuse, au nom de tous les utilisateurs de cette courbe dangeureuse... Il y a même une personne du ministère des Transports de Saint-Hyacinthe qui a été tuée au mois de mai, cette année, dans cette courbe. Chaque année, c'est... C'est pour cela que je trouve important que quelque chose bouge dans le dossier et je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Johnson. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Bertrand.

M. Parent (Bertrand): Merci, M. le Président. Je remercie mon collègue, le député de Lévis, de me prêter quelques minutes de son précieux temps. J'ai quelques questions qui concernent particulièrement la région 06 et qui concernent aussi mon comté. Brièvement, est-ce que les petits dossiers qui concernent Boucherville, sortie 132 sur Montarville, sont réglés une fois pour toutes? Je sais qu'aucuns travaux n'ont été faits, mais...

M. Côté (Charlesbourg): est-ce que le député de Bertrand pourrait me préciser l'endroit, parce qu'il y a aussi un projet d'élargissement de la 20 à la hauteur de Montarville.

M. Parent (Bertrand): Il ne s'agit pas de la 20. Il s'agit de la 132, qui s'en va vers Varennes. Là, il y a une sortie, qui s'appelle la sortie Montarville, qui été mal faite. La ville a demandé il y a deux ans, trois ans, quatre ans, d'avoir la permission... Il s'agit tout simplement que le ministère des Transports - les sommes d'argent sont très minimes - permette une sortie pour aller directement sur Samuel-de-Champlain, sortie Montarville. En tout cas, si vous n'avez pas la réponse, j'apprécierai l'avoir parce que cela bloque encore et cela commence à être un sérieux problème d'engorgement.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si c'est de l'importance sur le plan financier dont vous faites état, cela m'étonne que ce ne soit pas un dossier réglé, mais je vérifie et je vous

donne l'information.

M. Parent (Bertrand): D'accord.

Deuxièmement, il y avait eu des demandes de faites aussi pour la sortie de Sainte-Julie pour aller sur la 20 vers Montréal. Est-ce que cela a avancé, ce dossier-là?

M. Côté (Charlesbourg): Demain matin, réponse demain matin.

M. Parent (Bertrand): Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il y en a pour 2 000 000 000 \$ dans la machine et je ne pourrais pas...

M. Parent (Bertrand): Cela sort un peu de la route, mais cela concerne votre ministère. Il y avait une entente à intervenir par un protocole spécial... Je vois ici, dans les programmes qu'il y a des sommes pour les protocoles et les signatures de divers projets. La question du mur de son, ou d'une formule quelconque sur la 132, vis-à-vis Boucherville, est-ce que cela aussi...

M. Côté (Charlesbourg): Dans la mesure où c'est un protocole qui est signé... Il me semble qu'on l'avait signé, le protocole. Si mon souvenir est bon, il me semble que c'est un protocole signé. Oui, je me souviens très bien. Oui, je me souviens de ce dossier-là, j'y ai travaillé. D'ailleurs, vous étiez intervenu, je pense, dès votre arrivée, peut-être un an plus tard, tout comme ceux des villes de Saint-Pierre et d'Anjou, de même que du Mont-Royal. Alors, il faudra vérifier si, effectivement, il est revenu de la ville et s'il a été expédié, mais...

M. Parent (Bertrand): Il y a environ 18 mois, vous m'aviez dit: Pour autant que la ville, elle, soit prête à...

M. Côté (Charlesbourg): À payer 50 %.

M. Parent (Bertrand):... payer ses 50 %. On l'a fait accepter à la ville et la balle était dans le camp du ministère, mais on se promenait la balle d'un bord et de l'autre. Alors, en principe, cela devrait aller. Est-ce qu'on pourrait faire des vérifications demain, si vous en êtes capable?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, les trois.

M. Parent (Bertrand): Ou au cours de la prochaine semaine.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les trois cas.

M. Parent (Bertrand): Merci, M. le ministre. Le dossier de la continuité de l'autoroute 25, il est rendu où? Il y a probablement d'autres députés qui ont posé cette question. La sortie à la ville d'Anjou, pour aller débloquer... Cela a

été annoncé, il me semble, deux ou trois fois; j'ai entendu des conférences de presse là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Pour?

M. Parent (Bertrand): La continuité...

M. Côté (Charlesbourg): Aller jusqu'à Rivière-des-Prairies?

M. Parent (Bertrand): Pour même traverser et aller rejoindre l'autoroute 440.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a eu aucune annonce. Tout ce qui a été évoqué, c'est que c'était une des possibilités qui étaient analysées dans le plan de transport, pas plus que cela. Il n'y a pas de décision prise par le gouvernement.

M. Parent (Bertrand): Il n'y a aucune décision de...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de décision, non. Ce qu'il y a eu, c'est que des députés se sont regroupés, de Laval, Lanaudière et certains députés de Montréal, pour revendiquer, finalement, la construction, mais de position officielle du gouvernement, il n'y en a pas encore. Le seul élément qui est en cours actuellement, c'est un protocole avec la ville d'Anjou...

M. Parent (Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... sur les bretelles de service, pour permettre l'accès à des terrains qui pourraient servir de parc industriel éventuellement.

M. Parent (Bertrand): D'accord. L'échéancier, si jamais une décision est rendue sur cette autoroute-là...

M. Côté (Charlesbourg): Le plan de transport est un plan de dix ans, dans la mesure où ce serait retenu dans le plan de transport. (17 h 15)

M. Parent (Bertrand): Donc, il n'y a rien de plus précis et de plus avancé de ce côté-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y en a qui sont plus avancés et plus précis, dans l'esprit du ministre qui défend ses dossiers à l'intérieur des comités ministériels et qui a à les faire approuver par les autorités gouvernementales avant même de les annoncer.

M. Parent (Bertrand): M. le ministre, à ce moment, est-ce que pour vous, c'est une priorité, ce dossier de la continuation de la 25?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait partie des dossiers qui ont été analysés. Quant à moi, ce n'est pas la priorité numéro un ou numéro deux.

La priorité actuellement pour le ministre des Transports, c'est le maintien des acquis. À ce moment-là, cela veut dire le boulevard Métropolitain, l'échangeur Turcot, l'échangeur Saint-Pierre, la 20, des travaux qui ont de quoi nous occuper encore quelques années.

Quant à cette extension dans le réseau autoroutier, c'est une autre chose. C'est une question qui vient en troisième priorité puisque la première est le maintien des acquis, la deuxième l'amélioration de l'utilisation des corridors et la troisième, cet ajout.

M. Parent (Bertrand): Je suis un peu déçu. Il semble que les problèmes que vous connaissez sur le boulevard Métropolitain... Quels sont les derniers chiffres? 160 000 voitures au lieu de 100 000 ou quelque chose de cet ordre. Une des solutions pour diminuer le trafic sur le boulevard Métropolitain, c'est de décongestionner le coin de Décarie et de l'autoroute des Laurentides. Avec tous les gens de la rive sud - et la rive sud est probablement la région qui explose le plus sur le plan démographique actuellement - ça fait qu'il y a un goulot d'étranglement. Si tu veux te rendre à Laval ou dans les Laurentides, tu es obligé de passer par un seul endroit.

Je comprends qu'il y a d'autres priorités, sauf que je me demande si, justement, parce que vous êtes à prendre votre décision quant au boulevard Métropolitain, on ne pourrait pas résoudre tous les problèmes en même temps. Il me semble que cette voie de décongestionnement, s'il y en a une qui doit être due... Les études doivent le prouver. Si elle n'est pas dans les deux premières priorités, elle doit certainement être la troisième.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que cela a fait l'objet de nombreuses réflexions au ministère. Je suis très heureux d'apprendre que le député de Bertrand est favorable à ce qu'on puisse faire cette continuité de la 25 pour régler un certain nombre de problèmes.

