



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 19 avril 1989 - No 71

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

reçu
le 89.08.15

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Commission des transports du Québec			CAE-3639
Dossier d u transport des voitures neuves	CAE	-365	7
Sujets divers			CAE-3668
Abandon des lignes de chemin de fer			CAE-3668
Renseignements supplémentaires sur la Régie de l'assurance automobile			CAE-3679
Autoroute 175			CAE-3681
Pistes cyclables			CAE-3686
Entretien de routes			CAE-3687
Dossier des lignosulfonates			CAE-3692
Adoption des crédits			CAE-3705

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

M. Lewis Camden

M. Henri Paradis

M. Francis Dufour

M. Gilles Baril

* M. Maurice Ferland, Commission des transports du Québec

* M. Théodore Jiona, ministère des Transports

* M. Pierre Michaud, Idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 19 avril 1989

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements entreprend ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1989-1990. Un bref sommaire: Nous avons attaqué le programme 1, nous avons parlé de la Régie de l'assurance automobile du Québec ainsi que du transport maritime, avec le président de la Société des traversiers. M. le député de Lévis.

M. Garon: **Oui.**

Le Président (M. Saint-Roch): Ce matin, nous commençons nos travaux par...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le député de Lévis avait souhaité pouvoir également interroger le président de la Commission des transports du Québec. Il est ici ce matin. Si on pouvait commencer par lui on pourrait, par la suite, le libérer.

Le Président (M. Saint-Roch): Très bien, M. le ministre. M. le député de Lévis.

Commission des transports du Québec

M. Côté (Charlesbourg): M. Ferland est l'un des vétérans, peut-être même le vétéran de la Commission des transports, le vétéran.

M. Garon: On remarque dans les crédits de la Commission des transports qu'il y a une baisse considérable de 1 300 000 \$, soit 11 % par rapport aux crédits de l'an dernier, sans s'occuper des dollars constants. On constate qu'il s'agit principalement d'une baisse d'effectif de 240 à 201.

M. Côté (Charlesbourg): **Oui.**

M. Garon: Comment expliquez-vous une si forte baisse d'effectif?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le résultat direct de la loi sur la déréglementation que nous avons adoptée qui faisait passer à neuf commissaires... Nécessairement, cela a des effets sur le reste de la structure et, étant donné que la procédure pour l'obtention de permis est allégée et devient davantage administrative, cela a des effets très certains sur l'appareil.

M. Garon: Sur la délivrance des permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Qui est plus rapide et tout ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Est-ce qu'on peut dire, depuis presque un an de fonctionnement, que le nombre de plaintes a diminué ou a augmenté?

M. Côté (Charlesbourg): M. Ferland.

M. Ferland (Maurice): Évidemment, les délais ont été considérablement réduits.

M. Garon: Pour l'émission des permis?

M. Ferland: Aujourd'hui...

M. Garon: Vous parlez de l'émission des permis.

M. Ferland: De l'émission des permis...

M. Garon: Oui, mais je ne parle plus de ça.

M. Ferland: D'accord.

M. Garon: Je comprends que, comme les preuves sont modifiées, les explications du ministre m'ont satisfait. Ce n'est pas là-dessus; c'est sur le nombre de plaintes. Étant donné qu'il y a déréglementation, il peut y avoir plus de plaintes. Il peut y avoir des plaintes concernant autre chose.

M. Ferland: Non, le nombre de plaintes dans le camionnage est beaucoup moindre, parce que, maintenant, les plaintes ne peuvent reposer que sur le fait qu'un camionneur fait du transport sans permis. Comme on peut obtenir des permis très facilement, comme tout le monde peut avoir des permis pour couvrir l'ensemble des services dans la province, il est évident que le contrôle qui existait autrefois sur les genres de permis, sur les classes de permis, sur la complexité, n'existe plus.

Donc, il nous reste juste à vérifier si le gars détient ou non son permis de la commission.

M. Garon: Combien de permis ont été émis en 1988-1989?

M. Ferland: Depuis la déréglementation dans le camionnage...

M. Garon: Est-ce qu'il y en a eu plus ou moins?

M. Ferland: Beaucoup plus. La semaine passée on était rendus à 10 384.

M. Garon: En 1988-1989.

M. Ferland: De mars 1988 à mars 1989.

M. Garon: Par rapport à l'année précédente il y en a combien?

M. Ferland: Par rapport à l'année précédente, on parle de quelques milliers par rapport à quelques centaines. Autrefois, c'étaient des modifications de permis, des ajouts, des changements.

M. Garon: Il y avait seulement quelques centaines de permis par année.

M. Ferland: Absolument.

M. Garon: Maintenant, c'est 10 000...

M. Ferland: 10 384 la semaine passée.

M. Garon: Là-dessus, combien de gens sont localisés au Québec et combien sont à l'extérieur du Québec?

M. Ferland: Je pense que c'est 94 % au Québec, les autres étant répartis dans les autres provinces.

M. Garon: Cela fait quelque 600 permis à l'extérieur du Québec. Combien de permis à l'extérieur du Québec?

M. Ferland: 2799 au Québec sur 2927 de transport local ou interprovincial. Donc, la proportion à l'extérieur du Québec est très minime. Je n'ai pas les chiffres des dernières semaines, mais en Ontario, c'est moins de 5 %, au Nouveau-Brunswick, aux États-Unis, à peu 5 % comme pour les autres.

M. Garon: Vous avez parlé de 10 000, et vous parlez de 2000?

M. Ferland: Oui, mais je parle du permis extraprovincial.

M. Garon: Vos 10 000 permis nombre global?

M. Ferland: Les 10 000 permis, globalement, à l'intraprovincial, ce sont tous des permis du Québec. On n'en a pas émis ou à peu près pas, à des gens de l'extérieur du Québec. Ce sont juste sur les permis de transport extraprovincial, entre deux points dont l'origine ou la destination est à l'extérieur du Québec, dans les autres provinces et aux États-Unis, et, dans le moment, la proportion est très minime.

M. Garon: Il faut faire attention. Pour le camionnage des automobiles neuves, considérez-vous qu'il faut un permis à l'extérieur ou à l'intérieur du Québec pour prendre les automobiles à Charny et les amener au Lac-Saint-Jean, par exemple?

M. Ferland: Non, cela est intraprovincial.

M. Garon: Ce sont des compagnies de l'Ontario. Ce sont des statistiques qui ne veulent rien dire. Même à l'intra, ce sont des entreprises de l'Ontario qui obtiennent des permis pour faire du transport au Québec.

M. Ferland: Mais il faudrait dire aussi que tous ceux qui avaient des permis les ont conservés. Tous ceux qui, autrefois, avaient des permis avaient des droits acquis.

M. Garon: Je comprends cela. Avec la déréglementation, combien en avez-vous délivré à des gens de l'extérieur pour faire du camionnage au Québec?

M. Ferland: Aux gens de l'extérieur, on en a délivré approximativement 300, dont 235 en Ontario...

M. Garon: 300.

M. Ferland:... à des détenteurs de permis qui sont situés en Ontario.

M. Garon:... dont 235 en Ontario. C'est sur les 10 000?

M. Ferland: Oui.

M. Garon: Bon. Et les quelque 2000 qui restent, qui font du camionnage pas seulement à l'intérieur du Québec?

M. Ferland: C'est du camionnage extraprovincial.

M. Garon: Oui.

M. Ferland: Ce sont des permis en sous-traitance pour tirer les remorques d'un autre. Ce ne sont pas des permis qui ont le même sens qu'un permis de transport public général.

M. Garon: Oui, mais combien en avez-vous délivré à des Québécois et à des gens qui viennent de l'extérieur? Moi, je veux voir l'effet de la déréglementation, c'est simple.

M. Ferland: Au 31 décembre 1988, les permis de transport public général comptaient pour la moitié de l'ensemble des permis. Ces permis, les anciens et les nouveaux, étaient exploités à 80 % par des Québécois. Le transport

en sous-traitance, qui est l'autre aspect, était exploité à 89 % par des Québécois. Il faudrait tout décortiquer parce qu'il y a les permis en corridor qui permettent à quelqu'un de traverser le Québec. Evidemment, ces permis sont quasi automatiques.

M. Garon: Oui.

M. Ferland: Je n'ai pas, dans les nouvelles proportions...

M. Garon: Cela m'étonne que vous n'avez pas cela. Concernant les effets de la déréglementation, je ne trouve pas que la commission est très au courant des statistiques qu'elle doit avoir pour suivre cela.

M. Ferland: Non.

M. Garon: Je ne vous pose pas de questions au cinquième niveau d'abstraction.

M. Ferland: Sur les 10 384 permis qu'on a délivrés au Québec sous la nouvelle loi et le nouveau règlement, on en a délivré 245 pour l'Ontario, avant que j'arrive à la présidence de la commission et, depuis ce temps, on n'en a pas délivré beaucoup.

M. Garon: En Ontario, combien en a-t-on émis à des Québécois?

M. Ferland: Je ne le sais pas, on ne peut pas le savoir.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que la loi qui nous permettait de le faire vient à peine d'être adoptée, et qu'il y a des règlements qui doivent en découler. L'Ontario a traîné la patte dans ce dossier de manière...

M. Garon: Je vous l'avais dit. Vous vous rappelez que je vous l'avais dit qu'il traînerait la patte.

M. Côté (Charlesbourg): On se l'est dit.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est une responsabilité qui incombe au gouvernement fédéral de mettre l'Ontario au pas. On est intervenus, quant à nous, à plusieurs reprises. Je peux vous fournir copie de la correspondance que j'ai envoyée à M. Bouchard ainsi qu'à M. Fulton, en ce qui a trait au non-respect des engagements que l'Ontario a pris aux différentes conférences fédérales-provinciales. Finalement, il y a eu dans le processus des élections en Ontario un retard dans l'adoption de la loi. Elle est maintenant adoptée, il y a des règlements qui régissent sa

mise en application. Il y a énormément de pression, au moment où l'on se parle, sur l'Ontario pour que la situation soit régularisée dans les plus brefs délais. À la conférence des ministres des Transports, à Halifax, à la fin de septembre, M. Bouchard avait pris l'engagement, dans la mesure où très tôt, au début de 1989, l'Ontario ne se serait pas soumis aux principes, de prendre les moyens nécessaires. À la rencontre du 8 mars avec M. Bouchard, je lui ai fait part du fait qu'il commençait à se faire tard passablement.

M. Garon: À la suite des résultats de l'étude qu'il a commandée sur la concurrence des transporteurs québécois, est-ce que le ministère estime qu'il vaudrait mieux revoir les politiques adoptées dans le cadre de la déréglementation de l'industrie du camionnage?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan des discussions que nous avons avec nos principaux partenaires, en particulier avec l'Association du camionnage du Québec que j'ai rencontrée il y a quinze jours pour faire le point, ceux-ci ne remettent pas en question la déréglementation économique. Ils souhaitent que ce soit une application juste et équitable, partout au Canada et en particulier en Ontario. C'est la principale revendication. On ne demande pas de remettre en cause la déréglementation économique, on demande de bien s'assurer que la réglementation, premièrement, soit appliquée partout au Canada, autant en Ontario quant aux demandes possibles du Québec vis-à-vis des demandes possibles des Ontariens, et, deuxièmement, qu'on renforce le contrôle routier dans son sens le plus large, c'est-à-dire incluant le contrôle économique. C'est l'état de la situation.

M. Garon: Comment le ministre explique-t-il que, d'après des études, les transporteurs du Québec aient des coûts d'exploitation moins élevés que ceux des Américains qui sont pourtant déréglementés depuis le début des années quatre-vingt? Vous savez que les économistes, c'est comme les psychiatres; on peut en trouver autant qui disent que le gaz est sain que d'autres qui disent qu'il ne l'est pas.

M. Côté (Charlesbourg): Où prenez-vous ces chiffres?

M. Garon: D'après vos données.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: D'après une étude commandée par le ministère des Transports. On dit qu'on avait des coûts un peu plus élevés que ceux de l'Ontario et des Maritimes, mais inférieurs à ceux des transporteurs américains.

M. Côté (Charlesbourg): Donnez-moi la

référence de l'étude parce que, effectivement, le ministère fait passablement d'études. De quand date-t-elle?

M. Garon: Bulletin d'information scientifique, Recherche sur le transport, Volume thématique il, numéro 1, avril 1988, présenté au XXIIIe congrès annuel de l'AQTR, le 24 mars 1988, à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vérifier cela. De toute façon, cela a été fait dans le cadre de l'AQTR, bien sûr, comme vous le dites. Alors, une étude, c'est quoi? C'est un constat. Il s'agit de vérifier l'étude. Je ne peux pas vous donner plus de réponse que cela.

M. Garon: À la page 7, concernant le marché Québec-Maritimes et le marché Québec-États-Unis, on dit qu'on a un coût plus élevé: Les transporteurs québécois actifs sur le marché Québec-Maritimes ont un coût unitaire largement supérieur à celui des grands transporteurs des Maritimes, soit 52 % plus élevé. Sur le marché Québec-États-Unis, on observe que les transporteurs québécois opèrent à un coût nettement moins élevé - environ du tiers - que les transporteurs américains.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous dit que cela était signé par M. Boucher?

M. Garon: Non, je n'ai parlé de personne. Je n'ai pas parlé de signature.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère commande des études à des professeurs de différentes facultés.

M. Garon: Il s'agit du service de la réglementation économique, Direction du transport routier des marchandises, ministère des Transports du Québec, MM. Donald Fallu et Rafael Sanchez.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une recherche statistique des services...

M. Garon: Il y a une question fondamentale, j'espère que les manufacturiers canadiens lisent vos études. Ils pétent de la broue là-dessus sauf qu'on constate que les Américains, après une déréglementation depuis les années quatre-vingt, fonctionnent à des coûts du tiers plus élevé que les transporteurs québécois. Est-ce que la déréglementation donne des résultats?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours dit à l'association des manufacturiers, qui espérait une chute sensible des coûts de transport à la suite d'une déréglementation, qu'elle se retrouverait le lendemain avec des mauvaises surprises. Ce n'est pas d'aujourd'hui. J'ai dit cela il y a deux ans et demi, lorsque je les ai rencontrés, pour la simple

et bonne raison que sur le plan des éléments de sécurité qu'on exige, ça va exiger de la part des transporteurs la même règle pour tout le monde. Cela va exiger des investissements. Cela va exiger une flotte en bon état et forcément, quant à moi, je serais très étonné qu'un phénomène de bas prix perdure. Alors, finalement, la déréglementation économique aura été faite, mais elle ne doit pas se faire au détriment des transporteurs et au profit de l'Association des manufacturiers canadiens, c'est une autre paire de manches. La plus belle démonstration est que, si vous nous dites que les coûts sont inférieurs d'un tiers et que le ministère dit que les coûts d'opération sont inférieurs d'un tiers par rapport aux Américains, cela place les Québécois dans une situation tout à fait extraordinaire pour envahir d'autres marchés.

M. Garon: On dit: Cette différence tient pour l'essentiel aux activités très différentes effectuées par les deux groupes et se reflète dans les frais de terminus, de vente et d'administration beaucoup plus élevés chez les Américains.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela fait partie du coût d'exploitation. La constatation est que si le coût est inférieur...

M. Garon: On continue: Il convient de discuter brièvement des coûts de main-d'oeuvre. La comparaison des deux groupes à ce niveau montre une rémunération annuelle moyenne nettement plus élevée chez les Américains. Si on tient compte du taux de change, le salaire des chauffeurs américains serait au moins de 30 % à 40 % plus élevé que celui des chauffeurs québécois.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me réjouit d'entendre ça. Je ne l'avais pas vu.

M. Garon: Cela vous réjouit de voir que d'autres gens ont un salaire de 30 % à 40 % plus élevé?

M. Côté (Charlesbourg): Non, si vous voulez me laisser finir. Laissez-moi expliquer au moins le fait qui me réjouit et, après, vous pourrez conclure ce que vous voulez. Cela fait la démonstration très évidente que la déréglementation va servir les Québécois qui sont prêts à faire face à un marché compétitif et ça pourrait signifier éventuellement une amélioration de la situation financière des transporteurs. C'est exactement ce que ça veut dire. C'est normal après une période de soubresauts, au lendemain de l'application, alors que le marché est envahi par un grand nombre de transporteurs qui, à la base, ont les mêmes exigences. Cela me réjouit parce que notre industrie de transport est concurrentielle sur le plan des prix et il y a une marge de manœuvre assez intéressante pour eux

sur le plan de l'ajustement. Dans ce sens, si les frais de terminus sont plus élevés aux États-Unis qu'au Québec, tant mieux pour nous; si les salaires payés dans l'industrie aux États-Unis sont plus élevés que ceux payés au Québec, je pense que chacun en retirera le message et, dans la mesure où la situation financière des compagnies de transport au Québec s'améliorera, j'imagine qu'il y aura très certainement des effets sensibles chez les employés.

M. Garon: Je pense qu'il faut pousser l'analyse un peu plus loin. Ceux qui ont analysé un peu la déréglementation se sont rendu compte qu'aux États-Unis, cela a eu pour effet de faire disparaître les moyens au profit des gros. En Californie, on est en train de "reréglementer". On s'est aperçu que ce n'était pas si bon que ça, la déréglementation. Et nous, on se rend compte qu'on avait un système qui fonctionnait et on se rend compte aussi que les moyens disparaissent au profit des gros. La déréglementation, cela a fait la même chose dans le camionnage que dans le système aérien, aux États-Unis comme au Canada. Cela ne prend pas un économiste qui a fait un doctorat pour voir ça, un gars qui a son petit baccalauréat est capable de nous analyser ça pas mal vite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est mon cas.

M. Garon: Vous n'avez pas un baccalauréat en économie, vous.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas en économie, j'ai un baccalauréat.

M. Garon: En histoire.

M. Côté (Charlesbourg): En histoire, mais sur le plan économique je pourrais en montrer à bien des professeurs comme vous.

M. Garon: Ah! peut-être! Je ne sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas parce qu'on a été professeur à l'Université Laval qu'on a une connaissance universelle.

M. Garon: Non, non, je ne parle pas de ça du tout...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, on se comprend.

(10 h 30)

M. Garon: ...je dis simplement qu'il faut aller un peu plus loin, il faut voir que la déréglementation, aux États-Unis... On se demande pourquoi les coûts sont plus élevés, c'est parce que la déréglementation a eu des effets. On a commencé à l'analyser aux États-Unis, les compagnies moyennes sont accaparées par les grosses compagnies, de sorte qu'on se retrouve avec moins de compagnies moyennes, plus de

petites compagnies locales qui gagnent moins d'argent et avec de grosses compagnies qui, elles, sont dans une situation différente. On remarque qu'au Québec, actuellement, il y a un processus qui a commencé à être enclenché. Il faut en tirer des conclusions. On voit qu'aux États-Unis l'effet de la déréglementation, après dix ans, ça ne montre pas un système plus concurrentiel, ça montre **peut-être** un système qui l'est moins. Quel effet aura la déréglementation sur l'industrie québécoise du camionnage? C'est ça que je dis, essentiellement. Il y a des causes à ça. Pourquoi les Américains, après dix ans de déréglementation, se retrouvent-ils avec un système qui, d'après les études de votre propre ministère, semble moins concurrentiel?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Là-dessus, j'aborde le dossier avec grand plaisir, pour l'avoir vécu dans toutes ses phases. Comme je ne suis pas un professeur d'économie mais juste un petit professeur d'histoire, je vais vous refaire une partie de l'histoire parce que, des fois, ça éclaire les économistes.

Février 1985, Vancouver, rencontre fédérale provinciale des ministres des Transports. Discussion: déréglementation économique à laquelle adhère le Québec par la signature d'un protocole d'entente qu'a signé M. Guy Tardif, mon prédécesseur. J'imagine qu'avant de signer ça il y a eu autorisation du Conseil des ministres et que, dans ce cas, il y a eu toutes les études d'impact, avant de s'engager dans un processus comme celui-là. J'imagine, avec tous les baccalauréats et doctorats que vous avez dans votre gang, qu'il y en a au moins un qui a dû être assez docteur pour être capable d'en arriver à cette analyse et exiger ça. C'était la première démarche.

À partir du moment où on est arrivés, on s'est questionnés - je ne suis pas docteur, j'ai juste un petit bac en histoire - sur la pertinence d'intervenir et de déréglementer, et on a cheminé avec l'Association du camionnage du Québec, au niveau de la déréglementation. On s'est fait tirer l'oreille, on s'est fait mettre au pied du mur par le fédéral qui, rappelons-le, a **délégué** au Québec le pouvoir en matière de transports qui, à l'époque, menaçait d'être rapatrié parce que le gouvernement du Québec ne respectait pas l'entente intervenue à Vancouver, en février 1985, sous un autre régime.

À partir de ce moment, ce que l'on a fait, avec l'Association du camionnage du Québec et avec les différents intervenants, on s'est dit: Dans quelles conditions pouvons-nous faire la déréglementation et s'assurer que le plus de transporteurs possible du Québec en bénéficient et qu'on ne perdent pas nos entreprises autochtones? Comme le pouvoir transport est un pouvoir qui peut être rapatrié demain matin par le gouvernement fédéral, s'il le désire, il y a un élément sur lequel on doit se baser qui, lui, ne pourra jamais être rapatrié, qui est la sécurité

routière. On s'est dit: On a une première poignée, la **sécurité** routière, gardons-le à l'esprit et examinons ce qui s'est passé ailleurs. Alors, on a fait un retour sur le passé, c'est toujours bon, on appelle ça l'histoire. Un retour en arrière, on appelle ça de l'histoire, un peu.

À partir de ce moment, on a vu qu'effectivement, en Californie, V y avait déréglementation sauvage; pas déréglementation, déréglementation sauvage. Après analyse, 1s ont décidé de revenir réglementer, mais avec quel objectif? Avec l'objectif de la sécurité publique, parce qu'on s'est rendu compte qu'avec une déréglementation sauvage, sans contrainte pour les transporteurs sur le plan de la sécurité publique, sans contrainte sur le plan des équipements, sur le plan de la formation des hommes, sur le plan du nombre d'heures de conduite, on se retrouvait avec de l'équipement qui vieillissait, dans une bataille féroce de prix et qui mettait en danger la sécurité publique. On a donc réglementé pour exiger un certain pourcentage de profit, permettant de renouveler la flotte. C'est sur cette base qu'ils y sont revenus. Qu'est-ce qu'on a fait? On a tiré profit des expériences d'ailleurs et on s'est dit: Dès maintenant, en parallèle, on va adopter des mesures de sécurité qui vont s'appliquer chez nous et à l'ensemble du Canada - on souhaitait que ce soit appliqué dans l'ensemble du Canada, bien **sûr**; c'est pour ça qu'il y a un code canadien maintenant à ce point **vue-là** - et on a acheminé tout notre processus qui est chez nous sur le plan de la sécurité et qui est entre les mains du Québec et en pleine sécurité.

Donc, c'est dans ce contexte qu'on a fait la déréglementation. Donc, le spectre de la Californie, de ce qui s'est passé en Californie sur le plan de la déréglementation, ne se produira pas au Québec. C'est le premier élément. C'était quand même important de dire toute la vérité, parce que c'est la vérité, cela.

Au-delà de tout cela, ce qu'on dit de la déréglementation aujourd'hui, c'est: Est-ce qu'elle renforce ou affaiblit le camionnage au Québec? Dans l'état actuel des choses, pour moi, il n'y a pas meilleur juge que les compagnies de transport elles-mêmes qui sont regroupées au sein de l'Association du camionnage du Québec que j'ai rencontrée, qui croit toujours en la déréglementation économique, mais assortie d'un contrôle plus sévère sur le plan de la sécurité et cela...

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Un instant! Vous pouvez bien vous taper les lèvres; c'est votre principe. Si vous voulez discuter du contrôle après, on en discutera, mais c'est ça, le cheminement.

M. Garon: Je comprends ça. L'historique, je le connais. Ce n'est pas ça que je vous demande.

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

vous le connaissez, vous en oubliez des bons bouts quand vous parlez.

M. Garon: Ah non! je n'en oublie pas de bons bouts. Quand un gouvernement est élu, c'est lui qui décide. Vous n'êtes pas un gouvernement, j'imagine... On n'est pas dans une garderie. Quand vous entrez dans la garderie, je comprends que c'est la maîtresse qui dit quoi faire, mais quand vous êtes dans un gouvernement en pantalon long, je pense que c'est vous qui décidez. On va arrêter de gérer le passé. Vous avez dit que vous maîtrisiez l'avenir, bien, **maîtrisez-le**.

M. Côté (Charlesbourg): Cela..

M. Garon: Arrêtez de me péter de la broue!

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des bouffonneries. Non, un instant!

M. Garon: Non, c'est ça, la réalité.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je n'ai pas fini.

M. Garon: Un gouvernement, cela mène...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président!

M. Garon: Je vais vous en dire plus que ça et c'est enregistré. Je vous avais dit, à part ça, que vous ne devriez pas appliquer ça avant que l'Ontario l'ait fait parce que...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

M. Garon: ...historiquement, l'Ontario prend des engagements et ne les respecte pas.

M. Côté (Charlesbourg): M.le Président, je vous demanderais...

M. Garon: C'est enregistré, ce que j'ai dit.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, la parole est à M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, quand vous parlez de pétage de broue, vous en avez donné un exemple bien frappant: se frapper sur la bedaine pour dire: Je vous l'avais dit. Une chose est certaine, c'est que dans tout le processus de l'adoption de ce projet de loi, cela n'a pas été fait avec le voisin; vous étiez en face. Vous avez mis des points sur des "I" qu'on avait mis, nous aussi. C'est clair. Alors, les problèmes que vous avez soulevés, vous n'avez rien appris à personne. Ce sont des problèmes qui ont été soulevés dans la démarche qu'on a suivie. Au-delà de ça, rappelez-vous - parce que votre mémoire est très sélective - l'engagement qui avait été pris à cette table: avant même de l'appliquer, on

consulterait à nouveau les intervenants qui étaient venus devant cette table exprimer leur point de vue en disant: Oui, on est pour la déréglementation.

La question, c'est: Est-ce qu'on l'a fait ou si on ne l'a pas fait? Oui, avant même de l'appliquer, on a eu une commission parlementaire pour les entendre à nouveau. Ils sont venus nous dire qu'effectivement on devait aller de l'avant et ça, ce sont les transporteurs. Ce n'est pas quelqu'un qui, sur le plan politique, a quelque chose à vendre. Ce sont les transporteurs qui sont visés eux-mêmes par la déréglementation. Ce sont eux qui nous ont dit d'y aller et on y est allé. C'est cela.

Dans ce sens-là, cela a été très clair. Alors, à partir de ça, comment se comporte l'industrie du camionnage au Québec face à la déréglementation? Il y a une période de tassement dans laquelle nous sommes actuellement. L'industrie souhaite qu'il y ait un contrôle plus musclé de toutes les mesures sur le plan du contrôle routier. Elle a parfaitement raison et, dans ce sens, ça éliminera toute une série de "gypsies" qui sont sur la route, que nous voulons éliminer, qui va faire en sorte qu'on va retrouver une période de prospérité sur le plan des prix.

Alors, qu'on vienne conclure aujourd'hui que cela coûte - les chiffres le démontrent selon l'étude que vous évoquez - moins cher de gérer les camions au Québec qu'aux États-Unis, ce sont des chiffres, ce sont des statistiques et c'est ça. Alors, ça veut dire que ça nous place dans une situation intéressante et on a une marge de manoeuvre sur le plan de la concurrence. Ce n'est pas de nature à étouffer et à faire disparaître l'industrie du camionnage au Québec.

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

M. Garon: M. le Président, je ne sais pas si le ministre a lu: L'association du camionnage a jugé bon, la dernière fois, le 29 mars, de s'adresser au premier ministre. Je ne sais pas pourquoi. Avant, elle s'adressait au ministre et, là, elle s'adresse au premier ministre. Écoutez ce qu'ils disent dans leur document du 29 mars, leur communiqué du 29 mars 1989: Dans le document qu'ils ont fait parvenir au très honorable Robert Bourassa, les représentants de l'industrie du transport routier de marchandises ont tenu à préciser que l'état lamentable dans lequel se trouve la compagnie Cabano Expéditex n'était qu'une conséquence prévisible de la déréglementation commerciale instaurée au Québec en l'absence d'un contrôle économique et routier efficace. Le ministre se rappellera bien ce qu'on avait dit et l'association du camionnage autant que l'Opposition officielle: C'est beau de voter des lois, sauf que les lois ne sont pas respectées. J'aimerais demander au ministre: Dans le transport de marchandise, par exemple, combien la Régie de l'assurance automobile **donne-t-elle** de

permis de dérogation **pour avoir des charges plus pesantes que ce que le décret permet?**

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, on va régler les dossiers un à un, parce que **vous** en avez couvert large.

M. Garon: Oui, mais cela en fait partie quand on dit: En l'absence d'un contrôle **économique** et routier efficace...

M. Côté (Charlesbourg): Me laissez-vous répondre?

M. Garon: Cela veut dire quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous posez des questions, donnez-moi au moins la possibilité de répondre.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous ouvrir le dossier de Cabano Expéditex?

M. Garon: Je vous parle de la déréglementation.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous ouvrir le dossier de Cabano Expéditex?

M. Garon: Je vous dis, vous avez mis en marche une machine dont vous n'avez pas le contrôle, parce que vous n'avez pas les instruments, cela vous avait été dit au point de départ.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, un instant.

M. Garon: Vous vous êtes référé à l'association du camionnage, je vous lis ce qu'elle a dit, entre autres; elle a même jugé bon d'intervenir auprès du premier ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez pourquoi elle est intervenue auprès **du** premier ministre? Parce qu'elle souhaitait que le gouvernement n'intervienne pas pour sortir d'une situation financière difficile Cabano Expéditex. Si vous voulez maintenant savoir pourquoi Cabano Expéditex était dans une situation difficile, on peut s'en parler. Vous allez vous apercevoir que ce n'est pas nécessairement la déréglementation qui a causé les problèmes de Cabano Expéditex. Vous allez voir ça assez vite et vous allez voir, ça va vous tomber dans le portrait très rapidement.

M. Garon: Je n'ai pas parlé de Cabano Expéditex.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon!

M. Garon: Je vous ai dit... Je vais vous relire la phrase pour que les gens comprennent. Je comprends que le député de Lotbinière... J'ai renoncé à mettre dix onces dans un dé à coudre...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! M. le Président, je n'ai pas fini.

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

M. Garon: Je vais vous lire le texte.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, la parole est à M. le ministre. Vous avez posé une question, je veux entendre la réponse de M. le ministre. Nous vous reviendrons. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je termine. Lorsqu'on cite une lettre expédiée par une association au premier ministre et qu'on commence par le dossier de Cabano Expéditex, les gens de l'association n'ont pas écrit pour autre chose que le dossier en relation avec Cabano Expéditex. Qu'on ne se serve pas d'arguments ou d'éléments hors contexte. Si vous voulez discuter d'autres choses qui sont dans la lettre, de manière séparée, on va en discuter. Soyez sûr qu'il n'y a pas d'évasion. On va aborder le dossier tel qu'il est. De faire le lien comme vous l'avez fait avec les effets de la déréglementation dans le cas de Cabano Expéditex, la musique est simple, c'est que Cabano Expéditex a tenté de créer le genre de compagnie que vous dénonciez tantôt, quant à la déréglementation, les plus grosses, et cela n'a pas marché, parce qu'il y a eu une mauvaise acquisition, parce qu'il y a eu, dans certains cas, une mauvaise gestion. C'est là le problème.

Au-delà de tout ça, lorsqu'on parle d'un contexte serré sur le plan de la déréglementation économique et de l'application - je ne l'ai pas caché - je vous ai dit tantôt que l'ACQ souhaitait, revendiquait un contrôle encore plus serré, un contrôle routier plus serré. Ce n'est pas le contraire que je vous dis, c'est ça. À partir de ça, si vous voulez aborder l'histoire du contrôle routier, et je vous ai dit de manière beaucoup plus large, le contrôle économique, si vous voulez en parler, je suis prêt à en parler.

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

M. Garon: Je vous relis le bout: Dans le document qu'ils ont fait parvenir au très honorable Robert Bourassa, les représentants de l'industrie du transport routier de marchandises ont tenu à préciser - en l'occurrence, il s'agit de l'Association du camionnage du Québec - que l'état lamentable dans lequel se trouve la compagnie Cabano Expéditex n'était qu'une conséquence prévisible de la déréglementation commer-

ciale Instaurée au Québec - écoutez bien - en l'absence - je cite leurs paroles - d'un contrôle économique et routier efficace.

Je me rappelle quand les gens de l'association du camionnage étaient venus, ils ont dit: Oui, à condition que le contrôle soit là. Le ministre a dit oui, mais le contrôle n'est pas là. C'est pour ça que je vous dis aujourd'hui: Vous avez mis un système de sécurité routière, vous avez mis en place un système de normes, etc. Je vous demande: La Régie de l'assurance automobile donne combien de permis en dérogation des normes, permis gratuits ou non gratuits? Combien en donne-t-elle en dérogation des normes?

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

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, ce n'est pas une question à laquelle je peux vous répondre comme ça, parce que ce ne sont pas des statistiques que j'ai à portée de la main. On avait M. Vézina hier soir et on n'a pas posé la question. Je vais prendre soin d'aller chercher l'information que le député de Lévis me demande, le nombre de permis délivrés par la Régie de l'assurance automobile pour ces cas-là. Expliquez-moi le sens de "gratuits et non gratuits".

(10 h 45)

M. Garon: Certains sont gratuits.

M. Côté (Charlesbourg): De "gratuits et non gratuits".

M. Garon: Je sais qu'il y en a qui sont gratuits. Est-ce qu'il y en a qui sont non gratuits...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des permis non gratuits.

M. Garon:... pour dépasser les normes?

M. Côté (Charlesbourg): J'en doute. Les permis gratuits, quant à moi, c'est la première fois que j'en entends parler; peut-être avez-vous raison, on va le vérifier. Comme c'est la régie... On avait la chance d'avoir M. Vézina hier et les questions ne lui ont pas été posées; on va le vérifier.

M. Garon: Non. On a posé des questions pendant une période de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon: Il ne pouvait pas être là ce matin, moi, j'avais demandé s'il pouvait y être ce matin justement, ou quelqu'un d'autre de la régie, parce qu'il devait donner une réponse ce matin et...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui..

M. Garon: ...j'aurais peut-être des sous-questions à cela. Vous avez dit: M. Vézina n'est pas là, mais il y aura quelqu'un d'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est parce que... Non, mais seulement pour dire que quand on a commencé l'étude des crédits, hier matin, vous avez demandé la présence des présidents d'organismes comme la Société des traversiers...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...la Régie de l'assurance automobile et la Commission des transports. Hier soir, on s'est entendu pour que ce soient la Société des traversiers et la RAAQ et, ce matin, la Commission des transports. Quand vous avez posé des questions sur les permis que vous avez évoqués en fin de journée hier...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...vous avez dit: Est-ce possible d'avoir M. Vézina? Je vous ai dit: Non, parce que demain - aujourd'hui - il est à Trois-Rivières pour s'occuper de contrôle et de sécurité routière. Dans ce sens-là, aussitôt que j'aurai les informations, je vais vous les transmettre. Quant au détail des permis spéciaux qui peuvent être délivrés par la régie, je vais m'enquérir du nombre de permis délivrés et je vous le ferai parvenir. Mais je ferai faire la distinction entre les permis gratuits et non gratuits parce que c'est une notion que je viens d'apprendre.

M. Garon: Dans certains cas, c'est marqué "gratuit".

M. Côté (Charlesbourg): Oui. En tout cas, je vous donnerai l'information gratuitement.

M. Garon: Êtes-vous toujours convaincu que la déréglementation, sachant, d'après les propres études du ministère, que les Québécois, sans la déréglementation, avaient réussi à se rendre plus concurrentiels que les Américains après dix ans de déréglementation... Estimez-vous toujours que la déréglementation est la meilleure option pour rendre nos transporteurs plus concurrentiels?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, une étude comme celle-là doit être de nature à rassurer les transporteurs du Québec sur la marge de manoeuvre qu'ils ont pour faire face à la concurrence. Cela, c'est vis-à-vis des Américains. En est-il de même vis-à-vis des Ontariens? C'est peut-être un autre volet de l'étude que vous avez; si vous l'avez, dites-le moi, parce que la concurrence vient des Américains, mais elle vient aussi des Ontariens. Si c'est le même principe pour les Ontariens... L'étude que vous

avez entre les mains **parle-t-elle** des coûts vis-à-vis des transporteurs ontariens?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que cela donne comme écart?

