ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION — TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 10 avril 2002 — Vol. 37 N° 38

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 $
Débats des commissions parlementaires	500,00 $
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 $
Commission des affaires sociales	75,00 $
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 $
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 $
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 $
Commission de la culture	25,00 $
Commission de l'économie et du travail	100,00 $
Commission de l'éducation	75,00 $
Commission des finances publiques	75,00 $
Commission des institutions	100,00 $
Commission des transports et de l'environnement	100,00 $
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 $

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

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

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, avenue Honoré-Mercier, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 10 avril 2002

Table des matières

Organisation des travaux 1

Remarques préliminaires 2
M. Serge Ménard 2
M. Jacques Baril 4
M. Bernard Brodeur 5
M. Jean-Claude Gobé 5

Document déposé 6

Discussion générale 6
Rapports sur les coussins gonflables recyclés 7
Mission économique du ministre des Transports en Égypte et en Italie 9
Financement du transport en commun à Montréal par le biais d'une taxe sur les stationnements publics 13
Améliorations à la route 138 sur la Côte-Nord et solutions aux problèmes découlant de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine 16
Perspectives d'amélioration du transport aérien en région éloignée 21
Financement du transport en commun à Montréal par le biais d'une taxe sur les stationnements publics (suite) 23
Document déposé 24
Écrans acoustiques le long de l'autoroute Métropolitaine 26

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président

M. André Pelletier
M. Yvan Bordeleau

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en après-midi pour l'étude des crédits du ministère de l'Environnement. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mercredi 10 avril 2002

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures trente-huit minutes)

Le Président (M. Pinard): Alors, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue à la commission des transports et de l'environnement. Nous allons ce matin débuter notre travail, soit l'étude des crédits budgétaires 2002-2003. Alors, Mme la secrétaire, je vous demanderais, s'il vous plaît: Est-ce que nous avons quorum?

La Secrétaire: Oui, M. le Président, il y a quorum.

Le Président (M. Pinard): Alors, je déclare donc la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je vous rappellerai que le mandat de la commission des transports et de l'environnement pour cette séance est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, les programmes 1 à 3, pour l'année financière 2002-2003. Une enveloppe totale de 10 heures a été allouée pour l'étude de ces trois programmes.

Mme la secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements?

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

Le Président (M. Pinard): Alors, avant de débuter, je demanderais à tous ceux parmi nous, fonctionnaires et également élus, qui avez des téléphones cellulaires de bien vouloir les fermer, s'il vous plaît, même ceux qui vibrent.

Organisation des travaux

Alors, à cette étape-ci, je voudrais tout d'abord établir de quelle façon nous allons fonctionner pour ce bloc. Est-ce que vous désirez qu'on procède à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports programme par programme ou par élément, avec vote à la fin de l'étude de chacun des programmes et éléments, ou encore par une discussion générale et adoption des programmes à la fin de notre temps de discussion qui est de 10 heures? M. le député d'Orford... de Shefford, excusez-moi.

● *(9 h 40)* ●

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Je pense que, pour faciliter l'étude des crédits, il serait préférable d'apporter peut-être une étude générale, ce qui permet d'avoir une conversation beaucoup plus soutenue et de permettre d'étudier plus en profondeur chacun des systèmes. Et, en même temps, ça permet aussi à chacun des collègues peut-être de revenir éventuellement dans le même domaine, lorsqu'une question, par exemple, est soulevée par un commettant souvent à la fin des travaux; donc, on peut y revenir le lendemain. Donc, une étude générale serait appréciée.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre d'État et M. le ministre délégué, est-ce que ça vous convient?

M. Ménard: Je suis certainement prêt à accommoder l'opposition dans sa demande.

Le Président (M. Pinard): Merci.

M. Ménard: Mais, en retour, je pense qu'il est entendu que les représentants des organismes dont je suis responsable n'ont pas à être présents aujourd'hui, mais ils pourront l'être demain et vendredi.

M. Brodeur: D'abord que nous avons les deux ministres des Transports, ça nous satisfait amplement.

M. Gobé: M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine

M. Gobé: Oui. Peut-être, vu qu'on est en train d'établir un peu les règles de fonctionnement, demander à M. le ministre s'il serait possible qu'en ce qui concerne l'AMT ce soit vendredi.

Le Président (M. Pinard): L'AMT?

M. Ménard: L'Agence métropolitaine de transport, oui. Oui, très bien.

M. Gobé: D'accord. Je vous préviens à l'avance parce que, pour des raisons de crédits et d'emploi du temps, je ne pourrai pas être là jeudi, au moment de l'étude de ces crédits. Mon collègue sera tout seul, ou avec un autre collègue, et je ne voudrais pas manquer, vu que j'ai la partie responsabilité métropolitaine, Mme Adenot qui a probablement des choses importantes et intéressantes à nous dire. Alors, je vous remercie.

M. Ménard: J'en profite pour vous signaler qu'elle a reçu hier un prix, n'est-ce pas?

M. Gobé: Comment? Excusez-moi?

M. Ménard: J'en profite pour vous dire qu'hier elle a reçu un prix d'excellence à l'Association québécoise des travaux routiers.

M. Gobé: On verra à la féliciter vendredi matin.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'entente est enregistrée. Donc, l'AMT sera reçue vendredi matin. Alors, comme vous avez établi que nous allons procéder par une discussion générale et l'adoption des crédits à la toute fin, vendredi matin, nous allons également, si vous

êtes d'accord, procéder par des blocs de 20 minutes. Ça va? Questions et réponses.

Remarques préliminaires

Alors, à ce stade-ci, j'inviterais M. le ministre des Transports... M. le ministre d'État aux Transports ainsi que le ministre délégué aux Transports et les responsables de l'opposition officielle de bien procéder à leurs remarques préliminaires. Je vais vous céder un temps de parole de 20 minutes. M. le ministre.

M. Serge Ménard

M. Ménard: Alors, M. le Président, MM. les députés, il me fait plaisir de soumettre aux membres de cette commission les crédits du ministère des Transports du Québec pour l'année budgétaire 2002-2003. Pour cette présentation, je suis accompagné de mon collègue et ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril, ainsi que de représentants du ministère et de mon cabinet. À ma droite immédiate, vous avez M. Jean-Paul Beaulieu, qui est sous-ministre en titre; M. Liguori Hinse, qu'on reconnaît à ses cheveux blancs magnifiques, n'est-ce pas, qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest-du-Québec; M. Jean Couture, qui est directeur général, à droite, aux politiques et à la sécurité en transport; M. André Bossé, qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale de l'Est-du-Québec; M. Guy Richard, qui remplace Mme Anne-Marie Leclerc, retenue au congrès, dont je vous parlais, qui est à la Direction générale des infrastructures et technologies, ainsi que M. Gordon Smith, qui est directeur général des services à la gestion, accompagné de M. Réjean Laterreur, très gentil malgré son nom; au secrétariat, Mme Roselle Dufour; de même, mon chef de cabinet, je crois, est derrière moi — du moins il était censé l'être — Denis Dolbec, que plusieurs connaissent; Mme Isabelle Marcotte; M. Louis-Pascal Cyr et... Bon. Voilà! Je vous signale que des représentants des divers organismes relevant du ministre des Transports se joindront à nous au fur et à mesure de nos travaux.

Dans un premier temps, je souhaite dresser un bref bilan des nombreuses réalisations de l'année 2001-2002 et, par la suite, je parlerai de ce qui nous attend en 2002-2003. Par la suite, mon collègue vous entretiendra des dossiers qui relèvent spécifiquement de ses responsabilités.

Parlons d'abord des projets et des investissements concernant le réseau routier. Comme vous le savez, en novembre dernier, lors du discours sur le budget, la ministre des Finances a annoncé le plan de relance économique du gouvernement du Québec. Dans le cadre de ce plan, plusieurs milliards de dollars seront consacrés notamment à la réalisation d'importants travaux d'infrastructures touchant le transport routier ainsi que les réseaux de la santé et de l'éducation. Pour la seule année 2002-2003, le ministre des Transports pourra compter sur une majoration de 517,1 millions de dollars du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier qui passera, lui, de 883,1 milliards... millions, pardon, à 1,4 milliard de dollars. Il s'agit de la première étape d'un vaste plan d'investissement sur le réseau routier québécois dans lequel le gouvernement injectera plus de 12 milliards de dollars sur 10 ans.

Ces bonnes nouvelles se traduisent déjà sur le terrain par des actions concrètes. À l'heure actuelle, des appels d'offres totalisant plus de 800 millions ont déjà été lancés pour la réalisation de projets en 2002-2003. Comme vous le constatez, le gouvernement du Québec assume ses responsabilités en matière de rénovation du réseau routier. Malheureusement, on ne peut en dire autant du gouvernement fédéral qui continue de galvauder ses promesses électoralistes sans joindre l'acte à la parole. D'ailleurs, nous attendons toujours une réponse au protocole d'entente transmis à Ottawa en décembre dernier. Pour l'instant, des discussions ont lieu entre les fonctionnaires des deux gouvernements et entre la ministre des Finances du Québec et le ministre John Manley. Nous espérons bien évidemment en venir à une entente le plus rapidement possible. D'ailleurs, j'encourage l'opposition à faire front commun avec le gouvernement pour faire pression auprès du fédéral pour qu'il cesse de tergiverser, qu'il assume ses responsabilités et honore ses engagements. Quant au gouvernement du Québec, une chose est claire: nous sommes prêts à aller de l'avant. La preuve? De nombres interventions ont déjà débuté ou sont planifiées à court et à moyen terme.

Parallèlement à ces projets autoroutiers, le ministère poursuit l'élaboration et la gestion des plans de transport de la région de Montréal et de la Capitale-Nationale et des autres régions du Québec. De plus, à la lumière de l'expérience vécue en Europe et aux États-Unis, nous avons élaboré un programme de partenariat public-privé. Ce programme va nous permettre à court terme de trouver des solutions ingénieuses et novatrices, notamment pour réaliser des projets de système léger sur rail et ceux des autoroutes 25 et 30 dans la région de Montréal. Pour ce qui est de l'autoroute Notre-Dame, nous continuons à travailler en collaboration avec la ville de Montréal afin d'en arriver à une solution satisfaisante. Je préfère, quant à moi, l'appeler la voie Notre-Dame, pour éviter la controverse. Dans le cas de la Métropolitaine, nous entreprendrons cette année des travaux de planification et de gestion des ouvrages. D'ailleurs, un bureau de projets spécial, regroupant des spécialistes du ministère et du secteur privé, sera chargé de cette tâche.

Nous avons récemment annoncé que des travaux majeurs seraient entrepris en 2002-2003 pour améliorer le corridor routier Québec-New York. Par conséquent, nous devrons apporter des modifications à l'autoroute 15. Encore ici, nous négocions actuellement un partage des coûts avec Transports Canada. Les discussions sont avancées, et nous devrions être en mesure de conclure une entente de principe très bientôt. De son côté, l'aide financière à la voirie locale demeurera substantielle en 2002-2003. C'est un budget d'investissement supplémentaire de 10 millions de dollars.

En ce qui concerne maintenant le transport en commun, des investissements importants ont été consentis en 2001-2002 pour son amélioration, particulièrement dans la région montréalaise. À titre d'exemple, citons le prolongement du métro à Laval et l'expansion du réseau des trains de banlieue. Le ministère, l'Agence métropolitaine de transport et tous

les organismes publics de transport en commun travaillent sans relâche pour améliorer les services offerts à la population en matière de transport collectif. En 2002-2003, nous participerons pour un montant de 326 millions à la réalisation d'investissements de 464 millions en matière d'immobilisations en transport en commun.

Du côté du transport adapté, d'importants progrès ont également été accomplis. Au niveau du financement, les subventions consenties au cours des 20 dernières années sont passées de 1,1 million à 49,3 millions. De plus, le ministère a revu et corrigé le Programme d'aide au transport adapté. Je comprends qu'il reste du chemin à parcourir, mais nous sommes sur la bonne voie.

Pour ce qui est du taxi, la Loi sur le transport par taxi a permis de réformer ce secteur d'activité qui n'avait pas été modifié en profondeur depuis les années 1970. Un forum du taxi a été créé pour réunir tous les intervenants de l'industrie. Une association professionnelle regroupant tous les chauffeurs et propriétaires de taxi verra bientôt le jour. Des mesures fiscales profitables aux chauffeurs et propriétaires de taxi ont été mises en place. Un crédit d'impôt pour les véhicules-taxis de moins de cinq ans est déjà en vigueur. Tous les chauffeurs de taxi et non seulement les propriétaires ont maintenant droit à un crédit annuel de 500 $. De plus, un nouveau programme de financement pour l'adaptation d'ici cinq ans de 350 taxis aux besoins particuliers des personnes handicapées a été mis au point. Ainsi, un crédit pouvant aller jusqu'à 19 000 $ par véhicule peut dorénavant être accordé à des chauffeurs désirant adapter leur véhicule.

● *(9 h 50)* ●

Passons maintenant à la sécurité routière, un dossier qui me tient particulièrement à coeur. En 2001, mon prédécesseur a lancé une politique spécifique pour la sécurité sur les routes. Les mesures proposées et les améliorations apportées, notamment par de nombreux travaux correctifs sur les routes, ont porté fruit. Très bientôt, je rendrai public un bilan routier complet qui d'ailleurs s'annonce très positif. Nos investissements en 2002-2003 et au cours des années suivantes nous permettront d'améliorer encore la situation. Cette année, 415 millions seront affectés à des travaux d'amélioration de la sécurité routière.

L'industrie du camionnage est importante pour l'économie du Québec. À la suite de l'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, des mesures concrètes ont été mises en place pour notamment établir une cote de sécurité pour chacun des intervenants. Des mesures disciplinaires sont prévues et les délinquants chroniques peuvent ultimement se voir refuser le privilège de circuler sur les routes. C'est un peu l'équivalent des points de démérite pour les conducteurs des véhicules de promenade. Le nombre de contrôleurs routiers a lui aussi été sensiblement accru.

Sur le camionnage encore, le ministère des Transports a poursuivi ses efforts de concertation avec les divers partenaires concernés pour l'usage sécuritaire des véhicules lourds. Il suffit de citer la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds et le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général qui ont poursuivi leurs travaux tout au long de l'année.

De nombreux autres dossiers méritent notre attention et en voici quelques-uns. Virage à droite sur feu rouge. Dans ce dossier, avant toute prise de décision, je souhaite obtenir une évaluation complémentaire et indépendante, compte tenu des représentations qui m'ont été faites concernant l'impact potentiellement négatif que pourrait avoir une telle mesure sur certaines personnes vulnérables de notre société. Pour ce faire, j'ai l'intention de mandater un expert pour procéder à cette évaluation en concertation avec le ministère et la SAAQ, mais dans un esprit indépendant. D'ailleurs, je rendrai public très prochainement le mandat que j'entends lui confier.

Parlons maintenant des parcs routiers. Dans le but d'assurer une plus grande sécurité et un meilleur confort aux usagers des routes du Québec, le ministère réfléchit actuellement à un projet de modernisation des parcs routiers sur l'ensemble du territoire québécois. Sur le plan économique et touristique, le Québec a tout avantage à se doter de parcs routiers modernes en mesure d'offrir des services variés de qualité aux utilisateurs.

Passons maintenant à la politique des transports. Enfin, nous piloterons en 2002-2003 un autre projet majeur, la réalisation d'une politique québécoise des transports et de politiques sectorielles, notamment pour le transport aérien et ferroviaire. Cette politique sera notamment axée sur la complémentarité et l'intermodalité de tous les modes de transport. Vous le voyez, les interventions du ministère seront encore une fois cette année très nombreuses.