M. Parent (Bertrand): Cela a un impact direct sur la rive sud, de ce côté-là.

Quant à l'autoroute 30, c'est une nouvelle infrastructure. Cela a été annoncé, je ne me trompe pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que ce qui a été annoncé et accepté dans le cadre du sommet de la Montérégie, c'est la construction de l'autoroute 30 dans le contournement de Kahnawake, qui est un projet auquel on travaille au ministère depuis de nombreuses années. On est prêt à aller en appel d'offres à l'automne, dans la mesure où on finit par régler avec - il reste combien d'agriculteurs, un ou deux? - deux agriculteurs avec lesquels on a des problèmes devant la CPTA.

Dans la mesure où nos problèmes seront réglés, on serait capables d'aller en soumissions

publiques à l'automne ou, au plus tard, au début de l'année 1989, pour réalisation. Finalement, ce qui a été annoncé dans le cadre du sommet de la Montérégie, c'est, par la suite, de reprendre la 10 à Brossard et de filer vers l'ouest, étant le développement le plus intelligent de cheminement vers l'ouest - cela a été annoncé, c'est public - pour aller rejoindre le contournement de Châteauguay.

Quant à l'extension vers l'ouest, on s'est fait relancer à l'occasion par les députés fédéraux, qui avaient bien de l'argent et qui étaient prêts à payer une bonne partie. Je trouvais cela fort intéressant. J'ai relevé le gant. Compte tenu des difficultés des ponts qui traversent le canal, la voie maritime, le fédéral a montré plus que de l'intérêt à financer le pont qui enjambrerait la voie maritime - une structure qui pourrait coûter à peu près 75 000 000 \$ - donc, à peu près la moitié du coût de la construction de l'autoroute 30 menant vers l'ouest.

J'ai toujours dit aux intervenants du milieu que la 30 se construirait ou se prolongerait dans la mesure où le fédéral en paierait 50 %. Les discussions que j'ai eues avec les députés fédéraux, M. Bissonnette du temps où il était ministre d'État aux Transports, qui était un défenseur de cette proposition, pris en relève par Mme Monique Vézina qui lui a succédé comme ministre d'État aux Transports, ces discussions étaient très avancées, très sérieuses. Pas au point de conclure un accord, mais les discussions étaient très avancées à ce niveau-là.

M. Parent (Bertrand): Dernier dossier, M. le ministre, qui n'est pas dans la machine, je le sais, mais qui est très important pour le comté: le déplacement de la voie ferrée à Boucherville auquel je vous ai sensibilisé à quelques reprises. À la CPTA, les ententes avec tous les intervenants semblent être sur le point de se faire. Il y en a une partie de faite. Le dézouage, la nouvelle voie que cela va prendre pour régler ce fameux dossier qui traîne depuis... En tout cas, en 1978, quand je suis entré à la mairie, on a commencé à le brasser de ses cendres et on est rendu en 1988. Toutes les décisions sur les tracés et tout cela devraient être arrêtées d'ici à un mois, au ministère des Transports. Pour autant qu'on puisse aussi avoir le coup de pouce du gouvernement fédéral est-ce que vous allez pouvoir agir assez rapidement là-dessus pour ce qui est des "overpasses" sur la route 20? C'est un cas assez spécial, un déplacement de voie ferrée.

M. Côté (Charlesbourg): Si ma mémoire est fidèle, je pense que c'est un projet qui devait coûter à peu près 8 000 000 \$ à l'origine. Je ne sais pas si mes souvenirs sont exacts.

M. Parent (Bertrand): C'est plus que cela, M. le ministre. On parlait plutôt de 15 000 000 \$ à 17 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être que la partie sollicitée était de 8 000 000 \$.

M. Parent (Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est peut-être plutôt cela. Je me souviens davantage de la partie sollicitée que du coût global du projet.

M. Parent (Bertrand): Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il est clair qu'il va falloir que le gouvernement fédéral y aille de manière très substantielle dans un dossier comme celui-là, parce que ce n'est pas le Québec qui peut absorber les coûts de tout cela. Je sais que la municipalité s'était montrée intéressée à faire son bout de chemin et que, sur le plan sécuritaire et sur le plan de la réutilisation de cet espace, c'est un projet qui a du sens. Mais cela ne peut pas être fait uniquement par le gouvernement du Québec. Cela prendra une implication substantielle du gouvernement fédéral.

M. Parent (Bertrand): Dans la mesure où on pourrait obtenir - et je vais y travailler très étroitement - du gouvernement fédéral, avec un contexte politique possiblement intéressant...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas où ils vont prendre tout l'argent. Il vont avoir des problèmes tantôt.

M. Parent (Bertrand): Mais, dans cet esprit-là, est-ce que le gouvernement provincial va être capable de suivre assez rapidement pour que cela ne traîne pas encore dix ans?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'est pas question de faire traîner le dossier. Dans la mesure où un dossier comme celui-là chemine et que le gouvernement fédéral s'implique tel que vous l'espérez, je pense qu'il y aura lieu d'avoir des rencontres à ce moment-là et de voir ce qu'on peut faire. Si je peux vous être utile pour faire accélérer le dossier, c'est avec plaisir que je le ferai.

M. Parent (Bertrand): Alors, je vous remercie beaucoup, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Demain matin, je vous ferai parvenir les réponses aux trois questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Bertrand. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Je pense bien que la voirie régionale intéresse pas mal de députés. Je suis convaincu qu'il y en a beaucoup d'autres qui voudraient être ici pour en discuter. Mais on va en profiter d'abord, avec le ministre, pour

regarder certains dossiers qui existent depuis un certain nombre d'années dans la région. Je pense qu'il n'y a pas que Jonquière, mais ce serait la région 02. Quand j'examine la liste des principaux projets que vous nous avez soumise, je constate que la région 02 a le plus petit budget d'investissement de l'ensemble des régions. Comment s'établit cette liste de priorités? Comment s'établissent les coûts affectés aux différentes régions du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): D'après mes souvenirs, tout de go, c'est que la région 02 n'est quand même pas une grosse région sur le plan routier, en termes de kilomètres de routes. C'est une première chose. L'autre, cela peut peut-être...

M. Dufour: On va jusqu'à Chibougamau et Châpais.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Mais, si vous regardez, peut-être qu'il y a autant de routes dans les comtés de Mégantic-Compton, Richmond et Johnson qu'il y en a dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean, en termes de kilomètres. Il y a des comtés qui sont littéralement sillonnés d'est en ouest.

M. Dufour: La prochaine question, qu'on va vous poser vous allez voir, on va vous demander à un moment donné combien il y a de kilomètres de routes par région.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je vais tenter de vous fournir cela. Deuxièmement - je serais tenté de jouer un peu avec le député de Jonquière; je ne résiste pas à la tentation - peut-être que vous en avez tellement fait du temps où vous étiez là qu'il en reste moins à faire. Cela peut être une deuxième hypothèse. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Je suis sûr de cela, mais continuez. C'est intéressant.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! La troisième, c'est que...

M. Dufour: Cela va être une bonne raison pour nous garder là.

M. Côté (Charlesbourg): La troisième hypothèse, c'est que c'est clair qu'il y a de grands travaux qui, bien des fois, gonflent les budgets. On est rendu maintenant avec une nouvelle région, la Côte-Nord, au ministère des Transports. Je suis pleinement convaincu qu'avec la construction de la 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, si on affectait les budgets à des grands travaux, si on le faisait, on se ramasserait certainement avec un budget très très fort dans la région de la Côte-Nord par rapport aux autres régions. Cela dépend un peu

des travaux, sur le plan des grands travaux, à réaliser et qui peuvent défigurer un peu le portrait sur le plan financier.