M. Garon: On l'est moins.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: On l'est moins.

M. Côté (Charlesbourg): On l'est moins, qu'est-ce que cela veut dire? Si vous avez les chiffres pour un, vous êtes capable de lire les chiffres pour l'autre aussi.

M. Garon: Moins compétitif.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Qu'est-ce que c'est? Voulez-vous nous cacher...

M. Garon: Il y a les Maritimes, il y a les Ontariens...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour les Maritimes, on dit que les transporteurs québécois sont...

M. Côté (Charlesbourg): Non, laissez faire.

M. Garon: ...sont de 52 %...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Laissez faire les Maritimes, je vous parle de l'Ontario; notre principale concurrence vient de l'Ontario.

M. Garon: Québec et Ontario. La comparaison des coûts unitaires totaux d'exploitation donne un léger avantage aux firmes ontariennes. Les entreprises ontariennes auraient des coûts moins élevés pour les frais de transport, d'entretien et d'administration.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une donnée assez importante.

M. Garon: Un léger avantage. Cela peut varier selon le secteur.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon...

M. Garon: Ce n'est pas cela, la question au fond. La question est...

M. Côté (Charlesbourg): C'est vous qui les posez, ce n'est pas moi.

M. Garon: Non, mais ce n'est pas cela; c'est parce que vous, vous posez une question, vous essayez d'embarquer là-dessus. Ce n'est pas cela,

la question.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: La question est que les Américains, après plusieurs années de déréglementation, sont moins concurrentiels que le Québec qui était dans le cadre d'un régime réglementé. C'est cela la question au fond, c'est cela la question. À ce moment-là...

M. Côté (Charlesbourg): Non, fondamentalement...

M. Garon: ...en constatant cela...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...l'Ontario aussi a une forme de réglementation. Alors...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'Ontario vient de l'adopter.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): L'Ontario vient de l'adopter.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Vous vous souviendrez parce que la question du député...

M. Garon: Oui, mais l'étude n'a pas été faite dans l'avenir, elle a été faite dans le passé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais...

M. Garon: Alors les données, c'est avant la déréglementation ici.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On constate qu'on était plus concurrentiels sans déréglementation que les Américains avec déréglementation. Vous avez dit que toute la déréglementation était pour nous rendre plus concurrentiels. Vos propres études au ministère démontrent le contraire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, un instant.

M. Garon: Il y a là beaucoup de facteurs. Vous oubliez une chose: quand on parle de transport, il y a beaucoup de facteurs qui jouent au point de vue de la concurrence.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis le dit lui-même, celle qui a été à la base même de cette volonté de déréglementation, c'était l'Association des manufacturiers canadiens. C'est elle qui voulait être plus concurrentielle sur le

plan du marché. C'est l'objectif de la déréglementation, parce qu'elle alléguait que, dans une situation où il est très difficile d'obtenir des permis de transport, on est dans des situations où l'entreprise peut négocier à peu près les prix qu'elle désire et cela ne favorise pas les manufacturiers. L'objectif de la déréglementation était de faire en sorte que les manufacturiers, qui disaient payer des coûts de transport très élevés par rapport aux États-Unis, ne soient plus défavorisés.

Or, l'étude prouve un certain nombre de choses contraires. Ce qui m'étonne de l'argument du député de Lévis, parce que j'ai l'habitude de l'avoir comme vis-à-vis dans l'analyse de différents dossiers, c'est qu'il nous dise à l'occasion, selon la situation: Tout cela est basé sur le passé, il n'y a pas de perspective d'avenir. Ce que je comprends, c'est que le député de Lévis prend des études du passé pour nous poser des questions sur l'avenir. Il faut avoir une ligne de conduite, à un certain moment. Cependant, je partage la préoccupation fondamentale du député de Lévis. Est-ce que la déréglementation économique, assortie d'un contrôle sur le plan de la sécurité, fait en sorte qu'on va avoir des effets pernicieux au Québec pour nos transporteurs? On s'est posé la même question et vous vous souviendrez qu'on a même inclus, à l'article 127 de la Loi sur le camionnage, l'obligation pour la Commission des transports du Québec de faire un rapport au ministre des Transports à la fin du mois d'avril de chaque année. Donc, on aura le premier rapport de la Commission des transports du Québec à la fin d'avril, en ce qui concerne les données et une certaine analyse du marché. Si vous me posez la question au mois de mai, lorsque j'aurai eu l'étude, je vous dirai: La Commission des transports, qui est un organisme indépendant, a fait l'analyse; voici les statistiques, voici les éléments de réponse et, à ce moment, on pourra savoir s'il y a des choses à réorienter.

M. Garon: J'ai l'impression que la commission n'a pas l'air bien avancée dans son analyse. La fin d'avril arrive dans quelques jours.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je n'ai pas l'impression que la Commission des transports est bien avancée dans son analyse et la fin d'avril, c'est dans une dizaine de jours.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est dans dix jours. Vous savez qu'il y a bien des choses qui peuvent se faire dans dix jours. Si vous regardez les élections fédérales, en dix jours, cela a changé de côté. Il y a des choses qui peuvent se passer. Si c'est vrai...

M. Garon: Il y en a qui disent que cela a changé de côté, mais il y en a qui se sont

imaginé que cela avait changé de côté et cela a toujours été comme cela. Vous avez intérêt à dire que cela a changé de côté, mais j'avais le sentiment que c'était resté la même chose pendant tout le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Non, écoutez, je ne fais que regarder. Mon pif peut être bon, votre pif électoral peut être bon, je ne fais que regarder les sondages et ce sont peut-être de meilleurs indicateurs que le pif du député de Lévis et celui du député de Charlesbourg.

M. Garon: Je vais vous poser la question suivante: Comment le ministre explique-t-il la sévérité de la position de l'Association du camionnage du Québec, par rapport au problème de Cabano Expéditex, qui met en cause l'absence de contrôle économique et routier dans le processus de déréglementation? C'est un jugement très sévère, on dit que c'était une conséquence prévisible.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce que l'ACQ a dit au premier ministre dans sa lettre, elle a profité de la situation, non pas dans un sens négatif, mais elle a saisi l'occasion de sensibiliser le premier ministre à l'obligation d'avoir un contrôle plus sévère, mieux articulé dans le champ, étant satisfaite des lois, des règlements et des mesures que nous avons adoptés. Ce qu'elle souhaite, c'est une présence plus importante sur le terrain pour appliquer ce contrôle. Sur le plan des normes, vis-à-vis du manuel de bord, vis-à-vis des heures de conduite, vis-à-vis des éléments de vérification mécanique et vis-à-vis des permis nécessaires, on est en harmonie avec les volontés de l'ACQ et avec les transporteurs. Nous sommes très à l'aise avec cela. La responsabilité du ministre des Transports, c'est celle-là.

Au-delà de tout cela, il y a l'application de ces mesures. À titre d'exemple - on le souligne à plusieurs occasions - avoir une présence plus soutenue aux frontières pour être capables de contrôler ceux qui, de l'extérieur, viennent chez nous. Qu'on fasse, chez nous, le même contrôle qu'ils font lorsqu'on va aux États-Unis, et ils ont parfaitement raison.

M. Garon: L'avez-vous fait?

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont donc saisi cette occasion pour sensibiliser le premier ministre à l'importance de l'application de tout cela. Donc, on est dans une situation où, rappelons-le, si on ne dérègle pas, le gouvernement fédéral pouvait le faire à notre place. On a donc choisi de le faire et de l'assortir de mesures qui, sur le plan de la sécurité, étaient extrêmement importantes. La vérification mécanique, c'est l'apanage de la Régie de l'assurance automobile, c'est fait. Le pouvoir d'enquête qu'a la Commission des transports, où il y a des

Inspecteurs, se fait et va continuer de se faire. La Régie de l'assurance automobile est en fin de formation des gens qui vont aller inspecter les livres de bord, donc, tout l'appareil. Le ministère des Transports a formé ses peseurs pour être capable de faire face au contrôle. Même plus que cela, le ministère des Transports a formé jusqu'à maintenant au-delà de 700 policiers municipaux, 93 corps policiers, qui sont venus au ministère des Transports ou on est allé sur le terrain pour les former, car au-delà de 60 % du réseau routier est sous la responsabilité d'une sûreté municipale. Alors, à ce sujet, on a fait beaucoup de travail et on va continuer d'en faire.

Ce qu'ils ont souligné, c'est qu'ils souhaitent que cette règle sévère mais équitable pour tout le monde puisse éliminer du territoire des gens qui font un certain trafic de carburant, des gens qui viennent chez nous avec ou sans permis, des gens qui doivent subir de la vérification mécanique comme tout le monde, que cela s'applique aux Ontariens, aux gens du Nouveau-Brunswick ou aux Américains parce que la sécurité routière, c'est la responsabilité du Québec et c'est ce qu'on va faire. Je ne suis pas un agent de la Sûreté du Québec qui a la responsabilité du contrôle routier pour ce qui est des routes du Québec. C'est encore la Sûreté du Québec qui l'a.

M. Garon: Je comprends tout ce que vous m'avez dit sauf que l'association du camionnage vous dit qu'elle remet en cause l'absence de contrôle économique et l'absence de contrôle routier. C'est elle qui dit cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: L'association du camionnage parle au nom des camionneurs, des transporteurs. Elle dit: En l'absence de contrôle. Vous avez beau me dire tout cela, elle dit: Une conséquence prévisible en l'absence de contrôle économique et de contrôle routier.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'essaie pas de vous dire que c'est le contrôle parfait et souhaité au moment où l'on se parle. Je vous dis qu'il y a des lacunes et qu'il faut continuer de les combler. On va prendre un exemple de ce matin. Pensez-vous que le gars qui a reculé avec son camion dans le poste de pesée à Baie-Saint-Paul était heureux du contrôle? Vous avez dû voir cela comme tout le monde, ce matin. J'imagine que ce n'est pas une folie passagère qui a fait en sorte qu'il est allé démantibuler la boîte de contrôle en reculant dedans avec le camion. Il s'agit de circuler un peu partout aujourd'hui pour se rendre compte que les camionneurs interviennent en disant: La police de Charny est plus sévère que la Sûreté du Québec. Elle met des tickets. J'ai aux fesses la police d'ici, la police de là. Sur le plan du contrôle, il y a un contrôle. Cela, c'est un contrôle routier.

Quand on parle de contrôle économique, ce sont les taxes et les carburants à la frontière. Le contrôle économique veut dire aussi les permis nécessaires pour être capable de faire ce travail. C'est cela. Finalement, l'un ne va pas sans l'autre et je pense qu'il faut continuer de le faire dans ce sens. Loin de moi l'idée de vous dire que c'est parfait. Au contraire, je dis depuis de nombreuses années qu'il faut intensifier le contrôle routier et le contrôle économique et c'est vers cela qu'on tend.

(11 heures)

M. Garon: Tout le monde se plaint qu'il n'y en a pas. Les camionneurs en vrac se plaignent qu'il n'y en a pas. Je sais que l'Association des propriétaires de camions-remorques du Québec se plaint qu'il n'y en a pas. L'Association du camionnage du Québec se plaint qu'il n'y en a pas. Tout le monde se plaint que ça ne marche pas. Vous avez bien beau dire ça, vous me faites penser à Hitler dans le bunker. Il pesait sur des boutons pour des armées qui n'existaient plus. C'est beau ce que vous dites là, sauf que ça ne marche pas. Vous pouvez être tout seul dans votre boîte à allumer des boutons, avoir une belle boîte avec des boutons, des couleurs et tout ça, sauf qu'il n'arrive rien au bout.

M. Côté (Charlesbourg): Pour un gars qui levait le nez tantôt sur l'histoire, je trouve que vous vous y référez assez souvent pour trouver des exemples. Une chose est certaine, c'est que sur le plan du contrôle routier il n'est pas dit qu'il n'y en a pas. Il est dit qu'il n'y en a pas assez et, curieusement, on voit à l'occasion des entreprises qui se sentent victimes du contrôle routier. Ce qu'elles souhaitent, c'est que ce soit la même application pour tout le monde. Je vais vous soumettre un petit problème. Par exemple, si vous êtes un transporteur localisé à Port neuf... Est-ce que le député de Lévis me suit?

M. Garon: Très bien.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous êtes un transporteur localisé à Portneuf, pour venir prendre le pont de Québec ou le pont Laporte pour aller à Montréal, vous devez passer par la pesée de Saint-Augustin, contrairement à quelqu'un qui est installé dans le parc Colbert à Sainte-Foy qui, lui, peut aller à Montréal sans prendre un poste de pesée. Il y a de fortes chances que la compagnie de Portneuf soit en situation de constat d'infraction de manière plus importante ou en plus grand nombre que celle installée dans le parc Colbert où il n'y a pas de pesée et qui ne croisera pas de pesée pour aller prendre les ponts. C'est ce que certains entrepreneurs dénoncent. Ils veulent une application uniforme partout, mais on ne pourra pas installer 1500 pesées dans tout le Québec. Il faut installer un certain nombre de pesées de manière fixe, avec des techniques modernes et, au-delà de tout cela, des pesées mobiles qui permettent de faire

du rabatement, selon un article du code, à quinze kilomètres de la pesée et de les ramener à une pesée. Tout ça relève d'un contrôle bien articulé où le client peut dire son mot quant au choix des activités à mener sur le terrain, non pas mener des activités sur le terrain, mais quant au choix des activités à mener sur le terrain.

M. Garon: Vous êtes actuellement dans un secteur où c'est vous qui avez le contrôle. Tantôt vous pouviez dire...

M. Côté (Charlesbourg): C'est faux.

M. Garon: Un instant! Vous n'êtes pas avec Ottawa. Vous pouvez dire que vous voyez votre ami Benoit Bouchard mais il ne fait pas exactement ce que vous voulez qu'il fasse. Quand vous avez fait le projet de loi, vous parliez d'un projet de réseau de contrôleurs routiers. Le Trésor vous a dit: Non, allez refaire vos devoirs. Actuellement, vous êtes à l'intérieur du même gouvernement.

Quand vous avez parlé ici, les camionneurs ont dit que ça prenait un contrôle pour que la mesure s'applique à tout le monde équitablement. Vous me parlez maintenant de vos postes de contrôle qui sont là pour faire du rabattage. Ce n'est pas cela, le problème. Le problème, c'est que vous avez fait une loi. Les gens vous ont dit que votre loi serait correcte à la condition qu'elle puisse être appliquée équitablement, également partout, à tout le monde; autrement, cela va amener une concurrence déloyale. Là, ils vous disent qu'en l'absence de contrôle économique et routier... Je suis obligé de constater que l'association du camionnage vous ramène à vos devoirs.

La deuxième question que j'aimerais vous poser à ce sujet est la suivante: Est-ce que vous entendez mettre en place des programmes d'aide pour l'industrie? Parce qu'on vous avait mis en garde de faire un programme d'aide pour une entreprise. On vous a dit que, s'il y avait un programme d'aide, il devait s'appliquer à tout le monde. Est-ce que le ministre entend mettre en place des programmes d'aide pour l'industrie afin de faciliter le processus de déréglementation?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un certain nombre de choses que vous avez évoquées et auxquelles je veux répondre. Vous avez dit que le Trésor avait refusé une demande que j'avais faite. C'est faux. Il y avait deux demandes au Trésor. Il y avait une demande d'effectif additionnel à la Sûreté du Québec qui avait été faite par le Solliciteur général, donc, par la Sûreté du Québec, et il y avait une demande de modernisation des pesées partout au Québec faite par le ministère des Transports. La demande des pesées a été acceptée au Conseil du trésor, la demande d'effectif ne l'a pas été. Donc, ce n'est

pas ma demande. On se comprend bien?

Deuxièmement, le député de Lévis dit: Le contrôle appartient au ministre, et là, il fait un tour en allant à Ottawa. Il dit: Et là, ce n'est pas la faute de Bouchard. Je comprends, c'est bien normal, ce n'est pas le contrôle de Bouchard, bien sûr.

Je veux juste vous rappeler une chose, vous rafraîchir la mémoire, encore une fois. En 1984, proposé par Marc-André Bédard, accepté par le Conseil des ministres, auquel conseil vous participiez, vous avez décidé d'éliminer les bleus de la route. Vous avez décidé de les intégrer à la Sûreté du Québec. Cela a été votre choix en 1984 et, dans cette décision, vous avez confié le contrôle routier à la Sûreté du Québec, vous ne l'avez pas confié au ministre des Transports. Vous devez vous souvenir de ça, vous qui avez une mémoire tout à fait extraordinaire. Vous avez confié le contrôle routier à la Sûreté du Québec en 1984 par l'élimination des bleus sur les routes du Québec. Donc, ne venez pas dire au ministre des Transports qu'il a la responsabilité du contrôle, ce n'est pas vrai. Le ministre des Transports a la responsabilité de mettre à la disposition de ceux qui appliquent le contrôle les infrastructures d'aires de pesage nécessaires, les lois, les règlements et du personnel venant de la Commission des transports pour l'inspection, venant de la Régie de l'assurance automobile pour la vérification mécanique. Il a donc la responsabilité de mettre l'effectif nécessaire à la disposition de ceux qui ont la responsabilité du contrôle. Ce que je vous dis, c'est que les éléments qui sont sous la responsabilité du ministre des Transports quant au contrôle routier sont aujourd'hui assumés. C'est ça, la vérité toute nue.

Au-delà de tout ça, vous posez la question: Est-ce que le gouvernement a l'intention de mettre sur pied un programme d'aide pour les transporteurs, tel qu'il le proposait? Il faut d'abord se rappeler des choses. La première demande de l'industrie, c'est que le gouvernement du Québec ne se fourre pas le nez là-dedans. Cela, c'était la première demande et ça a été clair.

Celui qui est venu piloter une demande d'aide à Cabano - ça va très certainement vous rappeler quelque chose - en est un qui avait déjà réussi avec vous autres, qui s'appelle M. Alfred Hamel. Il avait réussi dans le domaine aérien mais, dans le domaine du transport des personnes, ça n'a pas réussi. La première demande, c'était la non-participation du gouvernement du Québec. La deuxième, si on devait intervenir pour Cabano, il nous disait qu'on devait avoir un programme pour tout le monde. Je lui ai assuré que, si on intervenait, on allait intervenir pour tout le monde. On a décidé de n'intervenir pour personne. Donc, il n'y aura pas de programme d'aide.

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

de Lévis.

M. Garon: Il faudrait que je rappelle au ministre les paroles de la Bible qui disent que la main gauche ne peut pas ignorer ce que fait la main droite. Il nous dit: Moi, je vais devant le Conseil du trésor, j'ai réussi pour les pesées, mais le ministre de la Justice, le Solliciteur général, n'a pas réussi pour ses policiers.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Je ferai remarquer une chose au ministre: c'était un engagement du Parti libéral, c'est le Parti libéral qui s'est embarqué là-dedans, notamment le député de Louis-Hébert, afin de rétablir les bleus, la police de la route, etc.

M. Côté (Charlesbourg): Un engagement où?

M. Garon: Le député de Louis-Hébert...

M. Côté (Charlesbourg): Un engagement électoral?

M. Garon: Vous avez pris des engagements là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le député de Louis-Hébert a présidé un comité qui faisait des recommandations au ministre sur le plan du contrôle routier.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est bien différent.

M. Garon: Il avait dit./.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas pris des engagements, il a fait des recommandations.

M. Garon: Je comprends, il a fait des recommandations.

M. Côté (Charlesbourg): Tatatata, oui!

M. Garon: Et vous, vous avez dit que vous étiez pour ça.

M. Côté (Charlesbourg): Une police de la route?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr que j'ai dit que j'étais pour ça.

M. Garon: Bon! Bien oui, mais vous êtes au gouvernement, vous n'êtes pas dans l'Opposition, vous n'avez plus nécessairement des velléités. Normalement, quelqu'un qui est au gouvernement

et **qui** dit que c'est bon, il le fait. Là, vous me ramenez à la décision de l'ancien gouvernement. Nous autres, on est forts en sacrifice, on gouverne même quand on n'est plus là. Vous avez dit que vous vouliez la police, vous pouvez décider de changer ça n'importe quand, vous pouvez avoir *une* police de la route n'importe quand, vous êtes le gouvernement. Vous en parlez, vous en "**parlolez**", vous en placotez et il n'arrive rien. Normalement, un gouvernement dit ce qu'il doit faire... Attendez un peu. Un instant. Les engagements électoraux? Je vais vous les donner. M. Ciaccia, sécurité routière au Québec, situation alarmante. John Ciaccia, député de Mont-Royal, le 20 novembre 1985. Vous ne vous rappelez plus vos engagements?

Une voix: Non.

M. Garon: Je vais vous le lire: Effectif...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est parce que vous l'avez mis dans la bouche de Réjean Doyon.

M. Garon: Non, mais on en a parlé, les libéraux ont fait des engagements là-dessus, et je vais vous le lire: "Effectif policier. Rappelant que les effectifs policiers ont diminué de 4571 qu'ils étaient en 1981 à 4398 qu'ils étaient en 1984, les libéraux proposent de constituer une section spéciale du corps policier pour voir à la l'application du Code de la sécurité routière, dont les membres seront en quantité nécessaire et recevront une formation spéciale en ce sens." Engagement du Parti libéral dans le cours de la campagne. C'est marqué: Service des communications, Parti libéral du Québec, (514) 273-4000. Je pense que ce qu'ils ont retenu, ce sont les zéro, zéro, zéro.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'avais remarqué, c'est que le député de Lévis mettait ça dans la bouche du député de Louis-Hébert, comme engagement; ce n'était pas normal. Si vous m'aviez dit que c'est M. Ciaccia, je vous aurais dit: Oui, c'était le porte-parole du parti en matière de transports, à l'époque. Oui?

M. Garon: Attendez un peu, je n'ai pas fini.

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi faire, maintenant que j'ai commencé!

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): S'il vous plaît!

M. Garon: Si vous le voulez. Je vais vous en donner d'autres engagements ou recommandations, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Non, laissez faire. On va vous répondre une à une. Ce que Réjean

Doyon disait dans son comité, après avoir rencontré des policiers, après avoir rencontré tout le monde, c'est qu'avant même d'avoir un corps policier, peu importe qui il est, qu'il fasse ou qu'il applique le contrôle routier, il fallait au moins que ces gars sachent ce qu'ils appliquent. C'était le bordel total, dans les lois et règlements, dans le domaine du transport. On s'est donc dit: On va faire notre propre ménage chez nous, de ce qui est sous notre responsabilité dans le domaine du transport. On a fait le ménage dans les lois et dans les règlements et on a fait des manuels pour être capables d'être mieux compris et que ce soit plus simple d'application. On a passé un Code de la sécurité routière trois fois, dont une fois 870 articles - le député de Lévis doit très certainement se le rappeler - qui étaient le résultat du travail avec les corps policiers et avec les différents intervenants.

Là où nous en sommes aujourd'hui, c'est que tout le travail qui était sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Régie de l'assurance automobile, de la Commission des transports, en termes d'aération de la documentation, des règlements et des lois, est fait. Un mandat, c'est quatre ans; même s'il y a bien du monde qui s'énerve pour des élections, ça n'a pas de l'air que ça va *être* pour demain matin. On a des chances encore d'avoir quinze jours, peut-être même jusqu'à l'été, même jusqu'au printemps 1990. C'est un engagement de mandat, la majeure partie du travail est faite, la décision du Conseil du trésor n'est pas une décision qui dit non, elle dit: Maintenant, il faut en arriver à une décision unique sur le plan gouvernemental, quant à la responsabilité de l'application du contrôle routier. C'est là où nous en sommes, au moment où nous nous parlons, et nous allons régler le dossier. À tout le moins, le ministre des Transports va prêter l'épaule à la roue, avec son collègue, le Solliciteur, pour régler le dossier au *cours* des prochains mois. Dans ce sens, je suis très à l'aise pour aller faire l'étape finale, parce que les préliminaires ont été réalisés tels que spécifiés, et même davantage.

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

M. Garon: M. le Président, je disais qu'il y avait les engagements de M. Ciaccia, au moment de la campagne électorale; il y a eu le député de Louis-Hébert. Il y a eu deux dossiers dans lesquels le député de Louis-Hébert s'est illustré: la statue de Bolivar avec un cheval, mais il est meilleur, sans doute, sur des chevaux en marbre ou en fer que des chevaux vivants. Il y a deux dossiers sur lesquels il a parlé: ça et ça. Je me suis dit: Il a dû travailler au caucus pour que ça marche. Il y a aussi un autre député, le député de Matapédia. C'est marqué ici: Rapport du comité sur la signalisation routière, présenté à

M. Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, par M. Henri Paradis, député de Matapédia, Québec, mars 1987.
(11 h 15)

Qu'est-ce qu'il dit à la page 30? Application du Code de la sécurité routière. "Nous recommandons la création d'un service distinct au sein de la Sûreté du Québec, affecté spécialement à la surveillance et au respect du Code de la sécurité routière. Cependant, s'il s'avère impossible de créer un tel service, nous recommandons la mise sur pied d'un corps policier autonome, relevant du ministre des Transports, pour assurer l'application du Code de la sécurité routière." On a l'impression que le premier ministre a peur du ministre des Transports; il a peur qu'il devienne un peu son paria avec sa police, parce que, là, il n'y a plus rien qui marche; il n'arrive rien...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...parce que, là, vous commencez à avoir des appuis: le député de Matapédia, le député de Louis-Hébert, les engagements du député...

Une voix: De Chauveau.

M. Garon: Le député de Chauveau ne parle pas, lui. On ne l'entend pas. Il a dit qu'il ne faisait pas de show politique, alors, on ne l'entend pas.

Une voix: Non... D'accord.

M. Garon: Alors, il ne compte pas, le député de Chauveau.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, là-dessus...

M. Garon: On ne sait pas trop de quoi il a parlé depuis qu'il est là.

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

M. **Garon**: Mais, là, vous avez quand même des...

Une voix: ...sur ma chaise.

M. **Garon**: Un gouvernement, c'est là pour gouverner; c'est là pour prendre des décisions. Là, vous dites, au fond... Je regarde le député de Matapédia. C'est humiliant pour lui de se faire dire que c'est le Parti québécois qui a pris une décision en 1984. Quoi qu'en pense le député de Matapédia au pouvoir, quoi qu'en pense le député de Louis-Hébert au pouvoir, quoi qu'en pense le ministre des Transports au pouvoir, c'est encore le PQ qui mène. C'est quelque chose! Alors, c'est pour ça que je disais tantôt...

M. **Côté (Charlesbourg)**: Je ne vous dirai pas que, dans certains coins de certains ministères, on pense que c'est encore le PQ qui mène.

M. **Garon**: Attendez un peu, je n'ai pas fini! C'est dans ce sens-là que je veux dire que gérer le passé, ça ne donne rien, c'est de maîtriser l'avenir. À ce moment-là, je dis que dans le passé... Je comprends qu'il faut prendre des exemples du passé, regarder ce qui s'est passé. Mais on ne peut plus gérer le passé. Maintenant, ce qu'il faut regarder, c'est ce qu'on va faire dans l'avenir. Moi, je préfère qu'on maîtrise l'avenir plutôt que d'essayer de gérer le passé.

C'est pour ça que je ne comprends pas que le ministre... Pourtant, il a la réputation d'être un ministre fort. Je me dis, des fois, qu'il pourrait quasiment prendre l'argent qu'il perçoit pour la caisse électorale et il aurait sa police; il aurait le moyen de la payer avec ça!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Si ça prend un acte aussi humble que celui-là pour le démarrer, je suis prêt. Je suis même prêt à engager quelques sommes pour l'avenir. Le député de Lévis en a quand même beurré passablement large. C'est facile de parler des absents. Lorsqu'il parlait surtout de mon collègue de Louis-Hébert, il a dit: Il a fait deux grandes choses dans sa vie.

M. **Garon**: Il s'est illustré.

M. Côté (Charlesbourg): La première, il l'a nommée et la deuxième, j'imagine que vous n'avez pas besoin de la nommer. C'est de vous servir de père à votre mariage.

M. Garon: Cela, c'était dans le privé.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! D'accord.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais je vais vous dire que, depuis ce temps-là, il a bien changé. Vous savez que, dans ce temps-là, le député de Louis-Hébert ne tolérait pas qu'une personne soit considérée plus de gauche que lui à l'Université Laval. Aujourd'hui, il est plutôt considéré comme quelqu'un de l'extrême droite. Il a bien changé depuis trente ans.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, il y a bien des gens qui ont changé. Je me rappelle un parti politique qui a pris le pouvoir et qui a dit: On va aller vers l'indépendance. Après ça, ils sont revenus à une solution **alambiquée** pour être capables de conserver le pouvoir. Le thème, c'était: J'ai le **goût** du pouvoir. Finalement, ça semble revenir à l'autre extrême, quinze ans plus tard, l'extrême dont vous êtes, qui favorise l'indépendance du Québec.

M. Garon: Oui, je pars de ça et j'ai toujours été pour ça.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: J'ai toujours été pour ça, la souveraineté du Québec. J'ai toujours été pour ça.

M. Côté (Charlesbourg): Par étapes, à l'occasion.

M. Garon: Non, je la souhaite le plus vite possible.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Je vais vous dire que, dans les années qui viennent, dans les mois qui viennent même, je ne suis pas convaincu que les Québécois vont vouloir payer le déficit fédéral qui a été surtout fait par un montant d'argent ailleurs au Canada.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, mais c'est ce que vous espérez, c'est ce que vous souhaitez. Vous souhaitez donc du trouble aux Québécois pour être capable de faire la démonstration que le seul moyen, c'est l'indépendance?

M. Garon: Non, le trouble est fait. Le déficit du fédéral, la dette fédérale de 320 000 000 000 \$ est là. Elle n'est pas à faire. Elle est faite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Vous souhaitez des problèmes aux gens de l'assurance-chômage. Vous souhaitez des problèmes aux régions du Québec, pour être capable de faire la démonstration que le fédéral, ce n'est pas viable et que l'indépendance va régler les problèmes. Vous avez une belle vision de l'avenir! C'est comme ça que vous voulez gérer, maîtriser l'avenir. Je comprends que les Québécois l'aient compris en 1980 et l'aient compris en 1985. Vous avez parlé du député de Matapédia.

C'était une constante, sur le plan du constat, qui n'a jamais été démentie à ce point de vue. C'était dans le sens que ça prenait un contrôle routier au Québec et qu'autant que possible, ça devait se faire par un corps policier indépendant.

Mais dites-nous donc si vous êtes pour ça, vous?

M. Garon: Je pensais justement à ça quand vous parliez. Il y a plusieurs façons de faire une chose.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Sauf que c'est celle que vous préconisez. Je me dis qu'il y a plusieurs façons de faire une chose, sauf que celle que vous

préconisez, c'est ça. Je dis: Là, vous dites ça, comme ministre des Transports. Le député de Matapédia, je ne le blâme pas de dire ça. Je pense qu'il a le droit de penser ça. Le député de Louis-Hébert a le droit de penser ça sauf que, si c'est ça que vous pensez, comment se fait-il que vous ne le fassiez pas? C'est ça que je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, là...

M. Garon: Je ne vous dirai pas si c'est bon ou non. Ce n'est pas ça. Je vais vous dire: Vous autres, vous pensez que c'est bon.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu...

M. Garon: Quand vous pensez que quelque chose est bon, pourquoi ne le faites-vous pas?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que le député de Lévis a des opinions sur pas mal de choses.

M. Garon: Là, surtout.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est normal.

M. Garon: Non, parce que, habituellement, j'aime consulter le monde avant de faire quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir. Cela doit être consulté depuis 1984. Il a coulé de l'eau sous les ponts. Vous avez eu le temps, dans l'Opposition... Au pouvoir, je sais qu'on n'a pas toujours le temps de consulter tout le monde qu'on veut, compte tenu des horaires. Vous avez été ministre, vous savez ce que c'est. Dans l'Opposition, on a un peu plus de temps. Je l'ai fait, moi. À partir de ça...

M. Garon: Cela dépend combien on est dans l'Opposition.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Si on était une couple de plus, ça m'aiderait.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que vous en arriverez là le prochain coup.

M. Garon: On verra. En 1976, cela n'annonçait pas si bien.

M. Côté (Charlesbourg): Combien de personnes visitez-vous dans les cégeps, qui vont vous voir ces temps-ci?

M. Garon: Les articles des journalistes... Je vais vous dire une chose...

M. Côté (Charlesbourg): Ne sont pas vrais.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ne sont pas vrais.

M. Garon: Quand les gens réservent une salle dans un cégep et qu'elle contient 25 personnes à peu près, vous avez invité ces personnes; pensez-vous que vous avez fait un échec? Si j'avais loué une salle de 300 personnes parce que je voulais avoir 300 personnes, c'est une affaire. Quand vous travaillez d'une autre façon et que vous avez rempli la salle que vous aviez louée, il n'y a pas de problème. J'ai fait une assemblée, il n'y a pas longtemps, 250 personnes; on n'a même pas invité les journalistes. On a fait comme le premier ministre, dans Nicolet...

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a 250 qui se sont rendus spontanément?

M. Garon: 250 personnes étaient là.

M. Côté (Charlesbourg): Ils se sont rendus spontanément? Vous attirez pas mal. On va avoir du plaisir dans...

M. Garon: Pas dans les cégeps.

M. Côté (Charlesbourg): On va avoir du plaisir dans Les Chutes-de-la-Chaudière.

M. Garon: J'avais compris en juin.

M. Côté (Charlesbourg): On va avoir du plaisir dans le comté Les Chutes-de-la-Chaudière.

M. Garon: C'est ça, ou dans Lévis.

On m'a dit que la convention pour les libéraux était fixée au 14 juin dans Lévis. Vous devez être au courant de ça.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: On m'a dit que la convention était fixée...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vois pas votre intérêt pour Lévis, puisque vous venez de confirmer que ça allait être dans Les Chutes-de-la-Chaudière.

M. Garon: Je n'ai rien contre ça. Je n'ai rien confirmé.

Une voix: Sa femme me l'a dit.

Une voix: Elle vous a dit ça en anglais ou en français?

M. Garon: Ma femme parle très bien français.

M. Côté (Charlesbourg): Sa femme l'a dit à son beau-père qui était Réjean Doyon. Revenons aux choses sérieuses.

M. Garon: On s'aperçoit de ça, qu'il ne connaît pas beaucoup le comté.

M. Côté (Charlesbourg): Revenons aux choses qui nous préoccupent.

M. Garon: C'est pour ça, d'ailleurs, que vous l'avez mis au conseil d'administration du CLSC.

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de quoi?

M. Garon: Il parle de M. Therrien, je suppose.

Une voix:...

M. Garon: Oui, c'est ce que vous avez dit. Il vient de Lotbinière.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous trouve pas mal intéressé à notre candidat, pour un gars qui ne veut pas se présenter là.

M. Garon: J'écoute tout ça. Je pourrais vous parler encore plus de M. Beaudry et encore plus de M. Dallaire.

M. Côté (Charlesbourg): Chacune des étapes viendra...

M. Garon: Avant que M. Therrien annonce sa candidature, je ne savais pas qu'il existait.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, bon! Mais il n'y a pas grand monde qui savait que vous existiez avant que vous annonciez la vôtre dans Charlevoix, en 1973.

M. Garon: Non, il y en avait plusieurs. J'avais fait la campagne de 1970.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! 1970!

M. Garon: J'avais fait plusieurs assemblées entre les municipalités.

M. Côté (Charlesbourg): Comme ça, ça a pris pas mal de temps avant de vous connaître?

M. Camden: Est-ce qu'on doit comprendre que... Vous ignorez la présence de beaucoup de citoyens dans votre comté, compte tenu que vous ne les connaissez pas nécessairement tous?

M. Garon: Il y a ceux qui viennent.

M. Camden: Votre position est ambiguë.

M. Garon: Il y a ceux qui viennent, ceux qui partent.

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

M. Garon: Comme en 1981, il y en a qui déménagent pour être candidats et, après les élections, ils s'en retournent.

M. Côté (Charlesbourg): C'est vrai pour tous les partis politiques. À un moment donné, durant vos années de pouvoir, beaucoup de ministres demeureraient dans le même arrondissement, à Outremont.