Regardons maintenant de plus près les crédits alloués aux différents postes budgétaires. Dans le programme 1 qui traite des infrastructures de transport, ce programme englobe tous les déboursés du ministère pour assurer l'amélioration, la réfection et l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien. Il totalise 971 millions de dollars et se compose principalement des activités suivantes: contribution au financement du fonds de 409,8 millions de dollars pour la conservation et l'amélioration du réseau routier; entretien des infrastructures de transport, 400,1 millions.

Le programme 2, qui traite des systèmes de transport, ce programme vise à établir les politiques et la réglementation relatives au système de transport de personnes et de marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport, à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport, à gérer le registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ce programme représente des déboursés totaux de 298,6 millions de dollars.

Le programme 3 maintenant, Administration et services corporatifs. Ce programme vise à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport de personnes et de marchandises. Il vise aussi à favoriser l'expertise en soutenant les activités de recherche et développement. 92,7 millions de dollars seront nécessaires pour mener à bien ces activités.

Parlons maintenant des fonds spéciaux que gère le ministère des Transports, qui disposent également de

budgets importants. D'abord, le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier dont le total est en hausse de 507,1 millions de dollars pour atteindre 1,4 milliard de dollars. Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun, 62,2 millions de dollars en 2002-2003 qui ont été redistribués aux organismes publics de transport en commun. Le Fonds de gestion de l'équipement roulant, 61 millions de dollars. Un budget d'immobilisation de 20 millions de dollars est également prévu pour le renouvellement du parc de matériel roulant du ministère et les organismes clients. Dans le Fonds pour la vente de biens et services du ministère, 4,1 millions de dollars tirés pour le moment de la vente de produits de signalisation.

Je cède maintenant la parole à mon collègue et ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril, et je vous remercie.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Jacques Baril

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Je vous remercie de me donner l'occasion de saluer d'abord les membres de la commission et les remercier à l'avance pour leur collaboration à l'occasion de l'étude des crédits du ministère des Transports pour l'année 2002-2003. Je voudrais présenter également la personne qui m'accompagne, Mme Bishop, qui est la directrice de mon cabinet, ainsi que M. André Picard, qui est attaché politique et qui est une source inépuisable d'informations et de conseils pratiques autant pour moi-même que pour mon collègue M. Ménard.

Le premier ministre et le ministre des Transports, M. Ménard, m'ont confié des responsabilités qui ont trait à la Politique de transport maritime et fluvial, au transport aérien, à la réalisation de la Route verte ainsi qu'aux véhicules hors route. Je suis également responsable des projets et des investissements pour la région de l'Est du Québec, ce qui comprend la Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, le Bas-Saint-Laurent, le Nord-du-Québec, la Côte-Nord, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, également la Mauricie et le Centre-du-Québec. Je traiterai brièvement de chacune de ces responsabilités.

Pour ce qui est des investissements routiers pour la région de l'Est du Québec, les investissements prévus atteindront près de 500 millions de dollars. Le ministère des Transports, de concert avec l'entreprise privée, travaillera sur 42 projets de plus de 1 million de dollars, des projets stratégiques pour la sécurité des usagers de la route. Par exemple, nous avons récemment annoncé d'importants travaux aux abords du pont Pierre-Laporte, sur la route A-55, dans la région du Centre-du-Québec, sur la route 185, entre Rivière-du-Loup et Edmundston, sur la 70, au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Et j'aurai sans doute l'occasion d'y revenir parce que, selon la coutume, chaque député profite de cette occasion pour s'enquérir de l'avancement des projets dans son comté ou dans sa région.

Maintenant, pour ce qui est de la Politique de transport maritime et fluvial, je vous rappelle qu'en août dernier le ministère des Transports a rendu publique cette politique. Depuis, six groupes de travail ont été formés dans autant de secteurs d'intervention, soit pour définir ce qui pourrait être le réseau portuaire stratégique: la promotion, la compétitivité, la formation, le cabotage et la valorisation. Déjà, les mandats et la composition de ces groupes de travail ont été arrêtés et les travaux progressent rapidement.

Afin de soutenir les actions prévues dans la politique, le ministère a mis en place un programme spécifique d'aide au transport maritime dont le budget est de 20 millions sur cinq ans. Nous continuerons aussi à soutenir, en 2002-2003, la table sectorielle de l'Institut maritime du Québec dans ses efforts pour obtenir un financement adéquat à l'égard de la formation de la main-d'oeuvre dans ce secteur. Par ailleurs, la Société des traversiers du Québec pourra, en 2002-2003, compter sur une augmentation de son budget de 3,1 millions et ainsi poursuivre son travail remarquable de modernisation des navires et des nombreuses dessertes maritimes sous la responsabilité du gouvernement du Québec.

● *(10 heures)* ●

Un autre secteur des transports qui nous préoccupe particulièrement est celui du transport aérien régional. Depuis 1999, l'industrie du transport aérien a connu une restructuration majeure. Cette restructuration a eu pour effet de diminuer le nombre d'entreprises en affaires. Tour à tour, Québec a vu disparaître Inter-Canadien, Air Montréal, Régionnair et plus récemment Air Alma. Plusieurs régions du Québec doivent actuellement faire face à une situation de monopole, ce qui occasionne une baisse du niveau de service et un accroissement démesuré des prix. En 2002-2003, le ministère des Transports examinera très attentivement cette question et traduira ses maintes intentions dans une politique québécoise de transport aérien régional. De plus, le gouvernement continuera à soutenir la gestion, l'entretien et l'exploitation des infrastructures ainsi que les équipements de transport pour 27 aéroports régionaux dont nous sommes propriétaires.

En ce qui concerne la Route verte, nous poursuivrons nos actions visant à créer un réseau complet de pistes cyclables d'une longueur totale prévue de 4 280 kilomètres. Pour la portion aménagée en sites propres, notre implication se fera dans le cadre du programme d'aide au développement, soit 4 millions par année, et en entretien, 2 millions. La Route verte s'avère être un bon stimulant pour les économies locales et régionales, de même qu'elle contribue au maintien de la bonne santé des Québécois et des Québécoises.

Le ministère des Transports a également comme responsabilité d'encadrer les activités des utilisateurs de véhicules hors route, soit les quadistes et les motoneigistes. L'action du gouvernement en ce domaine consiste principalement à faire respecter la réglementation prévue pour assurer la sécurité des usagers. En 2002-2003, le ministère continuera de collaborer avec les deux principales associations qui regroupent les utilisateurs de véhicules hors route, soit la Fédération québécoise des clubs de quads et la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. À cet égard, nous continuerons à appuyer divers projets de sensibilisation des usagers à l'adoption de comportements sécuritaires.

Enfin, il faut souligner la contribution du ministère à la politique nationale sur la ruralité d'un

montant de 2 millions par année, pour soutenir et consolider des expériences de mise en commun de transport collectif en milieu rural ainsi que le programme d'aide au transport ferroviaire, pour lequel des déboursés de 5 millions seront prévus.

Comme vous avez pu entendre, M. le Président, ce fut bref, mais je suis convaincu, je suis certain que ça suscitera de nombreuses autres questions que nous aurons à débattre dans la dizaine d'heures qui nous est allouée. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Pinard): J'en suis persuadé, M. le ministre. Et là-dessus, si vous permettez, je céderai maintenant, pour des remarques préliminaires, la parole au député de Shefford. M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je serai assez bref pour que l'on puisse poser plus de questions, particulièrement aux deux ministres qui sont accompagnés d'ailleurs de 34 fonctionnaires. Donc, signifier immédiatement aux gens qui nous écoutent à la maison que ce n'est pas le temps d'appeler, à matin, au ministère des Transports; il y a peut-être juste la réceptionniste qui reste. De toute façon, on voit qu'il est très, très, très bien accompagné pour répondre à toutes les questions des deux députés de l'opposition qui sont présents présentement. Je vous signale que je suis accompagné du député de LaFontaine, et le député de Montmagny-L'Islet va nous accompagner aussi plus tard durant les travaux.

J'ai bien écouté les exposés des deux ministres. Pour faire un court résumé des propos de l'opposition qui se tiendront lors des prochaines heures et des prochains jours, M. le Président, on a entendu un discours concernant l'état des routes par le ministre des Transports. On s'est aperçu, cette année, qu'il y avait un petit effort fait pour, en fin de compte, réparer une partie des routes, parce qu'on sait qu'au Québec il y a un kilomètre sur trois qui est à réparer et que, de ce un kilomètre sur trois là, les coûts sont assez excessifs. Donc, ils sont importants parce qu'on sait que plus on attend pour réparer une route, plus ça coûte cher. Donc, il est clairement établi que lorsqu'on attend un nombre d'années, par exemple, qui excède 15 ans, les travaux sont plus importants à faire et les travaux coûtent, à ce qu'on me dit et selon les rapports du ministère, environ 80 000 $ du kilomètre lorsque la route est à refaire, lorsque nous avons attendu trop longtemps. Donc, nous allons discuter du problème routier.

Le ministre nous dit qu'il investit plus d'argent cette année. Il faut savoir que, par les années passées, les budgets du ministère des Transports ne s'étaient pas indexés aux besoins, aux besoins du réseau routier, ni n'avaient aucune espèce de rapport avec les taxes et les impôts que les automobilistes payaient. Donc, il faut répéter cette année encore que les automobilistes vont payer 1,5, 1,6 milliard de taxes sur l'essence, vont payer environ 700 millions de droits d'immatriculation, sans compter les taxes sur les pneus, tout ce qui a rapport avec les zones métropolitaines de transport. Donc, c'est des montants excessivement importants, s'approchant tout près du 3 milliards de dollars. Donc, cette année, pour la première fois, l'investissement dans le réseau routier va se rapprocher au moins de la taxe sur l'essence. Donc, il faut le saluer, sauf qu'on n'a pas eu publication d'un plan précis pour les prochaines années.

Il faut indiquer également, M. le Président, qu'il y a environ 1 000 ponts à réparer au Québec. Le ministre précédent, Guy Chevrette, en avait abondamment parlé en commission parlementaire, disant même qu'il y a plusieurs ponts qui étaient dangereux au Québec. Nous allons également, M. le Président, parler des déficits et de la façon dont administre la Société de l'assurance automobile du Québec les taxes des citoyens. Donc, on va sûrement parler d'alcool au volant. On va parler, par exemple, d'un dossier que j'ai soulevé encore hier à l'Assemblée nationale, des coussins gonflables. Nous allons parler de sécurité routière, M. le Président, et, pour différentes raisons, je ne veux pas élaborer tous les points que nous allons soulever parce que je veux quand même conserver le temps pour que l'on puisse poser les questions.

On sait que les ministres ont pris leurs 20 minutes réglementaires afin de... une question stratégique pour écouler le temps. Mais, ce que je vais faire, M. le Président, je vais accorder quelques minutes, mon collègue de LaFontaine, qui est responsable du transport métropolitain, désire aussi mettre la table pour les questions que nous allons poser dans quelques instants.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Alors, merci, M. le Président, MM. les ministres, MM. les fonctionnaires, mesdames — oui, quelques-unes — il me fait plaisir de me retrouver aujourd'hui parmi vous pour discuter de ces crédits. Je sais qu'on a 10 heures à faire devant nous. Ça peut paraître beaucoup, mais, vous allez voir, ça va paraître très court à un certain moment donné parce que, lorsque le débat va commencer, eh bien, l'intérêt va être très, très important et vous allez vous rendre compte qu'on aurait peut-être eu besoin de 20 heures. Enfin, c'est comme ça, c'est 10 heures, et donc on entend utiliser ces 10 heures là au meilleur, pour la meilleure efficacité, au meilleur intérêt bien sûr des contribuables québécois. Parce que nous sommes là pour discuter du budget du ministère, des investissements, des activités, de ce qu'il a fait, de ce qu'il n'a pas fait, puis de ce qu'il dit qu'il va faire puis qu'on n'a pas encore d'indication que ça va être fait.

Moi, j'entends mettre particulièrement l'accent bien sûr sur la CMM, la grande région de Montréal, particulièrement en ce qui concerne bien sûr les plans de planification. Le ministre nous parle de son plan de gestion des transports. On sait qu'à Montréal, bon, il y a le plan de gestion du ministère; il y a celui de l'AMT — ce n'est pas tout à fait le même; la CMM. On sait, on est un peu dans un flou en ce qui concerne la planification et quelquefois les décisions, alors ça va être, je crois, important de clarifier ça et de voir quelles sont les orientations du ministre. Il y a aussi un certain nombre d'actions que le ministre veut poser

dans la région de Montréal en ce qui concerne le réseau autoroutier. Il a rapidement — mais il le fait d'abondance en général ailleurs — mis le blâme sur le gouvernement fédéral. Ce sera peut-être l'occasion de faire un peu le bilan là-dessus et de discuter un peu, dans les prochaines heures, exactement quelle est la situation et qu'est-ce que le gouvernement, lui, peut faire avant de dire: L'autre ne le fait pas et qu'est-ce que je n'ai pas fait que j'aurais peut-être dû faire?

Alors, c'est aussi bien sûr tout ce qui concerne le métro de Montréal. On sait qu'on a un certain nombre de problèmes dans le métro de Montréal: il est vieux, il a vieilli, et à certains moments il vieillit mal, à certains endroits. Et aussi ses futurs développements. Le gouvernement privilégie certains axes, les populations ou le milieu préféreraient certains autres; il y a l'emplacement de certaines stations qui fait problème. Enfin, un certain nombre de choses, et je pense que ces crédits vont être l'endroit idéal pour ce faire. Et il y a aussi bien sûr la part budgétaire qui est dévolue à la grande région de Montréal dans le réseau routier qui, même si le gouvernement annonce des milliards pour les 10 prochaines années, si on se fie à ce que certains nous disent, eh bien, ça n'aurait peut-être pas la partie nécessaire qui est donnée à la région de Montréal.

Alors, ça va faire partie de tout ça. J'entends faire l'étude des crédits dans un but de collaboration, de coopération, et non pas de confrontation. Je ne pense pas qu'on est là pour confronter, on a d'autres forums pour ce faire: la période des questions, enfin, les conférences de presse, enfin, toutes sortes de forums comme ceux-là. J'ai par habitude, moi, de penser que l'étude des crédits est l'endroit pour discuter, pour questionner, pour avoir des réponses, et on espère qu'on aura les réponses les plus positives possible parce que je ne crois pas non plus que le ministre soit là dans un but de taire ou de garder de l'information qui pourrait être utile d'être connue par l'ensemble des parlementaires, car, comme vous le savez, nous répondons avant tout... C'est vrai, on répond à nos partis politiques, mais on répond avant tout à nos électeurs, à nos citoyens qui nous élisent, et c'est ce genre d'attitude là qu'ils attendent de nous parce que, ce qu'ils nous demandent, c'est de construire, c'est de bâtir, c'est de développer. Ils ne demandent pas d'avoir de vaines querelles ici, en cette Chambre, et la venue du ministre à ce poste, comme nouveau ministre, pour l'avoir vu ailleurs dans d'autres secteurs, d'autres domaines et d'autres ministères, m'indique certainement que c'est probablement la nouvelle attitude qu'il y aura maintenant au ministère des Transports.