Par exemple, si la 70 était en construction, il est clair à ce moment-là que les budgets de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean seraient plus importants. Il y a des protocoles qui ont été signés et qui sont à venir aussi pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean et qui vont nécessiter des investissements... J'en ai un à l'esprit qui sera très prochainement signé et qui va nécessiter des déboursés pour le ministère, au fil des prochaines années, d'au-delà de 6 000 000 \$. J'ai en mémoire des protocoles signés avec Chicoutimi, des protocoles signés avec Jonquière qui viennent aussi chercher des sommes importantes. Alors, il y a différentes méthodes de travail.

Dans d'autres cas... On me donne un exemple ici. Je ne l'avais pas vu. Si je prends la région 02, il y a 6 700 000 \$. Quand je regarde la région de la Côte-Nord, il y a quand même moins de kilomètres. C'est 17 100 000 \$. Finalement, c'est presque le triple, mais il n'y a certainement pas le triple de routes sur la Côte-Nord qu'au Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est cela. Il y a la 138, point. Mais ces interventions nécessitent des sommes assez appréciables.

M. Dufour: On peut bien prendre, pour le moment bien sûr, l'exemple de l'autoroute 70. Il y a eu une discussion; cela fait deux ans, je pense. C'est la troisième année qu'on a l'occasion de discuter de l'autoroute 70. Il faut se rappeler que je vous disais que jamais vous ne dépensez les 25 000 000 \$ qui étaient dans l'enveloppe de l'entente fédérale-provinciale - je pense bien que le temps me donne raison - dans le temps donné, et c'est l'avant-dernière année. C'est l'an prochain...

M. Côté (Charlesbourg): On a jusqu'en 1991. Il y a un an passé la période de l'entente pour réaliser les travaux.

M. Dufour: À l'intérieur des cinq ans, cela ne semble pas une grosse possibilité.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut se rappeler une chose. Dans le cas de la 70, je vous dis et j'ai dit aux gens quand j'y suis allé: On aurait eu été capable de dépenser l'argent dans la mesure où on aurait accepté ce qui était en cours au ministère, en termes de préparation. C'était clair qu'on pouvait dépenser cet argent lorsqu'on parlait de la route du parc en allant vers Jonquière. À ce moment-là, il y avait beaucoup de travaux de faits au ministère quant à la préparation des plans et devis. Le milieu a souhaité qu'on fasse davantage de Saint-Bruno à Jonquière. Cela a été un choix du milieu. Ce n'est pas moi qui l'ai choisi. Je me souviens que vous étiez là. Les maires l'ont souhaité et je pense que c'était un vœu exprimé par la population et il faut respecter cela.

Dans ce sens, j'avais quand même mis en garde qu'il fallait commencer. Il fallait donc réhabiliter et redonner des mandats qui avaient été abandonnés compte tenu du fait que le choix premier de dépenser les 25 000 000 \$ était davantage de Jonquière vers le boulevard Talbot. À ce moment-là, je peux vous déposer les dates parce qu'on s'est reviré de bord très vite. On est allé en appel de propositions de professionnels. Des firmes de professionnels ont été choisies. Ce sont des firmes de professionnels, dans tous les cas, du Saguenay-Lac-Saint-Jean. On a divisé cela en tronçons, à ma demande, pour que les firmes puissent produire le plus rapidement possible, soit en cinq tronçons. À ce moment-là, il est clair qu'on ne prévoit pas de problèmes majeurs parce que ce qu'on essaie de faire, c'est de partir de l'emprise actuelle et d'agrandir alors que, si cela avait été un nouveau tracé, on aurait probablement beaucoup plus de problèmes avec l'environnement.

(17 h 30)

Dans ce sens-là, j'ai relevé le gant, j'ai dit: Parfait! C'est le vœu de la population, c'est ce qu'on va faire. Puis on a mis la machine en marche. La machine fonctionne à plein régime. Et, en tout cas, quant à moi, j'ai encore bon espoir d'être capable de dépenser ces montants-là, malgré le changement de cap.

M. Dufour: Mais la difficulté, c'est qu'actuellement on ne voit pas beaucoup, publiquement, de plans qui sortent. On voit qu'il y a eu du piquetage de fait durant l'hiver, il y a certains éléments qui sont faits. On voit aussi, au-dessus du boulevard Talbot, l'infrastructure qui est en train de se faire, mais au point de vue local les gens ne peuvent pas toucher du doigt, par exemple, ce qui a été fait réellement. On n'a pas de plan, on n'a pas de tracé définitif, on ne sait pas où il y aura des interventions majeures...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, là où on peut le faire, là où on est capable d'intervenir avec l'argent de l'entente, on le fait. Et on me donne la note ici parce que les gens s'informent toujours, puis nous aussi.

Dès cette année, on commence les travaux sur trois kilomètres sur la 175 vers La Baie, pour 5 900 000 \$. Cela faisait partie des documents auxquels on a travaillé et qui vont mener à une réalisation, c'est clair. Quant au reste, on me dit qu'entre Jonquière et Larouche l'étude d'impact sera déposée au cours de la semaine prochaine. On pourrait commencer les travaux en 1989, si on n'a pas de pépin. Donc, la machine, chez nous, ne peut pas produire plus qu'elle ne produit là. Quant aux échéanciers de production des études...

Une voix: Tout le cheminement...

M. Côté (Charlesbourg): En conférence de

presse, on avait annoncé le changement de cap. J'avais déposé... On essaie de se donner des échéanciers pour être capable de les suivre. Cela ne veut pas dire qu'on est capable de les respecter en tout temps mais, au moins, cela nous donne des... Cela nous force à livrer pour ces périodes-là. Et ce que les officiers responsables de cela chez nous nous disent, c'est qu'on les respecte dans tous les cas.

M. Dufour: Il y avait aussi une discussion d'engagée avec la municipalité de Jonquière ou la ville de Jonquière entre l'entrée, parce que la voie de contournement n'est pas prévue... Ce dossier-là, est-ce qu'il va se régler au profit ou dans l'intérêt de l'ensemble? Je sais qu'ils ont accepté, en tout cas, je trouve qu'il y a des gens qui...

M. Côté (Charlesbourg):... qui vous ont succédé.

M. Dufour: Non. Je peux bien dire oui. Il y a une discussion qui s'est faite mais, d'après la perception ou les connaissances que j'ai par rapport à cela, il semble qu'on puisse peut-être accepter telle chose comme un pis-aller, mais on veut continuer à négocier. Est-ce que ces négociations-là sont complétées?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que l'on négocie encore. On négocie encore. Il y a peut-être un boulevard qui va vous rappeler un certain nombre de choses, le boulevard Harvey, je pense?

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il y a eu des négociations...

M. Dufour: On a eu moins de misère que pour le boulevard René-Lévesque.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Alors on me dit que... C'est parce que, dans ce cas-là, on n'a pas enterré un lord.

M. Dufour: Un quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Un lord. Ha, ha, ha!

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Dorchester.

M. Dufour: Dorchester.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que les négociations continuent, qu'il y a des choses acceptables, qu'il y a des choses inacceptables. Mais, au coeur du débat, il y a un quatre voies jusqu'à...

Une voix: Jusqu'à l'entrée de...

M. Côté (Charlesbourg):... Jusqu'à l'entrée de Jonquière.

M. Dufour: D'accord, c'est à peu près cela.

M. Côté: Je n'essaierai pas de faire une leçon de route au député de Jonquière.

M. Dufour: Mais les 5 900 000 \$ c'est entre les routes 175, 170, autoroute 70, 1 500 000 \$... Tout à l'heure, vous m'avez parlé de 5 900 000 \$; cela s'additionne comment?