M. Garon: Apparemment, c'est la même chose sous votre régime actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous dénonce pas. Vous dites que des gens déménagent pour être candidats. Je vous dis que c'est un constat. C'est vrai pour tous les partis politiques.

M. Garon: Il est bien connu que le comté d'Outremont est une pépinière de candidats pour le Parti libéral, au fédéral et au provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire une chose. Quand Je regardais votre parti, M. Laurin demeurait là, M. Jacques-Yvan Morin, M. Johnson et d'autres, et même M. Parizeau, à l'époque, et d'autres que j'oublie. Il y avait quand même, dans un arrondissement pas très loin d'une maison assez connue à Outremont, de ces grands personnages qui habitaient ce coin-là. Il y en avait plusieurs. Il y en avait plusieurs qui étaient contre l'école privée et qui envoyaient leurs enfants à l'école privée. Sur le plan de la philosophie, c'était pas pire à l'époque.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Pour revenir à ma question, je discutais avec le député de Lévis et j'avais une question précise. Il n'a pas l'habitude d'esquiver...

M. Garon: Qui?

M. Côté (Charlesbourg):... lorsqu'on parle... Il me parlait des appuis. J'ai des appuis: l'ACQ, le député de Louis-Hébert, le député de Matapédia et je n'ai pas besoin de continuer, une panoplie d'appuis que j'ai sur le plan de la reconnaissance d'un rôle spécifique à un corps de police sur le plan d'une patrouille routière, d'un contrôle routier. Je suis convaincu que si le député de Lévis se prononçait, lui, ce serait un élément déterminant, un élément de poids auprès de M. Bourassa pour être capable d'enclencher le processus. S'il me disait: Oui, effectivement, je

pense qu'un corps policier strictement affecté au contrôle routier, qu'il soit à l'intérieur de la Sûreté du Québec ou qu'il soit indépendant, est de nature à régler des problèmes. Si le député de Lévis me donnait son orientation là-dessus, je suis pas mal sûr que cela m'influencerait passablement. Ce serait de nature à influencer le premier ministre aussi et le Conseil du trésor parce que le Conseil du trésor se souvient d'eux, mais il n'en a pas perdu souvent, lui, quand il est allé au Conseil du trésor, à l'époque. Alors, je pourrais dire au Conseil du trésor, avec le soutien de mon collègue, le Solliciteur général, que pour ce qui est de l'effectif on a le soutien du député de Lévis, ce serait de nature à le rassurer.

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

M. Garon: Vous direz que ce qui est important, c'est l'objectif. L'objectif visait à un meilleur contrôle routier. C'est un peu comme si l'objectif est d'aller à Montréal, il y a différentes façons d'y aller. On peut y aller par avion, par bateau, par train, par automobile, par autobus et on va se rendre à Montréal autant. Je pense que l'objectif, c'est un meilleur contrôle routier, un bon contrôle routier. Il y a différentes façons de faire ça. Sauf qu'actuellement tout le monde se plaint qu'il n'est pas suffisant. Je ne pense pas qu'il y ait une façon de le faire, je pense qu'il y a plusieurs façons de le faire; il y a plusieurs méthodes. C'est pour ça que je n'ai pas blâmé, je n'ai pas dit un mot sur ce que les députés ont dit, mais vous avez l'air convaincu de quelque chose. Mais si vous êtes convaincus de votre façon de faire, vous devriez l'appliquer et, à ce moment-là, on réagira par rapport à ça. Concrètement, avec les modalités d'application et tout ça... Sauf qu'un autre gouvernement pourrait décider de faire cela autrement...

M. Côté (Charlesbourg):... autrement...

M. Garon:... et cela pourrait marcher aussi...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon:... parce que je pense qu'il fallait seulement une façon de faire les choses. Mais comme vous êtes au gouvernement, c'est le moment de décider. Cela ne me surprend pas que le gouvernement ne décide pas, il n'est pas capable de décider de l'ouverture des magasins le dimanche quand il y a un consensus dans les magasins d'alimentation, avec les syndicats et les employeurs.

M. Côté (Charlesbourg): Le consensus, c'est de fermer?

M. Garon: Oui. Le consensus des magasins d'alimentation...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce un consensus que vous partagez?

M. Garon: Oui, parce que j'ai remarqué que les travailleurs sont à 100 % pour; deuxièmement, vous remarquerez que Métro est pour à 100 %, je pense.

M. Côté (Charlesbourg): Mais est-ce que...

M. Garon: Steinberg est pour à 100 %; IGA est pour à 100 % et Provigo est pour; entre 78 % et 80 % des propriétaires d'épiceries locales sont pour fermer le dimanche; M. Lortie est contre, lui. Il semble que c'est lui qui mène, sauf que ce n'est pas lui qui sera derrière le comptoir le dimanche pour servir les paquets de cigarettes, les bouteilles de lait ou des choses comme ça.

M. Côté (Charlesbourg): Mais...

M. Garon: Alors, vous avez un consensus qui ne peut pas être beaucoup plus large que cela et vous n'êtes pas capables de vous brancher. Le premier ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Mais je veux revenir...

M. Garon: Alors, je ne suis pas étonné que dans le contrôle routier...

M. Côté (Charlesbourg): Les heures d'affaires, on pourra y revenir si le député de Lévis le souhaite, mais je trouve intéressante la comparaison qu'il a faite, en disant: Pour aller de Québec à Montréal, il y a différents moyens: le bateau, l'avion, mais prenons un mode de transport. Si on veut être capable de comparer, on ne comparera pas l'automobile au bateau; on ne comparera pas l'automobile à l'avion; on comparera encore moins un bateau à un avion, mais tu y vas plus vite, à un moment donné, si tu y vas en avion. Comparons le même mode. On ne parle pas du contrôle des airs, on ne parle pas du contrôle de la voie maritime, on parle du contrôle terrestre; donc, on parle de la route. Ce qu'on propose ou ce que je défends, c'est d'y aller en automobile. Ce que vous avez fait en 1984, c'est de nous inviter à embarquer dans le transport en commun, en autobus. Est-ce que vous considérez que c'est toujours le temps de l'autobus ou si on ne pourrait pas atteindre nos fins plus rapidement en automobile?

M. Garon: Y a-t-il d'autres entreprises de camionnage que Cabano Expéditex qui ont demandé l'aide du gouvernement dernièrement?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Y a-t-il d'autres entreprises - on entend parler de Cabano Expéditex - de camion-

nage qui ont demandé l'aide du gouvernement? (11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Dossier du transport des voitures neuves

M. Garon: Non. Concernant le transport des voitures neuves, vous aviez dit le 26 avril 1988: J'ai voulu vous dire par ma réponse que c'était oui, on affecterait quelqu'un à une recherche sur ce dossier. Il y a un an de cela. J'aimerais savoir où est rendu le rapport de l'étude que vous vous étiez engagé à réaliser au mois d'avril 1988, concernant le transport des voitures neuves au Québec, et quelles en sont les conclusions, si elle est terminée.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il y aura justement des rencontres à nouveau, demain, sur ce dossier qui a plusieurs facettes. Je suis intervenu personnellement auprès des dirigeants de Hyundai en ce qui a trait au transport, sans que cela ne donne nécessairement les résultats qu'on escomptait. Les compagnies sont libres de donner à qui elles veulent. La première étape, vous vous en souviendrez, avait été à tout le moins de permettre à un Québécois d'avoir un permis, ce qui a été fait. Par la suite, des décisions de compagnies sont prises. C'est une première... Il y a d'autres réunions demain. J'imagine que, dans les prochains mois, on sera en mesure d'avoir quelque chose d'un peu plus substantiel à ce sujet.

M. Garon: Mais ce n'est pas l'engagement que vous aviez pris, ce n'était pas de faire des réunions. C'était de faire une recherche, d'affecter quelqu'un à une recherche sur ce dossier des voitures neuves. Il y avait plusieurs phénomènes dont on avait parlé à l'occasion de la commission parlementaire, non pas à une seule reprise, mais à plusieurs reprises.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en cours.

M. Garon: Il y a la façon de tarifier, de faire le tarif, la façon de... Même si quelqu'un présente un taux compétitif, on ne le prend pas... C'est la façon de l'Ontario, au fond. Je comprends que les gens de l'Ontario font les automobiles et, ensuite, ils veulent aussi les transporter. Il y a des limites. Nous achetons pour des milliards d'automobiles par année, il me semble qu'on pourrait avoir quelques retombées de ça. Je n'ai pas le sentiment qu'on doit quelque chose à l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je partage votre sentiment.

M. Garon: C'est pour cela que, quand vous

avez dit que vous vouliez faire une étude, je trouvais que c'était une bonne **idée**. Vous avez remarqué que je ne me suis pas obstiné. J'ai demandé: Avec un mandat de combien de temps pour faire rapport? Vous avez dit: On verra, on verra. Sauf que c'était une bonne idée, et c'est pour ça que je vous demande si l'étude est commencée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ce que je vous dis. Il y a des réunions à ce sujet demain. Vous m'avez répondu très rapidement: Ce ne sont pas des réunions qu'on veut, c'est...

M. Garon: Ah bon! Je pensais à des réunions avec les gens.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Mais qui est affecté au dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des gens sous la responsabilité de M. Hinse, qui est le sous-ministre adjoint au transport terrestre des personnes et des marchandises. Effectivement, demain, ils ont des rencontres avec des transporteurs pour régler une certaine problématique qu'ils ont. À partir de cela, ce sont des rencontres normales dans le cadre de ces analyses, et on va me soumettre des rapports éventuellement. Il faut les laisser travailler.

M. Garon: La question fondamentale que je me pose est: Qui est le client là-dedans? Est-ce que les garagistes du Québec auraient tous l'âme assez basse pour ne pas faire faire le camionnage par des gens d'ici?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, vous connaissez...

M. Garon: Ou si ce sont les manufacturiers de l'Ontario qui décident de qui transporte les automobiles, dont les frais de transport sont payés par les Québécois. Les frais de transport sont ajoutés à la facture, c'est écrit: Frais de livraison, tant, environ 500 \$. C'est le Québécois qui paie, c'est le garage qui est le concessionnaire. Est-ce que cela voudrait dire, au Québec, que tous nos concessionnaires auraient l'âme assez basse pour dire: Malgré qu'on vende nos automobiles à des Québécois, ce sont des gens de l'Ontario qui vont les transporter? Je pense qu'il est temps qu'on fasse le ménage dans cette affaire. Je ne vous blâme pas pour le passé et vous avez remarqué là-dessus que je ne vous en ai pas mis plus épais sur le dos, sauf qu'à un moment donné dans le temps il faut dire: "Enough is enough", comme disent les Anglais.

M. Côté (Charlesbourg): Pour ce qui est du rapport, les gens vont nous proposer un certain nombre de choses et le gouvernement décidera. Mais ce qu'on a souhaité l'an passé lorsqu'on a

abordé la question, c'est d'avoir une meilleure connaissance de cette industrie parce que, effectivement, il n'y a pas de Québécois qui réussissent à avoir de permis. Au cours de l'année 1988, il y a un Québécois qui a réussi à obtenir un permis. Il y a eu une première occasion, qui était celle de livrer des voitures fabriquées, à tout le moins, au Québec chez Hyundai. Il semble bien, selon des renseignements préliminaires, que cela a été un échec, que cela a été confié à quelqu'un d'autre du Québec, à la suite de soumissions. Imaginez-vous, si on ne perce pas au Québec, comment va-t-on réussir à percer en Ontario? Je pense que, malgré le fait qu'il y ait le consommateur, finalement, il y en a aussi quelques-uns au Québec.

M. Garon: Les manufacturiers qui sont établis en Ontario, je pense qu'on peut leur parler fort un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Qui sont...

M. Garon: Qui sont établis en Ontario. Leur clientèle est ici. Les clients sont ici. S'il faut lever l'opinion publique un peu et dire: Vous êtes en Ontario, sacrifice, on va avoir des exigences par rapport au transport. Il y a toujours des limites, comprenez-vous? C'est le client québécois qui paie, c'est le concessionnaire du Québec qui sert d'entremetteur, si l'on veut. Et qui fixe? Cela va être le gars de l'Ontario? C'est le manufacturier ou le concessionnaire? Le client, au fond, c'est celui qui paie. On écrit: Frais de livraison, tant. Quand on parle de déréglementation, est-ce qu'on veut se retrouver dans un genre de cartel où les prix sont fixés indépendamment des distances, indépendamment de quoi que ce soit?

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'état actuel...

M. Garon: C'est un dossier très important parce que je pense que c'est une industrie en état de cartel qui fixe des prix sans tenir compte des distances. Je pense qu'il est temps qu'on fasse enquête. Le gouvernement fédéral, avec son système d'enquête sur les coalitions, qu'il s'enlève les doigts du nez et qu'il fasse sa job. Je pense que dans ce domaine, actuellement, c'est un système protégé de situations monopolistiques ou oligopolistiques. Il y a quelques personnes qui contrôlent la situation et ce n'est pas normal.

Au gouvernement, quand on parle, c'est bien beau les grands principes. Le libre-échange, mes amis! Comprenez-vous, on est dans le libre-échange. On est dans la déréglementation et ce sont toujours les mêmes qui ont le droit de faire du transport d'automobiles. Cela a l'air d'être fixé. Les prix sont fixés, le gars n'a rien à dire et le prix, apparemment, est le même, quelles que soient les distances. Je pense qu'on est actuellement dans des madriers, on n'est pas

dans les cure-dents. On est dans des madriers, dans la situation d'une enquête sur les coalitions pour se demander ce qui se passe dans ce secteur. Je ne blâme pas le ministre pour dire que c'est son oeuvre. Je n'ai pas dit cela un instant. Je dis qu'à un moment donné je trouve que cette situation n'a pas de bon sens, indépendamment du gouvernement. Il doit y avoir un minimum de retombées économiques pour les milliards de dollars d'automobiles qu'on achète. Si l'Ontario veut tout avoir, dans le libre-échange, il serait peut-être temps qu'on se dise: Nous autres, on a peut-être intérêt à acheter aux États-Unis. Le pacte de l'automobile, est-ce que c'est seulement pour l'Ontario?

M. Côté (Charlesbourg): Il est clair que je partage l'analyse que fait le député de Lévis où il devient très odieux de soutenir une situation que l'on vit. À partir du moment où il n'y avait pas de transporteur québécois qui avait de permis pour le faire, on était dans une situation hypothétique. À partir du moment où il y a un Québécois qui a un permis pour le faire, je pense qu'il faut d'abord que le détenteur du permis se donne, à lui aussi, une chance. Cela ne doit pas se faire à n'importe quel prix. Bien sûr, il faut que ce soit compétitif et, bien sûr, il faut que des concessionnaires d'automobiles qui sont affiliés à des compagnies qui fabriquent des automobiles puissent aussi appuyer une démarche comme celle-là, parce que vous avez raison. Le coût de transport, comme une canne de bines, le coût de transport est dans la canne de bines. C'est le fabricant qui décide par quelle entreprise il l'expédie, selon certaines règles du marché.

Ce qu'il y a de spécifique dans le cas de l'automobile, c'est qu'on demande un prix fixe de base pour le transport de l'auto qui est très bien identifié. Dans ce sens, que ces compagnies continuent de le faire au même prix dans tout le Québec, quant à moi, cela ne me dérange pas plus que ça mais qu'il puisse y avoir de ce transport fait par des entreprises québécoises, parce que cela ne veut pas dire que le transport d'automobiles, à ce moment-ci, ne se fait pas par des Québécois, il se fait, en règle générale, par des Québécois qui travaillent pour des compagnies ontariennes, mais le principe étant que ce transport pourrait et devrait être accessible, à tout le moins, à des propriétaires d'entreprises du Québec.

M. Garon: Le ministre pourrait-il nous dire, M. le Président, pourquoi, dans un décret numéro 47-88 du 13 janvier 1988, en vertu de la Loi sur le camionnage les transporteurs d'automobiles neuves ont été exclus du connaissance? J'ai trouvé ça très curieux.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que ce n'est pas exclu. Ils ont toujours été exclus.

M. Garon: L'article 27. Il s'agit d'un

nouveau décret dans le cadre d'une nouvelle loi sur la déréglementation et la Loi sur le camionnage. On dit: Les articles 19 à 25 concernant le connaissance ne s'appliquent pas. Attendez un peu. Lorsque les biens domestiques usagers, les automobiles, les conteneurs vides, les remorques vides, des palettes en bois ou des animaux vivants font l'objet du contrat, pourquoi les articles 19 à 25 ne s'appliqueraient pas aux règles du connaissance? Je pense que ce serait une bonne façon de commencer à faire le ménage dans cette industrie. Le connaissance est un récépissé où doivent apparaître les stipulations minimales que doit contenir un contrat de transport conclu entre deux parties. Comme le ministre des Transports du Québec présente la déréglementation du camionnage comme un processus visant, entre autres, à augmenter la concurrence dans l'industrie du transport, le règlement du camionnage qu'il a fait adopter le 13 janvier 1988 exclut le transport de véhicules automobiles des règles et obligations sur le connaissance. Il nous semble que cette exclusion n'est pas de nature à favoriser la concurrence dans l'industrie du transport d'automobiles qui est contrôlée par quelques compagnies.

Il me semble que l'intérêt du consommateur ne sera pas bien servi par cette pratique d'exclure le transport des véhicules des règles sur le connaissance. C'est bien important parce que les informations qu'il y a sur le connaissance vont permettre au consommateur qui est acheteur d'automobiles de savoir s'il a eu le meilleur prix. Mais, comme il ne sait rien, on lui met 500 \$. Il ne le sait pas. C'est le consommateur qui paie le transport de l'automobile qu'il achète. Il est en droit de pouvoir vérifier le coût réel du transport du véhicule en question. S'il n'a pas de connaissance, comment voulez-vous que l'acheteur d'une automobile sache combien il en a coûté réellement pour le transport de son véhicule entre l'usine du manufacturier et le garage du concessionnaire?

C'est pourquoi j'ai demandé, il y a déjà un certain temps, l'automne dernier, au ministre des Transports du Québec de soumettre les transporteurs de véhicules automobiles aux mêmes règles et obligations que les transporteurs des autres biens. À notre avis, c'est une question d'équité entre les transporteurs et pour les consommateurs.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, le premier élément qui me paraît important à ce moment-ci, selon les informations que je possède et qu'on me transmet à l'instant, ce n'est pas une situation qui est différente le 13 janvier, au moment de l'acceptation de ce décret, des situations antérieures. On me dit que c'est la même situation. C'est le premier élément.

Le deuxième élément, le député de Lévis nous dit: Si c'était différent, ça permettrait éventuellement peut-être une meilleure pénétration des transporteurs québécois sur ce marché.

C'est possible. Le rapport du comité nous le dira. S'il nous fait la recommandation qui va dans ce sens, je pense qu'on sera en mesure de prendre des décisions. Je ne dis pas que le député de Lévis n'a pas raison; normalement le rapport du comité devrait nous donner quelques orientations à ce sujet.

M. Garon: Oui, mais il y a plus que ça. Vous me dites qu'antérieurement c'était comme ça, sauf que vous faites une nouvelle loi pour accroître la concurrence, vous mettez en place un système de déréglementation et vous dites que tout le monde doit être sur un pied d'égalité. Vous gardez un système de privilèges pour l'industrie du camionnage et des automobiles neuves, alors qu'on sait qu'au Québec, c'est fait par des compagnies de l'Ontario. C'est le consommateur qui paie et il n'a pas les moyens de vérifier s'il a eu le vrai prix. On est dans une situation de presque monopole, à toutes fins utiles. Quand il y a à peu près quatre compagnies qui en font, il est bien facile de fixer les prix, il est très facile de faire des ententes. À ce moment-là, je dis que, si on veut que le consommateur puisse faire des choix, puisse dire: Écoutez, mon automobile, je veux la faire transporter... Je vais vous dire une chose! Si les consommateurs savaient cela - ce n'est pas tout le monde qui le sait - il n'y a pas beaucoup de monde qui le sait - il y a des gens qui diraient: C'est grave, vous gagnez votre vie avec nous autres. Alors, il va falloir que les concessionnaires d'automobiles sachent si leur solidarité va aux manufacturiers de l'Ontario ou aux consommateurs québécois. S'ils gagnent leur vie en Ontario, qu'ils aillent vendre des automobiles en Ontario, mais s'ils vendent des automobiles au Québec, sacrifice, qu'ils amènent le maximum de retombées au Québec avec des gens qui gagnent leur vie au Québec. Je ne pense pas que les concessionnaires puissent se laver les mains en disant que nous sommes bien servis. Je peux acheter mon automobile en Ontario et être bien servi, l'acheter des États-Unis et être bien servi également.

(11 h 45)

S'il n'y a aucune solidarité entre les Québécois, sacrifice, on n'a pas à avoir de solidarité pour eux. On dit qu'on veut entrer dans un système de concurrence où les gens vont avoir la déréglementation, la concurrence la plus totale pour que le consommateur soit le mieux servi et, à côté, on a notre petite chasse-gardée pour le camionnage automobile. Moi, je demande qu'il soit traité comme les autres. Je ne demande rien de spécial, je dis qu'il soit traité comme les autres, que le système du connaissance s'applique à lui avec un régime dans lequel on favorise la concurrence la plus grande. Comme le comportement actuel des concessionnaires est de favoriser les transporteurs de l'Ontario, je dis à plus forte raison: Donnons la *chance* aux Québécois de savoir s'ils ont payé le juste prix pour le

transport automobile. On n'est plus dans des choses qui ne coûtent rien. L'automobile, autrefois, ça ne coûtait pas cher, mais, aujourd'hui, il n'y a quasiment plus d'automobiles à moins de 10 000 \$ et on parle beaucoup plus de 15 000 \$, etc. On parle de frais de transport qui peuvent être d'environ 500 \$. Il me semble qu'à ce moment-ci le ministre pourrait au moins prendre l'engagement de dire: Je vais les soumettre au connaissance. Cela ne prend pas une étude pour dire que les règles s'appliquent également à tout le monde.

À ce sujet, le ministre peut prendre une disposition et dire: Je vais appliquer le règlement, je vais enlever l'exception prévue au règlement qui s'applique en vertu de la nouvelle Loi sur le camionnage, pas de l'ancienne loi, mais de la nouvelle loi qui est dans le cadre d'une déréglementation et d'une concurrence plus grande. À ce moment-là, les règles devraient être égales pour tous. Pourquoi y a-t-il chasse-gardée pour un presque monopole exercé par des compagnies de l'Ontario? Je ne comprends pas, on est plus sévère pour les Québécois et, aux gens de l'Ontario, on dit: Pas de problème, vous autres, vous serez dans un "no-man's-land" au Québec, le connaissance, on n'a pas besoin de ça, c'est comme au Far West, il n'y a plus de règle qui joue pour vous autres.

Pourquoi les règles qui jouent pour les Québécois, les règles normales du connaissance, ne jouent-elles pas pour les transporteurs d'automobiles? C'est ce que je dis essentiellement, parce que c'est ça qu'on va mettre en place. Il est temps que les gens de l'Ontario apprennent que les règles au Québec jouent aussi pour eux. S'ils ne sont pas contents, ils feront du transport ailleurs; ce n'est pas compliqué. Je vais vous dire une chose, la solidarité de l'Ontario envers le Québec, ça a tellement été... Au moins, que les règles du Québec s'appliquent autant aux gens de l'Ontario qu'aux Québécois. Là-dessus, je vais faire une bataille d'enfer, parce que je trouve que c'est une situation dont peu importe l'historicité. Je ne gère pas le passé, je vous dis ma philosophie. Vous m'avez volé...

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Dans ce cas, je vous comprends.

M. Garon: Ma philosophie est de maîtriser l'avenir et je vous dis qu'à l'avenir il faut regarder en fait devant, créer de l'ouvrage, ici, pour nos gens et leur donner une chance. Je suis convaincu - je regarde le député de Matapédia qui me regarde - que celui-ci est d'accord avec ça, lui aussi. Il n'y a pas un député, il me semble, qui peut être contre ça, au fond, que le connaissance s'applique. Cela ne coûte pas une cenne au gouvernement, le gouvernement facture cela au fur et à mesure. Alors, pourquoi le ministre ne prend-il pas l'engagement ce matin de dire que les articles 19 à 25 vont s'appliquer aux transporteurs d'automobiles?

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

M. Côté (Charlesbourg): Je suis loin d'être réfractaire à l'idée de réviser cela de manière très importante, aussitôt que j'aurai le rapport de mon groupe de travail. Sur le fond, je pense qu'on n'a pas trop de problèmes et certains gestes posés, certains écrits que je pourrais vous transmettre, si vous le souhaitez, à des présidents de compagnie font en sorte qu'il y a reconnaissance d'une injustice dans ce domaine.

Deuxièmement, à partir du moment où on énonce ce beau grand principe et qu'on dit: Accès aux Québécois pour le transport des automobiles et concurrence... On ouvre les portes demain matin et on dit concurrence. Est-ce que ça veut dire, si on ouvre les portes à la concurrence - pour autant dans ce cas-ci, actuellement, il y a un Québécois qui a un permis - qu'on ouvre pour autant la porte et qu'il va y en avoir plusieurs autres? Est-ce que ça veut dire pour autant que les gens sont prêts ou déjà préparés à affronter cette concurrence? Je pense que c'est la question qu'il faut se poser. Je ne peux pas dire oui, je ne peux pas dire non. Dans l'état actuel d'un dossier que vous connaissez, c'est un petit peu difficile pour lui d'affronter la concurrence, il est tout seul face à la concurrence; ça m'apparaît très évident.

Remettre en discussion les décisions qu'on a prises dans le passé, ça m'apparaît, à ce moment-ci, un moment privilégié pour le faire. Je vais dire au député de Lévis, ce matin, oui; oui, à la lumière du rapport qui me sera fourni, je vais revoir un certain nombre de choses. Est-ce que ce sera pour maintenir ce qu'il y a là? Je ne le sais pas. Est-ce que ce sera pour changer cela? Si je le savais, je vous le dirais maintenant, mais le rapport sera déterminant à ce niveau. Je ne suis pas fermé à l'hypothèse de revoir un certain nombre de choses.

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

M. Garon: Je pense que pour établir le connaissance il n'y a pas besoin d'avoir d'étude là-dessus. Ce sont des règles de base dans le domaine du transport.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il faut...

M. Garon: Attendez un peu. L'étude, vous m'aviez dit ça le 26 avril 1988 et vous me promettez à nouveau l'étude que vous m'aviez promise il y a un an.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: C'est pour ça que je dis que le connaissance, vous devriez...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous ai pas promis une étude, je vous ai dit qu'il y aurait...

M. Garon: Écoutez bien!

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vous devriez appliquer le régime du connaissance aux gens de l'automobile comme aux autres et, si votre étude vous démontre qu'il devrait y avoir un régime d'exception, là, vous pourriez mettre un régime d'exception. Mais vous êtes en train de mettre un régime d'exception sans étude. C'est ce qui n'est pas normal.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce n'est pas "vous êtes en train", c'est un régime qui existe depuis-bien longtemps et vous étiez là aussi.

M. Garon: Non. Vous avez la Loi sur le camionnage qui est une loi nouvelle qui favorise la concurrence et qui a pour but de faire en sorte que les gens puissent connaître les règles du jeu. Le connaissance est une règle de base dans le domaine du transport et il faut que les gens sachent pourquoi ils paient. Actuellement, tout ce qu'ils voient, c'est 500 \$ écrit sur leur compte quand ils achètent une automobile. 500 \$! Des fois, ils ne te voient pas à part cela. Ils le paient et ils ne le voient pas.

Normalement, si le transport est payé par un consommateur, celui-ci a le droit de savoir s'il a eu le prix - il en a le droit - qu'il devait payer, tandis que, là, il paie des frais de transport sans même savoir quel est le prix du transport, sans rien voir. On incorpore ce prix-là, alors que c'est lui qui le paie. Ce n'est pas très normal. C'est pour ça que je dis que les règles du connaissance, ce sont les règles normales pour tout le monde.

C'est vous qui avez fait adopter une nouvelle loi. Quand vous avez adopté cette loi, vous avez dit par contre: Dieu m'en garde. C'est à cause du Parti québécois qui avait signé des accords en 1984. Quand on disait qu'on voulait établir la déréglementation et la concurrence pour tous, avez-vous trouvé dans les documents du Parti québécois un endroit où on disait qu'il y avait une exception pour le transport des automobiles neuves? On disait que c'était pour mettre de la concurrence.

Alors, si on veut avoir de la concurrence et si vous dites que vous vous référez à ce que faisait le Parti québécois, parce que, apparemment, on gouverne encore même si on n'est plus là depuis quatre ans, au moins dans les documents de Guy Tardif, avez-vous vu qu'il devait y avoir une exception pour le transport des automobiles? Je ne pense pas.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, dans l'état où les dossiers étaient avancés sur le plan de la recherche et sur le plan des décisions

gouvernementales, par rapport à ce qui a été décidé à Vancouver, je n'ai pas hérité de grand-chose. Je vais juste vous dire une petite affaire bien simple. Quand je suis arrivé au ministère des Transports au mois de décembre 1985, il y avait un crayon et plus rien après ça. Tout était vide. Alors, j'ai eu de la misère à trouver les dossiers.

M. Garon: Je vais vous dire, quand je suis arrivé au ministère de l'Agriculture, qu'il y avait dans tous les classeurs une feuille blanche. Il n'y avait pas de crayon, il y avait une feuille blanche. Je ne me suis pas plaint.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ne me demandez pas si j'ai retrouvé des documents de M. Tardif à ce sujet-là. Il n'y en avait pas quand je suis arrivé.

M. Garon: Je vais vous dire plus que ça.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai retrouvé le décret gouvernemental qui autorisait l'admission du mois de février 1985 à Vancouver, soit la prise de décision et la signature d'une entente de déréglementation économique en matière de transport. C'est ça qu'il y avait là. Finalement, on poursuit exactement les mêmes objectifs dans ce dossier, pour une fois qu'on en a un. Alors, je pense que ça **m'apparaît** clair. Il y a des démarches concrètes qui ont été effectuées.

Évidemment, vous vous scandalisez du fait que des concessionnaires d'automobiles du Québec n'aient pas de conscience. Que des consommateurs du Québec n'aient pas de conscience non plus...

M. Garon: Non, j'ai dit qu'ils n'ont pas les renseignements pour voir ça. J'ai dit que les règles du connaissance devraient s'appliquer pour qu'ils puissent faire des choix.

M. Côté (Charlesbourg): Mais il y en a quelques-uns qui commencent à le savoir. Cela fait un an que vous en faites votre cheval de bataille et, chaque fois, vous vous enflamez, parce que vous trouvez que ça prend. J'imagine qu'un certain relais de l'information se fait des débats qu'il y a ici par l'intermédiaire de la presse qui véhicule à l'extérieur, entre le Parlement et les citoyens, les messages que les hommes politiques passent. C'est clair qu'il y a beaucoup plus de gens aujourd'hui qui sont au fait de ce que vous dites qu'il y a quelques années. C'est une situation que vous dénoncez, qu'on dénonce et je vous dis qu'on est sur le point de revoir un certain nombre de choses. Ces révisions **lront-elles** dans le sens que vous souhaitez? Si je le savais maintenant, je vous le dirais, je ne vous le cacherais pas. Si c'était le contraire, je vous le dirais de la même manière. Aussitôt que les décisions seront prises, je vous le ferai savoir.

Je vous promets formellement que cette décision sera prise avant même qu'on aille en élections. Lorsque je me retrouverai dans le comté des **Chutes-de-la-Chaudière** pour aller vous faire face, on pourra en parler à ce moment-là.

M. Garon: Lévis. Il y a plus de concessionnaires d'automobiles dans Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Je relèverai le défi du député de Lévis.

M. Garon: D'ailleurs, les gens de Charlesbourg qui sont dans l'automobile doivent se rendre compte que le plus grand centre de distribution d'automobiles est dans Lévis. Voyez-vous, je ne parle pas...

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que Lévis est un point de rencontre des concessionnaires d'automobiles. Je vais vous lancer un petit défi...

M. Garon: Et beaucoup d'autres choses.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais lancer un petit défi au député de Lévis. Lui qui pariait de la conscience des concessionnaires, comme la plus forte concentration de concessionnaires se trouve dans le comté de Lévis, commençons donc par le comté de Lévis.

M. Garon: Je suis d'accord. Appliquons les mêmes règles à tout le monde. J'ai dit que les concessionnaires gagnaient leur vie avec les gens d'ici, mais que je voulais savoir dans quelle situation. C'est cela que votre étude que vous avez promise il y a un an aurait dû révéler. Au mois d'avril et ce n'est pas bien compliqué de voir ce qui se passe. Il y en a à peu près quatre qui font du transport et ce sont quatre compagnies contrôlées de l'Ontario. Ce n'est pas très compliqué de rencontrer... Est-ce que vos gens ont au moins rencontré les concessionnaires d'automobiles pour leur dire: Qu'est-ce qui se passe dans ce secteur, alors que tout le transport est fait par des gens de l'Ontario, alors que c'est le consommateur qui paie? M. Hinse est là, M. le ministre, M. le Président. Est-ce que M. Hinse a rencontré les concessionnaires d'automobiles pour leur demander comment cela se faisait que le transport est fait par... Si cela fait un an qu'il travaille à l'étude que vous avez promise le 1er avril 1988...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant!

M. Garon: Est-ce qu'il a rencontré les concessionnaires d'automobiles et leur a demandé comment il se fait qu'ils donnent leurs contrats de transport à des compagnies de l'Ontario, alors qu'ils gagnent leur vie avec des Québécois? Est-ce qu'il a au moins fait ça? S'il n'a pas fait ça, je vais vous dire qu'il n'est pas loin dans son

étude.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de...

M. Garon: Est-ce que c'est une étude qui a commencé il y a quinze minutes parce que j'ai reparlé de ça cette année?

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis veut être crédible, **il faut qu'il** se retrouve dans une situation où il fera bien attention aux fonctionnaires du ministère. S'il y a un service au ministère des Transports qui travaille depuis déjà un bon moment à l'ensemble des problèmes à régler, c'est bien le service sous la responsabilité de M. Hinse. Alors, peut-être un peu de modération, parce qu'il y a énormément de travail qui a été effectué. C'est le secteur qui a la responsabilité du plan de transport à Montréal depuis un an, alors il faudrait peut-être faire attention. À ce sujet, si vous voulez avoir copie de tout ce qui a été fait et expédié, à Hyundai en particulier, pour les sensibiliser à ce phénomène, copie de tout ce qui a été fait par la Commission des transports du Québec, je suis prêt à vous rendre cela disponible. Ce n'est pas moi qui vous cache les documents, je vous donne à peu près tout ce que vous me demandez.

M. Garon: Non, non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Non?

M. Garon: Non, là, je vous le demande. Tiens, si vous me donnez tout ce que je vous demande, je vous le demande. Vous leur direz que c'est ma faute à part cela, cela ne me fait rien. Changez le règlement et vous direz que c'est la faute à Garon.

M. Côté (Charlesbourg): Ils le savent déjà.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Moi, je suis prêt à ce qu'on enlève l'exception immédiatement. Il y a une séance du Conseil des ministres aujourd'hui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon: Enlevez l'exception...

M. Côté (Charlesbourg): Pendant que le Conseil des ministres siègera, j'aurai le plaisir d'être encore avec vous.

M. Garon: ...en vertu de laquelle les connaissements ne s'appliquent pas aux transporteurs d'automobiles. Enlevez l'exception de la loi et vous direz...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Garon: ...que c'est la faute à Garon.

M. Côté (Charlesbourg): Le député a... Vous allez avoir bien des choses...

M. Garon: À part cela, remarquez bien une chose. Je vous dis cela en présence d'un gars qui est député d'un comté où il y a le plus grand nombre de concessionnaires d'automobiles. Là-dedans...

M. Côté (Charlesbourg): Après cela, vous allez dans Les Chutes-de-la-Chaudière, vous ne serez plus dans Lévis.

M. Garon: Il y en a là aussi des concessionnaires d'automobiles. Je vais vous dire essentiellement pourquoi. Là-dedans, je suis convaincu que l'intérêt du concessionnaire d'automobiles va du côté du consommateur et, si tout le transport se fait par des compagnies de l'Ontario, qu'il faut que des gens se tordent les bras là-dedans, qu'il y ait quelque chose qui se passe qui n'est pas normal.