● *(10 h 10)* ●

Et ça m'amène à terminer en disant qu'aussi j'aimerais ça parler du taxi avec le ministre. Vous connaissez ce dossier, il a été assez conflictuel. On y a laissé tous quelques... pas quelques, de nombreuses heures, de nombreux mois même, dirais-je, et on y a laissé aussi, un peu tout le monde, de notre frustration, de nos déceptions. Et je crois que lorsqu'on repart avec une nouvelle direction dans un ministère, une nouvelle direction politique, bien, je crois que c'est le moment peut-être de faire le bilan de cela et de regarder s'il n'y a pas lieu, pas de faire table rase du passé, mais de se servir de ce qui n'a pas été dans le passé pour peut-être éviter de faire des erreurs dans le futur, ou du moins essayer de faire le consensus le plus large avec les gens qui sont concernés.

Alors, voilà, je ne parlerai pas plus longtemps, M. le Président, parce que, en effet, on peut parler 20 minutes, mais je crois que l'intérêt des gens ici n'est pas forcément d'écouter nos discours de remarques préliminaires mais plutôt d'écouter les questions que nous avons à poser, et surtout d'entendre les réponses.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Alors, nous débutons donc. Alors, M. le ministre.

M. Ménard: J'attends la première question.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Si vous permettez que je pose une question de directive. Habituellement, c'est l'opposition qui pose les questions, le gouvernement répond. Et, si on y va par blocs de 20 minutes, j'imagine que la parole revient à nous pour commencer.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Brodeur: Parfait. M. le Président, est-ce qu'on y va?

M. Ménard: Pour vous aider à poser les bonnes questions et surtout à comprendre par la suite aussi les éléments de réponse qu'on peut donner, qui sont toujours... parfois trop incomplets, nous avons préparé un document résumé. Ça, c'était déjà un résumé de plusieurs boîtes, n'est-ce pas; ceci sera un résumé du résumé de ce que nous avons, qui me permet de comprendre beaucoup plus facilement. Donc, on voudrait déposer ce document qui n'a pas un nom particulier, sinon qu'il est destiné à la commission des transports et de l'environnement. Et nous en avons pour chaque député qui fait partie de la commission ainsi que pour vous évidemment, M. le Président.

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Ménard: Cela facilite la compréhension parce que vous avez la répartition des crédits par programme, les comparaisons avec l'exercice financier actuel, les programmes réguliers, les fonds, la description des programmes ministériels, les explications aussi des écarts budgétaires par programme. Alors, ça donne un bon sommaire et une vue d'ensemble du ministère et permet de situer chaque question particulière dans son véritable contexte financier.

Discussion générale

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Shefford.

Rapports sur les coussins gonflables recyclés

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Nous avons choisi, avant d'y aller d'un item plus général comme les routes, les plans de transport, le transport ferroviaire, transport maritime, transport aérien, de régler quelques petites points en partant, et, d'entrée de jeu, pour faire suite à la période de questions d'hier, sur les coussins gonflables.

Nous avons, dans les crédits, à la demande de renseignements particuliers de l'opposition officielle, obtenu du ministère une dépense de 128 427 $ concernant le rapport d'inspection sur les Coussins gonflables Demers. On voit qu'il y a une dépense ici, à la question 7, et nous avons obtenu copie du rapport d'enquête. La Société de l'assurance automobile du Québec a donné mandat à une firme d'enquête, la firme d'enquête CIS inc., pour faire enquête sur l'affaire des Coussins gonflables Demers. Ils en viennent à la conclusion... Au rapport d'enquête signé par cette firme, on en vient à la conclusion, le rapport d'enquête indique: «L'enquête a démontré, suite à des analyses en laboratoire, que les deux compagnies de Stéphane Demers fabriquaient et vendaient des coussins gonflables représentant des risques pour les usagers de la route. L'enquête criminelle menée par la Sûreté du Québec n'est pas encore terminée.» Ce rapport date de janvier 2002.

Hier, le ministre apprenait que, le 12 mai 1998, il y a eu une réunion du Groupement des assureurs du Québec. À cette réunion assistait un fonctionnaire de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. Gaétan Bergeron, qui a été présent, qui est un expert en coussins gonflables, et qui a assisté pour ainsi dire à presque toute la réunion sur le problème des coussins gonflables. À cette réunion, il a été décidé, du Groupement des assureurs, qu'ils ne recommanderaient plus l'installation de coussins gonflables Demers.

Il a été également décidé qu'on était pour rembourser et faire refaire à leurs frais, aux frais du Groupement des assureurs, les gens qui avaient installé ces coussins gonflables là. On sait qu'il y a tout près de 8 000 personnes qui ont encore ces coussins gonflables là, et on voit ici, dans les crédits, que le gouvernement du Québec a dépensé 128 427 $ en 2002, alors qu'il savait très bien depuis 1998 que ces coussins gonflables là mettaient la sécurité des automobilistes en jeu et même, à l'occasion peut-être, leur vie.

Est-ce que le ministre peut nous dire ici aujourd'hui, à la lumière de cette dépense de 128 427 $ et à la lumière du rapport d'enquête que nous avons ici entre les mains, rapport d'enquête qui suit un mandat qui a été donné à la firme d'enquête CIS inc... Comment peut-il expliquer qu'on a réagi quatre ans plus tard, alors que son ministère, la Société de l'assurance automobile du Québec savait très bien depuis 1998, depuis le 12 mai 1998, qu'il y avait problème dans ce dossier?

M. Ménard: C'est probablement une question qui relève entièrement de la Société de l'assurance automobile du Québec, et je croyais que nous nous étions entendus pour que les dirigeants des organismes qui relèvent du ministère, autres évidemment que le ministère lui-même, soient présents ici demain et vendredi. Alors, si vous n'avez pas d'objection, nous allons reporter la réponse à cette question pour jeudi.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Je prends note de l'intervention du ministre. Mais je dois signaler, M. le Président, que cette question-là fut posée au ministre à la première période de questions à l'Assemblée nationale, au mois de mars; elle fut reposée dans un autre angle hier. J'aurais supposé que le ministre était pleinement au courant du dossier.

On sait également que j'avais demandé, à la première période de questions — c'était le 9 mars, je crois — le dépôt des rapports concernant Coussins gonflables Demers. Et, aux dernières nouvelles, M. le Président, je pense que le ministre est toujours imputable envers l'Assemblée nationale sur ces questions-là et non pas les fonctionnaires. Même si la Société de l'assurance automobile du Québec est une société d'État, il n'en demeure pas moins, M. le Président, que c'est le ministre qui est responsable du dossier. Et, à la lumière des questions qui ont été posées à l'Assemblée nationale et à la lumière de tout l'impact médiatique aussi de cette affaire depuis des mois, j'aurais pensé que le ministre aurait été plus au fait du dossier et pouvoir nous répondre lui-même sur ces questions-là. D'autant plus que nous avons demandé ces rapports-là le 9 mars. Donc, M. le Président, nous sommes aujourd'hui le 10 avril, un mois plus tard, et nous n'avons aucune, aucune réponse. Et, pendant ce temps-là, il y a toujours 8 000 automobilistes qui circulent au Québec avec des coussins gonflables actionnés à la poudre à canon.

Ça fait souvent sourire. Hier, je me souviens, en posant la question, il y a plusieurs, plusieurs ministres qui souriaient, probablement parce que, eux, sont assis en arrière dans leur automobile, donc c'est moins dangereux. Ha, ha, ha! Mais, M. le Président, je pense que, pour les 8 000 automobilistes qui circulent avec ces sacs-là, je pense que le ministre est imputable devant eux.

Et nous sommes aujourd'hui en crédits justement, et je profite de l'occasion, puisque nous sommes au salon bleu, pour lui reposer la question et voir si, lui, a une réponse et que ce n'est pas seulement la Société de l'assurance automobile qui aura le temps de se faire une réponse d'ici vendredi. Ce que je veux savoir, M. le Président, c'est: Lui, a-t-il une position, a-t-il reçu les rapports que j'ai demandés le 9 mars 2002 et a-t-il sur son bureau tous les renseignements concernant Coussins gonflables Demers, concernant les permis que j'avais demandés, aussi, pour l'achat de la poudre à canon?

● *(10 h 20)* ●

Parce qu'il faut savoir, M. le Président, que pour acheter de la poudre à canon il faut un permis. Il faut un permis et Coussins gonflables Demers, si le ministre n'a pas eu de rapport, évidemment, n'avait pas de permis. On sait également qu'ici, au Québec, pour acheter de la poudre à canon, on peut en acheter moins de 10 lbs sans permis. Le ministre était autrefois ministre de la Sécurité publique, donc ça veut dire que n'importe qui probablement peut acheter de la poudre à canon pour

9,9 lbs et faire ce qu'il veut avec. Donc, j'imagine que l'enquête de la Sûreté du Québec depuis le temps doit être avancée, sinon terminée, et j'aurais aimé voir le ministre des Transports, qui était autrefois ministre de la Sécurité publique, donc conscient des problèmes d'enquête, qu'il puisse nous donner une réponse et surtout répondre à ces 8 000 personnes qui se promènent avec un siège... pas un siège mais un sac gonflable actionné à la poudre à canon.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Je répondrai moi-même demain à ces questions. Mais je vous signale que, quand vous me dites que vous m'avez déjà demandé ça le 9 mars, ce n'est pas ça que vous m'avez demandé le 9 mars. Vous relirez la question que vous m'avez posée. Vous constaterez qu'elle est assez confuse et que c'était assez difficile de savoir ce que vous vouliez. Je croyais que vous aviez été informé qu'il n'y avait pas eu d'inspection relativement au permis d'achat ou d'entreposage ou de vente de poudre à canon.

Hier, à l'Assemblée nationale, vous parliez encore là d'une réunion qui aurait eu lieu en 1998 à laquelle... du Groupe des assureurs. Vous vous imaginez bien que... Bon, vous ne connaissiez pas cette réunion, moi non plus. Vous vous imaginez bien qu'on ne peut pas connaître les déplacements de chaque fonctionnaire et plus encore, n'est-ce pas, des représentants des entreprises privées que sont les assureurs et que... Puis, en plus de ça, même à supposer que ce que vous dites est vrai — ce que je n'ai pas pu vérifier maintenant ni retrouvé; puis, encore là, si ce n'est pas vrai, ce ne sera pas parce que vous voulez nous mentir, mais parce que vous auriez pu aussi être mal informé par les personnes qui vous ont donné, en 2002, cette information sur une réunion à laquelle ils auraient assisté en 1998, n'est-ce pas — même si vous prenez ça, les informations que vous me donnez me portent à penser que les gens qui ont assisté à cette réunion ont pu comprendre que les compagnies d'assurances, qui sont celles qui décident ce qu'on va mettre dans une voiture pour remplacer les pièces de cette voiture qui ont été endommagées au cours d'un accident et qui assument cette responsabilité vis-à-vis leurs assurés, pour lesquels elles perçoivent des primes, n'est-ce pas, en leur garantissant certaines réparations, si elles découvrent à un moment donné qu'une compagnie agit de façon presque à frauder leurs assurés, qu'elles l'ont découvert et qu'elles vont corriger la situation, il y a là des situations qui peuvent arriver et qui nécessairement ne supposent pas que le problème va continuer à perdurer. Mais, au contraire, que ceux qui sont responsables, qui assument cette responsabilité civile, je dirais même aussi, n'est-ce pas, criminelle dans certaines circonstances — si ça équivalait à de la négligence criminelle que de laisser ces choses continuer — que ces personnes-là, quand elles informent qu'elles ont décelé le problème et qu'elles vont le corriger, n'appellent pas nécessairement une réponse d'un organisme de l'État dont la mission est, elle, d'indemniser et d'assurer les soins qui doivent être apportés aux victimes de la route.

Mais comme, de toute façon, je croyais qu'on s'était entendus encore une fois pour que nous traitions, enfin, en supposant... Disons que c'est vrai qu'on ne s'est peut-être pas entendus pour que nous traitions des sujets concernant la SAAQ au moment où leur président serait présent. J'avais personnellement déduit cela, que, puisque vous étiez d'accord pour que les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec soient présents demain et vendredi, que vous n'espériez pas, que vous ne comptiez pas aborder des sujets qui traitent de cette Société aujourd'hui.

Je comprends cependant, à écouter les paroles assez malveillantes que vous avez dites sur la SAAQ à chaque fois que vous avez posé des questions, et que je sais absolument injustifiées, démontrant d'ailleurs une incompréhension totale de ce qu'est la SAAQ et de son rôle, que vous n'osiez pas leur dire ça à un moment où vous les aviez devant vous. Alors, dommage, mais je prends quand même en note la question que vous avez posée et je pourrai y répondre pleinement demain.

Le Président (M. Pinard): Alors, cette question sera au feuilleton demain? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: M. le Président, deux choses. Premièrement, la Société de l'assurance automobile du Québec a passé de nombreuses heures en commission parlementaire à l'automne. La Société de l'assurance automobile du Québec sait très bien quels sont les problèmes qui préoccupent l'opposition. Et, M. le Président, d'ailleurs le ministre se souviendra qu'il n'y a pas si longtemps, en commission parlementaire, nous avons retourné la Société de l'assurance automobile du Québec refaire ses devoirs. Certaines personnes qui m'ont appelé avaient qualifié le document soumis de «torchon», entre guillemets. Et donc, M. le Président, la Société de l'assurance automobile du Québec... Je suis convaincu que ces gens-là nous écoutent ce matin, même s'ils ne sont pas présents, et je suis convaincu qu'ils savent déjà ce que l'opposition pense de la Société de l'assurance automobile du Québec dans certains dossiers. Sans dénier le travail fait par la Société de l'assurance automobile du Québec, M. le Président, on sait qu'il y a toujours place à amélioration, et, à la Société de l'assurance automobile du Québec, il y a place à amélioration.

Deuxième chose que je peux comprendre du ministre, c'est qu'il renie sa parole du 9 mars à la période de questions. Parce que, M. le Président, s'il trouve que la question était confuse, la réponse l'était aussi, sauf que, pour une chose qui était sûre: il s'était engagé à déposer ces documents-là. Et d'ailleurs il reprendra les revues de presse, par exemple dans le journal *La Presse* du lendemain, du 10 mars, il était clair que tout le monde avait compris, y compris les journalistes, que le ministre s'engageait à déposer ici les rapports d'enquête, les rapports de la Sûreté du Québec, les rapports de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il pourrait savoir aussi, de la part du ministère de la Sécurité publique, s'il y a eu un permis pour utiliser ces engins explosifs. Parce que c'est soumis à la Loi sur les explosifs, la poudre à canon. Donc, est-ce que les vérifications avaient été faites? Rien de ça n'a

été déposé. Et il semble, aux propos du ministre ce matin, qu'il renie cet engagement-là du 9 mars dernier et qu'il n'a pas l'intention de déposer les rapports d'enquête sur la Société de l'assurance automobile du Québec.

Je vous rappelle, M. le Président, que la Société de l'assurance automobile du Québec a le devoir et la responsabilité de l'inspection des véhicules refaits ou qui ont été accidentés, pour les remettre sur la route.

Donc, M. le Président, est-ce que je dois comprendre que le ministre n'a aucunement l'intention de déposer les rapports de la Société de l'assurance automobile du Québec, les rapports d'enquête quelconques, les rapports concernant la Loi sur les explosifs, et qu'il désire plutôt pousser sous le tapis la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec pendant qu'il y a 8 000 personnes qui se promènent au Québec avec des véhicules qui ont des sacs gonflables actionnés à la poudre à canon qui peut exploser?