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que, si on va en appel d'offres à l'automne, on ne peut pas dépenser 5 900 000 \$ d'un coup.

M. Dufour: Ah! Oui, bien là, ce n'est pas pour cette année.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est-à-dire non, non.

M. Dufour: Vous allez dépenser juste...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est-à-dire qu'on va en dépenser cette année. D'accord. On va en dépenser cette année, mais c'est un contrat... Bien oui mais... On se dit: Les gens veulent des choses sur le terrain. À partir du moment où l'entrepreneur est là avec sa cabane, puis le "bull", ils vont commencer à travailler, ils commencent à croire que cela va être vrai.

Alors, il est clair que, dans ce cas-là, le coût de 5 900 000 \$ va être possiblement échelonné sur deux ans, indépendamment de la longueur de la réalisation.

M. Dufour: Les modifications de l'intersection. Est-ce que l'intersection du chemin des Étudiants et de la 170 est à l'intérieur du demi-million? Parce que j'avais demandé qu'on avance les travaux d'une année. Il y a des accidents assez nombreux dans le coin. C'est dans la ville, c'est près de la polyvalente de Jonquière. Il y a un viaduc élevé, on appelle cela le boulevard des Étudiants, l'intersection de la 170. Il y a deux polyvalentes dans le coin. Il y a pas mal de gens qui traversent là. 170, remarquez bien, je n'ai pas dit 70. C'est sous la responsabilité du ministère, pour autant que je sache.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, on a des problèmes à se comprendre. On est mêlé. Il y a tellement de numéros de routes chez vous, 70, 170, tout cela. On va vérifier sur le boulevard des Étudiants.

M. Dufour: Cela va à rencontre de ce que vous avez dit tout à l'heure, qu'il n'y avait pas beaucoup de routes.

M. Côté (Charlesbourg): Il peut y avoir bien des numéros, mais pas beaucoup de routes. Finalement, vous le savez, vous allez avoir la plus petite autoroute au monde, alors. C'est un des éléments. Ce que je vais faire, boulevard des Étudiants...

M. Dufour: Boulevard des Étudiants, 170.

M. Côté (Charlesbourg): 170, d'accord.

M. Dufour: C'est demandé depuis plus d'un an, cela fait une couple d'années qu'il y a eu des accidents assez importants dans cette section.

M. Côté (Charlesbourg): Je vérifie et je donnerai la réponse au député de Jonquière, en Chambre demain.

M. Dufour: Deux autres petites questions pour ne pas prendre plus de temps qu'il ne faut, parce qu'il y en a qui ont l'intention d'intervenir. Les protocoles, vous écrivez "protocoles" au pluriel. Jonquière et Chicoutimi, 2 600 000 \$. Jonquière et Chicoutimi, ce n'est pas la même ville, ce n'est pas le même comté non plus. Combien y a-t-il de prévu pour Jonquière et combien y a-t-il de prévu pour Chicoutimi dans ces protocoles?

M. Côté (Charlesbourg): On va les faire ventiler, pas de problème.

M. Dufour: Les ventiler.

M. Côté (Charlesbourg): On peut même vous les donner tout de suite. Dans le cas de la ville de Jonquière: intervention majeure dans la conurbation du Haut-Saguenay: 1 000 000 \$.

M. Dufour: Chicoutimi.

M. Côté (Charlesbourg): 1 600 000 \$ pour Chicoutimi pour la route 372 et le boulevard Saguenay.

M. Dufour: Cela va pour cette question.

Pour ce qui est de la route de la Baie James et de la route du parc des Laurentides, est-ce qu'il y a des changements prévisibles ou des actions positives dans ces dossiers-là? On pourrait peut-être les prendre l'un après l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous confier très humblement que je parcours très régulièrement, dans les quelques moments de loisir que j'ai le dimanche matin, la revue de presse des régions. Il est abondamment question... J'ai hâte de pouvoir croiser en personne M. Carol Neron. Cela doit vous dire quelque chose? On va avoir une bonne discussion avec lui parce que pour les quelques conférences de presse que j'ai eu le

plaisir de tenir au Saguenay-Lac-Saint-Jean il était devenu l'homme invisible. Dans ce sens, j'aurais beaucoup de plaisir à avoir une bonne discussion sur ce qui risque de se produire dans l'avenir.

Il est clair que la route qui mène à Chicoutimi a été améliorée au fil des ans par vous autres, par nous aussi. Je pense qu'elle s'est améliorée sur le plan de certains dépassements. Cela ne veut pas dire que c'est parfait. Non, ce n'est pas cela que je veux dire, sauf que j'ai demandé aux gens du ministère de nous préparer un plan d'intervention de cinq ans, qui tiendrait compte d'une meilleure signalisation quant aux possibilités de dépassement. Cela commence même à être visible. Le long de la route il y a des panneaux qui annoncent la possibilité de doubler dans deux, quatre ou cinq kilomètres. Ce qu'on vise à faire, c'est ajouter des voies de dépassement, à intervalles très réguliers, de façon à ne pas demander aux conducteurs d'attendre trop longtemps, l'impatience provoquant des dépassements qui occasionnent des accidents. C'est dans ce sens qu'on va maintenant. C'est là qu'on se dirige.

M. Dufour: Est-ce que vous avez l'intention aussi de procéder à des corrections de courbes?

M. Côté (Charlesbourg): Il reste, là comme ailleurs, des points...

M. Dufour: Même les enlever complètement. Il y a des endroits où on pense qu'elles pourraient être enlevées complètement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est tout cela qui fait l'objet de l'analyse du ministère, avec des recommandations qui sont faites par des spécialistes du ministère, comprenant des éléments de sécurité. Et des courbes, on sait que ce n'est pas trop sécuritaire. Alors, plus de sécurité et permettre le dépassement avec une meilleure signalisation.

M. Dufour: Vers la Baie James, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! bien, écoutez!

M. Dufour: Une promesse électorale.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un débat qui va très certainement passionner les prochains débats et qui va faire en sorte que les idées politiques vont se confronter sur le terrain de l'élection dans Roberval.

M. Dufour: Cela fera deux fois.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Cela va faire deux fois.

M. Côté (Charlesbourg): Deux fois une élection dans Roberval?

M. Dufour: Non. Deux fois que les idées sont confrontées par rapport à la route vers la Baie James.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui est réconfortant dans une situation comme celle-là, c'est que s'il n'y avait pas eu de Baie James il n'y aurait pas de possibilité de parler de la route qui mène à la Baie James. C'est donc à deux reprises que le premier ministre actuel a, d'abord avec la Baie James, phase I, puis avec le deuxième élan donné à la Baie James, deuxième phase... Prenez-le comme vous le voulez, cela fait de l'argent quand même d'investi au Québec, travaillé par des Québécois. Je trouve cela fantastique qu'il y ait une - j'allais dire "collusion", mais ce n'est pas le bon terme - concertation des élus de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui revendiquent cette route d'accès vers le Nord pour pouvoir tirer profit des décisions extrêmement importantes qu'a prises le premier ministre du Québec. Même, lors de mon dernier voyage à Roberval - malheureusement, je n'ai pu assister à la convention à laquelle ont voté 3100 personnes et assisté 4000 personnes, la convention du parti - je me suis laissé dire que le ministre des Transports fédéral, M. Benoît Bouchard, avait évoqué la possibilité que le gouvernement fédéral puisse être partenaire dans la construction de cette route menant vers la Baie James en remplacement de la subvention à la construction d'un gazoduc. J'ai été, d'abord, enchanté qu'on me rapporte la nouvelle et j'ai demandé à M. Bouchard de le rencontrer très prochainement pour m'enquérir de la véracité des propos rapportés par un hebdomadaire local et une radio locale.