M. Côté (Charlesbourg): Mais...
(12 heures)

M. Garon: Cela aurait dû être l'objet de l'étude. Moi, je pense que M. Hinse... Je vais vous dire que je n'ai rien contre M. Hinse, mais vous avez raison, il n'a pas le temps de faire cela. Vous avez dit qu'il était pris par le plan de transport à Montréal et je pense que quelqu'un qui s'occupe du transport à Montréal actuellement en a plein son chapeau. Il doit même en avoir plus que plein son chapeau, il doit en avoir plein son casque.

J'affecterais plutôt quelqu'un d'autre à cela, surtout si vous ne l'avez pas affecté, lui, depuis longtemps. On me suggère qu'il pourrait y être affecté seulement depuis ce matin, parce que je posais ces questions-là. Alors, je proposerais qu'on nomme quelqu'un dont la tâche... Qu'on applique le connaissement, immédiatement, cela va même aider à avoir des renseignements.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus...

M. Garon: Deuxièmement, qu'on affecte quelqu'un.

M. Côté (Charlesbourg): ...le député de Lévis n'est pas encore du côté du pouvoir pour décider qui va faire quoi. Alors, quand vous serez là...

M. Garon: Je vais vous faire une autre proposition.

M. Côté (Charlesbourg): Laissez faire. Laissez-moi finir.

M. Garon: Je vais vous faire une autre...

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir. Vous avez le trait pas mal large. On va tenter

de régler les questions une à une. Sur le plan administratif, pour un gars qui a déjà été ministre, j'imagine... En tout cas, il me semble bien que vous aviez quelques sous-ministres adjoints du temps que vous étiez à l'Agriculture?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que ce n'était pas le sous-ministre adjoint qui menait tous les dossiers lui-même. Il pouvait peut-être passer des commandes dans l'appareil. Alors, c'est ce que M. Hinse a fait et, à partir du moment où le rapport sera prêt, je vous le ferai communiquer. Je n'ai aucune espèce d'objection. Quand il sera prêt, si dans ses conclusions, dans ses constats il y a des gestes à poser pour faire en sorte qu'on puisse favoriser davantage des compagnies québécoises dans le transport des automobiles qui proviennent de l'Ontario ou qui proviennent du Québec, on va le faire, dans l'esprit comme vous le disiez tantôt de cette déréglementation.

Cependant, il faut être honnête envers tout le monde. Les compagnies qui actuellement... Je ne tente pas de les défendre, parce que ce n'est pas mon objectif du tout. Dans le cas des compagnies qui font du transport de voitures actuellement, ces compagnies emploient des Québécois. Donc, ce pourquoi on se bat actuellement, c'est pour que ce soient des compagnies québécoises sous la propriété de Québécois. Cela ne veut pas dire que, demain matin, on serait dans la situation où il y aurait plus de Québécois qui travailleraient dans le transport des automobiles, mais on serait dans une situation où plus de Québécois seraient propriétaires des entreprises qui transportent des automobiles.

M. Garon: êtes-vous capable de nous dire combien il y en a qui y travaillent? Quel est le pourcentage de ceux qui y travaillent qui sont des Québécois? Vous ne le savez pas?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous le dis de mémoire, parce qu'à quelques reprises on a rencontré, en particulier dans le cadre de la déréglementation à l'époque, les gens qui faisaient le transport et ceux-ci nous étaient arrivés avec une série de listes du personnel qui venait du Québec. Sur le plan du nombre, je ne peux pas vous le dire. Je vous le dirai au moment opportun quand je l'aurai, mais ce qu'on faisait valoir à l'époque, c'est si nous étions suffisamment prêts avec des entrepreneurs québécois pour être effectivement capables de faire face à la concurrence dans un secteur qui, à ce moment-ci, est largement et totalement dominé par l'Ontario. Demain matin, dans la mesure où on ouvre ce secteur à l'esprit de la déréglementation économique, on pourra voir des Américains venir chercher des permis et venir concurrencer les Ontariens, mais aussi les

Québécois.

Est-ce qu'on est suffisamment prêt - c'est là que se pose la question - pour lever ces barrières et pour faire face à ça? Est-ce que, demain matin, nous aurions atteint notre but, si c'étaient des Américains qui venaient faire le transport des automobiles? Sinon, dites-moi les mesures que je devrais inclure dans cette ouverture dans l'esprit de déréglementation économique et les barrières que je devrais ajouter, donc, enlever celles qui actuellement, dit-on, empêchent les Québécois d'avoir accès et les mesures que je devrais ajouter pour faire en sorte que ce ne soient plus des Ontariens, que ce ne soient pas des Américains, mais que ce soit réservé aux Québécois.

Dans la mesure où vous avez réponse à ça, je pense qu'on peut faire un bon bout de chemin.

M. Garon: Êtes-vous en train de me dire que, pour faire engager des camionneurs québécois, un certain nombre, ça prend un cartel ontarien? Je vais vous dire quelque chose. Si les règles normales du jeu fonctionnaient, c'est le concessionnaire, celui qui paie le transport...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Un instant, laissez-moi finir! Je vous ai laissé parler. C'est le concessionnaire, c'est le consommateur qui paie le transport. C'est lui qui le paie. Sur sa facture, c'est écrit tant. Le montant n'est même pas écrit, mais il paie les frais de livraison et on dit toujours... Regardez les annonces: Frais de livraison en sus. Dans le journal, on écrit souvent: Frais de livraison en sus. Que le concessionnaire québécois ou le consommateur puisse faire transporter ses automobiles par les États-Unis, cela voudrait dire, si c'est lui qui avait à décider...

Je vais aller plus loin que ça, parce que je trouve qu'il faut vider la question. Je comprends qu'il y ait une étude, mais je vais vous le dire. Une étude, je n'ai pas assez confiance. Vous l'avez promise il y a un an et on ne l'a pas encore. Je vous propose une commission parlementaire.

Une voix:...

M. Garon: Un instant! Le député de Montmagny peut lire, mais je vais lui apprendre l'heure juste.

Une commission parlementaire où, d'abord, on entendrait les concessionnaires du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui étaient prêts à prendre un transporteur québécois et qui n'ont pas pu le faire. Ils n'ont pas pu le faire, puis le ministre le sait. Pourquoi n'ont-ils pas pu le faire? Pourquoi, eux qui étaient les acheteurs d'automobiles, eux qui payaient la livraison, n'ont-ils pas pu engager des Québécois? Alors, moi, je pense que ce serait bon qu'on fasse venir...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: ...en commission parlementaire les concessionnaires d'automobiles et les différentes personnes intéressées pour nous dire comment il se fait que ce soit un contrôle de l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Je pense que la meilleure façon de briser les monopoles est souvent de faire un débat public.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas fermé à cette hypothèse, mais il faut continuer. On ne fait pas une commission pour donner un spectacle et dire aux concessionnaires ou aux gens du **Saguenay-Lac-Saint-Jean**: Vous allez venir nous dire: Oui, on voulait supporter M. Blanchette, on était prêt à le faire, mais il y a quelqu'un qui nous en a empêchés. On leur poserait la question suivante: Qui vous en a empêchés? Ils diraient: Ce sont les fabricants d'automobiles. On dirait: Parfait, on va refaire une autre commission parlementaire. On va dire aux gens de **GM**: Vous allez vous présenter en commission parlementaire, vous allez venir nous expliquer pourquoi vous maintenez un monopole. Puis, là, ils nous expliqueraient pourquoi. Mais, après ça, on ferait quoi? Dites-le-moi, parce que le but ultime de cette commission parlementaire, c'est de faire en sorte qu'il y ait plus de Québécois qui soient **propriétaires** d'entreprises qui emploient du monde du Québec et qui transportent les automobiles.

M. Garon: Il y a plus que ça.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! ce n'est pas l'objectif, ça?

M. Garon: Non, non. C'est un objectif, mais il y a aussi le coût au consommateur. Vous n'avez même pas de récépissé pour que le consommateur puisse savoir le prix qu'il a payé. On ne sait même pas actuellement quel prix a payé le consommateur.

M. Côté (Charlesbourg): On en est conscient. Le garage le sait et en n'importe quel temps l'individu qui veut le savoir peut le demander au garage et il l'a.

M. Garon: Est-ce qu'il sait s'il a eu le prix? Un instant, là! Je dois vous le dire: Est-ce tant de l'automobile, tant du tonnage? Tant de quoi? Comment est-ce fait? Et le récépissé? Celui qui paie est normalement en droit de savoir pourquoi il a payé. C'est normal; ne niez pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais êtes-vous en train de me dire...

M. Garon: Écoutez bien, là, laissez-moi

finir.

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous en train de me dire, quand vous achetez une automobile, que vous allez payer tel prix sans savoir ce que ça vous a coûté en frais de transport?

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ah **bien!**

M. Garon: Vous savez que vous avez tel montant.

M. Côté (Charlesbourg): Combien cela fait-il de temps que vous avez acheté une voiture?

M. Garon: Vous avez un montant, mais est-ce que c'est le prix que vous devez payer ou n'y a-t-il pas un autre prix à payer? Vous ne le savez pas. Ce qui serait normal, c'est que celui qui paie puisse comparer, puisse savoir les prix. Tantôt, pour les automobiles de Hyundai, par exemple, est-ce que ce sera le même **tarif** que celui fixé à partir de l'Ontario?

M. Côté (Charlesbourg):...

M. Garon: On ne le sait pas.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Là, on vient de...

M. Garon: Un instant! Ce que je vous dis, c'est qu'on aurait une occasion de faire une belle commission parlementaire, parce que vous dites, dans le fond, que vous seriez d'accord avec les objectifs dont je parle.

Alors, pourquoi n'aurions-nous pas une commission parlementaire qui engagerait un chercheur ou deux pour faire le tour de la question? Après quoi, on ferait venir les gens devant cette commission pour répondre à un certain nombre de questions, parce que, là, on se retrouve au fond devant une situation de presque monopole de l'Ontario sur un transport de marchandises achetées exclusivement par des Québécois et distribuées par des concessionnaires québécois. Aussi, moi, je pense qu'on est dans un domaine actuellement où l'on peut se dire: Ce serait ça une vraie commission parlementaire non partisane. Je n'ai pas l'impression que les députés ont les intérêts des compagnies à protéger là-dedans.

Alors, la question est posée. Le ministre dit: Je suis d'accord avec vos objectifs, mais maintenant... Il faut vider cette question à un moment donné; autrement, on ne la videra jamais. Alors, je vous dis: Pourquoi ne la vidons-nous pas devant une commission parlementaire? À mon avis, c'est la meilleure façon. Il n'y a rien de mieux, pour attaquer des monopoles ou des presque monopoles, que de donner l'heure juste à tout le monde. Il n'y a **rien** de mieux que

ça.

M. Côté (Charlesbourg): Je le répète au député de Lévis. Je suis loin d'être réfractaire à une commission parlementaire comme celle-là, surtout qu'une compagnie comme Hyundai s'est implantée au Québec. Je pourrais comprendre qu'une compagnie de l'Ontario, qui fabrique des automobiles en Ontario, privilégie quelqu'un de l'Ontario sur le plan du transport des véhicules, mais qu'une compagnie implantée au Québec, ayant eu des subventions du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral pour s'implanter et qui, sur le plan de sa démarche, confie à quelqu'un d'autre du Québec... Si c'est le cas de Hyundai, j'aimerais ça, effectivement, qu'elle vienne nous expliquer pourquoi c'est ainsi devant une commission parlementaire. Effectivement, ce serait peut-être un forum intéressant, mais avec l'objectif...

Il faut bien se rappeler que, si jamais on va en commission parlementaire, on va le faire selon les champs de notre juridiction. Mon principe est d'arriver à faire en sorte qu'il y ait plus de Québécois qui contrôlent des entreprises de transport d'automobiles du Québec et qui emploient des gens du Québec.

M. Garon: Et que les consommateurs aient de meilleurs prix.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Que les consommateurs aient de meilleurs prix... S'ils ne sont pas contents d'aller chez GM, ils iront chez Hyundai; s'ils ne sont pas contents d'aller chez Hyundai, ils iront ailleurs. Demain matin, si c'est le cas de l'automobile, éventuellement, cela peut être le cas d'autres matières aussi. Le principe, le marché, le presque monopole de propriétaires d'entreprises de transport d'automobiles est là. Il y a des entreprises québécoises qui, actuellement, peuvent en faire avec les nouveaux permis qui ont été délivrés. Non pas seulement une, me dit-on, mais même plusieurs autres peuvent le faire. Elles réussissent difficilement à percer ce marché et je ne voudrais pas dire que c'est la faute des concessionnaires d'automobiles. Ils ont quand même des contrats avec les compagnies mères, les compagnies qui fabriquent les voitures, et le problème se situe peut-être davantage avec ces compagnies-là.

Dans la mesure où on prendrait cette décision de faire une commission parlementaire, on va me donner au moins une semaine pour réfléchir. Cela signifie qu'on ne devra pas se contenter d'inviter le marchand de Roberval ou le marchand de Jonquière qui va venir nous confirmer qu'effectivement il était prêt à signer avec M. Blanchette un contrat pour lui donner le transport des voitures pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, mais que la compagnie mère a refusé, parce qu'alors on n'aura pas réglé grand-chose. Il va falloir inviter d'autres gens. Je vous le dis tout de suite, dans la mesure où cela irait vers

cela, pensez immédiatement qu'il faudra interroger très sérieusement les compagnies du Québec qui ont pu confier cela à quelqu'un d'autre.

M. Garon: Je ne haïrais pas voir un jour un concessionnaire dire dans sa publicité: Moi, je fais transporter les automobiles que vous achetez chez moi par des gens du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, vous avez déjà commencé à orienter votre nouvelle carrière.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, pas du tout. Quand vous vous demandez si les gens sont capables de faire le transport des autos, si on en est rendu là, je vais vous dire une affaire, on transporte des affaires bien plus dangereuses que l'automobile. Dans le camionnage, on est considéré...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... à peu près comme les coqs au Canada.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on a l'expertise. D'ailleurs, l'étude du ministère le démontre, celle que vous avez citée tantôt. On est capable de le faire à bien meilleur coût que d'autres dans le cas d'autres matières. Est-ce que c'est la même chose dans le cas de l'automobile?

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, attendez un peu. Quand je regarde une compagnie comme Thibodeau transport ou une compagnie comme Transport Guilbault ou prenez-en d'autres, ce sont des gens qui ont du marketing, qui ont des relations avec des gens et qui font des démarches. La question est là: est-ce qu'on fait suffisamment de démarches actuellement pour être capable de bien présenter la compagnie de transport qui pourra offrir ce transport? Je ne le sais pas. Est-ce que les gens qui...

M. Garon: Voulez-vous dire que nos entrepreneurs seraient moins capables que nos camionneurs? Vous dites que des compagnies de l'Ontario engagent des camionneurs québécois pour faire du transport pour des compagnies de l'Ontario?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Voulez-vous dire à ce moment-là qu'on aurait des camionneurs capables, que d'autres ne seraient pas capables et que les dirigeants d'entreprise, eux, ne seraient pas capables?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que je vous dis, c'est que notre degré... Non, non. L'homme qui conduit... Ce n'est pas ce que vous visez. Le gars qui conduit un camion de McCallum, qui est un Québécois, il sera aussi capable pour une entreprise McCallum de l'Ontario qu'il le serait pour M. Blanchette.

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. Ce n'est pas là qu'est la démarche; ce n'est pas là la faiblesse au moment où l'on se parle.

M. Garon: Il va acheter sans doute les "vans" au même endroit.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas là qu'est la faiblesse actuellement. La faiblesse, c'est dans le démarchage auprès des compagnies pour présenter des compagnies qui existent actuellement, mais qui n'ont pas fait ce transport. Cela ne veut pas dire qu'elles ne pourraient pas avoir le personnel demain matin pour être capables de bien remplir la tâche, ce n'est pas cela que je dis. Je pense que la qualité du personnel pour faire l'opération est là. Il manque peut-être une petite étape. Si jamais vous voulez en savoir un peu plus, comme cela concerne des individus, je pourrai vous en dire un peu plus en dehors du micro.

M. Garon: Moi, j'aime mieux les débats publics, parce qu'on est quand même...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon:... dans des questions de concurrence. La concurrence, je comprends qu'il y a une nouvelle disposition fédérale qui dit que les pots-de-vin sont déductibles...

Des voix: Ha, ha, hal

M. Garon:... mais...

M. Côté (Charlesbourg): C'est la déréglementation économique.

M. Garon: Il faut dire que, si une prostituée doit déclarer ses revenus à l'impôt fédéral, j'imagine qu'elle peut aussi déduire ses dépenses.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui sera plus gênant dans ce cas-là, c'est la source du revenu de la prostituée.

(12 h 15)

M. Garon: Sans doute. Je veux dire, dans ce cas-là, que c'est une question de concurrence. Plus la lumière sera faite, plus les règles du jeu devront être ouvertes et plus elles devront être correctes. C'est dans ce sens-là et je pense que cela va favoriser les gens d'ici. Je ne veux pas qu'on oublie les consommateurs et les retombées.

On parle d'un secteur de 160 000 000 \$, on ne parle pas de "pinottes". On parle d'une valeur de 160 000 000 \$ en transport, au minimum; c'est même peut-être plus que ça. C'est facile à calculer au fond et c'est sans doute plus que ça, parce que les chiffres ont peut-être été un peu arrondis. Cela doit être plus que 160 000 000 \$ en transport. C'est considérable.

Maintenant, vous n'avez pas encore eu de réponse concernant les droits d'immatriculation des militaires?

M. Côté (Charlesbourg): Avant même que vous posiez la question, je me suis retourné pour le demander. Il y a quelqu'un de la Régie de l'assurance automobile qui est en route pour venir nous porter les résultats de l'enquête qui a été faite à la suite de votre dénonciation.

M. Garon: J'ai des documents qui démontrent qu'ils paient 5 \$, alors que les autres paient 74 \$. Je ne vois pas pourquoi un soldat paierait moins cher son permis de conduire.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: D'après les documents que j'ai eus...

M. Côté (Charlesbourg): C'est que vous avez déduit que ML, c'était militaire. Peut-être avez-vous des informations que je n'ai pas? M. Vézina me disait, hier soir, qu'il n'était pas convaincu que ML signifiait militaire. On va avoir les documents dans quelques minutes, s'ils sont partis de la Régie de l'assurance automobile. S'ils ne sont pas partis de Montréal, ils sont partis de la rue Saint-Louis et ça s'en vient.

M. Garon: Tout le monde paie 74 \$ et eux paient 5 \$. J'ai remarqué, aussi, pour un camion de livraison...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... un camion commercial, au lieu de payer 1169 \$, c'était 5 \$ aussi.

M. Côté (Charlesbourg): On les attend, aussitôt que je les aurai, je vous les donnerai. Je pourrais peut-être en profiter pour vous remettre des documents que vous m'avez demandés hier.

M. Garon: Lesquels?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais j'en ai demandé plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! vous en avez pas mal! D'après moi, il ne vous en manque pas beaucoup.

M. Garon: Envoyez donc, lesquels?

M. Côté (Charlesbourg): Dans un élan de générosité, concernant la Société de transport de la rive sud de Montréal, vous m'avez demandé...

M. Garon: C'est ça, oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...les lettres qui m'ont été expédiées sur les coûts...

M. Garon: Les coûts.

M. Côté (Charlesbourg): ...avec les honoraires. Je vous ai dit que ça faisait partie d'un programme **normé**, je vous ai sorti une copie du programme **normé** pour vous le transmettre. Je pourrais peut-être donner cela à M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous acceptons le dépôt des documents, M. le ministre.

M. Garon: Concernant le transport par chemin de fer, comment le ministre peut-il expliquer que le dossier d'abandon des lignes de chemin de fer au Québec n'ait pas avancé d'un pouce depuis un an, malgré la présence d'un ministre soi-disant fort à Québec et qui, de plus, est l'ami du ministre fédéral des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on pourrait libérer le président de la commission, si on a terminé? Merci, M. Ferland.

Sujets divers

M. Garon: Oui, ça va. J'aimerais ça, par contre, que le ministre puisse nous dire si, du rapport que fera la commission à la fin d'avril sur les effets de la déréglementation et des données statistiques qu'elle produira, comme l'a mentionné le ministre tantôt, on pourra avoir une copie. Concernant les effets de la déréglementation, vous avez dit que vous aviez fait ça un peu parce que Guy Tardif avait signé des papiers, alors il serait peut-être bon de voir, si on a participé à la décision, le résultat des études.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, comme je l'ai dit tantôt, des fois, la mémoire oublie; la mienne avait oublié aussi. M. Ferland, qui a l'oeil très averti, me signale que la commission doit soumettre au ministre, quatre mois après la fin de l'année, un rapport que le ministre est tenu de déposer à l'Assemblée quinze jours plus tard.

M. Garon: Je comprends ça, mais vous avez parlé d'autre chose. Vous avez parlé du rapport sur la déréglementation que vous alliez avoir à la fin d'avril, vous n'avez pas parlé du rapport annuel. Le rapport annuel, c'est autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, il ne s'agit pas du rapport annuel de la Commission des transports, mais du rapport dont il est question à l'article 127 de la loi, celui que la Commission des transports doit faire au ministre sur la déréglementation. Ce rapport m'est transmis quatre mois après la fin de l'année...

M. Garon: Civile?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et quinze jours après l'avoir reçu, je dois le déposer à l'Assemblée.

M. Garon: Donc le 15 mai, normalement...

M. Côté (Charlesbourg): Donc, vous allez l'avoir.

M. Garon: ...au plus tard.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Vous allez l'avoir et ça me fait plaisir, à part ça.

M. Garon: Ils ne sont pas obligés d'attendre le 30 avril pour le remettre.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Ils ne sont pas obligés d'attendre le 30 avril pour le remettre, ils ont jusqu'au 30 avril.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Comme il semblait l'avoir... Il ne vous l'a pas donné, là?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Il pourrait vous le donner.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Modérez vos transports.

Abandon des lignes de chemin de fer

M. Garon: Concernant le dossier d'abandon des lignes de chemin de fer, on se rend compte à quel point cela a de l'impact actuellement, puisque la politique d'abandon des lignes du gouvernement fédéral vis-à-vis du Québec semble la plus dure.

J'ai déjà dit que, souvent, la discrimination était faite par le gouvernement fédéral. Dans ce cas, il est clair que la politique la plus dure concernant l'abandon des lignes est appliquée au Québec. Dans l'Ouest, on maintient des lignes non rentables, on les répare, on donne des subventions aux compagnies pour maintenir des

lignes déficitaires (20 000 kilomètres de lignes déficitaires pour lesquelles le fédéral paie les déficits des compagnies de chemin de fer) on continue à les réparer, à faire des immobilisations même si ça ne paie pas. À Terre-Neuve, on les abandonne, mais on fait une compensation sous forme d'une entente fédérale-provinciale de 800 000 000 \$. Au Québec, on les abandonne sans aucune contrepartie, alors que pendant des années on a fait en sorte de les rendre le moins rentables possible en avertissant les gens de ne pas faire de promotion, de ne pas faire de développement, de ne pas prendre de nouveaux clients au lieu de faire le contraire, au lieu de faire en sorte que les lignes soient rentables.

Alors, c'est facile de dire, à un moment donné, que telle ligne n'est pas rentable, quand on a tout fait pour qu'elle ne soit pas rentable. Il n'y a pas beaucoup de patrons qui, s'ils essayaient demain matin de rendre leur entreprise non rentable, ne réussiraient pas. Je n'en connais pas beaucoup, moi, qui, s'ils voulaient dire demain matin: Mon entreprise n'est pas rentable... J'en suis convaincu. Je verrais le député de Matapédia, qui est pharmacien, dire: Demain matin, j'essaie de rendre ma pharmacie non rentable, et je pense qu'il réussirait.

M. Paradis (Matapédia): Parizeau a déjà voulu l'acheter.

M. Garon: Alors... Mais vous seriez capable de la rendre non rentable, si vous le vouliez.

M. Paradis (Matapédia): Ha, ha, ha!

M. Garon: Quand une compagnie de chemin de fer s'organise actuellement pour rendre des lignes non rentables et les abandonner après ça, bien, c'est ça le jeu qu'on joue au Québec. Je me demande comment on peut expliquer actuellement que le dossier d'abandon des lignes de chemin de fer au Québec n'ait pas avancé d'un pouce depuis un an, même si on a des interlocuteurs, comprenez-vous, comme le député de Roberval à Ottawa et le député de Charlesbourg à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): On peut dire aussi le député de Lévis, parce qu'à la dernière rencontre du 8 mars le ministre des Transports du gouvernement fédéral m'a parlé avec beaucoup d'éloges du député de Lévis.

M. Garon: Je ne le connais pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'il vous suit...

Une voix: Justement.

M. Garon: Ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Garon: Les éloges seraient encore plus grands s'il me connaissait.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il suivait vos propos et il se promettait, à une de ces bonnes occasions, de répliquer.

M. Garon: il ferait mieux de faire son ouvrage.

M. Côté (Charlesbourg): C'est son problème. Bon! Jusqu'à maintenant, l'Office national des transports à qui les compagnies de chemin de fer ont soumis des demandes d'abandon de lignes de chemin de fer n'a toujours analysé et retenu que le seul critère de la rentabilité économique. À l'époque, un deuxième critère avait été inséré, soit celui de l'intérêt public.

Sur la base de la rentabilité économique, sans qu'on ait ou qu'on puisse avoir accès à toutes les données des compagnies de chemin de fer, ce sont des batailles extrêmement difficiles à gagner pour ceux qui vont revendiquer le maintien des lignes de chemin de fer. L'office était parti sur une lancée de décisions presque automatiques de reconnaître aux chemins de fer le droit d'abandonner certains tronçons.

Nous avons effectivement eu plusieurs discussions avec le ministre fédéral des Transports qui, lui-même, s'interrogeait sur la pertinence de l'abandon de certains tronçons de chemin de fer au Québec et, en particulier, du tronçon de Chapais qui est en audiences publiques actuellement. Le 8 mars dernier, on a eu une nouvelle discussion à ses bureaux d'Ottawa et il nous a signifié qu'il avait demandé à l'Office national des transports de lui produire à la fin de mai ou au début de juin des éléments qui lui permettraient de définir ce qu'est l'intérêt public - jusqu'à maintenant, l'intérêt public n'avait pas été défini - et dans la mesure où il aurait ça, il serait dans une situation pour décider s'il demande à l'Office national des transports d'ajouter au critère de rentabilité économique le critère de l'intérêt public qui pourrait nous permettre de sauver de l'abandon un certain nombre de lignes de chemin de fer. Entre-temps, dans chacun des cas où il y a eu une décision de l'office d'abandonner, nous nous sommes prévalus de certaines dispositions sur le plan législatif pour lui demander que le Gouverneur général en conseil puisse réviser la position et que l'office analyse, mais en tenant compte des décisions qu'il prendra sur le critère de l'intérêt public.

M. Garon: Oui, mais je me méfie de ça.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais vous pouvez vous méfier...

M. Garon: Savez-vous pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi?

M. Garon: Parce qu'il semble que la notion de rentabilité appliquée est complètement discriminatoire. J'ai l'impression qu'actuellement le gouvernement fédéral, qui est rendu dans le libre-échange, va chercher des poignées parce que la rentabilité actuellement... Quand ce n'est pas rentable dans l'Ouest, on garantit ça jusqu'à l'an 2000. Quand ce n'est pas rentable à Terre-Neuve, on enlève les chemins de fer avec compensation au gouvernement de la province et, quand on les enlève au Québec, il n'y a pas de compensation. Là, il se rend compte que, sur le critère de la rentabilité, il n'est pas solide. C'est évident que si on parle de l'intérêt public on va dire que, dans l'Ouest, ce n'est pas rentable mais c'est de l'intérêt public de les maintenir alors qu'au Québec ce n'est pas rentable, mais ce n'est pas dans l'intérêt public de les maintenir.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non...

M. Garon: Je me méfie de ce genre de fligne-flagne et ces choses-là...

M. Côté (Charlesbourg): Mais je comprends...

M. Garon: Regardez bien une chose. Là, on va se parler sérieusement. Il y a un budget le 27 avril où le fédéral doit couper dans ses dépenses inutiles parce que, actuellement, il est 320 000 000 \$ dans le trou. Ce n'est pas aux Québécois à subventionner les chemins de fer non rentables dans l'Ouest. Ils ne sont pas rentables dans l'Ouest; ils ferment les chemins de fer non rentables au Québec, alors qu'ils ferment aussi dans l'Ouest. Il n'est pas dit qu'on est condamnés à payer les chemins de fer déficitaires de l'Ouest. Le gouvernement fédéral doit apprendre que la discrimination existe. Le plus grand agent de discrimination au Canada, c'est le gouvernement fédéral. C'est lui qui fait la discrimination en subventionnant le transport dans l'Ouest, en maintenant des lignes non rentables dans l'Ouest et en payant à tour de bras dans l'Ouest. Il n'y a pas de limites dans l'Ouest. Quand il arrive au Québec, il est rendu parcimonieux, il réfléchit, il se pose des questions et il poursuit des réflexions qui ne finissent jamais et qui n'aboutissent jamais; quand elles aboutissent, c'est pour fermer quelque chose.

Alors, je me dis une affaire. Il va falloir que le fédéral nous dise une chose. Le 27 avril, il va couper dans les chômeurs et là, il s'organise pour couper encore plus dans les chômeurs qui sont dans les régions où il y a le plus de chômage. Il semble que l'intérêt public n'est plus là. Quand on dit qu'ici on a plus de chômage... En Ontario, ils nous font payer... Le premier ministre dit ça. La politique monétaire

du Canada n'est pas d'accord. Il serait peut-être temps qu'on ait la nôtre. Il y a 150 pays qui ont moins de population que nous et qui ont leur propre politique monétaire. La politique monétaire n'a pas été inventée par des dinosaures. Ce n'est pas quelque chose de bien bien compliqué. Même l'Islande qui a 250 000 de population en a une. À part ça, c'est avec ça qu'elle a à peu près un des niveaux de vie les plus riches au monde.

Le fédéral va arriver le 27 avril avec un budget et, là, je vous le dis d'avance, il nous prépare car il faut qu'il coupe un peu partout. Je dis qu'il devrait commencer à couper dans les endroits où il fait de la discrimination au Canada et un des domaines où il fait de la discrimination au Canada, c'est dans le domaine des chemins de fer. S'il n'a pas le moyen de payer de compensation au Québec, il n'a pas le moyen de payer de compensation à Terre-Neuve. S'il a le moyen de payer une compensation à Terre-Neuve, une ancienne colonie britannique qui a joint le Canada en 1949 après s'être fait promettre des appâts gratuits pour les poissons... Cela a aidé dans le vote, c'étaient des pêcheurs qui votaient. Il a promis aux pêcheurs des harengs gratuits au bout des hameçons indéfiniment. On paie pour ça. C'est un fait. Je comprends que vous ayez l'air découragé. La Confédération, le rêve oecuménique canadien a été basé sur des considérations bien terre à terre.

(12 h 30)

Alors là, on va dire: On va couper le monde. Je dis au fédéral, et je pense que c'est votre devoir de le dire aussi, qu'il coupe dans des domaines où il agit de façon discriminatoire au Canada. Dans les chemins de fer, la politique ferroviaire fédérale est totalement discriminatoire. C'est pour ça que je dis que dans le domaine du transport ferroviaire, où M. Bouchard dit qu'il a été pour le oui, voyez-vous... Il a été pour le oui. C'est bien gentil d'apprendre qu'il a été pour le oui. J'ai l'impression qu'il aurait été pour le non et ça aurait été pareil. Mais, actuellement, il est ministre des Transports. Est-ce qu'il va appliquer une politique discriminatoire des chemins de fer quelles que soient les notions, trouver des notions pour justifier les chemins de fer dans l'Ouest qu'on va payer avec nos taxes, alors qu'il va couper les chemins de fer non rentables ici? C'est ce que je dis.

Écoutez bien. Il y a des conséquences à ça. Parce que les lignes là-bas ne sont pas rentables, on en maintient 20 000 kilomètres et ça prend des réparations. Après ça, il dit: Oui, mais le poids des chemins de fer dans l'Ouest est plus grand, donc, on va transporter les ateliers de réparation de Montréal à Winnipeg. Évidemment, il faut réparer ces chemins de fer, il faut réparer les wagons, il faut réparer tout ce qui va là. Parce qu'on maintient 20 000 kilomètres de chemins de fer non rentables, le poids des chemins de fer dans l'Ouest est plus grand et après ça, on dit: On va transporter les ateliers

de Montréal vers l'Ouest. Je dis: Un instant! Je comprends que vous puissiez être partisan, mais il ne faut pas prendre les Québécois pour des valises non plus. Il faut défendre les intérêts du Québec là-dedans à un moment donné et les intérêts du Québec, c'est que si le fédéral est trop pauvre pour payer les chemins de fer déficitaires au Québec il est trop pauvre pour payer les chemins de fer déficitaires ailleurs. S'il a le moyen de payer des compensations ailleurs, il a le moyen de payer des compensations au Québec. Actuellement, dans le dossier des chemins de fer, je trouve que ça ne marche pas. On est traités de la pire façon au Canada. C'est pour ça que je me dis... Je comprends votre amitié avec le gouvernement à Ottawa...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Votre amitié pour...

M. Côté (Charlesbourg): Avec le gouvernement à Ottawa?

M. Garon: Oui. Votre premier ministre a sûrement une amitié très profonde.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pensais à...

M. Garon: Vous, j'en doute, excepté que vous avez dit hier que vous étiez solidaire. Vous avez dit: Des fois...

M. Côté (Charlesbourg): Solidaire des décisions du Conseil des ministres.

M. Garon: Oui, oui, mais quand le premier ministre dit qu'il faut appliquer...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Le premier ministre a dit des choses aux dernières élections.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je n'ai jamais caché...

M. Garon: Il a appuyé le gouvernement. Il n'a rien demandé en retour.

M. Côté (Charlesbourg): On avait le même candidat dans Charlesbourg. C'était Paul Vézina. C'était un libéral.

M. Garon: Non, non. Je n'ai pas eu le même candidat. Je n'avais de candidat nulle part. Mais si le premier ministre a donné des appuis à un gouvernement sans rien demander en retour... Je comprends que l'amitié est gratuite. C'est votre conception.

M. Côté (Charlesbourg): C'est facile ça.

M. Garon: Mais ce que je voudrais savoir

actuellement là-dedans...

M. Côté (Charlesbourg): On va y arriver.

M. Garon: ...ce sont vos exigences par rapport à ça et comment ça se passe parce que, là, ça a l'air tranquille.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ça n'a pas l'air tranquille du tout parce que, comme je l'ai dit hier à l'ouverture de l'étude de nos crédits, une bonne partie de la bataille que mène le député de Lévis, c'est notre propre bataille puisque ce sont nos documents de base qui l'inspirent.

M. Garon: Je la mène depuis quelques années. Dans le Nid-de-Corbeau, j'en avais gagné une partie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut quand même faire attention.

M. Garon: Oui. Cela fait quelques années que je parle des chemins de fer.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, faites attention. Faites attention parce que si vous parlez du Nid-de-Corbeau, je vais vous dire qu'à un moment donné le gouvernement du Québec a eu à prendre des décisions dans le cas du Nid-de-Corbeau. Il a eu à prendre des décisions. Est-ce qu'on privilégie une position agricole ou une position de transport ferroviaire? J'ai vu des documents là-dessus. Ah! Tut, tut, tut! Il faudrait peut-être faire attention parce que ce sont des documents qui existent.

M. Garon: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je ne vous blâme pas d'avoir fait triompher votre point de vue agricole à l'époque, dans le cas du Nid-de-Corbeau.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Il y avait là-dessus des choix assez importants. Je ne vous dis pas que c'est la conséquence...

M. Garon: J'ai vu les documents, c'est moi qui étais en charge de l'opération.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Alors, s'il y a des documents que vous avez vus que je n'ai pas vus, je serais bien étonné.

M. Côté (Charlesbourg): A l'époque, est-ce qu'il n'y avait pas deux tendances, soit celle de défendre l'agriculture et l'autre de défendre le transport ferroviaire? Je pense que oui.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Honnêtement, comme je vous le dis, ce n'est pas un blâme.

M. Garon: Je n'ai pas entendu parler de ça.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas... Évidemment, je comprends parce que vous étiez de la tendance de défendre l'agriculture et je pense que c'était votre rôle à l'époque, mais...