Je demandais hier au ministre, en plus, suite aux propos de la Société de l'assurance automobile du Québec, des propos qui ont été tenus publiquement dans les médias il y a quelque temps, à savoir lorsqu'il déniait toute responsabilité quant à ces sacs gonflables, est-ce que ça veut dire également que, si un citoyen est blessé par un de ces coussins gonflables, la Société de l'assurance automobile du Québec prétendra que cet accident n'est pas dû, les blessures ne seront pas dues à un accident d'automobile mais à un malfonctionnement d'un système qui n'est pas leur responsabilité et, à ce moment-là, le citoyen ne sera pas indemnisé ni pour les blessures ni pour un éventuel décès? Donc, c'est une question excessivement importante, M. le Président.

● *(10 h 30)* ●

Et c'est pourquoi je me questionne sur le fait que le ministre ne veut pas déposer ces rapports-là ou prétend qu'ils ne sont pas nécessaires ou prétend qu'il n'a vraiment pas compris la question et n'a pas relu sa réponse lors de la période de questions du 9 mars. Est-ce qu'on doit comprendre qu'il ne voulait pas déposer les rapports qui devraient normalement être rendus publics?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Ménard: J'ai déjà répondu que je répondrais demain.

Le Président (M. Pinard): Merci. Alors, M. le député de LaFontaine.

Mission économique du ministre des Transports en Égypte et en Italie

M. Gobé: Merci, M. le Président. M. le ministre, nous avons reçu un certain nombre de renseignements provenant de votre ministère suite à des demandes de l'opposition, comme ça se fait. Et, en commençant à les feuilleter — vu qu'on est sur une discussion d'ordre général, je préfère aborder ça maintenant — j'ai eu devant moi au tout début quelque chose qui m'a un peu surpris: mission économique du ministre des Transports Guy Chevrette, 18 avril 2001, en compagnie de six fonctionnaires, en direction de l'Égypte, et du Caire, et de l'Italie. Alors, Morrissette, Hugues, cadre; M. Liguori Hinse, qui est présent, d'ailleurs; Théberge, Yvon, professionnel; Morin, Sophie, professionnelle; chef de cabinet, Rochette, Édith; et Lebel, Suzanne, professionnelle. Le montant des dépenses qui apparaissent, pour celles qui apparaissent, est de 28 000 $, arrondi un petit peu. On considère bien sûr qu'il y a le salaire qui a été payé pour ces fonctionnaires-là pendant les 10 jours qu'a pu durer la mission.

Est-ce que vous pourriez nous indiquer quel était l'objectif de la mission, quels ont été les itinéraires, l'emploi du temps, les gens qui ont été rencontrés? Y a-t-il eu des ententes qui ont été signées? À quoi ça a servi, cette dépense de 28 000 $ plus les salaires? 10 jours, on peut calculer que c'est un autre 20 quelques mille dollars, là, le salaire de ces gens-là. Ils ont été payés pendant ce temps-là. En plus, ils n'étaient pas à leur travail ici, alors que le ministère a d'énormes défis à relever, hein, ils étaient à l'extérieur. Est-ce que c'est parce que les routes du Caire servaient à inspirer le ministre à l'époque et ses fonctionnaires? Ou est-ce qu'on est allé voir les pyramides? Est-ce que c'est le réseau ferroviaire qu'il pouvait s'inspirer pour faire celui dans la grande région de Montréal? Je ne sais pas, mais vous savez comme moi, M. le ministre, pour avoir voyagé peut-être, ou sinon pour connaître la situation géopolitique mondiale, que Le Caire n'est pas forcément la meilleure référence en termes d'exemple ou de coopération technique à recevoir d'eux autres. Alors, ça a servi à quoi, ces dépenses-là? C'est-u un voyage de loisir qu'il a fait avec sa gang, hein, ou ça a des retombées?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Ménard: Alors, je suis sûr qu'une personne objective qui vous a entendu poser cette question aurait l'impression que votre idée est déjà faite, bien que vous ne connaissiez pas les informations que vous m'avez demandées. Je me demande... je ne crois pas que vous soyez très impartial pour juger des raisons que je vais vous donner, mais je vais quand même prendre les mesures immédiatement pour vous donner les réponses les plus complètes possible. Mais, d'avance, je pense que, avec l'expérience que vous avez, vous auriez pu vous douter d'abord qu'il s'agissait d'une mission économique. Vous vous doutez sans doute, si vous connaissez un peu le Québec d'aujourd'hui et l'expertise internationale de certains de nos bureaux d'ingénieurs, de nos capacités, aussi de la capacité de certaines de nos entreprises, que, dans les pays comme ceux-là, il est beaucoup plus facile à ces entreprises de passer des contrats de vente si elles ont été dans une mission économique accompagnée d'un ministre important dans le domaine, justement, de leur expertise.

Je sais, même sans avoir consulté les fonctionnaires, que je vais m'empresser de consulter d'ailleurs, qui ont participé à cette... économique, que, plutôt que de sous-entendre que le ministre est allé là pour son plaisir et le plaisir de ses fonctionnaires, vous auriez pu déjà vous douter d'avance qu'il est allé là pour vendre de l'expertise québécoise. Et je vais essayer de savoir aussi justement quels ont été les succès de cette mission économique. Alors, M. Liguori Hinse, qui y a

participé, est ici, il va me donner les renseignements, à moins que vous ne vouliez l'entendre lui-même vous expliquer ces choses, n'est-ce pas?

M. Gobé: Comme vous savez, dans ces débats et ces études des crédits, bien sûr, il n'est pas de coutume que les fonctionnaires s'adressent, répondent aux questions des députés. Alors, ça va devoir malheureusement, ou heureusement pour nous, être vous qui répondez. Et j'ai hâte de connaître, comme je vous le dis, les objectifs de la mission, mais aussi les ententes qui ont été signées, les entreprises qui participaient, qui accompagnaient le ministre. Si ça a dédoublé la mission canadienne qui s'est produite dans ce temps-là, à ce moment-là? Est-ce qu'on a vu les mêmes personnes? Quels étaient les contrats en jeu? Enfin, on voudrait savoir. C'est important parce que, si le ministre est allé là-bas... Puis qu'on obtienne des résultats, tant mieux! Mais il me semble que déplacer six fonctionnaires puis un chef de cabinet... une chef de cabinet, avec un ministre, comme ça, alors que le ministère a des défis très importants à relever, qu'on n'a pas toujours le temps de répondre aux demandes des citoyens, aux demandes des entreprises, les travaux qui devraient être lancés retardent dans certains cas, on n'est pas capable d'aller négocier avec le fédéral un certain nombre d'ententes, vous comprenez que ça pose question.

Maintenant, je serais très heureux, moi, si on a signé des contrats puis si on a obtenu des résultats. Je ne suis pas, au contraire, opposé à ce que le Québec puisse faire valoir son expertise, bien que, d'après moi, ils seraient mieux de la faire valoir sur nos routes à nous actuellement, hein?

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine, s'il y avait consentement, nous pourrions demander aux fonctionnaires de répondre.

M. Gobé: Comme je vous disais, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Vous préférez que ce soit le côté politique?

M. Gobé: Tout à fait.

Le Président (M. Pinard): Alors, très bien. Pour la durée des crédits?

M. Gobé: Pour la durée des crédits, à moins que mes collègues jugeraient de prendre une position différente...

Le Président (M. Pinard): D'accord. On reviendra. Bloc par bloc, on reviendra là-dessus.

M. Gobé: ...mais ça ne semble pas pour l'instant être la règle que nous entendons suivre.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, M. le ministre des Transports, si vous êtes en mesure de répondre à l'interrogation de M. le député de LaFontaine.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Ménard: Alors, déjà on peut... Moi, c'est drôle, je n'avais jamais... je ne me souvenais pas de cette mission économique — vous saviez que j'occupais d'autres fonctions — et, pourtant, ce que j'apprends tout de suite, je l'aurais deviné moi-même. Et il me semble que le député de LaFontaine est aussi informé que moi, est une personne probablement aussi informée que moi, en général. Vous ne serez pas surpris d'apprendre, par conséquent, que, dans cette mission économique, on était accompagné de la compagnie SNC-Lavalin, de Dessau-Soprin, de Roche, qui est une maison que les membres de votre parti connaissent bien, n'est-ce pas, qu'il y avait aussi Mme Louise Roy, représentante de l'IATA, qui est organisme international, mais quand même dont le siège social est à Montréal, il y avait aussi le BPR, il y avait des entreprises de Sherbrooke, qui avaient perdu des contrats d'ailleurs, mais qui les ont retrouvés à la suite de cette mission du ministre. Maintenant, tout ça peut vous être exposé, puis tout ça peut s'exposer bien plus en détail par la production du rapport de mission qui vous dira quels ont été les rencontres qui ont été faites et les contrats signés.

Mais de là à prétendre, n'est-ce pas, sans rien connaître — et ça, j'en doute que vous ne connaissiez pas ça — qu'il s'agissait là d'une mission pour le plaisir du ministre et de ses fonctionnaires, je trouve que ça, c'est entretenir, à l'égard de la classe politique, des préjugés dont vous souffrirez autant que nous, n'est-ce pas? Il s'agissait là d'une mission économique, d'une mission de travail où le ministre a passé de longues heures. Et peut-être que le décor était bien beau là-bas, là, mais, je veux dire, ou en fait très, très différent et dépaysant, mais ça rendait justement le travail encore plus pénible. Mais je vous fais le reproche, n'est-ce pas, que ce genre de question, ce qui laisse entendre au grand public que, lorsque les ministres font des missions économiques avec les membres de leur personnel, ils le font pour s'amuser, est le genre de chose qui fait que nous nous retrouvons au plus bas dans les sondages, nous, tous les membres de la classe politique, hein, et que vous auriez très bien pu savoir que, si le ministre des Transports est allé en Égypte, c'est parce qu'il aidait des entreprises québécoises à vendre leur expertise. Et c'est ça qu'il a fait et c'est ça qui va être rapporté dans le rapport de mission qui est disponible.

Il me semble que, si vous aviez été plus sérieux, vous auriez pu nous demander d'avance le rapport de mission, et là, si vous aviez constaté dans l'agenda du ministre ou dans l'agenda des membres qui y étaient des choses que vous trouvez condamnables, vous auriez pu nous les présenter. Mais là vous lancez le doute, vous lancez la boue, vous voulez... en nous salissant — et je vous le signale — vous vous salissez vous aussi, injustement. Et à moins que, n'est-ce pas, ce soit une politique de votre parti, dans l'avenir, lorsque vous prendrez le pouvoir, qu'il n'y aurait plus de missions économiques et que les ministres ne devront plus accompagner les entreprises québécoises qui cherchent à vendre leur expertise à l'étranger au bénéfice, n'est-ce pas, des Québécois et des Québécoises, et en leur

honneur d'ailleurs, parce que je crois que l'ensemble du Québec est très honoré de savoir que SNC-Lavalin ou Dessau-Soprin... ou que nous avons des entreprises d'ingénierie qui sont une fierté, n'est-ce pas, qui sont, sur le plan de l'ingénierie, l'équivalent de ce qu'est le Cirque du Soleil, l'équivalent de ce qu'est Céline Dion dans le domaine des arts, l'équivalent de ce qu'est l'Orchestre symphonique de Montréal. Je trouve... En tout cas, je pense que je vous en ai assez dit pour que vous vous corrigiez pour l'avenir.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: M. le Président. Oui, alors, je vous remercie de me redonner la parole devant cette déclaration un peu dithyrambique du ministre. On a l'impression que ça lui fait mal, ça le dérange. Je crois qu'il n'a pas à imputer de motifs à l'opposition. L'opposition d'abord est là pour poser les questions, et je crois que n'importe quel citoyen qui nous écoute est en droit de poser la question, à savoir: Qu'est-ce qu'est allé faire le ministre là-bas avec six fonctionnaires et un membre de son cabinet? Bon. Il est vrai qu'il existe des missions économiques, et M. Landry, le premier ministre, en a faite une il y a quelque temps. Team Canada en a faite une, et dans la même région. Et il me semble qu'on commence à dédoubler. Alors, lorsque Team Canada y va, les compagnies que vous venez de nommer sont là aussi. Alors, je ne vois pas en quoi le fait que le ministre des Transports du Québec les accompagne et va dans une autre mission avec eux, avec six fonctionnaires, eh bien, que ça va apporter quelque chose de plus, en ce qui me concerne.

● *(10 h 40)* ●

Mais ceci étant dit, j'aimerais avoir le rapport de mission, j'aimerais avoir les itinéraires, les gens qui ont été rencontrés et surtout les contrats qui en ont découlé directement. Je ne parle pas des contrats, hein, qui sont venus parce qu'il y a eu Team Canada ou c'était dans l'air puis là on est allé là-bas. En quoi le Québec, en quoi le ministre et son action et ses six fonctionnaires ont fait en sorte que le contrat a été donné? Ça a servi à quoi, à part aller dire bonjour puis, oui, on est là, nous autres, puis on les supporte, puis ils sont bons. Ils savent dans ces pays-là qu'elles sont bonnes, ces compagnies-là. Puis, s'ils soumissionnent au niveau — SNC-Lavalin est dans l'Algérie, alors ne me dites-moi pas non — s'ils soumissionnent au niveau de compétition de prix, s'ils ont les programmes de financement du gouvernement fédéral, généralement, ou d'autres organismes, ou des Nations unies, ou d'ailleurs, ils obtiennent le contrat au même titre que les autres entreprises. Il n'y a pas besoin que six fonctionnaires aillent accompagner le ministre.

Alors, ma question, M. le Président, est très légitime. Elle ne vise pas à jeter de la boue, comme dit le ministre, elle vise à savoir pourquoi il y avait six fonctionnaires, à quoi ça a servi, combien ça a coûté et puis quels vont être les résultats de ça et pourquoi aussi on dédouble les missions qu'il y a au fédéral. À ce moment-là, eh bien, lorsque les représentants du Québec sont dans la mission fédérale, qui fait le même itinéraire, eh bien, qu'on aborde ces sujets-là. Et là, et encore plus, il y a le premier ministre du Canada, il y a le premier ministre du Québec puis il y a généralement un ministre avec lui. C'est juste ça: Pourquoi? Est-ce qu'on a besoin d'utiliser ces six fonctionnaires-là lorsqu'ils seraient mieux au Québec à s'occuper des problèmes qu'on a sur nos routes, des problèmes sur le réseau routier, des problèmes de négociation avec le fédéral? Est-ce qu'ils ne seraient pas mieux de faire ça, ces gens-là? Est-ce que le ministre ne serait pas mieux de rester au Québec, justement, à ce moment-là puis s'occuper aussi de ces problèmes, comme négocier les ententes que vous avez dénoncées tout à l'heure qui ne fonctionnent pas avec le gouvernement fédéral? Est-ce que ça ne sera pas plus utile pour la société, pour les Québécois?

Le Canada est un pays qui fait des relations internationales et il les fait très bien, il défend très superbement les intérêts du Québec. Très souvent, ils se font accompagner par des représentants des gouvernements provinciaux qui sont capables de le faire. Faites donc des ententes avec eux, essayons donc de maximiser l'utilisation des fonds publics. Il y en a peu, de fonds publics, ou il n'y en a presque pas dans certains secteurs; alors, faisons donc en sorte de ne pas éparpiller et de ne pas envoyer un peu partout, dans toutes sortes de petits efforts. Faisons donc de la synergie avec les vraies forces, et puis on va certainement obtenir des très bons résultats. Ça coûtera certainement moins cher à la population, puis les gens, ils font leur travail ici, le travail qu'ils ont à faire ici.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, est-ce que c'est possible d'obtenir ce rapport de mission avant l'adoption, avant qu'on procède à l'adoption des crédits?