M. Dufour: Il y a des petits dossiers de comté dont je ne parlerai pas, je vais attendre pour voir comment vous allez nous présenter cela. J'espère qu'ils vont continuer parce qu'il y a encore des coins qui ont besoin d'améliorations. Il y a peut-être un dossier, la corporation intermunicipale des transports. C'est entendu que je vais sauter un peu de l'un à l'autre. Ils vous avaient demandé une rencontre, que je sache, avec les maires parce qu'il y a des diminutions de subvention qui étaient imprévisibles, en tout cas, au moment où ils ont fait leur budget et qui se sont présentées au cours de l'année. Cela représente, je pense, 150 000 \$ en moins. Moi, j'avais assisté à toute la commission parlementaire concernant le transport en commun dans la région de Montréal. J'étais demeuré sous l'impression, peut-être à tort, qu'il n'y aurait pas de diminution d'enveloppe. Je me souviens, quand les gens du Saguenay s'étaient présentés ou étaient venus, il me semble que c'était à peu près cela qu'ils avaient fait ressortir.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, ils m'ont d'abord demandé une rencontre. J'ai insisté, même s'ils ne le voulaient pas, pour qu'ils rencontrent avant tout mes fonctionnaires de façon qu'on puisse, lors de la rencontre, régler des problèmes. Ce qui arrive très souvent dans ces cas-là, c'est que, dès le moment où on se rencontre, on échange des dossiers qu'on fait par la suite analyser par nos fonctionnaires et, après, on se revoit pour prendre des décisions. Alors, j'ai dit: On va inverser le processus, vous allez rencontrer les fonctionnaires de mon ministère pour analyser. Ils étaient réticents, ils ont attendu et ils ont finalement accepté de les rencontrer. Je leur avais donné rendez-vous, à une visite que j'ai faite à Saint-Félicien parce que cela pressait. Je pense qu'ils ont eu des contretemps ou qu'ils ne pouvaient pas.

M. Dufour: Ils trouvaient que c'était le déplacement. Pour une entrevue d'une demi-heure, faire environ 75 milles, 150 milles aller-retour, c'était beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une entrevue, c'est 1000 \$ le mille, à 150 000 \$.

M. Dufour: S'ils avaient eu l'assurance que c'était oui, sûrement qu'ils y seraient allés. Ils auraient même pris un avion, pas Quebecair, mais un avion.

M. Côté (Charlesbourg): Tout ce que je veux dire au député de Jonquière, c'est qu'on a eu à faire face à un problème particulier en ce qui concerne la commission de transport du Saguenay, en particulier en ce qui a trait aux autobus.

M. Dufour: L'achat?
(17 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): L'achat d'autobus. Lorsqu'on est parti de 75 % pour aller à 60 % l'an prochain, c'est sûr qu'à certaines places cela faisait mal. Lorsque j'ai eu l'occasion de discuter avec le président de l'époque, il m'a dit: Nous, on n'a pas un véhicule cette année. Par contre, on en a l'an prochain. Compte tenu que nous sommes une jeune commission de transport et qu'il y a un équilibre financier assez difficile, est-ce que vous accepteriez d'acheter cette année les véhicules qu'on voulait acheter l'an prochain pour avoir 75 % de subventions au lieu de 65 %?

J'ai accepté en tenant compte du problème particulier. Mais cela, je n'en ai pas entendu parler. J'ai davantage entendu parler que j'étais méchant dans ma mesure parce que cela risquait de leur coûter 150 000 \$. J'ai dit: Faites-moi la démonstration de tout cela, de la même manière que la STRSM de la rive-sud me l'a faite. Je ne suis pas un borné. Je suis prêt à examiner cela. Je suis bien conscient que le transport en commun est extrêmement important.

Dans ce sens, je vais les rencontrer très prochainement, autant que possible lors d'un prochain voyage au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Je sais que dans les prochains mois mon itinéraire m'amènera, plus souvent qu'autrement, au Lac-Saint-Jean qu'au Saguenay. Parce que le Saguenay, d'après ce que j'ai compris, était bien représenté au fil des années. Il a su tirer son épingle du jeu de la partie gouvernementale. On va aller regarder de très près ce qui se passe dans le comté de Roberval.

Chose certaine, je serais prêt à les rencontrer. Je leur assure un bon accueil, une ouverture de la même manière que j'en ai eu dans le cas des autobus. La conclusion sera-t-elle la même? Ce sera à eux de faire la démonstration pour qu'on en arrive à cela.

M. Dufour: Vous êtes mieux de ne pas prendre votre automobile pour traverser le parc actuellement. Avec l'opération que vous avez eue...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'état du parc qui m'empêcherait de prendre ma voiture, c'est uniquement ma condition de colonne vertébrale qui aurait très certainement des problèmes.

M. Dufour: Dernière petite question. J'examinais dans les voyages du ministre et de son cabinet à l'étranger, il y a un endroit où c'est marqué: Mme Claire Hovington, députée, deux fonctionnaires, en Norvège, 11 et 12 septembre, 7545 \$, mission sur la politique administrative et financière sur le service de traversier et de cabotage. Après cela, je vais plus loin dans vos fonctionnaires. On retrouve la même chose. C'est la page 5: un député, deux fonctionnaires, Norvège, 11 et 19 septembre, 7545 \$. C'est la même mission, vous l'avez fait paraître deux fois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que vous aviez demandé... Député et cabinet. C'est pour cela qu'elle est produite deux fois mais, c'est le même voyage.

M. Dufour: Une question pour mon information. Est-ce que c'est coutume qu'une députée puisse représenter le ministère? Est-ce que cela arrive souvent?

M. Côté (Charlesbourg): Moi, je souhaiterais que cela se fasse de plus en plus. Je pense qu'il est de commune renommée que nos fonctionnaires... Je pense que c'est bon d'aller chercher à l'extérieur l'expérience qui s'y produit. Nos fonctionnaires vont assez régulièrement chercher toute la science qu'il y a là-bas, dans les différentes sphères.

Au mois de septembre, j'ai eu l'occasion d'aller moi-même en voyage. Mon sous-ministre adjoint au génie était en voyage en France et en

Belgique. Il a pu puiser là toute une série d'informations fort intéressantes sur les technologies française et belge. Comme il y avait le congrès mondial des routes en Belgique, toute une série d'expertises se retrouvaient là en même temps et le ministère pouvait en tirer profit. Quand j'extensionne je dis: Si cela peut être profitable pour le gouvernement, cela peut l'être aussi pour la députation.

Dans ce cas, il y avait un objectif bien précis avec un rapport de voyage qui m'a été déposé par l'équipe de fonctionnaires et par Mme Hovington qui avait présidé le comité Hovington sur les traverses. Ils sont revenus avec un rapport assez intéressant. Ce sont des choses qu'on ne peut pas... Je suis prêt à multiplier ces expériences et à porter le poids politique d'une telle décision.

M. Dufour: Je vous remercie. J'avais encore un paquet de questions comme cela à poser mais je vais donner la chance...

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Jonquière. Je m'excuse...

M. Garon: Juste une question sur le voyage. Le nom du ministre est marqué mais je n'ai pas l'impression que ses dépenses sont là. Lui, il est couvert par le Conseil exécutif. Ce n'est pas le ministère qui le rembourse? Ce doivent être uniquement les dépenses des fonctionnaires, pas celles du ministre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que dans certains cas, il y a certaines dépenses qui sont payées par le ministère des Relations internationales, en voyage officiel.