M. Garon: Je peux vous dire plus que ça parce que, là, je pense que vous voulez... C'est le ministre des Transports lui-même qui m'avait dit qu'il était allé à une réunion... Je vais vous dire quelque chose qui est peut-être inédit. C'est le ministre des Transports lui-même qui m'a dit qu'il est allé à une réunion et il a dit: Le contenu a l'air passablement agricole et il a offert une rencontre à Québec entre Jean-Luc Pépin, qui était ministre des Transports à Ottawa, et moi, à Québec, rencontre qui a eu lieu et où Jean-Luc Pépin m'a dit justement à l'hôtel, voyons...

Une voix: Le Concorde.

M. Garon: Le Concorde et où Jean-Luc Pépin m'a dit qu'il ne connaissait rien dans le dossier et qu'il faudrait que Whelan soit là. J'ai dit: Je trouve ça curieux que vous pilotiez un dossier que vous ne connaissez pas parce que c'est vous qui avez piloté la loi sur les subventions au Nid-de-Corbeau. Je dois dire que c'est cela; après cela, une fois qu'il s'est défilé, je n'ai jamais été capable de le rencontrer à nouveau.

Je peux vous dire, au contraire, que c'est le ministre des Transports lui-même qui, après une réunion fédérale-provinciale qui avait eu lieu - je pense que c'est à Ottawa - m'a avisé de ce qu'il avait entendu à cette réunion fédérale-provinciale des Transports. Je peux vous dire que, là-dessus, il n'y a jamais eu de divergence; au contraire, c'est M. Michel Clair, ministre des Transports à ce moment-là, qui m'avait...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je ne dis pas qu'il y a eu divergence. Le gouvernement a quand même décidé... Il y avait deux options. Lorsque est arrivé le cas du transport des céréales cet hiver où les transporteurs de céréales, sur le plan maritime, avaient des problèmes puisque les céréales étaient davantage transportées par les ports de l'Ouest supposément parce que les marchés s'étaient déplacés principalement par la côte du Pacifique, les gens de l'Est disaient: Dans la mesure où on comptabilise tout, il en coûte encore moins cher de transporter par Thunder Bay, donc par la voie maritime du Saint-Laurent, que par l'Ouest. C'est à l'intérieur de ces échanges que j'ai pris connaissance du document dont je vous fais état.

L'origine de ces conséquences était à l'époque la bataille du Nid-de-Corbeau que vous avez menée, d'ailleurs avec le soutien du député de Beauce-Sud à l'époque, M. Hermann Mathieu, qui montait sur les estrades avec vous, en même temps que vous.

M. Garon: Que j'avais invité. Mais je peux vous dire qu'au début il venait en son nom personnel. Il semble que c'est seulement quand le Parti libéral s'est aperçu que cela marchait que cela a été correct.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais...

M. Garon: Ah! Je vais vous dire, je suis bien renseigné là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Il y est allé au nom du Parti libéral.

M. Garon: Non, il est venu...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que vous recherchez.

M. Garon:... en son nom personnel...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon:... parce qu'il n'avait pas l'appui de son caucus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais c'est...

M. Garon: À ce moment-là, M. André Ouellet, ministre à Ottawa, était souvent rendu au bureau de M. Gérard-D. Levesque.

M. Côté (Charlesbourg): André Ouellet?

M. Garon: La petite histoire, un jour, si j'écris un livre, j'écrirai tout cela. C'est frais à ma mémoire, vous n'avez pas idée.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez pouvoir le faire à partir de l'automne.

M. Garon: Ah! Vous allez voir!

M. Côté (Charlesbourg): Alors, pour revenir à nos chemins de fer, dans chacun des cas où il y a acceptation par l'office de l'abandon, le gouvernement du Québec par des amendements de dernière minute au projet de loi C-18 que nous avons revendiqués et que nous avons obtenus, s'inscrit en demande au Gouverneur général en conseil quant à l'abandon.

La dernière décision, c'est celle de Richmond. Nous avons fait opposition. Selon toute vraisemblance, la prochaine qui ferait l'objet d'audiences, c'est celle de Chapais dont les audiences sont commencées où les gens d'Abiti-

bi-Témiscamingue ont eu tout le soutien du ministère des Transports pour aller faire passer un cinquième degré aux compagnies de chemins de fer, ce qui a été fait en collaboration avec le ministère compte tenu des études que nous avons menées en particulier sur la desserte de l'Abitibi, et nous allons continuer. Le ministère des Transports est présent à toutes les audiences.

Au cours de l'été, il y aura à nouveau complétement, je pense, d'études ou d'audiences publiques - au mois de juin - dans le cas de Chapais. Ce qui, normalement, permettra de faire deux choses: avoir une nouvelle rencontre au moment où M. Benoît Bouchard aura la proposition de la définition de l'intérêt public et, deuxièmement, nous sommes - j'ai vu les documents en fin de semaine - à revoir l'analyse de l'ensemble du réseau au Québec qui a été faite par les services du ministère, un travail qui est très bien fait et sur le point de se terminer. On l'a dit: Je ne ferai pas une bataille pour dire qu'il est clair que tous les tronçons de chemins de fer au Québec doivent exister parce que vous nous le devez. Il faut quand même qu'il y ait un intérêt, il faut quand même, pour le maintenir, qu'il y ait à ce moment-là un service d'intérêt public.

Mon objectif n'est pas de sauver l'ensemble du réseau dans tout le Québec. Si l'analyse de chacun des tronçons nous démontre qu'il est utile pour la région, qu'il est nécessaire pour la région, à ce moment-là, on va livrer la bataille, mais dans la mesure où elle nous démontre qu'il ne l'est pas et que ce sont des coûts considérables et qu'il n'est pas dans l'intérêt public de le maintenir, ce sera une autre affaire. Quant à nous, effectivement, l'intérêt public est, pour nous, capital dans l'analyse de l'ensemble du réseau. Déjà, une très large partie de cette analyse est faite. J'ai vu les documents préliminaires qui vont nous permettre d'en arriver à une analyse assez exhaustive de chaque tronçon à partir d'un certain nombre de critères qui seront à la base de l'argumentation de nos défenses pour maintenir des embranchements vitaux pour l'économie de certaines régions et aussi pour l'intérêt public.

Le Président (M. **Saint-Roch**): Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lotbinière, M. le député de Lévis.

M. Camden: M. le Président, sur le circuit Charny-Danville ou Charny-Plessisville, sur le circuit Richmond, dans l'éventualité où c'est reconnu pour des fins publiques nécessaires, évidemment, ça veut dire le maintien de la voie. Dans l'hypothèse contraire, où on ne jugerait pas à propos de maintenir les voies, parce que ça n'apparaît pas essentiel pour des fins de transport public, le ministre a déjà indiqué qu'il entendait réclamer des paiements de compensation. Ces paiements de compensation, je pense, seront sollicités au nom du ministère des Trans-

ports du Québec. Est-ce qu'il entend réinvestir ces mêmes sommes dans la région où il y a effectivement eu perte de voie ferrée, pour faire en sorte d'améliorer le réseau routier?

M. Côté (Charlesbourg): Premièrement, on est dans une situation où, effectivement, il y aura des abandons à certains endroits. Je pense que c'est clair. Ce que nous avons toujours revendiqué depuis le début, c'est dans le programme qui accompagnait la loi **C-18** de compensation pendant une période de cinq ans, si je ne m'abuse, pour le transfert modal. Des sommes étaient prévues pour permettre de financer le transfert modal. Que ça parte du train pour aller au camion, que ça parte du train pour un autre mode, il y avait donc possibilité de soutien financier à ce moment-là.

Ce que nous avons revendiqué à l'époque, dans un premier temps, c'était qu'on ajoute aux possibilités celle de se servir de ces sommes pour aider des compagnies de chemins de fer localement. Donc, dans la mesure où nous aurons terminé l'analyse complète, nous allons faire une bataille globale, mais par tronçons, tenant compte de nos critères sur le plan de la nécessité du maintien. Deuxièmement, dans la mesure où il y aurait quand même une décision de l'office qui prônerait l'abandon, nous allons nous servir des prérogatives de la loi pour nous opposer devant le lieutenant-gouverneur en conseil et, à ce moment-là, différentes alternatives vont s'offrir à nous pour faire en sorte que, s'il y a abandon du service, il n'y ait pas abandon des lignes, donc de la ligne de chemin de fer elle-même qui pourrait éventuellement être utilisée par des transporteurs locaux parce que le même service peut être donné par une entreprise locale ou une entreprise régionale qui serait elle-même reliée à la ligne maîtresse de chemin de fer.

Donc, à partir de ça, ça nous apparaît très intéressant. Dans la mesure où il y aurait abandon, il y aurait, bien sûr, revendication de compensation auprès du gouvernement fédéral. Cela ne veut pas nécessairement dire que ça irait au réseau routier, mais soyez sûr d'une chose, si tel était le cas, le ministre des Transports s'en réjouirait.

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

M. Camden: Peut-être en complémentaire, M. le Président. Déjà, sur ce tronçon, dans l'éventualité où il y aurait démantèlement de la ligne, plus particulièrement dans les municipalités de Saint-Agapit, Dosquet et Lyster, il y a un tronçon de la route 116 qui **nécessite** une réfection complète. Est-ce que vous avez l'intention de vous prévaloir de la possibilité de récupérer l'emprise de la voie ferrée de façon à économiser des sommes d'argent dans l'éventualité d'une réfection de la route 116 et de

faire en sorte d'utiliser les tronçons qui desserviraient déjà ces régions, où on retrouvait de petites gares dans chacun des villages, pour apporter des correctifs à la route?

M. Côté (Charlesbourg): Dans tous les cas où il y a abandon de ligne de chemin de fer, le corridor est pris en compte par le ministère des Transports qui, effectivement, peut s'en servir pour des fins routières, en termes de corridor, ou le maintenir tout simplement pour des activités de loisir puisque plusieurs localités ou organismes revendiquent ces espaces pour pratiquer soit du quatre-roues ou de la motoneige. Il est clair que c'est toujours le ministère des Transports qui en devient propriétaire et qui, par la suite, décide de son utilisation.

Si ça peut avoir une certaine connotation sur le plan de la construction du réseau routier, il est clair que le premier objectif du ministère, c'est de le conserver pour ces fins. Après ça, il y a d'autres usages. Dans ce cas précis, ne connaissant pas de manière très particulière le tronçon que vous évoquez, s'il paraissait aux officiers du ministère que cette emprise pourrait servir pour reconstruire la route 116 que vous évoquez, il est clair qu'on s'en servirait au lieu d'exproprier d'autres endroits.

D'ailleurs, M. Michaud me rappelle que, dans le cas de la route 105 dans l'Outaouais, une partie a été faite.
(12 h 45)

Une voix: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le comté de Gatineau, c'est une partie qui a été faite à partir de cette emprise.

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

M. Camden: Dans le même esprit - vous ouvrez une porte - en ce qui concerne un tronçon qui a déjà été affecté entre Villeroy et Deschallons, lequel tronçon est actuellement utilisé par les gens d'un club de quadrimotos, les gens des municipalités réclament évidemment que le ministère le cède aux municipalités et l'UPA mène une bataille pour obtenir ce tronçon. Si je comprends bien, vous avez l'intention de garder une vocation à caractère sportif pour garder les quadrimotos sur ces sentiers plutôt que sur les chemins.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, il n'y a pas de quatre-par-quatre ou de quatre-roues ni de motoneiges qui ont l'autorisation de circuler sur les chemins publics ailleurs qu'à des passages de croisement. Il est clair qu'à partir du moment où il y a des abandons de ce type d'infrastructures, ça devient des endroits privilégiés pour ceux qui exercent ce genre de sport. Est-ce que l'intérêt de cette région est mieux servi par l'utilisation qu'en font des quatre-roues? Peut-

être. Est-ce qu'elle le serait mieux par l'UPA? C'est une autre paire de manches.

Evidemment, tout le problème des quatre-roues et le problème des motoneiges, véhicule qui est un peu plus civilisé en termes de pratique... L'avantage des quatre-roues... Ces voies donnent accès à bien des terres agricoles et les cultivateurs commencent à en avoir plein leur voyage. Est-ce que cette voie ne donne pas accès à toute une série de terres privées qui appartiennent à des cultivateurs? C'est peut-être pour ça que les cultivateurs ne souhaitent pas que ce soit laissé à la pratique de ce sport. Donc, ce sont des infrastructures qui ont coûté beaucoup d'argent et qui doivent servir à la communauté, parce qu'elles ont été faites pour la communauté.

Quant à moi, sur le plan des orientations, première priorité: celle du ministère des Transports; la deuxième: celle des autres ministères, et ça pourrait inclure le loisir, à ce moment-là.

Au-delà de ça, cela n'empêche pas les revendications de l'UPA pour tenter de bloquer la route, l'accès à certaines terres. Il s'agira que les quatre-roues se regroupent en club pour civiliser davantage leur action.

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

M. Camden: Si vous me permettez un dernier commentaire. À tout le moins, ça permet à ces gens qui s'amuse avec des quadrimotos de circuler sur un tronçon entre les localités et de ne pas être dans les champs des agriculteurs et dans les boisés privés à gauche et à droite, et de concentrer leurs activités sur ce tronçon.

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

M. Garon: Cela peut aussi être dangereux, parce que les voies ferrées sont souvent hautes et les fossés sont... Cela peut être dangereux en sacrifice, si quelqu'un...

M. Côté (Charlesbourg): Si M. le député de Lévis me donnait deux minutes.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je viens de recevoir de la littérature qui me permettrait éventuellement de répondre aux cas qu'il a soulevés hier, mais j'aurais besoin de deux minutes pour au moins bien...

M. Garon: Comme il est une heure moins dix et qu'on finit à une heure, je préférerais qu'on avance dans le domaine des chemins de fer.

M. Côté (Charlesbourg): On recommencera ça cet après-midi?

M. Garon: Oui, oui. On pourrait les revoir cet après-midi.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait.

M. Garon: Le ministre nous dit: On fournit l'aide de notre ministère sur le plan technique. Sauf que, là, il s'agit beaucoup plus de décisions politiques. Quand le fédéral décide de maintenir 20 000 kilomètres de chemins de fer non rentables dans l'Ouest, c'est une décision politique. Là, on nous dit: On fournit l'aide technique de notre ministère. Je calcule que ce n'est pas mauvais, sauf que c'est une décision plus large que ça, ce n'est pas seulement une décision technique, il ne faut pas se conter des histoires. Si on regarde ce qui a été fait ailleurs, ce ne sont pas des décisions techniques. Quand bien même on essaierait de ramener ça à des décisions techniques au Québec, les décisions prises dans l'Ouest ou à Terre-Neuve ne sont pas des décisions techniques, ce sont des décisions politiques de conception et de vision des choses. C'est pourquoi je trouve que le ministre a une attitude un peu résignée - je pense que c'est le bon terme - dans ce dossier, parce qu'il est déjà prêt à dire: Voici, ils vont abandonner, alors on va faire autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non...

M. Garon: Un instant! C'est pour ça que je voudrais savoir si le ministre a demandé des évaluations des impacts sur l'économie des régions et du Québec et les effets sur les dépenses du gouvernement parce que les routes ne seront plus utilisées dû à l'abandon des lignes ferroviaires au Québec. Il faut le voir aussi en termes de transport lourd. Souvent, on utilise les chemins de fer pour des transports lourds sur de longues distances. Ce n'est pas sans conséquence que ces tonnages se retrouvent sur les routes, alors qu'auparavant ils se retrouvaient sur les chemins de fer. Alors, est-ce qu'il y a des études qui ont été faites là-dessus? Est-ce que le ministre a l'intention de participer à la mise sur pied de la table de concertation sur l'industrie ferroviaire à Montréal? On a vu qu'il y a un de ses collègues qui a annoncé récemment qu'il...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a trois questions. Répondons d'abord à la dernière. C'est oui.

M. Garon: Oui quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui à la table de concertation. Je l'ai signifié à mon collègue, M. Daniel Johnson, qui est responsable de la région de Montréal. Je lui ai offert les services du ministère, y compris de l'OPDQ, à cette table, avec les gens qu'ils souhaitent avoir avec eux sans aucune espèce de problème.

Le deuxième problème soulevé par le député

de Lévis, il dit: Le ministre semble résigné. Je ne veux pas revendiquer pour revendiquer. Je veux revendiquer des éléments qui sont indispensables et souhaitables pour l'économie des régions, pour l'économie de l'ensemble du Québec. C'est clair que pris isolément, lorsque le député de Lévis dit: Oui, il y a eu compensation de 800 000 000 \$ à Terre-Neuve pour l'abandon des lignes de chemin de fer qui vont être mises sur le réseau routier. Oui, dans l'Ouest, on protège jusqu'à l'an 2010. C'est sûr. C'est le genre de document qu'on a rendu public nous-mêmes avec des montants très précis de ce que ça coûtait. Il y a peut-être de ces choses qui peuvent être aussi remises en question dans le cadre du budget fédéral. Peut-être. J'imagine qu'il n'y a pas uniquement des choses qui concernent le Québec qui peuvent être remises en question. Au-delà de tout cela, le phénomène de compensation, la question fondamentale, compte tenu de l'envolée qui nous a permis tantôt d'aller faire un tour en Irlande et de revenir...

M. Garon: En Irlande?

M. Côté (Charlesbourg): En Islande.

M. Garon: En Islande, oui.

M. Côté (Charlesbourg): En Islande et de revenir au Québec, en parlant de 250 petits pays qui avaient leur propre autonomie, leur propre monnaie, une envolée tout à fait extraordinaire, on est demeurés dans le domaine du transport aérien cette fois-là, mais c'était de la haute voltige, effectivement. La question est de savoir si, globalement, le Québec a juste compensation de sa participation à la Fédération canadienne, compte tenu des impôts qu'il paie à Ottawa. C'est la question. La question en-dessous de celle-là, mais qui y est subordonnée sur le plan de l'analyse, parce que si on veut porter un jugement on devra porter un jugement global, est la suivante: Est-ce que, dans le domaine des transports, le Québec a ce à quoi il doit s'attendre par rapport aux impôts qu'il paie? Donc, à partir de ça, c'est dans ce cadre que ça doit se situer. C'est clair que nous allons revendiquer et que nous revendiquons d'Ottawa une juste compensation sur ce qui, éventuellement, pourrait arriver aux chemins de fer. Pour le faire, nous avons travaillé d'arrache-pied parce que ce n'était pas les documents qui pullulaient au ministère à ce sujet lorsqu'on est arrivés.

M. Garon: Il y avait au moins une direction des chemins de fer.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais s'il y avait une direction des chemins de fer, je ne suis pas sûr que j'y ai retrouvé tout ce qu'il fallait pour être capable de se défendre. On est partis de pas grand-chose, je puis vous dire ça.

Alors, ce n'est pas le fait qu'il existe une direction que vous avez tout ce qu'il faut pour vous défendre. Je pense que c'est bien différent. Ce n'est pas le principe d'investir dans les postes pour penser que les postes vont vous rapporter ce que ça devrait vous rapporter. C'est une autre histoire.

M. Garon: Pourquoi dites-vous ça?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Pourquoi dites-vous ça?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais vous dites: Il y avait une direction. Ce n'est pas parce qu'il y a une direction qu'on a ce qu'il faut pour se défendre. La plus belle démonstration, c'est que vous aviez la direction et on n'avait pas ce qu'il fallait pour se défendre.

M. Garon: Dans quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pour les chemins de fer. C'est ce que vous venez de me dire, qu'il y avait une direction.

M. Garon: Bien, je dois vous dire que pour le **Nid-de-Corbeau**, on marchait la main dans la main avec les ministères des Transports. Plus que ça, le diaporama qu'on a véhiculé de bord en bord de nos réunions publiques a été fait au ministère des Transports. Alors, il y a eu une très bonne collaboration avec le ministère des Transports. Je n'ai pas un mot à dire... Je vous dis qu'au sujet de la bataille du **Nid-de-Corbeau** je n'ai pas eu un mot à dire. Au contraire, on a eu une excellente collaboration du ministère des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, etc...

M. Garon: Je suis habituellement assez critique quand les gens ne font pas leur travail. Or, au contraire, j'ai été très satisfait de la collaboration qu'on a eue; on a marché la main dans la main dans tout ce dossier.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous dis, c'est que ce n'est pas du fait que vous avez une direction... Parce que c'est vous qui avez posé la question. Vous avez abandonné la direction concernant les chemins de fer, ce n'est pas cela qui a été le problème. Les problèmes auxquels on fait face aujourd'hui sont des problèmes d'abandon de lignes de chemins de fer qui peuvent être préjudiciables à l'économie des régions du Québec et à l'économie du Québec dans son ensemble. Ce que nous revendiquons et ce que nous allons continuer de revendiquer dans chacun des cas, c'est finalement *un* juste traitement du Québec pour le Québec. On va le faire de manière très étoffée; nous l'avons déjà fait, j'ai signé des documents **qui** ont été expédiés à l'Office

national des transports, qui ont été expédiés au gouverneur **général** en conseil et qui ont été expédiés à M. Bouchard, le ministre des Transports à Ottawa sur, par exemple, Cabano; cela a été fait aussi dans les cas de Darville, Charny. Cela sera fait dans tous les cas. Allez voir les gens de l'Abitibi, si les gens de l'Abitibi n'ont pas été totalement soutenus par le ministère des Transports dans la défense de leurs intérêts en ce qui concerne Chapais. Cela a été fait, on va continuer de le faire.

Dans la mesure où il y aura une revendication globale, nous serons en mesure de le faire puisque, actuellement, on est à finaliser une démarche auprès des entreprises sur les impacts qu'aurait, éventuellement, la fermeture. Donc, des impacts économiques sur les entreprises et des impacts économiques dans chacune des régions. Alors, on est à finaliser l'ensemble de ce dossier-là, ce qui va nous permettre d'étoffer encore davantage nos positions dans chacun des tronçons, comme nous avons pu le faire jusqu'à maintenant. Il est clair qu'actuellement le ministère, en particulier par l'entremise de M. P.-A. Fournier qui en a la responsabilité, travaille à ces éléments-là.

M. Garon: Ce que j'ai demandé, c'est s'il y avait des études d'impact concernant l'abandon des lignes de chemins de fer, l'évaluation des impacts sur l'ensemble de l'économie des régions et l'ensemble des projets du gouvernement fédéral en ce qui concerne les chemins de fer du Québec. Et, deuxièmement, parce que vous n'avez pas répondu à cela, vous avez dit que le soutien technique du ministère... J'ai compris cela, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est...

M. Garon: ...mais je veux dire les études d'impact, les conséquences économiques et les effets économiques de l'abandon de ces lignes-là. J'ajouterais maintenant, concernant Via Rail, avez-vous également fait des études à ce point de vue là? Ils savent que les maires des deux plus grandes villes du Québec, Montréal et Québec, ne sont pas souvent d'accord mais, apparemment, ils sont d'accord pour dire que cela aurait un impact et pour demander que les services soient maintenus, même développés par des chemins de fer sur lesquels ils ne roulent pas à 90 milles à l'heure, 30 milles de même, 30 milles de même et 30 milles de même; 30 milles de haut en bas, 30 milles de gauche à droite et 30 milles par en avant, alors... Mais des chemins de fer modernes. J'aimerais que le député nous dise s'il a fait des études là-dessus, sur les conséquences qu'entraînerait l'abandon de ces chemins de fer-là par Via Rail.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan du transport ferroviaire des marchandises, il est clair qu'en ayant l'analyse de chacune des régions, lorsqu'on rencontrera une entreprise **qui**

est desservie par le chemin de fer, on saura l'impact que cela aura sur l'entreprise qui est forcément un impact sur la région. En discutant avec ces gens-là, on aura donc un portrait des impacts sur le plan régional et, en additionnant les impacts sur le plan régional, on aura l'impact sur tout le Québec. C'est clair qu'on aura cela.

M. Garon: Sur les routes, par exemple, s'il y a tant de volume, au lieu de passer par les chemins de fer, on va passer par des routes. En termes d'usure j'imagine qu'une route sur laquelle il passe tel volume, elle dure tant d'années par rapport à tant d'années. Il y a des études comme celle-là...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...sur les coûts que cela va entraîner pour le gouvernement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les coûts économiques aussi, les conséquences économiques des régions. (13 heures)

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. C'est ce que nous faisons actuellement, d'abord, dans un premier temps, dans une démarche auprès des entreprises du même type que celle que nous avons faite en Abitibi sur le plan de la recherche des impacts que constitue l'abandon de lignes de chemins de fer. Cela a été plus évident dans le cas de M. Dubois de Victoriaville qui a sensibilisé l'opinion publique et c'est clair que nous l'aurons. D'autre part, pour répondre - puisqu'il est 13 heures - à d'autres questions, vous évoquiez Via Rail. Il est clair que M. Pelletier et M. Doré se sont entendus sur la nécessité de maintenir Via et de le moderniser. J'ai personnellement rencontré M. de Belleval, qui a été mon prédécesseur comme député de Charlesbourg et l'un de mes prédécesseurs comme ministre des Transports, et il m'a sensibilisé à son projet d'un TGV Montréal-Toronto, Montréal-Windsor ou Québec-Windsor, ce qui serait la solution à une partie des problèmes de Via, semble-t-il, selon un projet assez intéressant. Là-dessus, le premier ministre du Québec a eu l'occasion de se prononcer et de signifier aux autorités fédérales que Via était un élément indispensable pour le service à la clientèle. C'est cela, la position très claire du Québec.

M. Garon: Avez-vous demandé à M. de Belleval s'il a pensé à étudier le projet de l'ancien maire de Montréal, soit la ligne Montréal-New York? Il y a plus de monde à New York qu'à Toronto. Est-ce qu'on a pensé, par exemple, en fonction du libre-échange? On n'est plus dans le Canada "coast to coast" de 1876 de John A. Macdonald, on est dans le libre-échange nord-américain. Est-ce que les lignes doivent fonctionner est-ouest ou si on ne devrait pas

commencer à avoir des lignes nord-sud, par exemple? Je me souviens que le maire de Montréal parlait d'une ligne Montréal-New York.

M. Côté (Charlesbourg): Albany.

M. Garon: Est-ce qu'on a demandé à M. de Belleval s'il avait commencé à se réorienter en fonction de la philosophie moderne du libre-échange?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré l'ancien maire de Montréal un mois avant qu'il quitte ses fonctions de maire de Montréal et il me faisait des recommandations quant au tracé à privilégier sur la ligne Montréal-Albany, État de New York. Quant à lui il était conseillé par les gens de la SNCF, à l'époque - des études ont même été faites. Je rencontrais dernièrement le ministre des Transports français, M. Delebarre, qui venait vanter les mérites du TGV et ses effets en France sur le plan du transport des personnes, et nous avons discuté en particulier du projet de Via de desservir Toronto, en particulier Montréal et, par extension, éventuellement Québec. C'est là que portent actuellement les efforts de Via. À ma connaissance, les conseillers de M. de Belleval sont ceux qui conseillaient M. Drapeau et on a oublié, pour le moment, Montréal-Albany pour se préoccuper davantage de Montréal-Toronto.

M. Garon: Évidemment, au Canada, peu de chose peut se faire sans passer par l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est assez extraordinaire...

M. Garon: Je parle en termes de l'intérêt du Québec. Je ne parle pas de l'intérêt d'Ottawa, mais de l'intérêt du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais c'est assez extraordinaire de voir un **ex-député** de Charlesbourg, qui a défendu des thèses que vous connaissez bien, qui, aujourd'hui, est celui-là même qui défend un système de transport qui a unifié le Canada. Il y croit tellement qu'il propose une modernisation de ce chemin de fer par l'entremise des passagers de Via. Est-ce que c'est lui qui a vu clair au bout du tunnel ou si c'est encore vous qui, par votre détour par l'Islande, voyez clair? L'avenir nous le dira, mais les Québécois, en 1980, ont choisi ceux qui avaient la bonne vision.

M. Garon: C'est peut-être une façon subtile d'indiquer que le transport rapide devrait se faire et que si on en parle pour Montréal-Toronto, comme c'est à peu près la même distance pour Via, ce serait peut-être meilleur pour Montréal-New York. Mais là, c'est une décision politique. À ce moment-là, est-ce que vous allez demander à votre homologue - je ne

parte pas de M. de Belleval - le ministre des Transports...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Est-ce que vous allez demander au ministre des Transports si l'hypothèse Montréal-New York a été étudiée ou si on a regardé seulement l'hypothèse Montréal-Toronto? J'ai l'impression que nos entreprises vont aller de plus en plus à New York. Elles vont aller beaucoup plus dans ce triangle américain, où il y a 100 000 000 de population, plutôt que vers la Saskatchewan où il y en a quelque 900 000, ou le Manitoba où il y en a quelque 900 000, ou l'Île-du-Prince-Édouard où il y en a 118 000. J'ai l'impression que les relations seront beaucoup plus axées nord-sud. À ce moment-là, comme je vous le disais tantôt, il faut penser en fonction de l'avenir plutôt qu'en fonction du passé, et l'avenir, c'est **peut-être** vers le Sud.

C'est pour ça que je dis que... Sur le plan politique, M. de Belleval est payé par le gouvernement fédéral. J'imagine qu'ils doivent lui donner des directives, comme employé. Vous, comme homme politique, vous...

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne voulez pas dire que M. de Belleval est acheté, là.

M. Garon: Non, il est *employé*. J'ai appris de M. Léon Dion, quand je suivais mon cours de sciences sociales - quand j'ai suivi des cours, j'ai appris des choses du père Lévesque et j'en ai apprises de Léon Dion - que l'histoire démontrait que les intellectuels travaillaient pour ceux qui les avaient payés. Quand je me suis rappelé ça, je me suis dit: Grande leçon, M. Dion a démontré la théorie de l'Occident. Il était à ce moment-là un grand spécialiste de l'évolution de l'Occident, à partir du Moyen Âge jusqu'à aujourd'hui. Bon! Je me suis dit: C'est une leçon à retenir.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'ailleurs...

M. Garon: À ce moment-là, je me dis: Comme nous sommes payés par l'État du Québec, nous devons normalement défendre terre à terre les intérêts du Québec. Les intérêts du Québec vont dans le sens d'une ligne - je ne préjuge pas de la réponse - Montréal-Toronto ou Montréal-New York. C'est pourquoi je me dis qu'il faut considérer les deux hypothèses avant d'y mettre des centaines de millions d'argent. Apparemment, Via Rail n'est pas rentable, mais il serait peut-être plus rentable d'aller dans la bonne direction.

Le maire de Montréal, M. Drapeau, nous a dit que ça devait être Montréal-New York. M. Drapeau, vous le savez, a eu de bonnes idées. Les gens peuvent être d'accord ou ne pas être d'accord avec certaines choses, je vais vous dire, j'ai travaillé avec lui et j'ai eu d'excellents

rapports avec le maire de Montréal, M. Drapeau, dans mon travail, notamment lors des Floralies de 1980, qui ont été un succès, mais les succès ont moins d'histoire que les échecs... Alors, qu'est-ce que vous voulez? Ce que j'aimerais savoir, et je vous le demande tout simplement: Est-ce que, comme ministre des Transports, vous avez demandé ou vous avez l'intention de demander que... Parce que l'hypothèse est intéressante pour nous aussi, pour la région, par exemple, qui a des centres de ski, et tout ça. Apparemment, les gens de Toronto, les jeunes quand ils viennent, défont pas mal les chambres d'hôtel. On dit que ça prend quasiment des policiers dans les hôtels et qu'il y en a qui ne veulent plus les recevoir. Mais, à ce moment-là, on veut développer notre tourisme, on veut développer nos centres de ski dans la région de Québec, alors, il serait peut-être bon de voir si, en termes de développement pour le Québec, pour Montréal et éventuellement pour Québec, on serait mieux avec une ligne... Il est évident que Montréal-Québec, ce serait bon et, si la ligne était rapide, ce serait bon.

Maintenant, l'hypothèse de Montréal-New York, d'autant plus que vous dites que les gens qui préconisaient Montréal-New York antérieurement sont au service de Via Rail... C'est ce que vous m'avez dit et je n'étais pas au courant de cette donnée. Est-ce qu'il ne serait pas bon de le leur demander? Est-ce que vous l'avez déjà fait ou, si vous ne l'avez pas déjà fait, est-ce que cette hypothèse ne serait pas aussi envisageable?

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

M. Côté (Charlesbourg): Très rapidement, M. le Président, parce que je ne peux pas, lorsque le député de Lévis puise dans ses souvenirs de sciences sociales du père Lévesque et qu'il nous dit que les intellectuels travaillent pour ceux qui les paient... Je suis pas mal sûr que c'est M. Parizeau qui va être très heureux d'entendre ça, compte tenu de ses récents contrats avec le fédéral.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je suis persuadé qu'il ne niera pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est parce que cela m'a sauté à l'esprit au moment où vous avez énoncé ça.

M. Garon: Mais ce n'était pas le père Lévesque qui avait dit ça, c'était M. Léon Dion.

M. Côté (Charlesbourg): M. Dion, d'accord. Donc sur l'option...

Le Président (M. Saint-Roch):...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai compris des rencontres que j'ai eues avec Via, c'est que leur option était bien sûr et avant tout de desservir Toronto-Montréal sur le plan de la modernisation. Dans toutes les études faites par M. Drapeau et, son groupe à l'époque, et certaines, je pense, commanditées et défrayées par le ministère des Transports de l'époque - ce sont des études toujours disponibles sur le plan du corridor - il y avait des problèmes de réalisation de Montréal à Albany, parce que, s'il y a du monde de New York à Albany, il y en a un petit peu moins, semble-t-il, le long de la ligne pour se rendre à Montréal. C'était l'un des problèmes.

Le deuxième était un problème de terrains, puisqu'on se retrouvait dans des situations où l'on était en hauteur, en montagne, donc face à toute une série de problèmes sur le plan du tracé, du lien. Finalement, ce que j'ai compris, c'est que le choix était déjà fait par les autorités de Via de privilégier d'abord le corridor Toronto-Montréal.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Alors, ayant maintenant rattrapé nos dix minutes de retard, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension des travaux à 13 h 10)

(Reprise à 16 h 47)

Le Président (M. Saint-Roch): 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 1989-1990. Est-ce qu'il y a d'autres interventions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Sûrement.

Renseignements supplémentaires sur la Régie de l'assurance automobile

M. Côté (Charlesbourg): Pour répondre au député de Lévis sur les cas soumis à la Régie de l'assurance automobile, je vais tenter de le faire au meilleur de ma connaissance. Je m'excuse pour mon retard, M. le Président. Quand on est absent d'un ministère à l'occasion, il y a des petits dossiers qu'il faut quand même régler.

D'abord, on a tenté de retrouver sur l'informatique les quatre cas soumis par le député de Lévis. C'est pour ça que cela a pris un peu de temps. À la Régie de l'assurance automobile, cela n'existe pas. Ce sont des cas fictifs dans les quatre cas. Écoutez, si jamais cela n'arrivait pas, ne me pendez pas, donnez-moi au moins la chance de vous donner les explications. Je suis un relayeur, ce n'est pas moi qui suis

allé fouiller à la Régie de l'assurance automobile. Ce sont les informations qu'on m'a données.

C'est quelqu'un qui travaille sûrement à la Régie de l'assurance automobile qui vous a fourni ça et il doit travailler au système informatique. C'est l'évidence même, de par les informations que vous aviez, et cette personne a effectivement fait des cas fictifs. Le danger, évidemment, c'est que ce n'est pas facile de mettre le nom d'un individu là-dessus. C'est pour ça qu'il y a un "Y" et c'est le cas de monsieur Y; il n'y a pas de nom. Donc, on ne réussira jamais à retrouver le nom d'un individu parce que cela n'existe pas.

Je ne me suis pas contenté de ça. Si cela n'existe pas, y a-t-il quelque chose, quelque part, qui puisse permettre de sortir une affaire semblable. Est-ce que cela existe le cas d'un militaire, parce que c'était ML... M. Vézina doutait hier que cela puisse être militaire, cela pouvait être autre chose. On a vérifié pour bien s'assurer que cela pouvait être ça. Est-ce qu'il existe des cas où les militaires ont des privilèges parce que, dans des cas comme celui-là, c'est un privilège par rapport au citoyen ordinaire. Ils ont fouillé aussi loin qu'ils ont pu remonter et ils ont trouvé un règlement de 1973 que j'ai ici. C'est le recueil des règlements sur les transports, codification sous l'autorité du ministre des Transports, septembre 1973. C'est un règlement sur les droits d'immatriculation.