M. Ménard: Certainement. Mais votre question était très légitime, et les propos que j'ai tenus ne visaient pas votre question, ils visaient les propos qui entouraient votre question, qui laissaient entendre que le ministre s'était amusé, avec ses fonctionnaires, etc. Je vous dis, puis je pense que vous en êtes conscient, que c'est ce genre de remarque qui fait que la classe politique, n'est-ce pas, est aussi basse dans l'opinion des gens, alors que vous savez très bien que ce n'est pas vrai. Vous pouvez prétendre — et c'est votre opinion, n'est-ce pas, et je la respecte — que seul le gouvernement fédéral devrait faire ce genre de mission à l'étranger. C'est votre point de vue, mais justement je peux vous dire aussi que notre point de vue, c'est que, quand on est dans un «team» fédéral, n'est-ce pas, nous ne sommes qu'une partie et qu'il y a avantage parfois à aller faire valoir notre expertise québécoise, que d'autres provinces, n'est-ce pas, nous envient et qui prennent plus d'importance dans les réunions de Team Canada.

Je vous signale que le produit intérieur brut du Québec, n'est-ce pas, est exporté à 50 %, à plus de 50 %. Et puis, dans le transport, c'est un des domaines où nous avons une expertise mondialement reconnue, encore une fois que nous envie l'Ontario. Et il y a utilité à ce qu'effectivement le Québec sache prendre sa place dans ces domaines. Et ça, vous le savez très bien. C'est légitime pour l'opposition de demander, de s'assurer qu'une mission économique ne soit pas un prétexte pour aller faire autre chose, mais pourquoi, avant même avoir

lu le rapport de la commission, voulez-vous jeter de la boue sur cette entreprise? Pourquoi pensez-vous que les entreprises privées qui ont accompagné le ministre à leurs frais, pourquoi pensez-vous qu'elles ont mis de leur argent pour accompagner un ministre québécois, sinon parce que justement elles désiraient en profiter pour négocier des contrats? Il me semble que, si vous aviez considéré ces choses, vous auriez formulé votre question légitime autrement.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Brodeur: M. le Président, c'est plutôt une question de règlement. Tantôt, dès le début de la commission parlementaire, le ministre faisait état qu'il y avait entente pour que la Société de l'assurance automobile du Québec soit avec nous vendredi, et je n'avais pas entendu parler de cette entente. Donc, je me suis enquéri auprès du bureau du leader pour savoir. Je me suis dit: Peut-être, peut-être avons-nous négligé de m'avertir. Donc, c'est pour ça qu'à ce moment-là je ne suis pas intervenu pour... sur ce point. Mais on me dit que jamais, jamais le bureau du leader n'a été averti de l'absence de la Société de l'assurance automobile du Québec ce matin, et c'est pourquoi, M. le Président, j'ai pris quelques minutes avant pour m'enquérir vraiment, là, s'il y avait eu entente avec l'opposition. Donc, il semble qu'il n'y a pas eu aucune entente.

La question que je me pose, M. le Président, alors qu'on a 34 fonctionnaires du ministère des Transports ici et que la Société de l'assurance automobile néglige, ou je ne sais pas si elle est de connivence avec le ministre pour se soustraire à ses obligations, M. le Président, de répondre aux questions. Donc, étant donné, M. le Président, que la Société de l'assurance automobile se devait d'être ici, on se demande pourquoi le ministre nous a fait état d'une chose qui n'existe pas, d'une entente qui n'existe pas. Donc, la Société de l'assurance automobile du Québec, ce matin, se cache dans ses bureaux alors que nous avons 34 autres fonctionnaires qui nous font le plaisir d'être ici aujourd'hui. Je salue, en passant, les réceptionnistes qui restent au cabinet des ministres.

Donc, M. le Président, je vous prie d'appliquer l'article 82 dans ce cas-là, concernant les réponses du ministre et, M. le Président, à la lumière de tous ces gens-là qui sont ici, que le ministre réponde aux questions pour la Société de l'assurance automobile du Québec, qui se cache, ce matin, dans ses bureaux. Merci.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, une réplique?

M. Ménard: Bien, moi, je suis arrivé ici, ce matin, croyant que vous étiez intéressé à poser des questions sur le ministère des Transports, sur... parce que nous dépensons, nous allons dépenser quand même 2,8 milliards l'an prochain. En plus, certains organismes relèvent du ministre des Transports. La Société de l'assurance automobile du Québec en est une. Nous nous sommes entendus dès le début pour que ses représentants ne soient pas ici ce matin. J'en ai déduit — il me semble que c'était raisonnable — que vous ne désiriez pas poser de questions concernant la Société de l'assurance automobile du Québec.

Je remarque que, depuis le début — ça fait quand même plus d'une heure que nous avons commencé — la seule question qui ait été posée sur le ministère des Transports concerne une mission économique que le député de LaFontaine avait transformée, n'est-ce pas, en mission touristique et d'amusement du ministre et des fonctionnaires. Franchement, avez-vous des questions sérieuses à poser sur les 2,8 milliards que nous allons dépenser? Et puis est-ce que je puis réserver mes réponses aux questions que vous posez? Puis je vais m'abstenir de répondre aux insultes que vous ne cessez de lancer à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais je vous dirai que je les trouve gratuites, purement gratuites et qu'elles ne font avancer en rien le débat.

Mais avez-vous des questions à poser sur les 2,8 milliards que le ministère des Transports du Québec va dépenser l'an prochain pour remettre... pour entretenir nos routes, pour commencer à les remettre en niveau, etc.?

M. Brodeur: M. le Président, on pourrait quand même être sérieux ici, d'autant plus que les gens nous écoutent à la maison. M. le Président, d'entrée de jeu, nous avons tous convenu que nous allons poser des questions à peu près dans tous les domaines, puis des questions autant pointues que d'ordre général. Le ministre a convenu lui-même que c'était le processus qui était pour être employé.

Deuxièmement, M. le Président, le ministre le sait très bien, c'est un juriste, un juriste reconnu, et il est parfaitement au courant quelle est la procédure, ici, à l'Assemblée nationale; c'est l'opposition qui pose généralement les questions, et le ministre a le devoir d'y répondre, et je vous demande, M. le Président, conformément à l'article 82 de notre règlement, de demander au ministre de répondre à nos questions. Peu importe la présence d'un fonctionnaire, d'un haut fonctionnaire, c'est lui qui est imputable devant la population, M. le Président, d'autant plus que nous soupçonnons qu'il connaît très bien les dossiers qui ont été soulevés ici depuis le point de départ, qui sont abondamment relatés dans les médias. Il y a deux questions ici qu'il y a eu à l'Assemblée nationale. La Société de l'assurance automobile du Québec se cache ce matin, et le ministre essaie de se cacher en arrière d'autres propos qui n'ont aucunement rapport avec le règlement de l'Assemblée nationale.

Donc, M. le Président, je vous demande de faire votre devoir et de demander, conformément à l'article 82, au ministre des Transports du Québec de répondre aux questions et ne pas faire de faux-fuyants pour éviter de répondre à la population, et particulièrement aux 8 000 personnes qui sont en danger sur nos routes du Québec. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député d'Orford, merci.

Une voix: Shefford.

Le Président (M. Pinard): Shefford, excusez-moi.

M. Ménard: ...réponse à la question sur la SAAQ, mais...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous maintenez la même...

M. Ménard: ...elle sera plus complète demain.

• *(10 h 50)* •

Le Président (M. Pinard): Demain. Alors, vous avez tout à fait raison, mais, comme...

M. Brodeur: ...ministre ne veut pas répondre aux questions. Merci.

Le Président (M. Pinard): Alors, le ministre vous rappelle à plusieurs reprises que la réponse vous parviendra demain. Alors, ou le ministre répond à votre question aujourd'hui ou il la prend en délibéré et vous reviendra demain. À ce stade-ci, on peut continuellement revenir sur la question des sacs gonflables, mais...

M. Brodeur: ...M. le Président, le ministre veut pas répondre ou... De deux choses l'une, ou il ne connaît pas son dossier ou il cache la réponse.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, moi, ce que je veux tout simplement vous mentionner à ce stade-ci, c'est que nous n'avons malheureusement que 10 heures à faire au niveau du transport et que les crédits sont excessivement importants. Alors, à ce stade-ci, peut-être, j'inviterais le député de LaFontaine.

Financement du transport en commun à Montréal par le biais d'une taxe sur les stationnements publics

M. Gobé: Oui, M. le Président. Merci. M. le ministre, j'ai une question qui intéresse beaucoup les Montréalais, particulièrement certains propriétaires d'édifices commerciaux, de centres d'achats, enfin... Vous n'êtes pas sans savoir qu'il se discute, il s'est discuté encore dernièrement, dans certaines officines de votre ministère, d'introduire une taxe sur les stationnements, non pas les stationnements privés, mais les stationnements publics, les stationnements... soit les centres d'achats, les hôpitaux... pas les hôpitaux, mais les édifices à bureaux, afin de chercher des fonds pour financer le transport dans la région de Montréal. Est-ce que vous pourriez me dire à quel stade, à quel niveau, c'est rendu?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Ménard: Des suggestions comme celles-là, je les entends depuis que je suis ministre et je les ai entendues... j'ai commencé à les entendre particulièrement quand j'étais ministre de la Métropole. Ça fait partie de beaucoup de suggestions de mode de financement que divers organismes font sur les façons de financer le transport en commun, qui, comme vous le savez, ne peut être entièrement financé par la contribution des usagers du transport en commun. Si on mettait... si on devait rendre le transport en commun parfaitement autonome et ne se fier uniquement qu'à la perception des billets qu'il vendrait, on ne pourrait pas établir ici le système de transport en commun.

Je vous dis ça parce que j'ai quand même été étonné... J'étais étonné, moi aussi. Peut-être l'avez-vous déjà été. Je demandais à SNC-Lavalin: Mais comment pouvez-vous prendre à votre charge le métro de Kuala Lumpur, ou des métros asiatiques, de prendre... Mais il me dit: Là-bas, ce n'est pas compliqué, c'est l'heure de pointe à la journée longue. Ici, il y a deux heures de pointe: il y a le matin, il y a... et, le reste du temps, les installations de transport en commun se promènent presque vides. Alors, bon.

Et c'est partout comme ça en Amérique. En Amérique, il n'y a nulle part où on peut financer le transport en commun uniquement par le paiement d'une carte d'usager ou des billets d'usager. Donc, il y a toutes sortes de suggestions. Généralement, c'est l'État qui fournit, qui remplit les déficits, l'État à divers niveaux. Alors, des suggestions sur la taxe au stationnement disant que, si on décourage... si on rend l'utilisation de l'automobile dans les grandes villes plus coûteuse, moins de gens vont l'utiliser, donc, puis ils vont utiliser plus le transport en commun, ainsi de suite, j'en ai entendu depuis que je suis ministre. Mais je peux vous dire qu'actuellement ce n'est pas plus que ça.

Cependant, je dois vous dire que nous avons l'intention de créer bientôt... Je pense qu'on l'a annoncé assez de fois, mais, au fond, c'est qu'on est à la veille de vous dire qui la présidera et quels en seront les membres. Je ne sais pas... Ce n'est pas une commission d'enquête, c'est un comité...

Une voix: ...

M. Ménard: Enfin, un comité de travail sur le cadre financier du transport en commun. Alors, peut-être que cette commission... Je suis certain, pas peut-être, je suis certain qu'il y a des gens qui vont lui faire cette suggestion, hein? Je connais assez d'organismes. Mais ce sera à elle d'évaluer ça, avec d'autres méthodes de financement du transport en commun. Mais, actuellement, nous en sommes... Nous avons connu des succès remarquables avec l'Agence métropolitaine de transport quand au nombre d'usagers. Je me suis promené pendant au moins trois semaines avec le papier qui m'a fait bien plaisir, que m'avait remis Mme Junca-Adenot, me signalant — parce que c'est quand même moi qui l'ai nommée présidente de l'Agence métropolitaine de transport quand j'étais ministre de la Métropole... Elle m'a montré l'objectif que nous avions à ce moment: c'était d'arrêter la baisse de l'utilisation du transport en commun. Et, me montrant la flèche, n'est-ce pas... a augmenté ces dernières années, on a augmenté ces dernières années. On a une augmentation, je pense, totale de plus de 50 %.

Mais il faut réviser le cadre financier parce que les moyens actuels de financement du transport en commun sont insuffisants. Et certainement que, si nous voulons atteindre les objectifs de Kyoto, avec lesquels, vous le savez, le gouvernement du Québec est d'accord, nous devons améliorer le transport en commun, donc nous devons lui trouver un financement adéquat. Donc,

tout ça, toutes ces suggestions, qui, je le reconnais, peuvent inquiéter certaines personnes, mais toutes ces suggestions seront examinées par cette commission que nous allons nommer bientôt et dont nous attendrons le rapport dans le courant de l'année.

Le Président (M. Pinard): Sous-question?

M. Gobé: Oui, oui, M. le Président. C'est parce que c'est quelque chose d'important et, je pense, qui intéresse beaucoup de gens. C'est une question qui m'a été demandé de poser par des gens qui sont intéressés à savoir quelle va être l'attitude du gouvernement là-dedans. Actuellement, M. le ministre, je trouve ça un peu paradoxal. Vous me dites, bon: C'est quelque chose qui se pense, ça nous est suggéré à l'occasion, mais il n'y a rien là. Moi, ce que je peux vous dire, c'est que votre ministère a déjà financé une étude sur les revenus que pourrait générer une taxe sur les stationnements dans la grande région de Montréal, hein? C'était financé par votre ministère. Et donc, c'est parce que, lorsqu'on finance une étude pour savoir quel va être le résultat, hein, d'une mesure, c'est parce que probablement qu'on se prépare à la passer ou qu'un jour ou l'autre on va l'amener.

Et, moi, ce qui m'inquiète là-dedans, c'est qu'à l'époque il avait été évalué qu'on pourrait aller chercher 250 millions de dollars par année, supplémentaires. Après ça, on avait répondu que c'était 75 millions ou 25 millions, je ne le sais pas. Mais est-ce que ça n'ouvre pas la porte à un désengagement de l'État central, qui taxe les Québécois, et les Montréalais, en particulier, de la grande région de Montréal, hein, d'une manière extrêmement forte, qui, eux, paient déjà beaucoup de taxes municipales et autres? Eh bien, est-ce que ce n'est pas, encore là, une occasion pour le gouvernement du Québec de se désengager de ses responsabilités vis-à-vis le transport en commun dans la grande région de Montréal, de refiler la facture aux gens de la région de Montréal par le biais d'une taxe qui va être chargée sur ces stationnements? Et on sait très bien que 75 millions, ou 50 au début, hein, ça peut se ramasser beaucoup plus loin, et ça va se répercuter, bien sûr, sur le coût de fonctionnement des commerces, sur le coût de fonctionnement de certains bureaux, et c'est les citoyens qui vont le payer. Ça se ramasse toujours... on le prend dans la poche du citoyen.

Alors, moi, ma question, M. le ministre, elle était simple: Est-ce que l'État, lui qui nous annonce des milliards d'investissements dans la région de Montréal, ne se prépare pas à refiler une partie de la facture par la porte d'en arrière avec une taxe — je peux parler d'autres projets, je sais qu'il y en a d'autres aussi qui sont à l'étude, mais particulièrement dans celle-là, hein — avec une taxe sur les stationnements pour faire en sorte, eh bien, de ne pas assumer la responsabilité du gouvernement central, avec les impôts payés par les contribuables de la région de Montréal, bien sûr, pour développer le système de réseau de transport en commun?