M. Garon: Normalement, ils fournissent le billet. Après cela, c'est un per diem.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: J'ai compris que c'étaient seulement les dépenses des fonctionnaires. C'est ça?

M. Côté (Charlesbourg): À l'intérieur du voyage de Mme Hovington?

M. Garon: Bien non, il y a deux voyages ou c'est une mission que vous avez dirigée. J'ai l'impression que vos dépenses ne sont pas là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Pour une partie, ce sont les Affaires intergouvernementales qui paient et pour une autre partie, c'est le ministère.

M. Garon: Per diem je suppose.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Le fait qu'il figure à deux endroits, vous ne payez pas en double?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Vous auriez pu couper en deux aussi. Cela fait moins gros.

M. Côté (Charlesbourg): On a répondu à la demande que vous aviez expédiée. C'est dans la même liste, mais il fallait répondre aux deux questions. C'est pour cela que ça apparaît deux fois. C'est le même voyage.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Je rappelle aux membres de la commission que nous avons une entente, hier, avec M. le député de Gouin pour parler du boulevard Métropolitain. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Gouin.

M. Rochefort: Merci, M. le Président. Du dossier du boulevard Métropolitain et de son éventuelle voie de contournement, pas seulement au boulevard Métropolitain mais pour l'agglomération montréalaise. Dans un premier temps, je voudrais essayer de compléter: boulevard Métropolitain, j'ai compris par la lecture de journaux et par d'autres communications que j'ai eues, qu'il y avait eu quelques éléments additionnels de réponse qui étaient intervenus hier en fin d'après-midi malgré les discussions qu'on a eues, mais il n'y a pas de problème, je ne me formalise pas de cela. D'abord, est-ce qu'on peut faire le point sur l'état du dossier boulevard Métropolitain par rapport à tout ce qui a circulé il y a un mois et compte tenu des éléments additionnels que vous avez ajoutés hier?

M. Côté (Charlesbourg): Pas de problème. Hier, je répondais aux questions du député de Lévis. Je suis prêt à recommencer, je n'y vois pas de problème, compte tenu de l'intérêt du député de Gouin.

Rappelons-nous que le boulevard Métropolitain a été construit à la fin des années cinquante. Il l'a été par la ville de Montréal à l'époque, et c'est M. Lesage en 1960 ou 1962, lors de son élection, qui avait pris l'engagement de reprendre à sa charge et de payer à la ville de Montréal la construction du boulevard Métropolitain. C'était donc un gouvernement très libéral à cette époque-là aussi.

Il faut aussi se rappeler que c'est une oeuvre qui a été faite avec les normes du temps, donc une capacité de 100 000 véhicules avec un corridor et des espaces quand même très restreints pour être capable de travailler, soit des descentes plus allongées et des montées similaires conformes aux normes de sécurité.

À l'époque, cela ne créait pas de problème, parce qu'il n'y avait pas 100 000 véhicules. Au fil du temps on se retrouve 28 ans plus tard avec des problèmes d'usure normale ce qui nous

laisse à peu près cinq ans pour qu'on puisse maintenir ces acquis.

Effectivement, lorsqu'on a analysé le dossier, on s'est dit: Oui, il faut intervenir; deuxièmement, quelle solution s'offre à nous? Dans l'analyse qui avait été faite, il y avait deux solutions.

M. Rochefort: Je veux juste être sûr qu'on se comprend bien sur le problème avant les solutions possibles.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Rochefort: Corrigez-moi si je comprends mal, mais je comprends qu'il y a des travaux qui doivent être réalisés parce que ce boulevard accueille quotidiennement 170 000 véhicules alors qu'il a été conçu pour 100 000 véhicules. Cela implique un certain nombre d'hypothèses qui ont été évoquées. Mais, d'autre part, il y a aussi la question de l'état de la structure actuelle. J'aimerais que vous précisiez sur les deux.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, la première chose qui nous fait intervenir, c'est qu'effectivement sa vie utile est finie dans cinq ans. C'est clair. Dans la mesure où on n'interviendrait pas maintenant, c'est une structure qui serait devenue inutilisable dans cinq ans. Donc, il nous faut intervenir de manière très forte pour plusieurs joints de dilatation, dalles et toute une série d'interventions. Finalement, sur le plan visuel, ce n'est pas très joli. Le béton qui s'effrite, cela peut être sécuritaire mais, sur le plan visuel, ce n'est pas très beau.

Donc, on a décidé, premièrement, d'intervenir et deuxièmement, sur le plan sécuritaire, puisqu'on intervient, faire le maximum que l'on peut pour rendre l'utilisation du boulevard Métropolitain sécuritaire à la fois dans les entrées et les sorties, et aussi lors d'incidents parmi lesquels il y a des accidents afin que le remorquage puisse se faire de manière beaucoup plus rapide ainsi que la mise dans une voie d'évitement ou dans un accotement. Donc, des refuges pour automobiles en difficulté, ce qui n'existe pas maintenant, plus une série d'interventions qui nous permettraient d'avoir une meilleure gestion de la circulation. C'est un ouvrage qui pourrait se terminer par des coûts d'à peu près 50 000 000 \$, en termes d'intervention.

Puisqu'on passe maintenant à la phase de la réalisation, les fonctionnaires du ministère se sont penchés sur différentes possibilités. Il y en avait deux à l'époque. Celle d'intervenir sur une période de cinq ans, donc, de prendre le temps de le faire sur cinq ans, mais d'achaler les gens pendant cinq ans. L'autre hypothèse était de le fermer pour un an, au complet, et de faire tous les travaux pendant cette année, créant bien sûr une congestion, un traumatisme et toute une série de...

Il est clair que le débat a été public. Je l'ai lancé pour que les idées se brassent. Je pense que c'est à ce niveau que cela devient très intéressant. Finalement, dans ma convalescence, ayant eu le temps de lire les propositions de plusieurs spécialistes - celles des gens du ministère, je les connaissais, mais il y a bien des spécialistes en dehors du ministère et de nombreuses recommandations de bien des individus qui voulaient aussi nous prêter secours en nous donnant des solutions - j'ai demandé à nouveau aux gens du ministère d'examiner cela de très près. Je suis en mesure de dire à ce moment-ci que ni l'une ni l'autre de ces hypothèses ne sera retenue.

Nous sommes à achever une autre possibilité d'intervention. Comme je le disais hier, lundi dernier, j'ai eu une rencontre de travail d'à peu près deux heures sur l'ensemble de l'intervention, dans les moindres détails. J'ai demandé qu'on aille encore plus loin à ce niveau afin d'être capable de s'assurer que notre objectif est de faire ce qu'on a à faire, de le faire de manière sécuritaire et qu'on puisse y arriver en dérangeant le moins de gens possible.

J'ai aussi dit hier qu'il y a deux grandes priorités: il y a le boulevard Métropolitain et il y a les échangeurs Turcot et Saint-Pierre. Turcot et Saint-Pierre font l'objet de la même réflexion qu'on a menée sur le boulevard Métropolitain. C'est à ce moment-là que je prendrai la décision à savoir si l'intervention, en ce qui concerne le boulevard Métropolitain, doit primer sur celle de Turcot et Saint-Pierre. Il est clair qu'on ne peut pas faire les deux opérations en même temps. Il faut en faire une, Turcot et Saint-Pierre ou Métropolitain. L'autre se fera l'année suivante. Ce sont ces décisions qu'il reste à prendre.

M. Rochefort: Corrigez-moi si je comprends mal, si je conclus mal. Donc, la fermeture du Métropolitain n'est pas envisagée.