Il y a un article à ce sujet, c'est l'article 40. C'est marqué: Section X, Immatriculations diverses. Qu'est-ce qu'il est dit? Il est dit ceci: "Un véhicule routier non immatriculé au Québec et possédé par un membre des Forces armées canadiennes ou américaines affecté au Québec doit être immatriculé au Québec sur remise du certificat d'immatriculation valide du lieu où ce véhicule est immatriculé et sur paiement des droits exigibles de 5 \$." C'est ce qu'on a réussi, jusqu'à maintenant, à trouver. Existait-il auparavant? Peut-être, mais c'est le plus loin que la régie a pu remonter compte tenu du fait que la régie existe depuis 1978, et on a réussi à retourner jusqu'en 1973, alors que c'était le BVA.

Lorsqu'on fait l'analyse de cela, je dis: Parfait. Si cette possibilité existe, elle doit faire l'objet d'une entente avec l'armée, j'imagine. Alors, on a tenté de me trouver l'entente qu'il y a avec l'armée pour que, dans la mesure où l'on déciderait demain matin que cette pratique cesse, qu'elle est finie, on n'aille pas à rencontre d'une entente. Est-ce qu'il est vraisemblable que le Québec ait conclu une entente avec l'armée américaine au cas où il y aurait des soldats américains qui soient affectés au Québec? C'est une autre paire de manches. Donc, le principe de ce règlement est le suivant. Un militaire résident de l'Ontario possédant un véhicule de promenade immatriculé en Ontario - les véhicules de l'armée sont traités sous une autre forme - donc, ayant son véhicule personnel, étant affecté à la base de Valcartier,

vient travailler au Québec pour une période de six mois, d'un an, d'un an et demi ou de deux ans. Dès son arrivée, il remet son immatriculation ontarienne et, en échange de 5 \$, on lui donne une plaque du Québec pour son véhicule. Et cela dure un an, c'est-à-dire le temps écoulé pour en arriver à l'échéance et régler son renouvellement. Dans la mesure où ça vient à échéance et qu'on renouvelle, il devra payer la totalité des droits d'immatriculation, et non pas seulement les droits d'immatriculation, mais aussi les coûts d'assurances, alors que dans le cas où il arriverait aujourd'hui, que son affectation aurait lieu aujourd'hui, il aurait effectivement à payer 5 \$ pour les droits d'immatriculation, mais il paierait la totalité des frais d'assurances exigibles. C'est la situation d'un individu ayant une voiture de promenade et qui s'en vient avec sa famille habiter Valcartier. La famille a besoin d'une voiture et lui se véhicule avec les véhicules de l'armée qui sont immatriculés dans un "pool". Son véhicule personnel ferait l'objet de cette réglementation qui serait appliquée et cela lui coûterait 5 \$. Mais, à l'échéance, il paie ses pleins droits d'immatriculation parce que cela est limité, et ce, en vertu du principe qu'il a payé dans sa province les frais d'immatriculation pour l'année. Au-delà de tout ça, est-ce que ce cas-là peut arriver à un Américain? C'est toujours possible pour un Américain. J'imagine qu'on aurait, à ce moment-là, une entente avec l'armée américaine. On vérifie tout ça. C'est pour la voiture de promenade. Vous aviez un cas de...

M. Garon: Camionnage commercial.

M. Côté (Charlesbourg): Commercial. Vous aviez le cas d'un camion commercial, et on arrivait avec un montant de 5 \$ par rapport à 258 \$. Il y en avait peut-être un autre. On dit: Camionnage commercial. Là, il s'agirait d'un militaire venant de l'Ontario qui aurait un commerce, j'imagine, s'il a un camion commercial - ce sera Robert Middlemiss inc. ou enr., un nom d'entreprise - qui s'en vient avec son camion. Il n'est pas soumis à l'article 40; c'est clair. "Une voiture immatriculée au Canada et possédée par un membre des Forces armées canadiennes doit être immatriculée au Québec sur remise du certificat d'immatriculation valide où le véhicule est immatriculé sur paiement des droits. Véhicule routier non immatriculé."

Dans l'esprit de la régie, un véhicule routier, c'est la voiture de promenade, alors qu'une voiture commerciale s'applique à un commerce; ce cas n'est pas soumis à l'entente et aux règles qu'il y a ici. C'est donc, dans ce cas, fictif et ça n'existe pas. On me dit que ça n'existe pas, à moins que quelqu'un n'ait fraudé sur le plan des informations transmises à la Régie de l'assurance automobile.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, certainement. Alors, ce n'est pas le règlement au complet, c'est l'article qui *concerne* spécifiquement ce dont nous parlons. Dans la mesure où le député de Lévis souhaiterait avoir une copie du règlement au complet... À l'occasion, il faut faire attention aux gens qui sont à l'intérieur de l'appareil; ils sont frustrés. La frustration...

M. Garon: Je vais vous dire une chose: l'information que j'ai eue ne m'est pas venue de quelqu'un de l'intérieur de l'appareil. Je ne sais pas où il l'a obtenue...

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends. De toute façon, j'ai déjà été dans l'Opposition aussi, je sais donc un peu comment cela marche. De toute façon, peu importe la source où vous l'avez eue, je vous dis de faire attention aux sources.

M. Garon: J'ai posé les questions en me disant que j'avais eu ces informations-là et que j'aimerais avoir des explications. Je ne veux pas non plus donner de nom.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Lévis souhaite avoir une copie intégrale du règlement, il nous le dira par les voies habituelles et on la lui fera parvenir. Maintenant, cela ne veut pas dire, vu que ce règlement a été fait à l'époque où un individu qui immatriculait son véhicule, peu importe le mois de l'année, était obligé de payer la totalité pour l'année, qu'un règlement comme celui-là doive encore exister. En lisant ça, je me suis dit que maintenant, avec le renouvellement au mois, on est dans une situation où il n'y a pas de préjudice important causé à une personne qui aurait immatriculé sa voiture en Ontario. Il pourrait immatriculer sa voiture chez nous et payer le reste de l'année quant à son renouvellement.

On me donnait l'exemple de Lussier; le renouvellement est au mois de septembre. Donc, si c'est au mois de septembre et que le gars arrive au mois d'août ou juin il paiera un ou deux mois d'immatriculation, puisque le règlement dit qu'il doit payer la totalité au renouvellement.

Donc, on est dans une situation où cela peut être réexaminé tout en faisant bien attention de ne pas aller à l'encontre d'une entente possible avec les Forces armées.

M. Garon: Est-ce qu'il y a la même entente en Ontario? Si c'est l'Ontarien qui vient au Québec, c'est une affaire, mais si c'est le Québécois qui va en Ontario, est-ce qu'il y a la même entente?

M. Côté (Charlesbourg): Comme c'est une entente avec les Forces armées, j'imagine qu'elle est dans les deux sens. Si l'armée canadienne a senti le besoin de protéger ses militaires qui

viennent au Québec, c'est le même principe en Ontario.

M. Garon: Mais peut-être que l'Ontario n'a pas voulu.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, il s'agira de le vérifier. Je vous dit ça car, en toute logique, cela devrait être ça.

M. Garon: Oui, je comprends qu'en toute logique... Mais je me demandais si la même chose avait été faite en Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! bien, on a tout ce qu'il faut! Notre vétéran, M. Euclide Harel, qui est maintenant responsable des expropriations et qui est un ancien du BVA, me dit que c'est une entente qui a été passée dans les années soixante et qu'il y avait effectivement réciprocité.

M. Garon: Oui, dans les années soixante, mais existe-t-elle encore cette réciprocité? S'il y avait moyen d'avoir une copie de l'entente...

M. Côté (Charlesbourg): Entente écrite entre toutes les provinces.

M. Garon: Si cette entente-là est encore valable...

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, il s'agira de voir comment on peut faire les modifications sans heurter l'entente ni brimer les droits de chacun.

M. Garon: Alors, c'est seulement la première immatriculation qui est pour le reste de l'année. Après ça, s'il renouvelle et s'il est affecté, par exemple, trois ans au Québec...

M. Côté (Charlesbourg): Il renouvelle au prix qu'un Québécois paie.

M. Garon: J'aimerais avoir une copie de l'entente et savoir, en même temps, si cela fonctionne encore de la même façon.

M. Côté (Charlesbourg): En fait, je ne sais pas pour la copie de l'entente mais on va, à tout le moins, vous faire un rapport sur la situation.

M. Garon: Oui. J'ai mon collègue qui est ici. S'il n'y a pas d'inconvénient, mon collègue de Jonquière voudrait poser quelques questions concernant un dossier particulier. Alors, comme on a beaucoup de choses à débattre, je pense bien qu'il vous posera des questions précises en souhaitant des réponses précises.

Le Président (M. St-Roch): M. le député de Jonquière.
(17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Un Instant!

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

M. Côté (Charlesbourg): Juste avant, comme il faut bien s'assurer que je remplis mes commandes, quand je m'engage évidemment, parce que je vois venir le député de Jonquière, je veux déposer le bilan du programme d'aide à la recherche. Ce sont les subventions pour les contrats de recherche. Il y a déjà des copies de faites.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions avant que je reconnaisse M. le député de Jonquière?

M. Garon: Je parlais justement au député de Jonquière de la possibilité d'intervenir tout de suite, parce que je pense bien qu'après il va nous laisser.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Pas par manque d'intérêt.

M. Garon: Ce n'est pas parce que je le souhaite, au contraire.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Je présume que...

M. Garon: Mais je l'ai bien averti que je ne souhaitais pas qu'il prenne trop de temps parce qu'on a beaucoup de sujets à couvrir et qu'il ne reste pas grand-temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur le réseau routier, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je veux remercier mon collègue de me laisser un peu de temps. C'est vrai que, même si je ne suis pas à la commission, je suis beaucoup les travaux à l'aide du perroquet dans le bureau. Alors, je suis pas mal au courant de vos conversations.

Là-dessus, je voudrais vous parler d'un projet...

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que vous ne travaillez pas pendant ce temps-là.

Autoroute 175

M. Dufour: Je travaille à la fois des oreilles, des mains et du cerveau. Cela dit, je voudrais simplement vous poser des questions qui concernent la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Vous savez qu'il y a un grand mouvement actuellement qui s'appelle Accès-Bleuets. C'est un groupe populaire qui fait appel à l'ensemble des

intervenants de la région pour doter cette même région d'une route à quatre voies qui traverserait le parc des Laurentides. Donc, on parle de la 175, 169. Il y a un certain nombre de questions qui ont été posées concernant la *sécurité* et l'entretien de la troisième voie l'hiver. En tout cas, il y avait des déficiences concernant la sécurité, entre autres, des pincés hydrauliques. Cela dit, je constate aussi que le ministre a répondu qu'il y avait un montant de 35 000 000 \$ ou 36 000 000 \$, réparti sur cinq ans, pour répondre aux attentes de la région. Je voudrais savoir, à partir de maintenant, si ces dépenses qui seront effectuées ou qui sont effectuées vont l'être en prévision d'une future route à quatre voies? Il y a toutes sortes de façons de faire les choses. C'est ma première question.

M. Côté (Charlesbourg): Voici le raisonnement qu'on a tenté de faire chez nous. Dans l'hypothèse où l'étude démontrerait la nécessité et la faisabilité d'une route à quatre voies, peu importe si elle prendra la forme d'une autoroute ou d'une route contiguë, et qu'on devrait aller devant le Bureau d'audiences publiques, le BAP - parce qu'on devra passer par là pour faire reconnaître le tracé - on s'est dit, selon nos spécialistes, qu'il est fort peu probable que l'axe retenu par le BAP soit différent de l'axe que l'on connaît maintenant sur la 175 et que, par conséquent, dans la mesure où on en arriverait là, on aurait une autorisation mais dans cet axe-là, peut-être à quelques variantes près, mais essentiellement dans cet axe-là. Cela veut dire que l'argent qui est dépensé ou qui va l'être à compter de cette année dans le programme que nous avons évoqué, les 36 000 000 \$, soit à peu près 7 000 000 \$ à 8 000 000 \$ par année, va l'être en fonction de cet axe-là et va l'améliorer.

Si vous me demandez si les 36 000 000 \$ qui vont être dépensés vont être utiles dans l'éventualité où il y aurait une route à quatre voies, je vous dis tout de suite non, parce qu'évidemment, ce n'est pas possible. Dans les 36 000 000 \$, il y a, dans certains cas, des couches d'usure et j'imagine qu'elles vont être passablement usées à partir du moment où on décidera, dans six mois ou un an, au lendemain de l'étude, de faire une route à quatre voies et, le temps de la construire, probablement que la couche d'usure sera fatiguée et ne sera plus utilisable. Au-delà de tout ça, est-ce que les travaux de correction des courbes que nous nous apprêtons à faire vont aller dans cet axe-là? C'est clair qu'en se servant de l'assiette actuelle, si c'était le cas, tout ce que nous allons mettre sous l'assiette actuelle est de nature à servir pour la route à quatre voies.

M. Dufour: Comme il y a des courbes connues qui ne répondent pas aux normes du ministère, est-ce que vous vous attaquez à ces courbes en premier lieu? Deuxièmement, est-ce que vous avez l'intention d'essayer de trouver un

tracé... Il y a des courbes... En tout cas, on sait où sont les accidents, où ils ont lieu pour la plupart, soit autour de l'Étape. Il y a plusieurs courbes dans ce coin-là et on pourrait peut-être essayer de trouver un tracé plus potable, plus sécuritaire pour les usagers.

M. Côté (Charlesbourg): Le programme qui a été mis au point par les gens du ministère est un programme qui tenait compte de l'histoire de la route, donc, des accidents, selon la formule Mercator qui a un degré de précision jusqu'à un kilomètre du point exact de l'accident. C'était la formule du passé. Avec les nouveaux rapports d'accidents qui découlent de la révision du Code de la sécurité routière, on va être en mesure d'identifier au pied près l'endroit où il y a le plus d'accidents. Donc, on a marché avec ce que nous avions, soit la formule Mercator, et les interventions de correction de courbes et les interventions du ministère ont été faites en fonction du secteur le plus accidenté, où il arrive le plus d'accidents et des endroits, à un kilomètre près, où il y a le plus d'accidents.

M. Dufour: Dans les corrections de courbes, est-ce que vous allez jusqu'à essayer de trouver un tracé plus acceptable? On peut bien suivre... Je pense qu'il y a des moyens techniques qui nous permettent, et je ne sais pas si vous avez eu l'occasion... Je ne voudrais pas entrer dans la discussion que vous avez eue avec mon collègue qui disait qu'il avait fait 19 000 kilomètres et que ça l'avait frappé, mais j'ai visité moi aussi des endroits où il y avait des routes... On peut passer droit quand on veut. Il y a des moyens techniques qui nous permettent d'éviter certaines courbes. Est-ce que cette éventualité est étudiée actuellement dans le parc des Laurentides?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est-à-dire qu'il faut faire attention. Il ne faut pas devancer les choses. On se comprend bien. On a d'abord dit: Il n'y aura pas d'autoroute. Les gens ont dit: On est isolés et c'est un facteur d'isolement que de maintenir la route 175. Ils ont dit: On devrait à tout le moins... Accès-Bleuets avait dix points...

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...et, à l'intérieur de ces dix points - si je me souviens, c'était le sixième - il y avait une étude quant à la faisabilité de la route. J'ai dit en fin de compte: On va accepter de la faire. On va la faire sur le même modèle qu'à Thetford pour l'autoroute 20. Donc, ce sont deux régions complètement différentes, mais qui ont les mêmes problèmes d'isolement, les deux revendiquant une autoroute pour se désenclaver à des fins personnelles et aussi économiques. Donc, on dit: Parfait! On va se servir du modèle en termes de devis, de faisabilité et d'opportunité. Quand on analyse une

chose comme celle-là, on veut avoir un résultat. Ils vont dire oui ou non, ou "noui" ou quelque chose qui ressemble à un non. On ne sait jamais comment ça sort sauf que, si on le confie à des spécialistes, c'est qu'on veut avoir une réponse. À partir du moment où ils disent: C'est faisable et c'est opportun de le faire pour différentes raisons; le trafic ne le justifie pas, mais l'opportunité de développement économique peut le justifier, bon, on est dans une situation où ça pourrait éventuellement se réaliser.

Donc, à partir de ce moment-là, les gens vont analyser les tracés qui peuvent être retenus. Je peux d'ores et déjà vous dire que, si jamais ça arrivait, j'ai l'impression qu'une partie, à tout le moins deux des quatre voies ce seraient celles qui existent déjà. On ne refera pas quatre voies flambant neuves de haut en bas. Donc, il y a de fortes chances qu'on soit dans ce qu'on est actuellement. Les travaux que nous faisons sont des travaux qui visent, dans certains cas, effectivement à corriger des courbes à partir des évaluations du ministère, selon la formule Mercator. Mais, tout ça est fait un peu en fonction de ça. Sur le plan de la faisabilité et de l'opportunité de le faire, c'est l'étude qui le déterminera. On a presque terminé... On me dit que, dans une semaine, on devrait rencontrer les gens de Thetford pour compléter ou tester le devis. À partir du moment où il sera bon là-bas, on va le présenter à certains intervenants du Saguenay - Lac-Saint-Jean pour savoir s'il est acceptable et on va faire l'étude.

M. Dufour: Actuellement, par rapport au montant de l'investissement - vous parlez de 35 000 000 \$ sur cinq ans - en tout cas, quand je regarde tout ce qui se passe un peu partout, ça me semble des montants faibles, très faibles.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Quand je regarde les montants investis un peu partout au Québec, les 35 000 000 \$ me semblent très faibles par rapport aux besoins exprimés. Je trouve que ce n'est pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Demain matin, si je n'avais pas entre les pattes l'entente sur Havre-Saint-Pierre-Natashquan, probablement que je prendrais bien de l'argent qui va là et que je le mettrais ailleurs, ça me ferait plaisir. Il serait peut-être plus justifiable de le mettre dans le parc que de le mettre entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan. Je suis entièrement d'accord avec vous là-dessus, sauf que je dois respecter la parole et la signature de M. Lévesque, à l'époque, et celle de M. Mulroney. Alors, c'est cette responsabilité que j'ai. Il faut que je vive avec.

M. Dufour: J'accepte ce que vous dites. Je ne pense pas qu'on se batte entre régions pour essayer d'arracher le plus gros morceau, l'enlever

à un autre et le mettre ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Dufour: Je ne voudrais pas qu'on en enlève dans une région pour le mettre ailleurs, dans une autre région. Je me dis que Natashquan et Havre-Saint-Pierre, cela a sûrement été d'abord une volonté politique. Si ce n'est pas une volonté politique, c'est difficile à justifier. Et je me rappelle comment ça a commencé. Cela a commencé en 1962 par un maire qui s'appelait M. Gallienne, à Sept-Îles, qui disait, à ce moment-là: Nous aurons notre route pour aller jusqu'à Blanc-Sablon. Et cela a été fait. On parlait de centaines de millions dans le temps. Quelqu'un y a cru et a réussi à réaliser son rêve et à relier les communautés.

M. Côté (Charlesbourg): Il parle d'autre chose. Il parle des réalisations du ministère.

M. Dufour: Si on regarde les budgets du ministère par rapport aux montants d'argent, c'est évident que si vous ne montrez pas de volonté politique et que vous ne le dites pas avec assez de conviction pour forcer un peu les portes, vous aurez de la difficulté à passer au travers. Si vous parlez de la justification de réaliser un tel dossier, celui qui vous parle a traversé le parc environ 120 à 130 fois cette année et je peux vous dire qu'il y a des voyages où j'ai croisé 106 fardiens, dans une période d'environ une heure et quart, une heure et demie. Cela joue souvent et régulièrement dans les 80.

Une voix: Ça mène vite!

M. Côté (Charlesbourg): Dans combien de temps?

M. Dufour: Dans une heure et quart, une heure et demie.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est vrai qu'il n'y a pas de contrôle routier.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Écoutez un peu, ce n'est pas ça. Vous avez beau mettre les policiers que vous voudrez... On pourrait faire des discours, mais je n'irai pas là-dessus. Je ne parle pas de chez-moi à ici, je parle du parc.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Je vais vous dire une chose: Je vous souhaite bonne chance. Vous avez beau mettre les contrôles routiers que vous voudrez, c'est une route où les gens veulent en sortir. Ce n'est pas compliqué, quand on dit "le facteur d'isolement", cela prend je ne sais pas comment...

Il faudrait peut-être attacher les bras et les pieds de tout le monde pour l'empêcher. Je suis certain qu'il n'y en a pas un qui ne fait pas un peu de vitesse. Il va passer à 100 kilomètres et i respecte la vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): Moi, je l'ai fait à pas tout à fait 100 - un peu moins, pour ne pas être hors-la-loi - et cela a pris deux heures.

M. Dufour: Vous êtes correct. À 100, ils vont vous... En bas de 100? Ah! vous n'avez pas changé de conducteur. Il va changer le ministre, ce n'est pas ce qu'il va dire.

Pour en revenir à ma question, ne pensez-vous pas que les normes... Je crois qu'il y a des normes acceptables? Je vous dis qu'on croise des fois des "vans" qu'on appelle des trains routiers - et ils sont nombreux - et que c'est dangereux. Quand il y a un peu de brume... On le fait dans toutes les conditions. Donc, on parle de choses qu'on connaît, qu'on peut toucher du doigt. Il y en a beaucoup qui en parlent et qui le connaissent moins que nous autres. Nous, nous avons cette chance, cet avantage ou ce désavantage, mais je vous dis que, pour les gens qui passent là, il y a un facteur danger, un facteur risque et un facteur d'isolement. Ne prévoyez-vous pas que des montants supplémentaires devraient être investis? Prenons, par exemple, les trois voies. La 169, à partir d'Hébertville jusqu'à Apica, il manque des trois voies. Entre la barrière vers Chicoutimi ou le Saguenay...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais, là, on parle du parc. Dans le projet déposé, si ma mémoire est fidèle, quand tout sera réalisé, on sera dans une situation où, sur toute la longueur de la route, il y aura - pas à 100 pieds près, mais aux 5 kilomètres - des trois voies partout, avec une signalisation très visible qui le dira.

C'est clair que lorsque vous évoquez ça - vous le vivez probablement deux ou trois fois par semaine, à 120 voyages...

M. Dufour: Plus que deux.

(17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Mais vous vous retrouvez dans une situation où, effectivement, les conditions climatiques jouent pour beaucoup. On est en montagne, alors il y a de la neige, de la gadoue, de la pluie. C'est aussi une route qui rencontre, avec des fardiens, forcément, le Saguenay-Lac-Saint-Jean étant une région de ressources, il faut bien sûr que les ressources qui en sortent soient transformées au bout. C'est vrai en Abitibi, c'est vrai sur la 117 aussi. C'est exactement le même phénomène. Donc, c'est vrai chez vous et c'est vrai ailleurs.

Ce que nous souhaitons faire avec le plan, c'est effectivement ajouter des voies de dépassement, qu'on appelle des trois voies. En principe, à la fin de l'exercice, on sera dans une situation où on en aura aux cinq kilomètres. Il y aura, aux

huit kilomètres, des téléphones que les gens pourront utiliser pour appeler d'urgence. On a implanté dans le parc, à l'Étape, les cisailles avec une disponibilité 24 heures sur 24, par des gens qui font aussi de la patrouille, pour aider les gens qui seraient en difficulté. Donc, ce sont des éléments. Ce n'est pas le Klondike, ce n'est pas miraculeux non plus. Il reste que, je vous le répète, on sera toujours dans des situations où il y aura des accidents. Je n'ai jamais vu une voiture toute seule avoir un accident. Vous l'avez dit tantôt, les gens veulent en sortir et ils vont plus vite que les limites de vitesse. C'est un des facteurs extrêmement importants des accidents dans le parc. Ce qu'on essaie de faire, c'est de mettre des voies de dépassement aux cinq kilomètres de façon que les gens ne perdent pas patience et ne prennent pas de chance avec leur vie et, au-delà de ça, de leur donner des points de repère, des endroits où ils peuvent téléphoner en tout temps et des moyens d'intervention rapide au cas où, malgré toutes ces précautions, il y aurait des accidents malheureux.

M. Dufour: On peut dire que sur la 175 et la 169 c'est presque un champ de bataille, au Saguenay. Je ne décelez pas une volonté d'aller beaucoup plus vite. Je comprends qu'il va falloir faire des pressions. Je pense bien qu'Accès-Bleuets a sa raison d'être. Il y a toutes les couleurs politiques, je suis bien heureux de ça. Par exemple. C'est tout le monde en général. Si vous avez remarqué, les députés ne sont pas nécessairement à l'avant-garde là-dedans. C'est un mouvement populaire et on veut le laisser ainsi. On va le laisser continuer et on va essayer de l'alimenter ou de l'aider à faire plus de pression auprès du ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous dites: On veut le laisser populaire, cela veut dire quoi?

M. Dufour: Le laisser populaire dans le sens que toute la population y ait accès.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas..

M. Dufour: Je ne vois pas de couleur politique, même le président n'est pas identifié à nous.

M. Côté (Charlesbourg): Quand je l'ai rencontré, il m'a montré un bouton libéral de 1970.

M. Dufour: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être un gars...

M. Dufour: Vous pouvez le croire parce qu'il a été conseiller pendant que j'étais maire.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je ne le

savais pas parce que cela peut être un collectionneur.

M. Dufour: Non, non. Je vous le dis, pour avoir été maire pendant qu'il était conseiller municipal, que c'en est un vrai. Vous savez comment on dit ça; Des rouges c'est des libéraux, alors lui c'est un rouge, un vrai. Vous pouvez prendre sa parole, mais laissez-lui son bouton, parce qu'il doit sûrement y tenir plus que-moi je n'y tiendrais.

L'autoroute 170. Allez-vous hâter le processus ou si on continue encore à faire des études? Je comprends aussi... Il y a deux questions. Je suis toujours pressé par le temps. Je comprends que mon collègue va trouver que le temps est long. Alors, il y a la route de Stoneham pour laquelle vous nous aviez dit à ce moment-là que ça irait plus vite, mais cela n'a pas l'air à marcher.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Est-ce que cela se fait cette année? La commencez-vous, cette route-là?

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu.

M. Dufour: Parce que c'est encore la route des Laurentides.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai parlé du printemps.

M. Dufour: Ce printemps?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours parlé du printemps.

M. Dufour: Cette année?

M. Côté (Charlesbourg): Ma grande espérance a toujours été le printemps.

M. Dufour: C'est Stoneham?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est là où il y a le plus d'accidents.

M. Dufour: Vous êtes encore sur la même lancée.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis encore sur la même lancée pour 1989.

M. Dufour: La route 170, est-ce qu'elle va plus vite?

Une voix: La route ou l'autoroute?

M. Dufour: L'autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais vérifier parce que ce sont des dossiers qui évoluent.

Vous vous rappelez le virage qu'on a fait. La 160, de Saint-Bruno à Jonquière... D'accord. Je vérifiais pour tenter de vous donner les informations les plus à jour possible. À la suite du dépôt des orientations du ministère, le BAP a soumis une série de questions au ministère et on me signale que les réponses lui seront fournies, dans les prochains jours sinon dans les prochaines heures, aussitôt que les crédits seront terminés. Ce sont des problèmes qui ont achoppé, que vous connaissez peut-être parce que vous avez la dynamique de la région pas mal plus que moi, en particulier dans le cas de Jonkal qui est un problème tout à fait particulier où le tracé du ministère expropriait Jonkal. Alors, il y a un soulèvement, une résistance qui pourrait faire en sorte qu'uniquement ce cas retarde la construction. Devant le Bureau d'audiences publiques, en termes d'audiences publiques, ils peuvent aller s'opposer. Ce que le ministère a fait, c'est qu'il a regardé les solutions de rechange. Cela ne veut pas dire que ça ne touchera pas d'autres gens sur le plan des expropriations. Il faut bien passer quelque part. Je vous ai dit tantôt au BAP mais c'est au ministère de l'Environnement, je m'excuse. On me fait faire la correction tout de suite. Donc, c'est au ministère de l'Environnement que les réponses seront données. Cela tenait compte du phénomène de Jonkal et du phénomène de négociations aussi avec la ville de Jonquière qui a exigé un certain nombre de choses additionnelles, ce qui obligeait à figoler le projet davantage.

Donc, ce que nous demandons, c'est l'autorisation du ministère de l'Environnement. À partir du moment où on a expédié toutes les réponses aux questions du ministère de l'Environnement, pour un certain temps, le projet n'est plus entre nos mains mais entre celles du ministère de l'Environnement qui, lui, nous donnera le certificat d'autorisation de réalisation puis de construction, le CAR avant le CAC, le certificat d'autorisation de réalisation suivi du certificat d'autorisation de construction. C'est là où nous en sommes. Ce qu'on me dit cependant, c'est qu'il y a quatre tronçons et, dans le cas d'au moins un tronçon sur quatre, on serait dans une situation où, comme on est à même l'emprise de la route existante, il n'y aurait pas de problème très important quant à l'autorisation de réalisation et l'autorisation de construction. On va donc faire beaucoup d'efforts pour être capables d'enclencher le processus le plus rapidement possible.

M. Dufour: Jonkal est un problème de 500 000 \$, seulement pour la bâtisse. Ils viennent de réinvestir et ce n'est pas terminé encore. Ils sont en train de réinvestir des montants, au-dessus de 300 000 \$. J'aimerais bien qu'on en parle plus longtemps et il y aurait certainement d'autres questions qui m'intéressaient par rapport à ça, mais il y en a une autre, une dernière qui compléterait, en tout cas, le petit tour de piste.

Pistes cyclables

Les pistes cyclables. Je me souviens, il y a deux ans, il y avait 4 500 000 \$ donnés chaque année pour qu'il puisse se faire des pistes cyclables. L'an passé, pour autant que je sois concerné, il y a eu une étude faite par Vélo Québec, que je n'ai pas trouvée dans les hors normes, concernant la façon de faire des pistes cyclables, etc. Actuellement, on est rendus à l'adoption du budget ou à l'étude des crédits; est-ce que vous prévoyez qu'on va remettre en marche cette histoire ou si c'est tombé à l'eau? Concernant les pistes cyclables, est-ce que votre ministère va se réimpliquer? Est-ce qu'il va mettre des sommes importantes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le ministère va se réimpliquer, mais pas cette année. Je le dis très clairement.

M. Dufour: On va sauver deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas une question de **sauver**. Il est clair que nous avons mis dans le budget des pistes **cyclables**, depuis que nous sommes arrivés, les sommes nécessaires pour respecter les engagements que vous aviez **pris** avant notre arrivée. Ce sont des engagements, je pense, qu'on doit *respecter* et c'est ce qu'on a fait. On s'est questionnés. Certains ont souhaité - pas du monde de la bicyclette - qu'on fasse disparaître le programme, ce que j'ai refusé parce que je préférerais le garder en vie au ministère même s'il n'y avait pas d'argent dedans de telle sorte que, si on décidait d'y injecter de nouveau de l'argent, on ne devrait pas refaire un programme. C'est moi qui ai commandé une étude à Vélo Québec, parce que quand je circule à Montréal, rue Dorchester, que je regarde la piste cyclable qui est là et qu'en plein mois de février je m'aperçois que la piste cyclable prend une voie pour automobiles, je me dis: Est-ce qu'on a bien investi l'argent des citoyens, dans une piste cyclable qui sert pendant la saison estivale, dans une artère extrêmement importante où il y a déjà des problèmes de circulation où on a en plein hiver une infrastructure permanente qui ne peut pas être utilisée pour autre chose?

Donc, le questionnement est là. J'ai dit aux gens de Vélo Québec: Produisez-nous un rapport, puisque vous êtes les connaisseurs. Quel est le réseau qui devrait être fait? Il ne faut pas qu'on aille à gauche et à droite avec des réseaux qui n'ont aucune possibilité de connexion entre eux. Vous donnez des choses aussi absurdes que des pistes cyclables qui, finalement vont littéralement se frapper dans les viaducs de chemin de fer ou n'ont plus de continuité ensuite. Donc, si on veut un réseau, on aura un réseau intelligent, que les gens pourront utiliser, et on en fera une bonne partie. C'est ce que j'ai demandé à Vélo Québec, avec des précisions, avec des

exigences. Le rapport de Vélo Québec devrait nous parvenir au cours de l'automne. Donc, ce sera très indicateur quant à la réanimation du programme.

M. Dufour: Je comprends que vous me disiez qu'il y avait des problèmes, qu'il y a des endroits où ça arrive dans des viaducs ou des endroits où ça ne débouche pas, mais il y a des endroits où les pistes cyclables ont été pensées, réfléchies, et elles s'en allaient quelque part. Elles ont toutes été arrêtées par le fait même que vous avez demandé l'étude.

M. Côté (Charlesbourg): Parlez-vous de Jonquière?

M. Dufour: Je parle de Jonquière et je peux parler d'autres localités aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous parlez de Jonquière, parce que ça semble être cela, je vais vous dire une chose...

M. Dufour: Ça pourrait être ça et d'autres. Ce que je veux dire, c'est que ça me semble un raisonnement ou un jugement global. Vous dites: Cela s'est fait comme ça. Je suis convaincu que dans l'ensemble du Québec, sans connaître tous les cas, il doit y avoir des lieux où c'était planifié comme il faut.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas un jugement... Certainement, dans la région de Québec, c'était planifié. Il y a une piste cyclable qui prend la 80e Rue à Charlesbourg, qui descend par Bourg-Royal, qui emprunte un corridor à Beauport et qui va se retrouver au centre-ville de Québec. C'est clair. Mme la mairesse de Sillery revendique une piste cyclable sur le boulevard Champlain, qui irait rejoindre Sainte-Foy et qui irait par la suite à **Cap-Rouge**, une balade extraordinaire. Cependant, s'il s'agit du cas spécifique de Jonquière, je vous dis que Jonquière a bénéficié de protocoles extrêmement généreux dans le passé. C'est **probablement** dû aux qualités de négociateur de son maire, à l'époque. Nous avons très largement payé et respecté les contrats au fil des années.

M. Dufour: C'est bien.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est pour cela que la rumeur circulait à un moment donné que le député de Jonquière se complaisait davantage dans le rôle de maire que dans celui de député et qu'il tenterait un retour à la mairie.

M. Dufour: Vous n'avez pas encore **"pluggé"** le député de Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Les gens de Jonquière ne savent pas tout le plaisir que j'ai à écouter le député de Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des propos que j'ai entendus à Jonquière.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est un plaisir féroce.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: On appelle ça un plaisir féroce.

M. Côté (Charlesbourg): Un plaisir féroce. Dans ce sens-là, c'est clair qu'il y a des projets qui ont été bien pensés. C'est une décision qu'on a prise. Il y avait des besoins dans le réseau routier avant les pistes cyclables.

M. Dufour: Donc, cette année, pas d'investissements dans le réseau des pistes cyclables.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y en a pour régler des engagements que le ministère avait sur le plan obligatoire. Je pense que c'est presque 700 000 \$.

M. Dufour: Est-ce que vous pourriez déposer les listes des engagements de l'an passé et de cette année concernant les pistes cyclables? C'est juste cela...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on verra, oui... Vous parlez des projets qu'on a appuyés?

M. Dufour: Ceux que vous continuez de subventionner. Normalement, les protocoles pour les pistes cyclables se signaient d'année en année, pour autant que je sois concerné. Ils n'étaient pas récurrents. Vous me dites qu'il y avait des réseaux basés sur quelques années, mais je n'en ai pas vu l'an passé.

M. Côté (Charlesbourg): On déposera les projets qu'on a subventionnés l'an passé et cette année.

M. Dufour: C'est ça. Merci.

(17 h 30)

M. Garon: M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Juste une brève information. Évidemment, là-dedans vous pouvez retrouver des projets qui, il y a deux ou trois ans, n'ont pas été faits, mais c'est la municipalité ou la ville qui en avait la responsabilité et avait décidé de les retarder. Mais la signature du ministère était toujours bonne. On peut retrouver

de ces cas-là.

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

Entretien de routes

M. Garon: M. le Président, j'aurais une information à demander concernant un cas que m'a soumis la députée de Johnson, un cas d'entretien de chemins par une entreprise qui le faisait depuis 20 ans...

M. Côté (Charlesbourg): L'entretien d'été ou d'hiver?

M. Garon: Attendez un peu. Les chemins pendant l'hiver.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Le contrat devait être renouvelable l'automne dernier. Il s'agit de l'entreprise de M. Lafond, de Saint-Malo.