Alors, est-ce que vous allez vous désengager? Est-ce que vous allez l'amener, cette taxe? Vous avez payé des études pourquoi? Est-ce qu'on pourrait avoir ces études? Je sais qu'elles ont été faites, les gens qui l'ont faite... des gens qui y ont participé m'en ont informé. Alors, est-ce qu'on pourrait l'avoir, est-ce qu'on pourrait la rendre publique, est-ce que les médias pourraient en prendre connaissance? Je sais que ça a déjà fait les manchettes, à l'époque, comme une supposition. On avait dit: Non, ce n'est pas vrai, il n'y a rien là-dedans. Bien, ce n'est pas vrai... c'est vrai pareil, hein, ça existe, le ministère a un intérêt.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Gobé: Alors, mettez-la donc publique, si vous pouvez. Puis, oui ou non, allez-vous vous désengager? Allez-vous réinvestir plus, dans cette région-là ou alors allez-vous faire dévier la facture encore une fois dans la poche des contribuables qui sont les plus taxés en Amérique du Nord?

M. Ménard: Ça serait plus facile de vous répondre si vous n'entouriez pas vos questions de toutes sortes de remarques fort discutables qui soulèvent la controverse, dans lesquelles je suis parfois entraîné sans ma volonté. Mais en tout cas.

D'abord, la réponse précise à votre question, là, «Avons-nous l'intention?», la réponse, c'est: Pour le moment, non. Nous attendrons le rapport de cette commission d'étude que nous allons établir pour revoir le cadre financier du transport en commun, convaincus qu'actuellement ce cadre financier doit être changé.

● *(11 heures)* ●

Deuxièmement, l'étude dont vous parlez, dans la mémoire des fonctionnaires qui m'entourent, ils ne croient pas que le ministère des Transports ait fait... commandé une telle étude. Il se peut que ce soit l'Agence métropolitaine de transport qui l'ait fait, auquel cas vous pourriez lui poser la question vendredi, lorsqu'elle viendra, puisqu'il semble que votre source d'information soit des gens qui aient participé à cette étude. J'espère que, si ces gens... cette étude, si elle existe et si elle a été faite... Et ce n'est pas mauvais que des études pareilles soient faites pour justement examiner les suggestions qui nous sont faites d'assurer le financement du transport en commun par une forme de taxation plutôt que par une autre, parce qu'il faut bien réaliser...

Vous n'avez pas l'air de m'écouter. Pourtant j'essaie honnêtement de répondre à votre question, mais pas tellement aux remarques qui l'entourent. Mais quand même, je ne peux pas m'empêcher de faire quelques remarques qui sont pertinentes par rapport à celles...

Il n'y a qu'un contribuable n'est-ce pas qui a plusieurs poches et qui paie des taxes de deux... Et, de toute façon, toutes les taxes que nous percevons ici, là — nous sommes dans une démocratie, nous n'entretenons pas de dépenses extraordinaires, là, autres que ce qui est nécessaire — toutes les taxes que les gens nous donnent, nous les redonnons quelque part en services, n'est-ce pas? Alors, quand je vous dis que le transport en commun est incapable, en Amérique du Nord, de se financer par la seule contribution des usagers, n'est-ce pas, c'est donc qu'il faut trouver dans une poche quelconque, quelque part — mais ça sera le même contribuable qui va payer — une source autre de financement.

Est-ce que c'est, comme vous le suggérez, l'impôt sur le revenu ou est-ce que c'est des mesures plus précises, n'est-ce pas, qui sont plus en relation avec les choses que nous... les transformations que nous voulons opérer dans l'intérêt public et dans l'intérêt de tous les consommateurs et de tous les contribuables, dans leur façon de vivre et de se déplacer, comme par exemple en taxant plus l'essence, qui feraient que les gens seraient amenés, d'une part, à se procurer des voitures qui consomment moins d'essence, ou encore d'utiliser leur voiture avec des compagnons de travail, ou encore d'utiliser leur voiture pour leur plaisir, pour leurs déplacements, mais, pour leur travail, quand ils ont des horaires fixes, utiliser plus les transports en commun, ou tout autre mode de taxation relié? Bien, voilà. ça va venir du même contribuable au bout du compte, n'est-ce pas? Vous êtes probablement d'accord là-dessus. Ça va venir du même contribuable, d'une façon ou d'une autre, et ça va être dépensé en transport en commun. Et, quand on dépense en transport en commun, on sait ça aujourd'hui qu'on fait le bien, n'est-ce pas? On sait autant qu'on fait le bien quand on encourage le transport en commun que, quand nous étions jeunes, nous nous battions pour la gratuité scolaire. Nous savons que nous faisions là le bien.

Alors... Mais je vous dis l'heure juste sur ce projet. Ce n'est pas un projet du ministère. Nous ne croyons pas avoir financé une étude sur ce sujet. Mais, si jamais... Mais c'est une suggestion qui a été faite de nombreuses fois. Je crois que c'est une solution qui a été utilisée, qui est utilisée dans d'autres juridictions — puis, encore là, le joint n'est pas fini, puis je n'irai pas trop, trop... encore une de vos remarques gratuites, n'est-ce pas, qui n'avait rien à voir — mais, dans d'autres juridictions où les gens sont moins taxés, dans d'autres juridictions d'Amérique du Nord où, apparemment, ils auraient trouvé cette solution pour financer adéquatement leur système de transport en commun. Mais ce n'est pas, pour le moment, la position du ministère.

Mais je suis certain que cette suggestion-là va être refaite devant la commission sur le cadre financier, qui nous fera un rapport sur une nouvelle façon, une façon équitable, la plus équitable possible, qui vise aussi nos objectifs collectifs de diminution de l'automobile, de diminution de la consommation d'essence et de l'utilisation meilleure du transport en commun, mais un transport en commun qu'on veut convivial, confortable et fiable, n'est-ce pas, quant à ses horaires pour que les gens le prennent parce qu'ils l'aiment autant que parce qu'ils en ont besoin.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: M. le Président, en terminant, très rapidement, parce que je veux passer la parole aux collègues, deux choses. Première des choses, M. le ministre, vous dites que le ministère n'a jamais financé cette étude; il l'a financée, et je serai à même de vous déposer une lettre, après-midi, du ministère qui finance cette étude, qui reconnaît qu'il a financé cette étude, d'accord? Que ce soit fait par un autre organisme, peut-être, mais c'est facile à ce moment-là de le faire faire par l'AMT et de le payer par le ministère, c'est ce qui a été fait. Et je serais capable de vous le démontrer. Je n'ai pas malheureusement le document avec moi, mais il existe et je l'ai à mon bureau. Premièrement.

Deuxièmement, ce que j'ai peur, moi, M. le ministre, ce que je crains, ce n'est pas qu'on augmente le transport en commun. Ce que je crains, c'est que le ministère coupe ses dépenses, c'est que le gouvernement central coupe ses dépenses en transport en commun dans la région de Montréal et le fasse remplacer par une taxe supplémentaire qu'il va imposer sur les stationnements, qu'on transfère la responsabilité et que le ministère se désengage. C'est de ça que j'ai peur.

Et c'est ça qui est dans l'idée, d'après moi. On se désengage. C'est ce qui se fait ailleurs, c'est ce qui s'est fait dans d'autres régions. Ça s'est fait en Europe, entre autres, où l'État s'est retiré; la collectivité locale s'est retrouvée prise avec des infrastructures importantes à faire et elle a dû imposer un certain nombre de taxes locales pour financer ça.

Alors, c'est ça que vous êtes en train de faire. C'est ça qu'ils se préparaient à faire, du moins à l'époque avant que vous arriviez. Vous ne semblez pas être au courant, j'en suis fort aise. Ça veut dire qu'en effet les fonctionnaires ne vous l'ont pas encore dit, mais ce que nous craignons et ce que nous vous mettons en garde, c'est: Ne vous désengagez pas, comme ministère, dans vos investissements dans la région de Montréal pour le développement du réseau, pour la rénovation du métro, pour son prolongement et faire supporter la facture par une nouvelle taxe qui serait perçue sur les citoyens de la région de Montréal, de la CMM, des 92, 93 municipalités. C'est ça, mon inquiétude.

Alors, vous pouvez la traiter, ma question, comme vous voulez, puis même m'imputer des mauvais motifs, mon motif... ma préoccupation principale, c'est que je n'ai pas confiance dans ce gouvernement pour maintenir des investissements dans la région de Montréal, dans le transport en commun et je soupçonne que vous cherchez à vous désengager, à trouver d'autres sources de financement dans la poche des citoyens.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Ménard: Bien là...

Le Président (M. Pinard): Brièvement.

M. Ménard: ...quand vous dites, vous savez... Toutes nos sources de financement, nous les trouvons dans la poche des citoyens sous une forme ou sous une autre. Mais je peux vous rassurer, nous allons... nous nous apprêtons à voter... Je crois, que c'est bien ça, là, 400,6 millions, de mémoire — c'est-u ça? — pour le transport en commun. Mais autour, là...

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, oui. Nous nous apprêtons à voter, pour la prochaine année, au-delà de 400 millions de subventions pour le transport en commun. Je n'appelle pas ça un désengagement.

M. Gobé: ...pour une année, là.

M. Ménard: Mais c'est gros, une année. Oui. Puis, en plus, vous allez voir de nombreux investissements qui vont venir pour le métro, etc. Mais, en tout cas, il y a des raisons pour lesquelles nous sommes les plus taxés en Amérique du Nord aussi, hein! D'abord, éliminons les 50 États américains, ils n'ont pas de système de santé. Alors ça, évidemment... Mais les citoyens paient pour le système de santé puis ils paient plus cher qu'au Canada. Mais, quant aux autres... les 10 autres provinces canadiennes ici, c'est quoi, les grands items, les items les plus importants? La santé, puis ensuite? Devinez. Vous le savez, hein, c'est quoi. C'est l'éducation. Mais nous avons aussi les frais de scolarité les plus bas.

Donc, nous assumons collectivement des choses par l'État qui, ailleurs, sont assumées par le privé, et là où c'est assumé par le privé, n'est-ce pas, je ne sais pas si vous lisez... Je suis certain que vous lisez ça depuis longtemps, vous, je connais assez votre intérêt général, votre intérêt pour l'intérêt public. Je suis sûr que vous lisez la revue *Consumer Report* une fois de temps en temps et que vous avez vu les études, n'est-ce pas, qui sont faites comparant les systèmes de santé. Alors, franchement, heureusement, qu'on est plus taxés au Canada qu'aux États-Unis, mais qu'on a un système de santé beaucoup plus équitable. Même si, eux, font des avancées remarquables en médecine et soignent de façon extraordinaire les gens très riches et les gens assurés, bien il reste qu'ils ont un système où les pauvres qui ne sont pas assurés, n'est-ce pas, sont mal soignés et meurent, n'est-ce pas, alors qu'ici tout le monde est égal.

Puis, quant au reste, bien, l'éducation aussi, c'est au Québec que l'éducation coûte le moins cher. On le sait ça, quand on a des enfants qui veulent étudier à l'université, n'est-ce pas? Alors, évidemment, pourquoi est-ce que ça leur coûte moins cher? Parce que, justement, l'État en fournit plus. Puis, si l'État en fournit plus, bien, c'est évident que les citoyens paient plus ailleurs, ils paient par leurs taxes. La question, c'est de savoir... ce n'est pas si on est trop taxés, c'est de savoir si les taxes sont bien utilisées. Puis c'est, il me semble, à ça qu'on devrait consacrer les heures qui vont venir, voir si on va bien utiliser les millions qui sont ici.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Avant de passer la parole au député de d'Abitibi-Est, M. le député de Shefford.

Améliorations à la route 138 sur la Côte-Nord et solutions aux problèmes découlant de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Dans un autre ordre d'idées, on va commencer à parler de routes et de ponts. M. le Président, nous avons eu la chance et d'ailleurs probablement que plusieurs députés ministériels ont eu la chance de visiter la Côte-Nord depuis quelques mois. J'ai eu la chance d'y aller à cinq reprises depuis six mois. D'ailleurs, mon collègue de Montmagny-L'Islet était là pas plus tard que cette semaine, je crois, et nous avons eu l'occasion de discuter avec de nombreux citoyens, avec des élus de la Côte-Nord, principalement concernant la route 138.

On sait que, sur la Côte-Nord, il y a une seule route qui dessert toute la côte, soit la route 138, qui est en très mauvais état. D'ailleurs, M. le Président, je suis convaincu que le ministre lit les journaux de cette région-là et j'ai ici le *Plein-Jour* de la Haute-Côte-Nord, qui dit *Plaignez-vous si vous êtes insatisfaits*. Et je peux vous dire, M. le Président, que, suite à mes tournées sur la Côte-Nord, les gens se plaignent énormément.

● *(11 h 10)* ●

Le ministre est sûrement au courant de ce qu'on appelle aussi le «syndrome de la traverse». Donc, on sait, M. le Président, qu'il y a eu de nombreux décès suite à des accidents causés par des gens qui sont pressés d'arriver à la traverse à Tadoussac, vers Baie-Sainte-Catherine. Et le ministre est sûrement au courant que le coroner Arnaud Samson, dans son rapport, faisait mention des améliorations incontournables à faire à la route 138.

Les maires de la région, M. le Président, eux, proposent la construction d'un pont sur le Saguenay. On sait que le ministre délégué aux Transports a demandé une étude au coût de 2 millions de dollars sur la faisabilité d'un pont. Ce que les citoyens de la Côte-Nord veulent savoir, M. le Président: Est-ce que le gouvernement du Québec, est-ce que le ministère des Transports compte investir pour protéger la vie des citoyens, principalement sur la route 138 où on a un énorme besoin de voies de dépassement? Et quelles sont les intentions du ministre en rapport avec la traverse, en rapport avec la construction d'un pont? On sait qu'on parle de ces dossiers-là depuis très, très, très longtemps sur la Côte-Nord. Les gens se plaignent que c'est bien beau, les études pour pelleter le dossier en avant, mais est-ce que, dans les intentions du gouvernement, il y a une priorité qui sera donnée, premièrement, à la route 138 et au règlement du problème de la traverse?

Également, M. le Président, on connaît tous ces besoins-là sur la Côte-Nord — on reviendra peut-être dans les prochaines journées sur le transport aérien, le transport maritime — mais ma question porte essentiellement sur le problème de la 138 et le problème de la traverse Baie-Sainte-Catherine—Tadoussac.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Je peux vous dire, M. le Président, que je suis très heureux, je vais dire, de cette question parce que ça va me permettre de clarifier ou de rectifier plutôt certaines affirmations que l'opposition se prête de bon gré à faire de la politique, puisqu'on sait que le comté de Saguenay actuellement est en élection partielle. Et je prends connaissance des déclarations de la candidate du Parti libéral. Je prends également connaissance des déclarations du chef de l'opposition, qui se promène dans ce comté-là et qui affirme gratuitement que rien n'a été fait sur la 138, au niveau de la traverse, entre autres, suite au rapport du coroner, M. Samson.

Je dois dire que, entre 1994 et 2001, il y a 47 millions qui ont été investis pour améliorer... tout près de 47 millions. C'est — pour pas qu'on me reprenne, là — 46 806 000 $ qui ont été investis sur la 138 pour justement améliorer la 138. Et ça fait plus de 20 ans que

j'utilise cette route-là assez souvent et il faut la connaître pour voir quelles améliorations, quelles nombreuses améliorations ont été faites sur la 138 pour aller sur la Côte-Nord.