M. Côté (Charlesbourg): Disons qu'on se dirige vers une autre solution mitoyenne.

M. Rochefort: J'ai le goût de vous dire que je comprends qu'il y a peut-être des choses que vous ne voulez pas annoncer maintenant et je respecte cela, mais vous comprendrez qu'il n'y a pas 10 000 choix entre la fermeture et la non-fermeture. Je cherche ce qui est mitoyen. Ha, ha, ha! Cela suscite un peu de curiosité de ma part.

M. Côté (Charlesbourg): Je connais personnellement le député de Gouin pour avoir siégé à différents comités électoraux avec lui. Il est un peu de la même trempe que moi. Étant un organisateur et ayant fait ses classes à ce niveau, il est clair que la curiosité est l'élément principal et essentiel d'un bon organisateur. Dans ce sens, je ne suis pas étonné de sa réaction. Moi aussi, d'ailleurs, quotidiennement, ma curiosité est piquée au vif au ministère compte

tenu du fait qu'il n'y a pas d'endroit où le génie pique plus la curiosité qu'au ministère des Transports.
(18 heures)

M. Rochefort: D'accord. Deuxièmement, si je comprends bien, là aussi, il n'y a pas vraiment de travaux qui vont impliquer l'accroissement de la capacité du boulevard Métropolitain dans ce que vous me dites. Il n'est pas question d'ajouter des nouvelles voies. Je comprends que ce qui va être fait d'abord, en ce qui concerne la structure, va la rendre plus sécuritaire, d'une part, plus solide et cela va lui permettre de faire, j'imagine, encore vingt ans. D'autre part il faut accroître la sécurité des espaces, des voies d'évitement, refaire certaines montées, certaines descentes, tout cela, pour accroître la sécurité. Mais dans les faits, est-ce que ces travaux visent ou permettront d'accroître - pas d'accroître, parce qu'elle est déjà accrue, la capacité d'accueil - ou de faciliter la capacité d'accueil?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous aviez le bon terme à la fin de votre intervention. Qui dit facilité peut dire une meilleure fluidité de la circulation.

M. Rochefort: Oui, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Et c'est davantage cela qui est recherché, avec une qualité d'information et les éléments techniques les plus modernes au plan de la communication rapide et de la bonne communication aux utilisateurs du Métropolitain. Alors, c'est vers cela que cela se dirige, et nul doute que l'ensemble de ces interventions-là pourrait faire en sorte que la capacité soit un petit peu plus importante que 100 000 véhicules, mais on ne peut pas la multiplier. Dans ce sens-là, les problèmes qu'on vit actuellement, c'est que le Métropolitain est utilisé au-delà de sa capacité maximale à peu près douze heures par jour. C'est un peu cela.

M. Rochefort: Les Montréalais en sont bien conscients. Finalement, sur le dossier du Métropolitain, y a-t-il des discussions avec les partenaires, CUM, maires de banlieue, ville de Montréal? Et, si oui, de quelle nature sont-elles, quels en sont les objectifs?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, une chose est certaine, c'est que le ministère des Transports n'a jamais été fermé à la consultation, aux rencontres, que ce soit au niveau des fonctionnaires ou que ce soit au plan politique, et je ne suis pas de ceux qui sont fermés. Je veux bien qu'on comprenne que celui qui a à prendre des décisions, c'est le ministre des Transports et ce n'est pas l'argent de la ville de Montréal, ce n'est pas l'argent de la communauté urbaine qui sert à réparer le Métropolitain, c'est l'argent du gouvernement du Québec et c'est le ministre des Transports qui va prendre la décision. Il n'est

pas fermé à ce génie municipal, qui pourrait piquer la curiosité du ministre quant à l'innovation de solutions susceptibles de moins irriter le monde parce que, eux comme nous, ils font face à l'électorat. Et il y a eu, je puis vous l'affirmer, et on ne parle même pas du transport en commun...

M. Rochefort: Non, non, on est sur le boulevard Métropolitain. On va descendre du boulevard bientôt.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que je parle du réseau autoroutier.

M. Rochefort: Mais ma question touche spécifiquement les travaux qui devront être faits sur le Métropolitain et les différentes hypothèses de fermeture, non-fermeture, etc; de ce que cela va impliquer.

M. Côté (Charlesbourg): Non seulement y a-t-il eu des communications sur le boulevard Métropolitain, mais il y en a eu sur un ensemble d'autres artères de communication, sur les solutions à être apportées.

M. Rochefort: D'accord. Cela se fait à quel niveau?

M. Côté (Charlesbourg): Cela se fait au niveau des fonctionnaires. J'ai moi-même eu l'occasion de rencontrer M. Doré, en présence de son directeur de cabinet et du mien, pour lui expliquer toute la procédure, tout le processus menant aux décisions que nous allions prendre. Je suis très heureux de vous dire que, durant ma convalescence, j'ai confirmé à M. Doré, le maire de Montréal, que c'est avec le plus grand plaisir que je pourrais prendre un repas avec lui pour lui donner toutes les informations dont je pourrai disposer au moment de la rencontre, et j'ose espérer qu'elle se fera d'ici aux deux prochaines semaines.

M. Rochefort: D'accord. D'autre part, est-il vrai que la municipalité de Mont-Royal comptait ériger un mur antibruit et que, je ne sais trop par quel processus, on lui a demandé, on lui a dicté, ou je ne sais trop quoi, de ne pas le faire parce que les travaux envisagés seraient incompatibles avec la présence de ce mur antibruit, là où il était projeté?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, il y a un protocole d'entente qui a été signé, à tout le moins.

M. Rochefort: Quant au partage des coûts, j'imagine?

M. Côté (Charlesbourg): A tout le moins expédié à la ville de Mont-Royal pour l'érection d'un mur antibruit, mais il y a de cela au moins

un an et demi, à tout le moins. Il y a eu plusieurs interrogations de la part de la ville de Mont-Royal, qui s'interrogeait sur la sorte de mur, par exemple. Quant à nous, je sais que plusieurs viennent chercher de l'information au ministère, des conseils sur le plan technique, sur la qualité des équipements qui doivent être implantés et, là-dessus, je n'ai pas été informé qu'il y avait des heurts au niveau de...

M. Rochefort: Ce n'est pas ce que je prétends, non plus.

M. Côté (Charlesbourg):... différentes possibilités. Finalement, comme M. Demers me le confirme, il y a eu des négociations avec la ville de Mont-Royal qui ont amené certains aménagements au projet initial de Mont-Royal. Il n'est pas question que le mur ne se construise pas, mais davantage qu'il s'intègre très bien à ce que nous allons faire éventuellement.

M. Rochefort: C'est cela. Il y a donc eu une concertation. Finalement, pour Mont-Royal, le maire de Dorval qui préside la Commission de transport de la CUM, pas la STCUM - la distinction, il a fallu que je la fasse - disait qu'il n'y avait pas eu de consultation. Il le déplorait publiquement dans les médias d'information. Vous comprendrez que le maire de Dorval et moi, on ne se parle pas tous les jours. J'ai pris connaissance de sa déclaration par les médias d'information, disant qu'il n'y avait pas eu consultation. Est-ce que du côté de la CUM aussi, il y aura ou il y a eu depuis ce temps...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez. Je pense qu'il va falloir se comprendre une de ces bonnes journées. Il me semble, lorsque je parle au président de la Communauté urbaine de Montréal... J'ai eu d'excellents contacts avec M. Hamelin, un homme qui représente très bien, à mon avis, la communauté urbaine et avec qui on a des discussions très ouvertes.