M. Côté (Charlesbourg): De Saint-Malo?

M. Garon: Saint-Malo le port...

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Malo, est-ce que c'est dans Johnson ou dans Mégantic-Compton?

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Dans Mégantic-Compton?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, Mme Juneau, députée de Johnson, s'occupe des cas de Mégantic-Compton.

M. Garon: Comme je vous le dis, c'est elle qui m'a transmis le cas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que je m'adonne à avoir voyagé un peu au Québec et à connaître le réseau aussi, hein?

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi et vous allez peut-être comprendre qu'à un moment donné les gens ont jugé bon d'en parler à Mme Juneau. L'entreprise était là depuis 20 ans, elle entretenait les chemins du gouvernement du Québec pendant l'hiver.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous le numéro de la route?

M. Garon: Oui, j'ai même un dessin. Je vais vous dire ça. Description des chemins, route 253.

M. Côté (Charlesbourg): Pourtant, vous n'avez pas besoin de dessin. Ce sont des chemins que vous avez parcourus quand vous avez fait l'élection partielle dans Mégantic-Compton, où on a élu Fabien Bélanger.

M. Garon: Je connais ce coin-là comme le fond de ma poche.

M. Côté (Charlesbourg): On était tous les deux, l'un contre l'autre.

M. Garon: Oui. La route 253...

Une voix: Qui a gagné?

Une voix: C'est Madeleine.

M. Garon: ...chemin Saint-Isidore; longueur totale: 11,3 kilomètres. L'entrepreneur, c'est Léandre Lafond, de Saint-Malo, comté de Mégantic-Compton. L'automne dernier, m'a-t-on dit, il aurait eu 51 points et quelqu'un qui essayait d'avoir le travail également aurait eu le même nombre de points. Apparemment, le contrat devait être donné à M. Lafond, mais il y aurait eu une décision politique de prise et le choix a été fait en faveur de M. Jean-Marie Champoux...

Une voix: Est-ce qu'il est de Mégantic-Compton ou de Johnson?

M. Garon: Champeau.

M. Côté (Charlesbourg): Champeau?

M. Garon: Champeau. Ce que j'ai, c'est Champeau. J'aimerais savoir ce qui s'est passé dans cette affaire-là. C'est quelqu'un qui fait l'entretien des chemins l'hiver, qui a 51 points, qui entretient les chemins depuis 20 ans et, après, on donne le contrat à un autre.

M. Côté (Charlesbourg): Il a eu 51 points?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il a eu 51 points sur la table d'évaluation?

M. Garon: J'imagine que c'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Et l'autre en avait combien?

M. Garon: L'autre avait le même nombre de points.

M. Côté (Charlesbourg): 51 points. D'accord. Vous me l'apprenez, je ne le savais pas.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Vous me l'apprenez,

je ne le savais pas.

M. Garon: Comment, vous ne le saviez pas?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit: Vous me l'apprenez, je ne le savais pas.

M. Garon: Je ne vous dis pas que vous le saviez. Le choix avait été fait, apparemment, en faveur de Léandre Lafond qui faisait le contrat depuis 20 ans.

M. Côté (Charlesbourg): Le choix avait été fait en faveur de Léandre Lafond.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Qui avait fait le choix?

M. Garon: Il semble qu'il avait été fait au niveau des fonctionnaires en faveur de M. Lafond.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour ça que vous arrivez à la conclusion que la décision était politique. Je vais vous dire une chose...

M. Garon: Oui, il y aurait eu une décision politique en faveur de M. Champeau.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez encore me dire que je gère le passé au lieu de maîtriser l'avenir, mais comme vous me parlez d'un contrat qui est du passé, ça va me permettre de faire un parallèle. À mon arrivée au ministère, le Protecteur du citoyen a presque littéralement forcé ma porte de ministre des Transports pour venir me sensibiliser à un dossier. J'étais un peu étonné que le Protecteur du citoyen prenne la peine de se déplacer pour venir sensibiliser le ministre des Transports à un dossier. En tout cas, ça valait la peine de l'écouter pour savoir ce qui se passait.

Il m'a présenté un cas du comté de Lotbinière où, effectivement, un citoyen avait été lésé. Donc, appel de candidatures, évaluation par les fonctionnaires du ministère, et l'individu qui devait être choisi ne l'a pas été; apparemment, c'est un cas comme le vôtre. Là où ça s'est corsé, c'est au moment où, dans une soirée dans le comté de Lotbinière, le député du coin, M. Biron, est allé dire à son voisin de droite qu'il était fort heureux de lui apprendre qu'il était intervenu et qu'il avait fait en sorte de lui donner le contrat d'ouverture de chemins l'hiver. Mais il s'était trompé de gars; c'était celui à qui il avait enlevé le contrat. Alors, c'est ce à quoi voulait me sensibiliser le Protecteur du citoyen sur le plan de problèmes causés à un individu. Finalement, le ministère a accepté d'indemniser l'individu qui avait été la victime.

Dans ce cas-ci, vous me dites: À tout le moins, les deux ont 51 points. Quelle est la règle? Je ne la connais même pas. À partir du

moment où il y a deux pointages équivalents faits par la grille évaluée par les fonctionnaires du ministère, qu'arrive-t-il dans une telle situation? Je vais m'en informer.

On me dit que dans le cas où c'est ex aequo, c'est sûr que c'est une décision politique. Donc, c'est une décision qui a été prise en faveur de M. Champeau. Un élément important: effectivement, c'étaient 11, 3 kilomètres. Semble-t-il qu'il y avait eu des menaces auprès de la municipalité de la part de M. Lafond en ce sens que s'il n'avait pas le contrat du ministère, il n'ouvrirait pas les routes de la municipalité. Il semble que c'est un peu dans ce méli-mélo que c'est arrivé, selon l'information qu'on vient de me transmettre.

Vous avez donc raison de dire qu'à partir du moment où c'est égal, 51-51, c'est censé être le ministre ou un de ses officiers politiques qui décide.

M. Garon: Pourquoi les fonctionnaires avaient-ils déjà décidé en faveur de M. Lafond et qu'une décision politique a renversé cette décision?

M. Côté (Charlesbourg): Non. 51-51, il y en a un qui décide: c'est le ministre. Donc, c'est le ministre qui a décidé, ou un de ses mandataires. C'est ça. Si les fonctionnaires l'ont décidé, c'est parce qu'ils n'ont pas fait ce qu'ils devaient faire. C'est clair que c'est le politicien qui décide, dans ce temps-là. Alors, c'est le politicien qui a décidé.

Une voix: Oubliez le cas de Lotbinière. Je vais vous dire, celui à qui il avait annoncé ça, c'est un ancien partisan unioniste. M. Biron a donné le contrat dans le comté voisin. C'est bon pour les entreprises du comté...

M. Dufour: Vous êtes censé changer quelque chose. Vous n'êtes pas venu ici juste pour copier tout ce que vous pensiez qui n'était pas bon. Voyons!

M. Garon: Mais, politiquement, M. Lafond devait être correct. Il avait passé 20 ans, il avait traversé tous les régimes.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: M. Lafond avait traversé tous les régimes.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si ça faisait 20 ans, s'il a traversé tous les régimes, il aurait dû avoir au moins 52 points et il n'aurait pas eu de problème.

M. Garon: Vous dites que c'est ça, la règle. Quand deux personnes sont sur un pied d'égalité pour le pointage, vous décidez politiquement. C'est la règle.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Bien, il faut que quelqu'un décide. Celui qui va porter le blâme de la réussite ou de l'échec, c'est le politicien. Donc, c'est le politicien qui décide.

M. Dufour: Est-ce que les critères sont impartiaux?

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: Est-ce que les critères sont impartiaux?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ce sont des critères impartiaux de...

M. Garon: Ce n'est pas en cause.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une grille d'évaluation...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... de chacun des candidats qui est faite par l'analyse du comité ad hoc, donc des fonctionnaires. C'est ça. L'expérience, l'âge de la machinerie, de l'équipement, la distance jusqu'au point de desserte, des équipements de l'individu jusqu'à la desserte...

Une voix: Il y a des points de démerite aussi.

M. Côté (Charlesbourg):... les points de démerite. Donc, celui qui n'a jamais eu de contrat, il n'a pas de points de démerite, mais celui qui l'a eu, s'il a des points de démerite, c'est peut-être parce qu'il ne faisait pas la job. Alors, dans son cas, je ne peux pas vous dire s'il avait des points de démerite à son dossier, et comme je ne le savais pas... C'est une grille qui a été faite en collaboration avec l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec.

M. Garon: Non, je n'ai pas contesté les points...

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon!

M. Garon:... j'ai simplement dit...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon:... comme les faits m'ont été rapportés, qu'il s'agissait...

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Je n'ai pas tenté d'esquiver la réponse, même si le sujet était politique.

M. Garon: Non, non, je vous dis que je voulais savoir la raison, et vous me l'avez donnée - vous l'avez dit publiquement à part

ça - vous avez décidé politiquement que c'était **Untel**.

M. Dufour: Ou bon favoritisme.

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: Du bon favoritisme.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à 51-51.

M. Garon: Un autre sujet, la question des lignosulfonates...

M. Dufour: Ah!

M. Baril: Ça vous agace encore.

M. Garon: Vous, vous devriez vous tenir tranquille parce que justement, un coin où les gens se plaignent, c'est chez vous.

M. Baril: Pas vrai!

M. Garon: Hé!

M. Baril: Ne vous mêlez pas de comté, vous allez voir que, dans le mien, ça va bien.

M. Garon: Laissez faire! Oui, oui. Vous, ça ne fait pas assez longtemps...

M. Baril: Vous êtes venu faire un petit tour à la taverne, une fois, pour voir deux ou trois gars de "truck"; c'est la seule fois que vous êtes venu dans mon comté.

M. Garon: J'ai rencontré bien plus de monde que ça dans votre comté.

M. Baril: Non, non, à la taverne; c'est la seule fois où vous êtes venu.

M. Garon: Dans un restaurant, pardon!

M. Baril: Le seul endroit où vous êtes venu dans mon comté, c'est à la taverne pour rencontrer deux ou trois gars de "truck" mécontents.

En ce qui concerne les lignosulfonates, je suis là à longueur d'année et je n'ai pas de problème avec ça.

M. Garon: Au contraire, les gens trouvaient que les contrats arrivaient à l'automne, alors qu'il était trop tard pour les exécuter.

M. Baril: Ce n'est pas vrai, ça!

M. Garon: C'est ça que les gens ont dit.

M. Baril: Ce n'est pas vrai!

M. Garon: Arrêtez-moi ça!

M. Baril: Je voyage dans ces rangs tous les jours.

M. Garon: Votre coin, je le connais pas mal.

M. Baril: Si vous parlez de mon comté, faites attention. Chaussez-vous, parce que si vous parlez de mon comté, on va s'en parler.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La parole est à M. le député de Lévis.

M. Garon: Votre comté, j'en parlerai dans votre comté, ça ne me fait pas peur, voyez-vous, pas du tout.

M. Baril: Vous irez en parler à la taverne, comme vous avez fait la dernière fois.

M. Garon: J'en connais, souvent... Vous irez vous faire bronzer où vous voudrez et attraper des coups de soleil où vous voulez; moi, en attendant, je vais faire l'ouvrage que j'ai à faire ici.

M. Baril: Vous irez faire vos discussions à la taverne quand vous voudrez.

M. Garon: Vous ne m'énervez pas.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a d'autres questions à poser à M. le ministre?

M. Garon: Concernant les lignosulfonates...

M. Côté (Charlesbourg): Concernant quoi?

M. Garon: Les lignosulfonates...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a longtemps que j'ai entendu ça.

M. Garon: Bien oui! Ça me donne justement une bonne idée.

M. Côté (Charlesbourg): Quoi?

M. Garon: Je vais aller faire un tour au Témiscamingue.

Une voix: Vous balader.

M. Garon: Bien oui, il m'invite.

M. Baril: Ils vous attendent à la taverne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je rencontre les gens où ils m'invitent. Ils m'ont invité dans un restaurant,

on y est allés. Si vous appelez ça une taverne, j'irai dire au gars que vous appelez son restaurant une taverne, j'apporterai même les galées, si vous voulez. Si vous avez le mépris des gens de chez vous, moi, je ne l'ai pas. Je les rencontre où ils m'invitent. Je n'ai pas honte d'aller rencontrer les gens où ils m'invitent. Vous appelez ça une taverne, j'appelle ça un restaurant. Ce sont des camionneurs qui m'ont invité là et je les ai rencontrés là.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, est-ce que la question est adressée à M. le ministre...

M. Garon: Je n'ai pas honte, à part ça!

M. Baril: Ils m'ont dit ce que vous aviez dit, aussi.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous y êtes allé, est-ce que c'étaient des chemins où il y avait des lignosulfonates de Tembéc?

M. Garon: Non. Je n'avais pas entendu parler de ce dossier, à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en quelle année?

M. Garon: Ça fait une couple d'années, je pense.

M. Baril: Je sais qu'il avait pris... Il se promenait en coccinelle...

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Ça doit être que ça allait mal, dans ce temps-là, ce doit être en 1984.

M. Garon: Bon! Alors, concernant les lignosulfonates, est-ce que le ministre peut déposer tous les rapports écrits... M. le Président, je vais vous dire une chose, moi, je suis en état de siéger, alors c'est à vous de maintenir l'ordre et je n'ai pas l'intention de me faire interrompre par quelqu'un qui... Je ne sais pas s'il est allé à la taverne, lui, mais... Qu'il ne nous dérange pas quand on parle, d'accord!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, à plusieurs occasions dans le passé, vous avez invoqué le respect du règlement, le respect des parlementaires.

M. Garon: Oui.

(17 h 45)

Le Président (M. Saint-Roch): Je dois admettre, à surveiller les débats... J'espère que vous ne me demanderez pas de départager la responsabilité entre les parlementaires. Alors, la

tradition veut que, lorsqu'on étudie les crédits, on adresse les questions à M. le ministre en passant...

M. Garon: Non, au président. Je regrette, en vertu du règlement, ce n'est pas au ministre qu'on s'adresse. C'est à vous.

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous voulez me laisser terminer, s'il vous plaît. On adresse les questions à M. le ministre en passant par la présidence.

Nous sommes à l'étude des crédits et je vais vous reconnaître pour les questions adressées à M. le ministre, en passant par la présidence.

M. Garon: Je vous ferai remarquer, M. le Président, que vous devez avertir les gens de cette commission que s'ils veulent prendre la parole, ils vous la demandent. Chaque fois, normalement, j'attends que vous me la donniez avant de la prendre. Et c'est vous qui m'aviez dit que j'avais la parole.

Le Président (M. Saint-Roch): À vous de poser les questions, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce serait bon que vous preniez la parole de temps en temps pour faire respecter ça, comme président.

M. le Président, est-ce que le ministre peut déposer tous les rapports écrits des analyses et des évaluations qui ont été faites sur le terrain concernant la page 9 du livre des crédits?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 9 quoi de la page des crédits?

M. Garon: La page 9.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu, là. À quel document faites-vous référence?

M. Garon: Ah non! Ce sont des demandes particulières du ministère des Transports, Renseignements pour l'Opposition officielle. Crédits 1989-1990, demandes particulières. J'aurais dû être plus précis. Page 9 du livre des demandes particulières de l'Opposition auxquelles répond le ministère des Transports du Québec. Le grand livre bleu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est bien. Bon, où êtes-vous? À la page 9?

M. Garon: Page 9.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Page 9. Concernant le dossier des lignosulfonates...

Dossier des lignosulfonates

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il y a là-dedans, c'est le programme de cette année.

M. Garon: Voulez-vous dire qu'il n'y a rien eu l'an dernier?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ne bougez pas. Il y a eu une expérience qui a commencé en 1984. On l'a intensifiée, juste pour se remettre dans le bain.

M. Garon: En 1984, c'était sur un kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Il y a eu des expériences. D'ailleurs, Tembéc vous l'a signifié à plusieurs reprises. Et je pense même que Daishowa est allée vous sensibiliser.

M. Garon: Qui?

M. Côté (Charlesbourg): Daishowa. C'est normal. Tout le monde est ouvert à l'information.

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il peut bien y avoir des fonctionnaires du ministère qui vont vous informer sur les lignosulfonates. J'imagine qu'il doit y avoir au moins les producteurs qui peuvent le faire aussi.

M. Garon: Oui, oui, je n'ai pas d'objection.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu une expérience...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... extensive ou, en tout cas, très importante en 1987 et en 1988. On a fait des études, une en 1987 dont vous vous êtes abondamment servi en Chambre, vous vous en souviendrez.

M. Garon: C'est la seule que vous avez.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'est la seule.

M. Côté (Charlesbourg): Celle de 1987? Et j'avais pris l'engagement en Chambre de transmettre au député de Lévis l'étude de 1988 quand elle serait terminée. Vous en avez une copie intégrale.

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Cela vous a été expédié, si ma mémoire est fidèle, aux alentours du 23 mars.

M. Garon: Oui, mais datée de janvier 1989.

M. Côté (Charlesbourg): L'étude.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Mais la transmission...

M. Garon: C'est ça.

M. Côté (Charlesbourg):... quelle date? Au mois de mars? Fin mars?

M. Garon: Fin mars.

M. Côté (Charlesbourg): Le 23.

M. Garon: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Le 23 mars.

M. Garon: Attendez un peu, j'ai la lettre ici. Je l'ai reçue... Elle est datée du 23 mars 1989. Oui, vous avez raison. Votre lettre de transmission est datée du 23 mars.

M. Côté (Charlesbourg): L'étude est datée du mois de janvier mais mon sous-ministre adjoint, M. Lortie, l'avait sur son bureau au mois de février. Il vous l'a transmise au début du mois de mars. Et, à partir de ce moment-là, après étude et analyse, on vous en a transmis une copie intégrale. Il n'y a rien d'autre à retirer, à ajouter, c'est cela.

M. Garon: Mais il n'y a plus de signataires.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Auparavant, il y avait des gens qui signaient, ceux qui avaient fait l'étude. Maintenant, il n'y a plus de signataires.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un de ceux qui signaient qui est parti, celui qui vous a informé.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est plus responsable du dossier, alors il ne peut plus signer. Celui qui vous a informé sur le lignosulfonate en 1987 signait parce qu'il était responsable; en 1988, il ne l'était plus.

M. Garon: Oh non. Si vous pensez à M. Nolin qui avait signé l'étude...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas donné de nom.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je n'ai jamais été en contact avec M. Nolin, je peux vous assurer de ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez que ce n'est jamais bon de donner ses sources officiellement.

M. Garon: Je peux vous dire que je n'ai jamais parlé à M. Nolin.

M. Côté (Charlesbourg): Vous personnellement ou quelqu'un proche de vous?

M. Garon: L'étude que j'ai eue n'est pas venue de M. Nolin. Si vous voulez savoir ça, elle n'est pas venue de M. Nolin, il ne m'a jamais transmis l'étude.

M. Côté (Charlesbourg): Mais vous avez parlé à M. Nolin.

M. Garon: Non, je n'ai jamais parlé à M. Nolin.

M. Côté (Charlesbourg): Comment se fait-il que vous connaissiez l'existence de M. Nolin?

M. Garon: Le rapport est signé par M. Nolin.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais vos adjoints, non?

M. Garon: Non. L'étude qui a été faite en 1987 est signée par M. Nolin.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que M. le député de Lévis résisterait à un contre-interrogatoire sur: A-t-il, lui ou ses proches, parlé à M. Nolin? Vous l'avez identifié, je ne l'ai jamais nommé et vous l'avez nommé.

M. Garon: Oui, mais je vous dis: L'étude n'est pas signée. Il n'y a pas de signataire de cette étude.

M. Côté (Charlesbourg): À l'intérieur d'un ministère, la frustration est très mauvaise conseillère pour tous les fonctionnaires.

M. Garon: On marque: Division d'entretien d'été.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez vu à la Régie de l'assurance automobile. Vous avez un cas patent au ministère des Transports.

M. Garon: Non. Je vous dirai qu'habituellement les rapports sérieux d'un ministère sont signés, parce qu'il y a un engagement professionnel. Là, c'est une étude anonyme. Je vous

dirai que je n'ai jamais vu dans un ministère une étude anonyme. Là, c'est une étude totalement anonyme. Vous regarderez, les études précédentes sont toutes signées et même celles des autres provinces sont signées. Regardez vos références bibliographiques: Boyd au Manitoba, Department of Highways and Transportation; Boyd, encore, au Manitoba, Ontario Aquin, Korgemagi Lynch. Attendez un peu. J'ai la parole, M. le Président. **Kolot** en Saskatchewan, novembre 1984, André Bertrand et Claude Paquet en novembre 1985...

M. Côté (Charlesbourg): Ils travaillent pour lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...au ministère des Transports du Québec, tous deux ingénieurs. Après ça, en 1986, encore Kolot en Saskatchewan, Highways and Transportation. En tout cas, j'aurais pu continuer, mais vous en avez encore deux autres pages et, antérieurement, les études des Hautes Études commerciales étaient signées de M. Delisle, Ph. D. Regardez les autres études que vous produisez, elles sont toutes signées. La seule que je vois, à toutes fins utiles, qui n'est pas signée, c'est celle que vous me produisez cette année, intitulée: Division d'entretien d'été. Alors, je ne sais pas qui l'a faite. Il n'y a pas de signature professionnelle. C'est quand même... Cela diminue...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer de vous donner un peu d'éclairage. D'abord, la lettre de transmission, c'est le ministre qui l'a signée. Chez nous, celui qui passe au batte si ça va mal, c'est le ministre et il ne passe pas souvent pour un héros quand ça va bien. Il ne peut pas y avoir une personne plus haute - ce n'est pas parce que c'est moi - en termes de poste que le ministre qui vous transmet un document.

M. Garon: Je n'ai pas nié ça.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous avez peur de perdre la lettre, je peux vous fournir de la colle pour la coller après.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Vous serez bien sûr de ne pas la perdre. À partir de ça, c'est M. Michaud qui nous l'a transmise. La Division d'entretien d'été l'a faite. Ce n'est pas une étude dans le sens du professeur - comment s'appelaient-ils? - Delisle des Hautes Études. C'est un état de situation qu'a fait la division. C'est un rapport qu'on vous a transmis, parce qu'on a demandé un rapport.

M. Garon: Voulez-vous dire qu'au ministère, des Transports du Québec, la règle est que les rapports ne sont pas signés? J'aimerais bien

qu'on me dise que les rapports qui sont faits ne sont signés par personne. Il ne s'agit pas de n'importe quel rapport, il s'agit d'un rapport technique. Voulez-vous dire que les rapports techniques, au ministère, c'est le ministre qui les signe? Je ne pense pas!

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Là, il s'agit d'un rapport technique qui ne comporte aucune signature.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un rapport qui m'a été transmis par mon sous-ministre, M. Michaud, qui l'avait eu lui-même de M. Lortie, qui lui-même l'avait reçu de M. Jiona.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Voulez-vous qu'on descende plus loin? On va s'informer.

M. Garon: Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

M. Côté (Charlesbourg): Quand on parle de conditions environnementales, M. Waltz...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Non?

M. Garon: Quand on fait un rapport technique, normalement il est signé parce que c'est un rapport technique. À ce moment-là, ce n'est plus un rapport autre, c'est un rapport technique, qui est habituellement signé par celui qui a la compétence technique, et on évalue la qualité du rapport, dans le fond, un peu par rapport à celle de ceux qui le signent.

M. Côté (Charlesbourg): Mon directeur de cabinet me rappelle que, lorsque le ministre des Transports dépose le rapport du ministère des Transports à l'Assemblée nationale, ce n'est pas un rapport signé. Mais la lettre de transmission est signée.

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): Le rapport annuel d'un ministère. Il n'est pas signé par le ministre. C'est la lettre de transmission.

M. Garon: Je pense qu'il est signé par le sous-ministre.

M. Côté (Charlesbourg): La lettre de transmission du sous-ministre au ministre est signée par le sous-ministre et la lettre de transmission du ministre à l'Assemblée est signée, mais le rapport n'est pas signé.

M. Garon: Non, mais il faut savoir comment sont faits les rapports annuels. Ils sont remis

sous la signature du sous-ministre. C'est un rapport administratif du ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Là...

M. Garon:... sous la signature du sous-ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais là vous ..

M. Garon: C'est ce que j'ai vu. en tout cas. jusqu'à maintenant, au gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Voulez-vous voir la lettre de M. Michaud me transmettant le document?

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Non?

M. Garon: Non, ce n'est pas M. Michaud qui a fait l'étude. À ce moment-là, c'est un rapport...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas M. Michaud qui fait ça.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Voyons donc!

M. Garon: Lui, il le transmet.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que vous voulez? Voulez-vous parler du fond ou voulez-vous parler du messenger?

M. Garon: Non, je veux dire que la division d'entretien d'été du ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas...

M. Garon: Bon. Normalement, tous les autres font ça. Si vous regardez tous les rapports qu'on a, ils sont tous sous la signature de quelqu'un.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce qui pourrait combler votre bonheur?

M. Garon: Savoir qui a fait ce rapport-là et qu'on le signe.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous l'ai dit. Le rapport m'a été transmis par M. Michaud qui l'a reçu de M. Lortie qui était sous la responsabilité de M. Jiona qui, lui, a fait affaire avec des chefs de district parce que, évidemment, cela se passe dans le champ. Les responsables de district, ce sont les gars de champ. Une dizaine de chefs de district ont été mis à contribution.

M. Jiona (Théodore): Il y avait une dizaine

de chefs de district et quatre ingénieurs, chez nous, à l'entretien et un chef de service aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Une dizaine de chefs de district, quatre ingénieurs et un chef de service.

M. Garon: Les autres rapports, c'était pareil.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Les autres rapports, c'était pareil. Dans les rapports de 1987, il y avait plusieurs districts concernés. Il y avait différents districts, si vous regardez le rapport de 1987, sauf qu'il y avait quelqu'un qui était responsable du dossier. Là, cela devient un rapport anonyme.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, je ne le sais plus. Je vais peut-être passer la parole à M. Michaud. Débrouillez-vous avec ça, je ne sais plus quoi répondre. Vous êtes habitué à ça, vous.

Le Président (**M. Saint-Roch**): M. Michaud.

M. Michaud (Pierre): Je pense qu'un rapport transmis officiellement par le ministre est un rapport ministériel. Il y a plusieurs rapports qui cheminent de cette façon-là et il y a plusieurs activités dans un ministère. Dans le cas d'un rapport fait sur un dossier particulier, plusieurs fonctionnaires y travaillent. Personne n'a la paternité du rapport. Je pense que, quand on remonte dans la structure, que le sous-ministre le transmet au ministre et que le ministre, en plus, le transmet officiellement ou à d'autres, c'est un rapport ministériel, ce que n'était pas le cas ce matin du rapport de M. Fallu et d'un autre. Il s'agit de deux fonctionnaires qui ont produit un rapport sur un dossier, mais qui n'engageait simplement que la responsabilité de ces deux personnes-là. C'est simplement une étude statistique que vous aviez en main ce matin sur le transport par camionnage. Cela n'engageait pas du tout le ministère ni le ministre.

M. Garon: Vous n'avez aucune note concernant ceux qui l'ont fait, ceux qui ont les compétences techniques pour faire ce rapport.

M. Michaud: La division d'entretien d'été, dans la structure du ministère, est une structure qui est à Québec, qui est "staff" au sous-ministre adjoint, M. Lortie, et les chefs de district dans le champ relèvent de lui sur la question de l'entretien. Ce sont les personnes qui dirigent les opérations d'entretien dans le champ et qui conseillent les chefs de district sur la façon d'opérer. C'est pour ça que chacun des chefs de district a fait rapport à la direction centrale

d'entretien et qu'un rapport a pu être produit. Comme M. Jiona vient de le dire, il y avait trois ou quatre professionnels et un chef de division, lequel a remis le rapport à M. Jiona qui nous l'a transmis par la voie hiérarchique.

M. Garon: Il semble que les fonctionnaires soient meilleurs pour organiser des tournois de golf personnalisés que pour faire des rapports personnalisés. Je suis un peu surpris de ça. Je peux vous dire que je n'ai jamais vu ça. (18 heures)

M. Michaud: Au ministère, il y a énormément de rapports qui sont signés par les fonctionnaires. Cela n'engage que la responsabilité du fonctionnaire qui a signé le rapport. Il y en a énormément à la Direction de la recherche. Il y a une liste très exhaustive de rapports signés par des fonctionnaires. Je suis d'accord avec vous là-dessus. Cela n'engage que la responsabilité des fonctionnaires. Un rapport de cette nature, qui porte sur l'état de la situation d'un programme expérimental qu'on a étudié au cours des deux dernières années pour savoir quoi en faire dans l'avenir, c'est un rapport qui devient ministériel.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un moyen d'avoir les noms des collaborateurs qui ont fait ce rapport? J'imagine que ce n'est pas tout le monde qui a participé à cela. Est-ce que ce sont des ingénieurs? Est-ce que ce sont des biologistes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On a dit quatre ingénieurs tantôt. Vous voulez avoir le nom des personnes qui ont travaillé là-dessus?

M. Garon: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): Cherchez-vous quelqu'un à qui parler?

M. Garon: Non, non, non.

M. Côté (Charlesbourg): On aurait pu régler cela assez vite.

M. Garon: Je vais vous dire une affaire, vous ne m'avez pas vu appeler souvent à votre ministère pour avoir des informations.

M. Côté (Charlesbourg): Pas vous.

M. Garon: Non.

M. Michaud: Dans le cahier bleu que vous avez entre les mains, à la section Organigramme, après les programmes, dans les demandes générales, vous pouvez voir dans l'organisation du ministère qu'à la Direction des opérations, il y a le sous-ministre adjoint, M. Lortie, il y a la Direction de l'entretien et en dessous, il y a la Direction de la conservation des chaussées qui a travaillé à ce rapport. Tous les districts sont en

dessous de cela, justement pour faire rapport à cette direction. Ils alimentent cette direction.

M. Garon: Qui était la personne responsable des questions d'environnement concernant ce rapport?

M. Côté (Charlesbourg): M. Waltz.

M. Garon: De quel ministère? Du ministère des Transports? Comment écrivez-vous cela, "Waltz"?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a M. Waltz, directeur du service de l'environnement, et M. Mozher Sorial, chimiste.

M. Garon: Et M. Waltz est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Sa profession? C'est un biologiste, M. Waltz.

M. Garon: Dans les données concernant cette question, il n'y a pas grand-chose. Je peux vous dire que c'est une section qui...

M. Côté (Charlesbourg): Dans les demandes spécifiques pour 1989, vous avez toutes les mesures qui vont être appliquées. Forcément, un rapport comme celui-là, on n'est pas tentés de prétendre que c'est une étude scientifique. Une étude, un prof de l'université, va signer cela.

M. Garon: Non. Ce que le ministre nous avait dit en Chambre, c'est qu'en 1988 il y aurait un suivi sur le terrain. Il disait qu'il n'avait pas été fait en 1987, mais qu'en 1988, il y aurait des prises d'échantillons et ensuite des analyses.

M. Côté (Charlesbourg): On n'a jamais parlé de prises d'échantillons sur le terrain. On a parlé de prises d'échantillons à l'usine.

M. Garon: Vous avez dit qu'il y aurait un suivi.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ne mêlez pas les affaires. Vous avez mêlé à cela des prises d'échantillons. Je vous ai dit des prises d'échantillons à l'usine.

M. Garon: Je comprends, mais ensuite si la pluie a lessivé cela, vous allez prendre des échantillons sur le terrain. Autrement, si vous ne prenez aucun échantillon sur le terrain, cela ne vaut rien aux fins de l'environnement. Si vous n'avez pris aucun échantillon sur le terrain, comment avez-vous pu analyser les effets sur l'environnement? Je ne comprends plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, attendez un peu, on va...

M. Garon: Je comprends que c'est un

rapport ministériel. Le ministre est resté dans son bureau.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je commence à comprendre que le sous-ministre dise que c'est un rapport ministériel. Le ministre est resté dans son bureau. Sauf que, si on fait des études sur l'environnement, il faut quand même aller prendre des échantillons pour connaître les effets sur l'environnement.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, à partir de 1987, il y a eu des études qui ont été faites. On a dit que cela devait se faire et cela a été fait en collaboration avec le service de l'environnement du ministère des Transports et en consultation avec l'Environnement. Cela doit se faire dans les conditions suivantes pour être capable de respecter l'environnement, en termes de densité, d'épandage, la distance d'un cours d'eau, etc. Il y a toute une série de mesures qu'on a évoquées à plusieurs reprises ensemble. Cela a été le dossier de l'année au palmarès de l'Assemblée et aux crédits du ministère des Transports. Donc, on en a discuté. C'est dans le cadre de ces normes que cela a été appliqué. C'était sous la surveillance des chefs de district concernés.

M. Garon: Je comprends, mais là il y a trois questions. Il y a la question de la qualité - de ce que ça vaut au point de vue épandage comme abat-poussière - de l'environnement et des coûts? Trois questions fondamentales. Là-dessus, vous parlez de la question de l'abat-poussière et des coûts. Sur la question environnementale, en autant que je suis concerné, vous n'avez aucune donnée. Moi je pense que pour faire un rapport sur l'effet des lignosulfonates sur le terrain, il faut qu'il y ait des prises d'échantillons.

Des gens m'ont appelé pour me dire: Il y a des gens qui sont passés, qui ont épandu quelque chose sur la route, et le lendemain, les poissons de notre lac étaient morts.

M. Côté (Charlesbourg): Wo! Wo!

M. Garon: Je vous dis que j'ai reçu des appels téléphoniques, point. L'an passé, M. Delisle - ce n'est pas un deux de pique. C'est un docteur en ces matières. Il est à Montréal - a fait un rapport - il l'a signé; il a le courage de signer son rapport - dans lequel il dit que ces produits sont toxiques. Je vous en parle en Chambre. Vous dites: On va faire un suivi en 1988 et on va analyser ces questions d'épandages. Bon, je vous fais confiance. Je vois le rapport et il n'y a rien concernant l'environnement. Il n'y a rien non plus concernant les prises d'échantillons. Ce que je demande, c'est ceci: Est-ce que le ministre - qu'il écoute bien ce que je veux lui dire - peut nous déposer, M. le Président, tous

les rapports écrits, des analyses - écoutez bien - et des évaluations faites sur le terrain?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, on va tenter...

M. Garon: Mes termes sont précis.

M. Côté (Charlesbourg): ...de corriger certains fantômes que fait circuler le député de Lévis. Vous n'apprendrez pas à un singe à faire des grimaces. La passe du téléphone reçu disant: Ils ont épandu ça une journée et le lendemain, j'ai trouvé des poissons morts... Si vous avez des faits précis, des noms et des lieux, donnez-les. Si vous n'en avez pas, taisez-vous.

M. Garon: J'en ai.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, soumettez-les et on ira interroger ces personnes et j'ai hâte de voir les poissons.

M. Garon: Non. On les fera peut-être interroger par d'autres.

M. Côté (Charlesbourg): Par d'autres?

M. Garon: Oui, parce que sur la question de l'environnement, il n'y a rien là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Un instant. On va régler les problèmes, un par un. Sortir un fantôme du corridor, du placard...

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant. Laissez-moi finir. C'est à mon tour. Vous en avez sali assez large, on va tenter de nettoyer ça un peu là, avec votre permission. Vous vous rappelez qu'en Chambre vous vous êtes levé debout et que vous avez dit: Le rapport Delisle dit que, lorsque c'est épandu à haute dose, les poissons plats et les poissons verts deviennent rouges. C'est ce que vous avez dit. Une démonstration importante, en prenant le rapport Delisle. Vous avez cependant oublié de dire quel volume que ça prenait, évidemment. Quand on poursuit un but, qui était celui que vous poursuiviez à l'époque, qui est un peu moins "rough" de ce temps-ci, on peut en virer un petit peu plus large.

À partir de 1987 - et le rapport Delisle portait sur 1987 - même lui et d'autres du ministère de l'Environnement, du service de l'environnement du ministère des Transports, ont dit: L'expérience peut se faire à partir de tel critère. Étant donné que ce qu'on visait, c'était d'avoir un produit qui soit concurrentiel avec le calcium, on s'est dit: Cela prend du rendement. Donc, on a ajusté en 1988, en disant: Cela prend une protection de 90 jours, en respectant les règles suivantes environnementales. Là, on a dit aux gars: Vous allez soumissionner maintenant.