Donc, quand on nous dit qu'il n'y a absolument rien de fait sur la 138 pour améliorer la sécurité, c'est complètement faux. Pensez-vous que le 47 millions qu'on a investi, on a investi ça dans le champ, ou dans les airs, ou je ne sais pas trop où? C'est directement sur la 138 qu'on fait les améliorations. Et, en plus, pour répondre justement à une demande du coroner Samson, sur le boulevard Pierre-Ouellet, à Baie-Comeau même, l'an dernier, je crois, le ministère a répondu à un souhait de la population, un souhait d'une recommandation du coroner Samson à l'effet de construire un élément séparateur sur le boulevard Pierre-Ouellet, ce que le ministère n'a pas tardé à effectuer, cet élément séparateur là, pour améliorer la sécurité sur la 138, sur le boulevard Pierre-Ouellet.

Maintenant, pour ce qui est de la traverse, quand, également, il a été dit tout à fait gratuitement que le gouvernement du Québec, le gouvernement du Parti québécois n'avait rien fait et ne faisait rien pour améliorer le syndrome ou pour enlever le syndrome, ce que, encore une fois, le coroner Samson avait appelé le «syndrome de la traverse», il faut rappeler que, l'an dernier, la Société des traversiers a ajouté un troisième traversier durant la saison estivale — là, je ne pourrais pas dire exactement les mois, là, mais durant la saison estivale — pour répondre justement à la demande croissante des utilisateurs de la traverse. Cette année, les mêmes trois bateaux vont exister et, en plus, les départs se feront d'une façon plus accélérée cette année: au lieu d'être à toutes les demi-heures, je crois qu'ils seront à toutes les 20 minutes. Donc, c'est un ajout supplémentaire.

Et une autre chose, le député a raison de dire que ça fait de nombreuses années que les gens de la Côte-Nord, entre autres, parlent de la possibilité d'avoir un lien permanent qui traverse le Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. Je dois rappeler que ça fait longtemps que je suis... Évidemment, ça fait un bout de temps que je suis ici, en cette Chambre, et ça fait longtemps que moi-même, j'ai entendu parler de ce désir, de cette volonté des gens de la Côte-Nord de bénéficier d'un lien permanent qui traverserait, qui permettrait de traverser le Saguenay. Et c'est pour cette raison, d'ailleurs, que j'ai commandé, j'ai demandé, ou autorisé c'est-à-dire, une étude, une étude complète d'impact économique, environnemental, social ou autres. Et certains, je dirais, m'ont reproché d'autoriser une autre étude, de nombreuses études qu'on fait, etc., puis on revient tout le temps au même.

Et le principe de cette étude-là, moi, j'ai dit... Toutes les autres études, c'est-à-dire, qui avaient été faites, étaient basées particulièrement sur le fait qu'il ne passe pas assez de véhicules là puis que ça ne vaut pas la peine de faire un pont. Moi, j'ai dit: On va changer un peu l'orientation, parce qu'il y a bien des routes au Québec, si elle était basée uniquement sur le nombre de véhicules qui utilisent cette route-là... et je vais mentionner la 138 justement, entre autres, qui est rendue jusqu'à Natashquan et que, actuellement, on est en train de compléter jusqu'à Kegaska. Si on avait attendu qu'il y ait un nombre de trafic de véhicules important pour justifier le prolongement de la 138, elle n'aurait, je dirais, jamais été faite.

C'est la même chose de la 389 qui monte au Labrador. Il passe environ 300 véhicules par jour, et, je vous l'ai déjà dit, c'est une sorte de trail de lièvre qu'il y a là. Et on investit quand même, depuis les dernières années, des sommes importantes, selon nos moyens, pour améliorer la 389. Donc, à cet effet-là, j'ai dit: On va arrêter de parler... on va arrêter d'attendre que le trafic soit selon nos calculs, que le trafic justifie la construction d'un pont et on va faire une étude qui va porter sur l'impact économique: qu'est-ce que ce pont-là pourrait rapporter au niveau économique pour les gens de la Côte-Nord, pour l'économie de la Côte-Nord? Est-ce que ça sera plus profitable? Parce que les gens disent: Si la Côte-Nord ne se développe pas, c'est parce qu'on n'a pas de pont, c'est parce qu'on n'a pas un lien permanent. Moi, je ne suis pas un spécialiste de ça, mais j'ai dit: Nous allons faire une étude. Et, lorsque cette étude-là sera terminée — ce n'est pas une étude en l'air, là, pour dire, gagner du temps, comme le député l'a laissé entendre — lorsque cette étude-là sera terminée, sera complétée, nous saurons exactement d'abord: Est-ce que c'est faisable — on dit que tout est faisable — mais est-ce que c'est faisable? Est-ce que ça ne sera pas dommageable pour l'environnement? Quel rapport... Qu'est-ce que ça rapportera pour l'économie de la Côte-Nord? Et, à la toute fin, nous aurons notre certificat d'autorisation de l'environnement, ce qui nous permettra de décider, lorsque nous l'aurons, le résultat de cette étude-là. Puis je suis convaincu qu'il va y avoir des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques à cause de l'endroit, de l'endroit du Saguenay qui est une — comment on appelle ça? — une zone reconnue au niveau de la biosphère mondiale. Donc, c'est certain qu'il va y avoir des études d'impact, puis c'est bien qu'il y en ait, également. Mais, lorsque l'étude sera terminée, on aura tout sur la table pour décider, pour savoir d'abord quelle sorte de lien que ça prend et à quel endroit qu'il doit être construit, établi, et on aura plus une approximité des coûts que ça prendra pour construire ce pont-là.

Et on m'a dit que, de toute façon, cette étude-là, il aurait fallu que le gouvernement la fasse pareil, même s'il avait pris la décision dans cinq ans ou dans huit ans de le construire. Ça fait que j'ai dit: On n'attendra pas huit ans, on va la faire, l'étude. Puis, lorsqu'on aura l'étude, les gens de la Côte-Nord, le gouvernement du Québec sera en mesure de dire: Oui, il y aura un pont.

Et je terminerai parce que, j'espère, je souhaite même, qu'il y ait des additionnelles, une additionnelle. Si nous avons décidé, nous avons décidé de demander cette étude-là, ça va également à l'opposé du chef de l'opposition, qui, ça ne fait pas plus qu'un an, un an et demi là, un an et demi maximum, le chef de l'opposition lui-même disait: Il n'y a pas besoin de pont sur le Saguenay, pas besoin de justifier ça. Mais là, comme par hasard, on est en élection partielle: Là, c'est une bonne chose que le gouvernement ait fait une étude, c'est une bonne chose. Ça fait que, nous autres, on n'attend pas, voyez-vous, qu'il y ait une élection partielle, parce que la décision a été prise au printemps

dernier qu'on allait de l'avant avec une étude d'impact environnemental, économique. C'est ça, une complète.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Je dois souligner au ministre que la route 138, là, on parle aussi... Je comprends qu'il y a des travaux qui ont été dans Charlevoix, il y en a beaucoup qui ont été faits dans Charlevoix, mais on parle principalement de la Côte-Nord. Puis je veux ramener ça au comté de Saguenay, puisque, des deux côtés de la Chambre, on y va régulièrement à cause de vous savez quoi, M. le Président. On a l'occasion d'en parler avec beaucoup de gens là-bas.

● *(11 h 20)* ●

Donc, la 138 demeure un problème pour la Côte-Nord. On sait que la traverse, c'en est un aussi. Tout le monde sait, là-bas, M. le Président... On voit que la région de la Côte-Nord se développe, et principalement le comté de Saguenay. Je faisais du porte-à-porte, la semaine passée, dans Colombier. J'invite les ministres à aller faire un petit tour dans ce coin-là pour voir les propos que les gens nous apportent.

On sait, M. le Président, que la région de la Côte-Nord se dépeuple, se dépeuple pour toutes sortes de raisons, entre autres à cause du lien routier qui existe avec le reste du Québec. Donc, on sait qu'en plus d'être coupée par la rivière Saguenay, on sait que la route 138 est inadéquate, qu'il y a de nombreux fardiers — on parle de 30 000 fardiers de bois — qui circulent sur ces routes-là. On parle de nombreux gros camions aussi.

Donc, M. le Président, lorsqu'un investisseur arrive sur la Côte-Nord et fait la moindre petite étude pour investir là, il s'aperçoit que le coût relié au transport est important. Et, à ce moment-là, M. le Président, ça devient la responsabilité du gouvernement du Québec, si on veut développer adéquatement la Côte-Nord, d'avoir un lien routier qui n'est pas dangereux et que l'on puisse facilement transporter éventuellement des produits de deuxième et troisième transformation ailleurs au Québec. M. le Président, un des impacts majeurs qui empêche ce développement-là, c'est le lien routier inadéquat. Donc, tous les gens qui sont sur la Côte-Nord le savent très bien. Et, si les ministres vont faire un petit tour sur la Côte-Nord rencontrer les gens chez eux et sur le terrain, ils vont s'apercevoir que c'est un enjeu important.

Deuxièmement, M. le Président, j'aimerais faire un parallèle avec les autres élections partielles parce qu'on sait qu'au 1er octobre le gouvernement a promis un demi-milliard dans quatre comtés au Québec. Et j'aimerais, M. le Président, qu'on profite de l'occasion... Les deux ministres des Transports font les mêmes promesses, puis je vois le député d'Abitibi-Est, le député de La Peltrie, député de Salaberry-Soulanges qui sont là, et je pense, M. le Président, que, juste pour leur souligner des chiffres de l'an passé sur le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier... On voit qu'Abitibi-Est, il y a eu 7,9 millions de dépensés, on voit que, dans La Peltrie, il y a eu 2 millions de dépensés, on voit que, dans Salaberry-Soulanges, il y a eu 3,6 millions de dépensés, et, heureusement pour la nouvelle députée de Jonquière, M. le Président, on dépense 30 millions dans Jonquière. Donc, on profite peut-être de l'élection partielle. Si seulement on y va de la même proportion, dans le comté de Saguenay, on pourrait régler quelques problèmes, M. le Président.

On a vu, j'ai vu et eu l'occasion de prendre connaissance de plusieurs communiqués de presse depuis la démission du député de Saguenay, faisant des annonces sur la 138, M. le Président. Ce que je voudrais avoir des deux ministres, ce matin, c'est un engagement à refaire la route 138 de telle sorte qu'elle soit sécuritaire et qu'elle permette le vrai développement de la Côte-Nord et empêcher cette fuite de jeunes gens et même les gens plus âgés qui quittent maintenant la Côte-Nord. Et une de ces raisons-là, M. le Président, c'est que cette région-là est abandonnée depuis de nombreuses années, que le lien routier est inadéquat.

Le système de traverse, même si on rajoute un traversier durant l'été, est toujours inadéquat. On sait en plus, M. le Président, que le transport aérien n'est pas efficace dans ce coin-là. On sait que... on peut dire déficient. Le transport ferroviaire n'existe presque plus. Le transport maritime est à revoir totalement. Les traverses entre la Côte-Nord et la Côte-Sud sont aussi insatisfaisantes. Les gens, principalement à Forestville, sont inquiets. Donc, M. le Président, c'est une région abandonnée, et principalement le comté de Saguenay.

Donc, est-ce que les ministres comptent faire comme ils ont fait l'an dernier pour les quatre partielles... fait des promesses d'un demi-milliard? On l'a vu, on voit le résultat, là. C'est pour ainsi dire des petites sommes investies dans des comtés... d'Abitibi-Est pourtant qui est un très grand comté par rapport à Jonquière. Et la députée de Jonquière est heureuse de cet investissement-là.

Est-ce que les ministres vont en faire autant pour le comté de Saguenay? Et, M. le Président, vous savez que c'est une région qui a été en quelque sorte abandonnée par le gouvernement du Québec, à part quelques beaux discours. Ces gens-là vont, à l'occasion, faire des conférences de presse sur la Côte-Nord, mais ils semblent ne pas être conscients des besoins de la Côte-Nord. Et le développement de cette région-là passe par une traverse adéquate et par une route sécuritaire et plus rapide.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): M. le Président, si je n'étais pas habitué d'être ici, à cette assemblée, je serais surpris des propos du député de Shefford. Mais mon expérience m'oblige à me calmer un peu et à être moins surpris de ses propos, voyez-vous, hein? C'est peut-être la sagesse, M. le Président, c'est peut-être l'âge, je ne sais pas quoi. Mais, quand j'entends dire...

Une voix: ...

M. Baril (Arthabaska): Ce n'est pas l'âge, non? Ha, ha, ha! Quand j'entends dire que le gouvernement du Parti québécois a fait pour 500 millions, si j'ai bien compris, un demi-milliard — c'est encore plus gros que 500 millions, en tout cas, ça paraît plus gros — un demi-milliard de promesses dans les quatre comtés, dans les

partielles, je trouve ça surprenant quand on dit qu'on fait des promesses.

Et j'ai — il ne faut pas dire jamais parce que ça a l'air qu'il ne faut jamais dire ça, «jamais» — mais j'ai rarement entendu parler l'opposition, dénoncer l'opposition sur les 3,5 milliards de dollars que le fédéral, lui, s'est engagé à investir dans différentes routes du Québec, hein? Et qui se débat pour ça? C'est le gouvernement actuel. J'ai rarement entendu l'opposition, je n'ai jamais... excusez, j'ai rarement lu, pris connaissance d'une déclaration de l'opposition en dénonçant le gouvernement fédéral sur son manque d'engagement sur ses promesses.

Actuellement, le gouvernement du Parti québécois, les ministres, nous nous étions engagés cette année en plus à investir, on l'a dit tout à l'heure, hein, aux environs de 1 milliard, plus de 1 milliard, c'est-à-dire, pour l'année qui vient, l'année financière 2002-2003, sur nos routes. On s'était engagé également à aller tôt en appel d'offres, et je peux vous dire qu'à l'heure où on se parle il y a environ pour 760 millions d'appels d'offres de lancés. Certains sont signés même depuis avant les Fêtes. Je crois qu'avant les Fêtes c'était plus de 350 millions d'appels d'offres que nous avions lancés publiquement pour justement que les travaux commencent tôt ce printemps.

Donc, quand on nous dit qu'on ne respecte pas nos engagements, que la route 138 est désuète, je comprends qu'il y a beaucoup d'améliorations à faire. Je ne veux pas dire qu'elle est parfaite, hein, je comprends qu'il y a beaucoup d'améliorations à faire. Mais il faut que vous sachiez une chose, que nous, là, on ne va pas dans les régions juste quand c'est des élections partielles, on y va à l'année, M. le Président — parce qu'il faut que je m'adresse à vous. On y va à l'année et on réalise des projets concrets dans les régions, concrets dans les régions sous toutes sortes de formes.

Et je vais vous donner, en plus de ça, des chiffres, là, pour l'année ici, justement pour le comté de Saguenay: en 2001-2002, il était prévu, il y a eu un investissement de 19 millions et, pour cette année, c'est 25 328 000 $ qui sera investi, ce qui veut dire 25 fois plus que l'an passé. Je vous avais dit qu'on est 25 %, c'est ça, de ce que c'est qu'on a de plus l'an passé.

Donc, vous pensez qu'on néglige la Côte-Nord? En plus de ça, sur la 138, vous savez, en 1997, le ministre Jacques Brassard, ancien ministre des Transports, avait pris un engagement justement de faire en sorte qu'il y aurait des investissements importants qui seraient faits sur la 138. En 1997, là, je suis certain d'une chose, qu'il n'y a pas personne qui pouvait s'imaginer, qui pouvait penser qu'il y aurait une partielle dans le comté de Saguenay à l'heure où on se parle, hein? Et le ministre des Transports de l'époque avait annoncé un plan d'intervention important, cinq: entre autres, un à Tadoussac, à Sacré-Coeur, à Bergeronnes, sur une longueur de 15 km pour un montant de 33,5 millions de dollars. Et l'ensemble des interventions seront réalisées à l'intérieur du temps qui avait été alloué à cette époque-là.