Sur d'autres dossiers, on a réussi de manière admirable à transférer, par exemple, l'administration du taxi à la Communauté urbaine de Montréal. Cela s'est très bien passé. Sur l'aspect du plan de transport en commun déposé par la CUM, il y a eu des communications aussi avec M. Hamelin. Pour ma part, je n'ai pas à me plaindre du tout des relations que j'ai avec M. Hamelin. Je l'ai d'ailleurs moi-même rencontré à mon cabinet, à Québec, quelques jours avant la rencontre avec M. Doré, pour faire exactement le même exercice, lui expliquer le cheminement que je m'étais imposé quant au plan de transport dans la grande région de Montréal.

Maintenant, si on souhaite que je rencontre à nouveau chacun des présidents de commission de la communauté urbaine, je ne suis pas fermé à cela. J'aimerais bien qu'on me donne la liste des personnes qu'il faudra...

M. Rochefort: Une belle tournée gastronomique en perspective.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais bien qu'on me donne la liste des personnes qu'il faut que je voie pour entrer dans le club de ceux qui se sont suffisamment concertés pour être capable de décider.

M. Rochefort: D'accord. Dernière question relative au boulevard Métropolitain, M. le Président. Vous prévoyez annoncer une décision et donc - vous faites une mimique que j'ai de la difficulté...

M. Côté (Charlesbourg): Je veux juste m'informer à quelle heure on termine parce que j'ai le Conseil des ministres aussi.

M. Rochefort: Donc, sur le boulevard Métropolitain, quand comptez-vous annoncer une décision, avec la présentation des échéanciers et des formules retenues y compris celle qui piquent notre curiosité?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut d'abord vous dire qu'initialement j'avais souhaité déposer un plan de transport qui retienne un certain nombre d'hypothèses, de choses à être faites dans le maintien des acquis, dans l'amélioration de l'utilisation des réseaux existants et dans l'extension du réseau.

En cours de route, il nous est apparu nécessaire d'aller plus avant, à tout le moins dans le maintien des acquis, dans l'amélioration de l'utilisation des réseaux existants de même que dans certains volets de l'ajout de l'offre quant à des décisions à être prises par les autorités gouvernementales responsables de la prise de telles décisions de telle sorte qu'on puisse, à partir du moment où on rendra public le plan de transport, témoigner d'une manière non équivoque aux concernés, soit les gens de la rive sud, soit les gens de la rive nord, soit les gens de l'île de Montréal, que le temps des études est terminé. C'est maintenant le temps de l'action. Si on veut rattraper le temps perdu, il faut le faire le plus rapidement possible. C'est un plan d'action qu'on va proposer et non pas un plan d'étude. Ajoutez à cela, le disque en moins qui m'a immobilisé pendant un mois, mais qui m'a permis d'avoir un certain recul quant à l'ensemble de ce dossier. Je me suis aussi aperçu qu'on pouvait lire couché. Alors, je me suis tapé toute une série de lectures des grands pays, pour savoir ce qui s'était passé en Europe ce qui, à l'occasion, nous inspire et aussi l'ensemble du dossier, pour bien m'assurer que les orientations que j'avais prises étaient les bonnes et qu'elles contribueraient effectivement non pas à régler tous les problèmes de la grande région de Montréal, mais au moins à pallier certains irritants qui sont devenus insupportables.

M. Rochefort: J'imagine que vous avez oublié cela dans votre développement, M. le ministre. Mais quand comptez-vous annoncer une décision? Je ne vous demande pas un engagement, mais, on parle de quelques semaines, de quelques mois ou d'une année et demie? J'ouvre les portes larges.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. D'ailleurs, cela pique ma curiosité. Pourquoi un an et demi? Cela nous approcherait de la veille des élections. Comme j'ai dit qu'on voulait davantage un gouvernement d'action, lorsqu'on se présentera devant le peuple dans un an et demi, vous serez à même de constater qu'il y aura autre chose que des papiers qui auront été brassés, qu'il y aura bien du béton et bien d'autres choses.

M. Rochefort: Alors donc?

M. Côté (Charlesbourg): Alors donc...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... ce n'est pas au député de Gouin, qui a été ministre trop brièvement à son goût, j'imagine...

M. Rochefort: Sûrement. Et pour le Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je peux vous dire que c'est le peuple qui décide, que je vais apprendre qu'il faut d'abord passer par les comités ministériels, le COMPADR, qui est, comme il me le rappelait hier, un ministère d'aménagement qui doit tenir compte d'un certain nombre de choses, devant les différents comités ministériels, COMPACS, CMPDE, le Conseil du trésor et aussi, finalement, les décisions sur le plan gouvernemental. Tout cela étant déjà commencé, j'ose espérer l'achever dans le moins de temps possible.

M. Rochefort: C'est clair.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Rochefort: M. le Président, si cela faisait le tour du boulevard Métropolitain, je comprends. J'aurais apprécié aborder l'autre volet de la question que j'ai soulevée hier et qui me semble nécessiter tout autant de temps. J'ai l'impression que quelqu'un qui a envie, et c'est bien son droit et sa responsabilité, d'aller au Conseil des ministres... Demain matin, je serai à l'étude des crédits de la Famille, mais ce n'est pas impossible que je passe faire mon tour une demi-heure. Est-ce que cela sera encore pertinent demain matin, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Gouin, nous avons 24 minutes de retard et, tel qu'annoncé à la Chambre, on a reçu l'ordre

de reprendre le retard de 24 minutes. Je réalise qu'on a environ 13 minutes de reprises. Alors, soit que l'on reprenne les 11 minutes ce soir ou après la période de demain, à 12 h 30.

M. Côté (Charlesbourg): Je préférerais demain, si c'était possible, parce que j'ai quand même...

M. Rochefort: Oui, il n'y a aucun problème en ce qui me concerne.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux dire au député de Gouin qu'il n'y a aucune espèce de restriction, quant à moi, sur le plan de l'étude de mes crédits. Vous venez quand vous voulez, vous abordez le sujet que vous voulez. Entendez-vous avec l'Opposition. Vous n'êtes pas nombreux. Entendez-vous ensemble et partagez-vous le temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Rochefort: Vous êtes bien bon pour nous. M. le Président, j'indique immédiatement que je serais plutôt disponible pour venir en fin d'avant-midi demain, vu que j'ai l'intention de participer à l'étude des crédits de la Famille demain.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, ce sera une expertise qui, très certainement, pourra nous éclairer quant à l'ajout de l'offre.

M. Rochefort: Ah! M. le ministre, vous amorcez bien nos discussions de demain, parce que, effectivement, c'est comme cela qu'il faut amorcer cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un des éléments.

M. Rochefort: Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut qu'il y en ait plus pour qu'on en fasse plus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un des éléments dont on doit tenir compte.

M. Rochefort: Il faut qu'il y ait plus de monde pour pouvoir en transporter plus. Je suis d'accord avec vous. C'est un principe de départ parfait.

M. Côté (Charlesbourg): Au-delà de cela, souvenez-vous qu'il y a d'autres éléments.

M. Rochefort: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est la réponse que je faisais au député de Beauharnois hier.

M. Rochefort: Oui, oui, j'ai compris cela.

Mais j'avoue qu'effectivement on va partir avec la famille. C'est un bon point de départ. Alors, merci et rendez-vous demain.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai compris, c'est que pour réaliser des projets il fallait d'abord les concevoir. C'est le même principe pour la famille.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Je réalise que nous avons maintenant récupéré quinze minutes de notre retard. Alors, nous aurons neuf minutes à reprendre demain. Sur ceci, la commission ajourne ses travaux à 10 heures, demain matin. J'aimerais attirer l'attention des membres de la commission en leur demandant d'être ponctuels.

(Fin de la séance à 18 h 15)