Vous allez nous donner des prix. Ils nous ont donné des prix. C'est ce qui a été fait avec des échantillons pris à l'usine.

J'imagine que, lorsqu'on prend des échantillons à l'usine et qu'on peut mesurer, ça ne se pollue pas nécessairement dans le cours du transport pour aller répandre. C'est ça. Finalement, il y avait à ce niveau une assurance de qualité et avec un certain nombre d'épandages pour garantir la qualité pendant une certaine période. Voilà. À la lumière de l'expérience de 1988 - on ne dit pas que c'était parfait - est-ce qu'on a eu des plaintes chez nous à propos de poissons morts? Il n'y a jamais eu de plainte au ministère sur le fait qu'il y avait des poissons morts. Je trouve ça curieux qu'ils appellent le député de Lévis pour lui dire qu'il y a des poissons morts, alors qu'ils n'appellent pas à l'endroit où ils auraient dû appeler pour qu'on puisse aller vérifier.

Donc, à partir de cela, il n'y a pas eu, à notre connaissance, d'applications en dehors des normes qui avaient été prescrites. En ce sens, on dit: Cette année, il faut renforcer encore les mesures et on arrive avec une série de mesures additionnelles avec des contrôles encore plus sévères, plus serrés avec le ministère de l'Environnement, pour exercer un contrôle total afin que l'expérience soit menée à bon port une fois pour toutes.

M. Garon: À la page 39 du rapport.

M. Côté (Charlesbourg): Page 39?

M. Garon: Oui. C'est pour ça que je parle d'analyses plutôt que d'échantillons, on dit: La pluie abondante ou prolongée affecte et diminue le rendement des lignosulfonates. Pourquoi? On dit aussi dans le rapport que, selon un certain type de routes, les lignosulfonates sont lessivés; ils s'en vont de la route et il n'y a plus d'effet d'abat-poussière.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne dépend pas de la route, cela dépend du granulaire.

M. Garon: Je comprends ça. Peu importe, ce n'est pas cela. Le résultat, c'est que le lignosulfonate se retrouve dans les ruisseaux et les ruisseaux mènent aux rivières ou dans les fossés qui mènent aux ruisseaux et les ruisseaux aux rivières.

Vous voyez à la page 39: Autre conclusion, la dernière: "Les experts n'ont pu conclure de façon définitive sur les impacts environnementaux de l'utilisation de ce produit en tant qu'abat-poussière."

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est pas bon, ce n'est pas signé.

M. Garon: Non, non. Je vous dis qu'ils vous disent ça dans votre rapport.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, il faut être *conséquent*.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est bon? Est-ce que c'est bon?

M. Garon: Même en ne signant pas...

M. Côté (Charlesbourg): C'est bon.

M. Garon: ...ils vont jusqu'à dire qu'ils ne sont pas capables de conclure. Je vous demande ceci: Quelles analyses et quels relevés ont-ils pris? Bien, ils ont fait des relevés, les relevés à l'usine et les relevés des échantillons dans le champ. Je veux avoir une copie de ça. Vous dites qu'ils ont analysé ça. Ils ont analysé ça à l'usine et après, ils les ont épanchés. Après, ils ne les auraient pas analysés! Vous avez l'air surpris que je demande des analyses dans le champ. C'est évident que si des analyses dans le champ ont été faites, je ne sais pas si on en a fait... Si c'est lessivé, bien sacrifié! ça n'a pas le même effet que si ce n'est pas lessivé. Et vous me dites: Selon la catégorie de routes, la catégorie de granulaire, ça se lessive plus ou moins vite. Je veux vous dire que je ne discute pas du granulaire, mais je veux connaître les effets sur l'environnement si ça se lessive vite et quels sont les effets sur l'environnement si ça ne se lessive pas vite.

Je ne vous répète peut-être pas la dixième des choses que j'ai entendues là-dessus. On dit qu'il y a des **nids-de-poule**. Il semble qu'il y a des nids-de-poule dans lesquels les oiseaux vont boire. Ils n'ont pas l'air vigoureux après. Je ne répète pas la dixième de ce que j'ai entendu, même en Abitibi.

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous en train de me dire qu'avec du calcium, il n'y a pas de nids-de-poule?

M. Garon: Lisez vos rapports. Je n'ai pas à vous répondre sur vos rapports. J'ai lu vos rapports.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Mais vous **m'arrivez** avec des affirmations sur des oiseaux, pour faire peur au monde.

M. Garon: Les gens vous disent, dans vos rapports qu'on a vus jusqu'à maintenant et dans ceux que j'ai regardés, en parlant des effets des **lignosulfonates**, que c'est lessivé par la pluie - la pluie a un effet là-dessus, que vous le disiez ou non - et que la durée n'est pas la même, par exemple, que le calcium. Apparemment, le calcium s'intègre et reste là. Que voulez-vous? Même s'ils grattent, il reste là. Tandis que le lignosulfonate apparemment, selon les types de **sol**, quand il y a un grattage, ça accélère encore

le lessivage. Je lis ça. Je ne suis pas un expert en lignosulfonates. Je ne prétends **pas** être expert en quoi que ce soit. Je suis capable de lire les rapports, par exemple.

J'ai dit: Ce rapport actuellement n'a pas grand-chose pour conclure. Je demande bien simplement si le ministre veut déposer tous les rapports écrits des analyses et des évaluations qui ont été faites sur le terrain...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...à l'usine ou dans le champ, sur les routes.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me donnez la chance un peu, car je ne me suis pas privé de vous envoyer des documents là-dessus.

M. Garon: Non. Vous ne m'en avez pas envoyé beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Bien non. Vous me reprochez d'avoir obtenu par moi-même ceux que j'ai eus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Un instant! Un instant! Je me souviens d'en avoir déposé un maudit paquet.

M. Garon: Non, non, non. Nommez-les. Faites-moi la liste, vous allez voir que vous n'en avez pas déposé beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, faites-moi la liste de ceux que vous n'avez pas et je vous les fournirai.

M. Garon: Non. Vous n'avez pas déposé de documents. Vous ne répondez même pas aux questions en Chambre. Arrêtez-moi ça.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Non, non, non. Wo! Wo! Un instant, papillon!

M. Garon: Quand vous avez parlé du...

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir. Fouillez dans les documents que je vous ai envoyés et vous avez des pH pris aux usines. Commencez par ça, puis s'il vous manque autre chose, vous m'appellerez. Cela, ça vous a été donné. Or, fouillez dans vos documents avant de demander des choses que vous avez déjà.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Vous arrivez et il faut parler du lignosulfonate, il ne faut surtout pas perdre la face par rapport à tout ce qu'on a véhiculé dans le passé. Alors, il faut en parler.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Et vous me donnez... Untel a appelé... Tatata! Envoie! Mets-en en masse. On en met autant que possible pour montrer que c'est gros.

M. Garon: Écoutez, on ne jouera pas aux fous longtemps. Je vais vous dire une chose: Si vous ne voulez pas les déposer, ne les déposez pas. J'ai des rapports d'autres organismes que le ministère des Transports que je pourrai peut-être déposer.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Garon: Je vous dis...

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je vais vous dire une affaire: Si vous voulez tenter de faire des menaces, faites ce que vous voulez.

M. Garon: Non, non.

(18 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Si vous avez des rapports... Je vous connais assez pour dire que, si vous aviez des rapports et étiez capable de les déposer, afin d'être capable de nous planter, ce serait déjà fait et ce, depuis longtemps. C'est tout ce dont vous rêvez. Si vous en avez, sortez-les. D'accord?

M. Garon: Alors, le ministre me met au défi, M. le Président. Je le ferai plus vite qu'il ne le pense. Là, j'ai eu la prudence de lui demander et, au lieu de me répondre, il me dit: Déposez votre rapport. Je le ferai.

M. Côté (Charlesbourg): Prenez bien soin d'en déposer qui sont signés, par exemple!

M. Garon: Oui, oui, oui, vous allez voir. Je demande au ministre de déposer les rapports écrits des analyses et des évaluations qui ont été faites sur le terrain, tant en usine que sur les routes. Les analyses qui ont été faites sur le terrain, c'est-à-dire sur les routes, dans les fossés ou dans les cours d'eau.

M. Côté (Charlesbourg): Tout ce que je dis au député de Lévis, c'est de fouiller dans les papiers que j'ai transmis, il y a à tout le moins ceux des pH pris dans les usines. Ce sont des rapports. En déposant les autres affaires que vous avez, que je ne suis pas sensé savoir que vous avez signés ou non, profitez-en donc pour déposer ceux que je vous ai donnés aussi. Profitez-en! Vous n'avez qu'à dire que vous avez obtenu ça de manière clandestine; comme ça, cela mettra bien plus de mystère dans toute l'affaire.

M. Garon: M. le Président, je vais vous dire une chose: Le ministre a demandé deux choses:

les obligations de résultats aux entreprises. Il a parlé d'avoir les concentrations et aussi le nombre d'épandages.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le résultat de ça s'analyse sur le terrain, en fonction des concentrations et du nombre d'épandages. Si, sur une route, on a fait plusieurs épandages à telle concentration, cela n'a pas le même effet sur une autre route où il y a eu moins d'épandages à telle concentration ou encore sur une route où, plus souvent, il y a eu lessivage des lignosulfonates et où on a répandu à d'autres reprises. Alors, là-dedans, il y a deux choses.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: La concentration en usine, c'est une affaire. Je sais que vous avez parlé de concentration, il n'y a rien de plus simple à regarder que ça. Ce n'est pas le problème. Le problème c'est qu'il y a une concentration puisqu'il y a un nombre d'épandages et qu'il y a un effet sur le terrain selon les types de sols. Non, vous en avez parlé vous-même.

M. Côté (Charlesbourg): Le granulaire.

M. Garon: Selon le granulaire, selon la grosseur...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai fait rire de moi en disant ça, mais c'est un terme très scientifique.

M. Garon: En tout cas! C'est aussi en fonction de la pluie qu'il va y avoir et de la condition des matériaux avec lesquels la route est construite. Pour ça, il faut qu'il y ait des prises d'échantillons sur le terrain, pour voir quel est l'effet sur le plan de l'environnement.

M. Côté (Charlesbourg): Mais...

M. Garon: Alors, ce que je demande au ministre, est simple, M. le Président, il dit oui ou non. Je ne lui tordrai pas les bras et je ne ferai pas un "hold-up". Je lui demande s'il veut déposer, s'il est prêt à déposer les rapports écrits des analyses, des évaluations qui ont été faites sur le terrain pour écrire le rapport de 1988, ainsi que celui de 1987, s'il y en a.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je vais examiner ce que j'ai et que je n'aurais pas donné, mais je vais être mêlé un peu parce que j'en ai tellement donné et je ne sais pas ce que je lui ai donné et ce que je ne lui ai pas donné. Je n'ai absolument aucune objection fondamentale à vous remettre ce que j'ai. Je vais faire l'examen de ce que j'ai et de ce que je n'ai pas déjà remis, quitte à vérifier avec vous ce que je vous

ai déjà remis. J'imagine que vous êtes capable de faire l'inventaire de ce que je vous ai donné. Envoyez-moi ça et...

Une voix: C'est pas beaucoup.

M. Garon: Non, non, vous savez ce que vous avez remis.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, des fois, j'ai peut-être oublié, mais faites-moi l'inventaire de ce que je vous ai remis et non pas ce que d'autres vous ont remis, seulement mes rapports. Alors, à partir de ça, je vous enverrai ce que je ne vous ai pas envoyé. Je serais très étonné d'en trouver plusieurs que je ne vous aurais pas envoyés.

M. Garon: En autant que je suis concerné, vous ne m'avez donné aucun document, sauf celui-là. Le document concernant l'étude bibliographique de l'environnement m'a été donné par le ministre de l'Environnement, mais c'est une étude bibliographique.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: En autant que je suis concerné, vous ne m'avez donné aucun document concernant ces rapports; les autres, je les ai eus par moi-même. C'est le seul, celui que j'ai eu au mois de mars, en autant que je suis concerné. Quand vous me parlez d'une grande liste de documents, je n'en ai pas eu.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, il y a quelque chose **qui** ne marche pas quelque part. Si c'est chez nous, je vais vous le dire, je suis assez honnête pour ça. Si c'est chez vous, je vais vous le dire, mais si c'est chez vous, je vais vous le dire aussi.

M. Garon: En autant que je suis concerné, j'ai le rapport de M. **Noïin**; ce n'est pas vous qui me l'avez donné; j'ai le rapport bibliographique, ce n'est pas vous qui me l'avez donné. J'ai d'autres documents et des devis, ce n'est pas vous qui m'avez donné ça. En autant que je suis concerné, c'est le premier document que vous me remettez sur les **lignosulfonates**, j'entends.

M. Côté (Charlesbourg): Non. En tout cas, je vais fouiller pour être capable de vous arriver avec des preuves. À moins que ma mémoire ne me fasse défaut - d'habitude, ce n'est pas si mal - je me souviens d'avoir déposé des choses en Chambre. Mais là, si vous parlez de documents que je vous aurais envoyés à votre bureau...

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous faites une demande, vous venez en Chambre et vous

demandez un dépôt.

M. Garon: Vous avez pris avis d'une question une fois. Vous avez répondu plus tard. Vous nous avez parlé de concentration. Vous avez refusé de répondre à la deuxième question qui portait sur le nombre d'épandages. La concentration, ça ne veut rien dire, c'est la quantité, le nombre d'épandages qui importent.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, j'ai ici les débats de la Chambre que j'avais annotés. Je prendrai le temps de les examiner et je reviendrai au député de Lévis. Je ne veux pas tourner avec ça. S'il y a des choses que j'ai et que je n'ai pas déposées, je vais les déposer avec plaisir.

M. Garon: Bien là, ce que je vous demande ce sont des choses précises: tous les rapports écrits, les analyses et les évaluations faites sur le terrain...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...c'est-à-dire à l'usine ou dans le champ, concernant les épandages qui ont été faits. Un camion peut partir de l'usine avec tel degré. Il est épandu dans le champ, une fois ou à plusieurs reprises. Il y a des épandages. Normalement, il y a des échantillons qui sont pris pour savoir ce qui **arrive** après ça dans les fossés, dans les ruisseaux ou dans les rivières ou dans les lacs qui ne sont pas loin, dans la nature.

M. Côté (Charlesbourg): C'est enregistré au **Journal des débats**. Je vais vérifier ce que je peux faire. Et tout en parlant de ça, parce que la mémoire me revient à l'occasion, dans le processus d'analyse de nos crédits, il y a ce qu'on connaît comme forme actuelle, mais il y a aussi les engagements financiers. Et si le député de Lévis considère que les dépôts de documents dans le cadre des engagements, ne sont pas faits directement à lui, il a raison. Mais je considère que s'il les demande aux engagements financiers et que je les transmets par l'entremise de la commission, il me semble que c'est à lui que c'est allé. Il y aurait peut-être lieu de vérifier là, tiens.

M. Garon: Je vais vous dire, justement, quant aux questions que j'ai posées aux engagements financiers, j'ai eu réponse pour tout sauf pour ça. Il y avait deux éléments pour lesquels il n'y a pas eu de documents et c'étaient les deux questions concernant les lignosulfonates. Justement, je me le rappelle très bien.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas! C'est pour ça que je fouille dans mon esprit. Je vous donne des pistes. Alors, on va voir. On va examiner et on verra.

Finalement, ce qu'on fait pour 1989, c'est tout à fait extraordinaire. On dit: Voici ce qu'on va faire. Et vous l'avez dans le rapport.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne direz pas que vous ne l'avez pas eu. Vous prenez note, M. le Président. C'est enregistré. Tout ça est à l'intérieur du cahier qui a été expédié par les voies ordinaires au député de Lévis à la suite de ses demandes et qui est compris à l'intérieur d'un document qui s'intitule - on va prendre des mesures - Ministère des Transports du Québec. Renseignements pour les crédits 1989-1990, Demandes particulières. Au volet **Lignosulfonates**, c'est un document intitulé: État de la situation des lignosulfonates, mars 1989. Cela part de la page 1 et ça va jusqu'à la page 12 inclusivement. On va être capables de se suivre après ça.

M. Garon: Je voudrais demander ceci au ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est pas signé.

M. Garon: ...concernant le nombre d'épandages à la concentration que vous avez indiquée, est-ce qu'il y a eu une demande d'avis au ministère de l'Environnement sur le nombre d'épandages qui pouvaient être possibles sans qu'il y ait de résultats dangereux sur l'environnement ou s'il n'y a pas eu d'avis du ministère de l'Environnement?

M. Côté (Charlesbourg): Quatre litres au mètre carré à 30 % de concentration. Dans certains cas, il y a eu deux épandages au cours de l'été.

M. Garon: Mais quand vous donnez les quantités que vous mentionnez, c'est un avis de qui? Du ministère de l'Environnement ou....

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez retrouver ça dans l'étude Delisle. Il y avait une convergence, si je me souviens bien, entre l'Environnement et Delisle, sur le plan des quantités à utiliser avec le pourcentage.

M. Garon: Est-ce que vous pouvez nous donner les normes qui vous ont été données par le ministère de l'Environnement concernant l'épandage et qui devaient être respectées en 1988, en termes de concentration et de quantité? Parce que ce n'est pas qu'une concentration. Il y a différentes concentrations. Mais en termes de concentration, de quantité et du nombre d'épandages, étant donné que la pluie peut lessiver et si la pluie lessive, est-ce qu'il y a eu... Quel est le devis que l'Environnement a demandé de respecter dans l'épandage des lignosulfonates, en *concentration*, en *nombre* d'épandages et en

quantité?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai entendu que partiellement la question du député de Lévis. C'est ce que nous recommandait le ministère de l'Environnement et c'est ce qu'on a respecté.

M. Garon: Le ministère de l'Environnement vous a-t-il fait cette recommandation verbale ou par écrit? Je ne parle pas du service de l'environnement du ministère, je parle du ministère de l'Environnement qui est responsable de la qualité de l'environnement au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vérifier à quel niveau les contacts ont été faits entre notre service de l'environnement et le ministère de l'Environnement.

M. Garon: Essentiellement, les devis techniques du ministère des Transports indiquaient de mettre autant d'**abat-poussière** qu'il en fallait pour que ça dure 90 jours.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: En 1987, le devis n'était pas le même. Le devis du ministère de l'Environnement a changé en 1988 disant: Mettez-en autant qu'il en faut.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Oui, oui, dans le devis de 1988, il y avait des obligations de résultat...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant.

M. Garon: ...qu'il n'y avait pas en 1987. D'ailleurs, c'est pour ça qu'on se rend compte que ça n'a pas duré très longtemps. Des fois, il a fallu en mettre plus, mais ça n'a pas duré 90 jours. Le ministre a dû avoir des plaintes et il a demandé qu'on fasse en sorte... Le devis indique une base de 90 jours.

M. Côté (Charlesbourg): En 1988.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, par rapport à 1987.

M. Garon: Oui, c'est ça. Ce que je demande, c'est si le ministre a pris l'avis du ministère de l'Environnement concernant le devis de 1988 pour l'épandage des lignosulfonates?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous ai donné le nom des deux personnes du ministère qui ont travaillé dans le dossier, que j'ai moi-même rencontrées à l'époque et qui ont eu des contacts avec le ministère de l'Environnement. Si vous voulez connaître la nature des discussions, je

vais vérifier et je vous donnerai le renseignement.

M. Garon: La qualité de l'eau est sous la responsabilité du ministère de l'Environnement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Est-ce que le député de Lévis admet qu'en 1988 il y a eu plus d'exigences qu'en 1987? Lorsque vous regardez 1989, il y a plus d'exigences qu'il n'y en avait en 1988, et, par conséquent, qu'il n'y en avait en 1987. Donc, c'est un processus évolutif qu'on réajuste. On a parlé des granulaires tantôt - laissez-moi finir - on a parlé des chemins de classe 1, des chemins de classe 2 et des chemins de classe 3. Avez-vous eu la chance de lire le rapport? Même s'il n'est pas signé, avez-vous eu la chance de le lire au complet?

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): Le rapport.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bon.

M. Garon: Les seules exigences que j'ai vues concernaient la poussière. Les exigences concernant l'environnement, je n'en ai pas vu. Si vous dites qu'il y a des exigences concernant l'environnement dans le devis, je n'en ai pas vu. J'ai vu des exigences concernant la poussière.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, on parle de pourcentage, de normes qui étaient exigées et qui ont été respectées.

M. Garon: Je voudrais savoir si, de façon formelle, le ministère de l'Environnement a été consulté, s'il a donné son accord pour les changements apportés en 1988 concernant l'application du produit, les hausses des concentrations du taux et le nombre d'applications.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez le rapport, à la page 8, même s'y n'est pas signé. S'il est bon dans ses conclusions en termes de références, il doit être bon dans le reste. Page 8: Considérations retenues...

M. Garon: Je n'ai pas dit qu'il était bon, j'ai lu la conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: J'ai lu la conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! Vous n'avez pas eu le rapport?

M. Garon: J'ai dit que j'ai lu la conclusion. Je n'ai pas évalué la conclusion, je l'ai lue telle quelle. Je n'ai pas fait de commentaire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais je ne comprends pas. Si vous l'avez lue, c'est qu'elle faisait votre affaire. Page 8: Le ministère de l'Environnement du Québec a été chargé d'élaborer une méthode de contrôle et une évaluation des impacts environnementaux relativement aux épandages d'abat-poussière. Au cours de cette expérimentation avec les lignosulfonates, les considérations suivantes ont été retenues par le ministère des Transports: un taux maximum total d'épandage permis de quatre litres au mètre carré; une distance de protection aux rives des plans d'eau et des cours d'eau de 30 mètres; un contrôle du pH acidité à l'usine.

Bon, ce n'est pas nous qui l'avons inventé et il n'y a pas seulement nous qui avons écrit là-dessus. C'est ce qui a été respecté et il y aura des conditions encore plus sévères en 1989. Elles sont là. On vous les a données.
(18 h 30)

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir un exemplaire de cette méthode?

M. Côté (Charlesbourg): Quelle méthode?

M. Garon: Celle à laquelle vous avez fait référence, la méthode du ministère de l'Environnement, à la page 8. Le ministère de l'Environnement du Québec a été chargé d'élaborer une méthode de contrôle...

M. Côté (Charlesbourg): Elle est là. Les résultats sont là.

M. Garon: Non, mais c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, lisez tout. Allez à la page 9. C'est ça: Un taux maximum total d'épandage permis de quatre litres au mètre carré. Mais, ce qui me chatouille un peu à l'occasion, c'est que vous vous achamez contre le lignosulfonate qui est un produit québécois...

M. Garon: Pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Non, un instant! Laissez-moi finir. Vous vous achamez contre le lignosulfonate qui est un produit fabriqué par Tembec au Témiscamingue, par Daishowa, à Québec, alors que vous avez fait, cet avant-midi, des sparages absolument épouvantables à propos des fabricants d'automobiles qui font transporter des voitures par des compagnies de l'Ontario. Le calcium, dites-moi donc s'il vient ou non de l'Ontario. J'ai de la misère à vous suivre et à voir la logique de vos interventions.

M. Garon: Je vais vous dire bien simplement...

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que l'un ne doit pas être différent de l'autre.

M. Garon:... que vous faciliteriez le débat si

vous nous répondiez plutôt que de faire de grands sparages. Je vous demande tout simplement... Ce n'est pas compliqué. Le ministère de l'Environnement du Québec a été chargé d'élaborer une méthode de contrôle et une évaluation des impacts environnementaux relative aux épandages d'abat-poussière.

M. Côté (Charlesbourg): Répondez donc à ma question.

M. Garon: Je vous demande s'il est possible d'avoir une...

M. Côté (Charlesbourg): Répondez donc à ma question. Si c'est bon pour le transport d'automobiles, c'est bon aussi pour les compagnies du Québec qui pourraient avoir des produits compétitifs fabriqués exclusivement en Ontario.

M. Garon: En commission parlementaire, c'est l'Opposition qui pose des questions.

M. Côté (Charlesbourg): Pas seulement là, en Chambre aussi. Elle n'a plus d'opinion; elle a seulement des questions.

M. Garon: C'est pour ça qu'on appelle ça une période de questions. On n'appelle pas ça une période de réponses; vous comprenez pourquoi. Je vous demande simplement un exemplaire de la méthode. Elle a dû être écrite, rédigée, cette méthode-là. Est-ce qu'il est possible d'en avoir un exemplaire? Je ne porte pas de jugement de valeur sauf que je suis intéressé à fouiller cette question. Si c'est bon, vous direz pourquoi vous n'en mettez pas plus. Si ce n'est pas bon, vous direz pourquoi vous en mettez. C'est juste ça.

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

M. Garon: Quand j'étudie une question, je ne pars pas avec une opinion faite d'avance.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous, vous avez quelque chose à vendre.

Une voix: Wo!

M. Garon: Moi, je n'ai pas d'opinion faite d'avance. Je vous dis tout simplement que je vous demande la méthode.

M. Côté (Charlesbourg): Ma réaction spontanée était le reflet de la sincérité de la question.

M. Garon: Je vous demande si le ministère

de l'Environnement a été consulté et a donné son accord aux changements apportés en 1988. Vous savez, cela ne me gêne pas que les fonctionnaires rient. Quand on était là, ils riaient aussi. Ils rient du ministre qui est là, pas du ministre, mais des farces qu'il fait. Ce n'est pas compliqué et cela n'a pas changé.

M. Côté (Charlesbourg): Au moment où ils ont ri, je ne parlais pas pour le bénéfice des débats. Ils riaient de vos propos parce qu'ils ne retrouvaient pas nécessairement la sincérité dans vos énoncés.

M. Garon: Je connais ça. Je vous demande ça. Le ministère de l'Environnement a été consulté et...

M. Côté (Charlesbourg): À part ça, vous n'avez pas à vous attaquer aux fonctionnaires du ministère. Vous avez été bien servi par le ministère des Transports au fil des années.

M. Garon: Je voudrais quand même qu'on s'entende. Vous me faites répéter chaque question à peu près deux ou trois fois. S'il y avait moins de bruit autour de vous, j'imagine que vous comprendriez.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'avez pas à vous...

M. Garon: L'autre question...

M. Côté (Charlesbourg): C'est odieux, ce que vous faites là.

M. Garon: Je vous demande pourquoi le ministre poursuit l'expérience en 1989 si les résultats de 1987 et de 1988 semblent peu concluants.

M. Côté (Charlesbourg): On est dans une situation que le député de Lévis dénonçait cet après-midi, quand M. Bédard de Radio-Canada était ici: le monopole du transport automobile; c'était extraordinaire. Et, comme M. Bédard prenait des photos, on en mettait encore davantage. C'était clair, on dénonçait le monopole du transport des voitures fabriquées en Ontario. Cet après-midi, c'était bon parce que M. Bédard était là. Quand on a parlé du monopole du calcium, il n'a pas dit un traître mot sur le calcium dans ses questions. Il ne s'est pas interrogé sur l'impact environnemental du calcium ni sur le monopole ontarien du calcium. Est-ce qu'on va croire à la sincérité des questions que cet individu nous pose? Et, comble de malheur, il s'en prend aux fonctionnaires du ministère. Bien, coudon! Au théâtre, on a le droit de rire!

À partir de cela, il y a eu une expérience, bien avant 1987. D'ailleurs, je ne suis pas sûr que vous ayez répondu aux gens de Tembec sur les échanges de vues assez importants qu'ils vous

ont transmis. J'aimerais en avoir une copie, si cela ne vous dérange pas. Vous pourriez peut-être m'envoyer une copie des lettres qu'ils vous ont envoyées et des réponses que vous leur avez fournies. Si c'est confidentiel, gardez-les, il n'y a pas de problème. À partir de 1987, il y a eu des exigences plus sévères et il va y en avoir de plus sévères encore en 1989. On essaie de développer un produit compétitif qui vient du Québec pour briser le monopole et qui serait tout aussi efficace que le calcium. Déjà, *les démarches* que nous avons faites ont permis d'avoir des prix compétitifs à ceux du calcium, dans certains cas.

À titre d'exemple, en Abitibi, il n'y avait pas de calcium parce que c'était trop loin. Aujourd'hui, on s'étire le cou pour aller porter du calcium parce qu'il existe un produit compétitif. Et aujourd'hui, on exige...

M. Garon: C'est plus qu'un produit local.

M. Côté (Charlesbourg):... une garantie de 90 jours pour le lignosulfonate alors que, pour le calcium, on ne veut pas encore la fournir. Quant à avoir des préoccupations, on va les avoir de long en large, on va en avoir pour tous les monopoles, en Ontario et au Québec. Quant aux impacts sur le plan environnemental, on va s'en préoccuper dans tous les cas, pour le lignosulfonate et pour le calcium. Les mesures qu'on a appliquées en 1988 sont plus sévères qu'en 1987. Celles de 1989 seront encore plus sévères que celles de 1988, c'est clair. Et rien ne dit qu'en 1990 ce ne sera pas encore plus sévère qu'en 1989. Il ne faut pas oublier que ces produits qui sortent de l'usine et qu'on utilise s'en iraient directement dans le fleuve. Les compagnies font des efforts pour tenter d'éliminer la pollution. Ce ne sont quand même pas des irresponsables dans tous les cas. Je ne peux pas présumer que les dirigeants de Daishowa, ou de Tembec qui font vivre une partie du Témiscamingue, alors qu'à l'époque on n'y vivait pas, sont des irresponsables. Quand M. Dottori de Tembec vous a écrit, j'imagine qu'il a dû signer sa lettre. Lorsque M. Fortin de Daishowa est allé vous voir, je suppose qu'il s'est identifié pour tenter de vous donner de l'information. Si le député de Lévis le souhaite, au cours de l'été, comme on sera en période "pré", on pourra aller bras dessus, bras dessous, chez Daishowa pour voir comment ils prennent des échantillons et peut-être faire un tour sur une route, quelque part, pour voir comment le contrôle se fait sur la route. Je sais qu'il rêve encore d'une limousine, une Chevrolet Caprice. Je lui ferai de la place dans la mienne. Tous les deux, en arrière, on remplira le siège; on ira ensemble.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: M. le Président, je ne poserai pas de question. D'abord, je veux vous dire une

chose, j'aime autant mon automobile de député.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui? Quelle sorte, déjà?

M. Garon: J'aimerais vous poser une question concernant le Relais Nordik. Vous n'avez pas l'intention de répondre alors je poserai une question concernant le lignosulfonate en d'autres circonstances. Je dirai aux intervenants que je voulais vous la poser ici et que n'ayant pu avoir de réponse, j'ai dû vous la poser à l'Assemblée nationale. J'aurais une question maintenant sur le Relais Nordik.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu! M. le Président, j'ai le droit de parole

M. Garon: M. le Président, j'ai la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que j'ai le droit de parole?

M. Garon: Non, c'est moi qui ai la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Voyons donc!

M. Garon: M. le Président.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est vous qui décidez cela ou si c'est le président? Vous avez fait la leçon au président tantôt, à savoir que c'est lui qui décidait.

M. Garon: Non. J'ai la parole. Vous avez terminé, je vous ai laissé terminer. Vous avez eu ce que vous vouliez. Maintenant, c'est moi qui parle.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble que vous avez eu quelques rapports ensuite.

M. Garon: M. le Président, concernant Relais Nordik, comme il ne reste pas beaucoup de temps, j'aurais un certain nombre de questions à poser.

Le Président (M. Saint-Roch): Ce sera la dernière question, M. le député de Lévis. Ensuite, nous devons adopter chacun des programmes.

M. Garon: Quel était le montant des trois soumissions reçues pour la desserte de la Côte-Nord en 1986? Qu'est-ce qui a changé depuis un an pour que le ministre revienne sur la décision de rouvrir le contrat de Relais Nordik? Comment le ministre explique-t-il que son ministère n'ait pas été en mesure d'évaluer correctement les risques que comportait la soumission de Relais Nordik en 1986. Le montant de 568 000 \$ qui a été ajouté au contrat en 1988-1989 sera-t-il le même pour les années suivantes? Pourquoi le ministre a-t-il ajusté le contrat de la desserte des Îles-de-la-Madeleine? Quelles étaient les

autres soumissions pour cette desserte lorsqu'on a accordé ce contrat? Est-ce que le ministre considère normal d'apporter des modifications aussi importantes soient-elles à des contrats signés entre les parties?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, vous me permettez de répondre au début de l'intervention sur les lignosulfonates.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez la parole, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Pour que soit consigné au **Journal des débats**, à tout le moins, qu'on puisse y trouver qu'il y a eu le rapport du ministère entre les mains. Il ne dira plus maintenant qu'il n'a pas eu les documents. C'est le rapport du ministère pour l'année 1988. En plus de ça, à l'intérieur des crédits, on lui a fourni ce que nous allions faire en 1989. Donc, ça va l'aider à classer ses affaires pour être capable de retrouver ce qu'il veut retrouver. Comme c'est la dernière question...

M. Garon: Non, vous ne les avez pas fournis. C'est faux. On ne les a pas eus. Je peux vous redonner la pile, si vous vouiez. Il manquait les réponses sur les lignosulfonates...

M. Côté (Charlesbourg): C'est moi qui ai la parole?

M. Garon: ...concernant les engagements financiers.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est moi qui ai la parole?

M. Garon: Ce n'est pas vrai, ce que vous dites.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, concernant le contrat de Relais Nordik, effectivement, on est allé en soumission publique en 1986. Il y avait trois soumissionnaires: Logistec, Desgagnés et le groupe Relais Nordik. Le plus haut soumissionnaire était Desgagnés, à l'époque. Je vous le dis de mémoire et je vous le transmettrai de manière plus officielle, Desgagnés, je pense, avait 4 700 000 \$ de soumission. Dans le cas de Logistec, c'était 4 500 000 \$, si mes souvenirs sont bons. Alors que dans l'autre cas, c'était aux alentours de 900 000 \$ de moins que la soumission de 3 700 000 \$, dans le cas de Relais Nordik. Donc, si votre préoccupation est de savoir l'addenda que nous avons donné au contrat, va-t-il rejoindre le prix soumissionné par le deuxième et être dans une situation telle que Logistec aurait pu le faire au même prix? Je

vous rassure actuellement. Le contrat avec l'addenda est inférieur de beaucoup au deuxième soumissionnaire.

Pourquoi l'avoir fait? Pour la simple et bonne raison que nous avons repris le contrat que Logistec avait dans les mains au moment où il exécutait le contrat. Nous l'avons presque reproduit intégralement, fait soumissionner, et on s'est retrouvé avec un conflit sur le plan du transport de la marchandise, avec trois volumes. Les nouveaux propriétaires de Relais Nordik imputant davantage le coût au volume qu'au poids, avec toute une série de mesures qui étaient légales à l'intérieur du contrat, faisait en sorte que c'étaient les citoyens de la Basse-Côte-Nord qui avaient à défrayer des coûts exorbitants.

On les a entendus et on s'est assuré qu'avec les modifications que nous avons apportées qu'on puisse rester dans une situation normale en termes d'augmentation des prix. Je pense que c'est 3,5... De toute façon, on s'est assuré qu'avec l'addenda, on ne fasse pas face à des augmentations supérieures au taux de l'inflation, malgré le fait qu'il soit déterminé par la Commission des transports du Québec. Finalement, ce que M. Michaud me dit, c'est que nous avons aussi obtenu des avis juridiques quant à l'addenda, et c'est ce que nous avons fait. Voilà, M. le Président.

Adoption des crédits

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Sur cela, étant maintenant arrivé à la conclusion, est-ce que le programme 1, Système de transports terrestres, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le programme 2, Commission des transports du Québec, est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le programme 3, Construction du réseau routier, est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le programme 4...

M. Garon: Sur division, il n'y a pas assez d'argent.

Le Président (M. Saint-Roch): Le programme 3, Construction du réseau routier, est adopté sur division.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Le programme 4, Conservation du réseau routier, est-il adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté sur division. Le programme 5, Gestion interne et soutien, est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Le programme 6, Transport scolaire, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que le programme 7, Transports maritime et aérien, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division. Est-ce que le programme 8, Transport aérien gouvernemental, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division.

Nous sommes maintenant arrivés à la fin de nos travaux. Est-ce qu'il y a de brèves remarques de conclusion?

M. Garon: M. le Président, tantôt, vous ne vouliez plus qu'on parle. Il faut que vous soyez cohérent.

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

Là-dessus, la commission de l'aménagement et des équipements, ayant maintenant accompli son mandat, soit de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1989-1990, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 46)