Actuellement, nous sommes en étude d'impact, en processus d'étude d'impact; vous savez, il faut respecter les lois. La Côte-Nord, la route 138, à bien des endroits, elle longe le Saint-Laurent, il y a beaucoup de rivières, il faut faire des études d'impact. Et nous sommes en processus d'étude d'impact sur plusieurs projets qui sont en cours présentement sur la 138.

Donc là, je vais dire bien franchement, les députés de l'opposition peuvent faire des gorges chaudes sur les conditions routières de la 138, sur le manque d'investissement ou le désintéressement du gouvernement du Parti québécois pour les régions, mais vos propos, sans jeu de mots, ne tiennent pas la route.

● *(11 h 30)* ●

M. Brodeur: Pour rester sur la même voie, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): M. le député.

M. Brodeur: ...le ministre vient de nous donner des...

Le Président (M. Pinard): Sur la route ou sur l'eau.

M. Brodeur: Pardon?

Le Président (M. Pinard): Sur la route ou sur l'eau.

M. Brodeur: Donc, on va rester sur la route, M. le Président, pour donner d'autres chiffres au ministre qui sont très éloquents. Si on prend tout simplement un tronçon de 100 km entre Cap-à-l'Aigle et Les Escoumins, depuis 1995 — je vous rappelle, M. le Président, que le Parti québécois a été élu en 1994 — il y a eu 27 morts, 75 personnes qui ont eu des blessures graves et 1 000 accidents, 1 000 accidents sur 100 km sur la 138 sur la Côte-Nord. Et ça, ça perdure depuis longtemps, M. le Président. Donc, ce que l'on constate et ce que constate le coroner Arnaud Samson également dans son rapport, c'est qu'il n'y a pas eu... le travail n'a pas été fait sur cette route-là. Le ministère des Transports n'a pas investi les sommes nécessaires à la sécurité des gens, n'a pas investi les sommes sécuritaires au développement de cette région-là.

Donc, M. le Président, on voit que les ministres aussi circulent de temps en temps. On sait que, du côté de l'opposition, le chef de l'opposition a fait sept fois ou huit fois les tournées des régions au Québec. J'ai eu l'occasion d'aller sur la Côte-Nord, pas seulement lors des élections partielles; le député de Saguenay était encore ici à ce moment-là lorsque je suis allé personnellement, comme porte-parole aux transports, à plusieurs reprises sur la Côte-Nord, et j'ai eu l'occasion de constater l'insatisfaction — et le mot «insatisfaction» est faible — de la part de la population et des élus de la région qui rejettent le tort sur le gouvernement du Québec. Ces gens-là me disent qu'ils ont été abandonnés par votre gouvernement.

Donc, M. le Président, au-delà des chiffres qu'on peut donner, là, sur des travaux qui, en fin de compte, ne sont pas satisfaisants pour la population, est-ce que le ministre compte faire quelque chose pour ces 27 personnes... par exemple, pour ne pas que ça continue... parce que, depuis 1995, 27 morts, 75 blessés graves et 1 000 accidents. Est-ce qu'il trouve ça satisfaisant comme bilan du Parti québécois?

Le Président (M. Pinard): M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): M. le Président, je suis le premier à reconnaître, comme tous mes collègues sans aucun doute, qu'un décès sur une route, c'est un décès de trop. Ça, il n'y a pas personne qui peut se féliciter ou se réjouir d'un décès sur une route ou ailleurs. Donc, ça, nous en sommes vraiment conscients. Mais le député a pris la peine de dire... il nous a donné des chiffres depuis 1995 et, effectivement, on est arrivé au pouvoir à l'automne 1994, je crois, hein...

Une voix: Le 12 septembre 1994.

M. Baril (Arthabaska): Le 12 septembre 1994. Et le député également devrait savoir, mais c'est sûr que ce n'est pas sa job, si vous me permettez l'expression, d'expliquer ça à la population... Quand on veut faire des projets de routes, ça prend une planification, hein, ça prend une planification. Et, quand nous sommes arrivés le 12 septembre 1994, le Parti libéral qui avait été au pouvoir durant huit ou neuf ans, il n'avait pas fait grand planification pour la Côte-Nord, comme pour plusieurs autres routes au Québec, voyez-vous, comme pour plusieurs autres routes au Québec, et je pourrais lui en nommer plusieurs. Voyez-vous? Bon. Il n'avait pas fait grand planification. Mais, quand nous sommes arrivés, oui, nous avons pris l'intérêt des régions. Et, si, aujourd'hui, on a commencé à investir, il nous en reste évidemment beaucoup à faire.

Mais il y a tout un processus avant que les pelles hydrauliques arrivent dans le chemin, que la machinerie lourde arrive dans le chemin. Il y a tout un processus que je sais que, nous, on trouve ça long, puis la population trouve encore ça beaucoup plus long que nous, mais ça prend une étude de tracé préliminaire, ça prend des études d'impact environnemental, ça prend des certificats d'autorisation de l'environnement. Et, à bien des endroits où il faut améliorer la sécurité, souvent, ceux et celles qui demandent le plus souvent des études d'impact environnemental qui, souvent, retardent le projet de 15 à 18 mois, hein, ce sont les résidents, hein, les résidents, surtout quand on vient pour contourner un village. Ah! là, tu as les commerces. Ils disent: Aïe! Aïe! Aïe! il faut que le trafic reste ici parce que, moi, je vais crever, hein. Tu en as d'autres qui disent: Non, moi, je ne veux plus entendre passer les camions; passe en dehors, et tout ça.

Et là les citoyens, ils ont un droit, hein. Ils ont un droit qui a été établi ici par le gouvernement à l'effet que la Loi sur l'environnement et... que le Bureau d'audiences publiques a le droit de tenir des audiences publiques suite à la demande d'un contribuable. Ça ne prend pas 100 contribuables; un contribuable peut demander des audiences publiques. Et tout ce processus-là que je viens de rappeler très rapidement... puis, après ça, tu as la confection des plans, tu as les appels d'offres, etc. Et c'est pour ça que l'état de la 138 est ce qu'il est aujourd'hui.

Si les libéraux qui se disent aujourd'hui si préoccupés par les régions, s'ils avaient fait leur travail qu'ils auraient dû faire en 1994, avant 1994, quand, nous, nous sommes arrivés en 1994, on aurait eu de quoi sur la table, on aurait eu des plans, on aurait eu des certificats qui auraient été à la veille d'être autorisés au ministère des Transports et il y aurait beaucoup plus de travaux de faits aujourd'hui. Ça fait que, quand on vient me dire qu'on n'a rien fait...

J'ai expliqué tout à l'heure ce qu'on avait fait pour améliorer la traverse actuelle, telle qu'on la connaît, au niveau du Saguenay. Le député est très au courant, je crois, aussi, de la politique de transport maritime que le gouvernement du Québec s'est donnée, hein. Même si nous sommes juste une province, remarquez bien, juste une province, le gouvernement canadien, qui, lui, est un pays, n'en a même pas, de politique de transport maritime. Sa seule politique de transport maritime, c'est une politique de cession des quais puis de délestage de ses responsabilités, pareil comme dans d'autres domaines. Mais, avec une politique de transport maritime, oui, notre volonté, également, est de répondre aux besoins des industriels de la Côte-Nord pour transporter leurs produits, leurs marchandises par les voies fluviales.

Et, lorsque Louisiana-Pacific a annoncé... ou avant qu'ils annoncent de s'établir à Grandes-Bergeronnes, c'est une entreprise, quand même, de transformation du bois qui va créer un nombre d'emplois importants, mais qui, effectivement, va ajouter beaucoup de trafic sur la route. Si on ne s'occupe pas de ça, hein... ils sont venus me voir et, quand je leur ai parlé de la politique de transport maritime que nous étions à élaborer pour ramener le trafic sur le fleuve, ces gens-là, ils ont dit: Oui, c'est parfait, on va y aller.

Et actuellement, l'investissement qui se fait à Sept-Îles avec l'agrandissement d'Alouette, ce n'est pas... eux autres, ils n'ont pas dit, là: Il n'y a pas de pont sur le Saguenay, on n'investit pas. Hein, ils investissent parce qu'ils font leurs affaires puis ils savent que le gouvernement du Québec s'occupe... ou se préoccupe, c'est-à-dire, de faire sortir la marchandise de la Côte-Nord, au grand bénéfice des gens qui y résident et pour travailler pour maintenir la main-d'oeuvre puis les jeunes également sur la Côte-Nord.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Nous allons...

M. Brodeur: ...M. le Président, que les ministres mettent de côté le rapport du coroner Samson et relèguent au second plan la sécurité sur la route 138. Je vous remercie, M. le Président, vous pouvez donner la parole à quelqu'un.

M. Baril (Arthabaska): Là-dessus, M. le Président, je ne peux pas laisser passer ça, là.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre délégué.

M. Baril (Arthabaska): Je ne peux pas laisser passer ça. Je n'en reviens pas comment est-ce que le député de Shefford affirme des choses. Il dit qu'on met de côté le rapport du coroner Samson, ça n'a pas de bon sens de dire des affaires... Moi, M. le Président, si j'étais plus à cheval sur les principes, je pense que je lui demanderais de retirer ses paroles parce qu'il induit la Chambre, ici, en erreur. Ça n'a pas de bon sens. Il induit

cette Assemblée en erreur. J'ai tout spécifié ce que l'on fait, ce que l'on a fait, ce qu'on continue à faire pour répondre au rapport du coroner Samson. Donc, quand il vient dire qu'on le met de côté puis qu'on délaisse les gens de la Côte-Nord, ça n'a pas de bon sens, M. le Président, de se dire... parce que la caméra est là, devant lui, pour essayer de donner des chances à sa candidate dans Saguenay, de dire que le gouvernement du Parti québécois ne fait absolument rien pour la Côte-Nord. C'est... je ne dirai pas ce que je pense, M. le Président, parce que peut-être vous m'obligeriez à retirer mes paroles.

Le Président (M. Pinard): Alors, comme je ne veux pas le faire, je vais immédiatement céder la parole au député d'Abitibi-Est.

Perspectives d'amélioration du transport aérien en région éloignée

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Mon propos et mes questions vont concerner le transport aérien en région éloignée, sauf que, avant de le faire, j'aimerais corriger une affirmation du député de Shefford, tantôt, concernant le comté d'Abitibi-Est. Vous avez mentionné qu'un budget qui semblait être petit par rapport à un grand comté de région — et vous n'êtes peut-être pas le seul à faire l'erreur... Au niveau de la grandeur du comté d'Abitibi-Est par rapport aux autres comtés de région, il est petit. Donc, au niveau des routes, il n'y a pas des centaines et des centaines de kilomètres, comme on peut s'attendre, la population est concentrée assez ensemble. Mais, au niveau du budget, le chiffre que vous avez mentionné, c'est au moins le double de celui que vous avez mentionné.

● *(11 h 40)* ●

M. le Président, je reviens au transport aérien en région éloignée. Depuis que le gouvernement fédéral a donné un monopole ou quasi-monopole à Air Canada dans le transport aérien, les services de nos régions éloignées, entre autres l'Abitibi-Témiscamingue, pour être plus précis, les services aériens ont reculé d'au moins 25 ans. Aujourd'hui, on est pire qu'on l'était il y a 25 ans et, à certains égards, c'est catastrophique. Tantôt, j'écoutais l'importance — puis tout le monde est d'accord — concernant le transport en commun, mais, pour des régions éloignées, le transport aérien devient tellement important que c'est vital ou ça devient des fois un service essentiel. Et je vais élaborer mon propos par une image de ce qu'on avait voilà 25 ans puis ce qu'on a aujourd'hui comme service aérien.

Voilà 25 ans, on avait trois compagnies majeures, pas des petites compagnies nécessairement locales ou régionales, mais c'étaient des compagnies majeures, nationales. On pouvait se transporter Val-d'Or—Québec, Val-d'Or—Montréal avec une fréquence de vols importante. Les avions, c'étaient des réactés. Ça nous coûtait entre 150 et 225 $, et puis on avait un service à bord, comme tout avion réacté. Vingt-cinq ans après, depuis que le fédéral a donné un monopole à Air Canada, son affiliée, sa compagnie filiale chez nous — c'est Air Nova — le service est, je dirais, carrément lamentable. On va être réduit prochainement à un vol le matin, pas pour la ville de Val-d'Or, pas pour la ville de Rouyn-Noranda, on va être réduit à un vol le matin pour la région. Ça veut dire que toute la région devra faire ce qu'on appelle dans notre langage une «run de lait», c'est-à-dire genre Val-d'Or—Rouyn—Montréal—Québec. Ça prend entre quatre et sept heures, dépendamment de l'endroit où on passe. Et ça coûte... Écoutez bien, là, ça ne coûte plus 159 $. Voilà deux semaines, mon billet, que j'avais pris quatre jours d'avance, il m'a coûté 1 064 $. 1 064 $ que ça m'a coûté, faire Val-d'Or—Québec il y a deux semaines. Je n'avais pas pris le billet deux heures avant, je l'avais pris quatre jours d'avance.

Et l'avion, là, ce n'est plus un réacté, M. le Président, M. le ministre, ce n'est plus un réacté, l'avion. Je vais vous le décrire, c'est un Beechcraft. Et on n'est pas, je ne sais pas, moi, on n'est pas à quelque part dans le monde, là... on est dans ce qu'on pense un pays moderne. Et l'avion — ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de monde — on appelle ça un Beechcraft, 19 sièges. Normalement, ils devraient en mettre 12, mais là ils en mettent 19, à 1 064 $. Je ne comprends pas la tarification, parce que ce n'est pas tous 1 064. Il y en a un que c'est 1 064; un autre, ça peut être 900. En tout cas, c'est difficile à saisir. Mais, moi, je me rappelle, le mien, ça m'a frappé, 1 064. Et cet avion-là, que j'ai mentionné tantôt, la place est tellement restreinte que ma serviette ou mon ordinateur, mon portable — c'est que c'est un bien de valeur que je ne veux pas mettre tout partout, je veux le garder avec moi dans l'avion — il n'y a pas de place. Je paye 1 064 $, la seule place où je peux le mettre, c'est à terre, les deux pieds dessus. Et ça, je ne suis pas le seul, là, tout le monde fait ça. En hiver, avec la neige...

Ah oui! en parlant de la neige, c'est quand je rentre dans l'avion... Quand je rentre dans l'avion, à 1 064 $, en hiver, s'il fait moins 30 dehors, il fait moins 30 dans l'avion. 1 064 $, j'ai ma tuque calée jusque-là, mes gants, mon manteau. Je paie 1 064 $ puis je m'en viens à Québec. Et puis il ne faut pas, là, par malheur, que quelqu'un aille à la chambre de bain, à la toilette, parce que c'est comme si tout l'avion est dans la toilette. L'espace est tellement restreint, M. le Président, que la dernière fois — et là probablement que ça peut porter à rire — mais la dernière fois, j'étais assis dans ce qu'on appelle le siège à côté de la toilette, et c'est tellement petit que, quand je m'étire le bras, ma main tombe sur le rouleau de papier de toilette. Je paye 1 064 $ pour ça, ou mon compte de dépenses.

Bon. Comprenez-vous que c'est vraiment, là... on est rendu vraiment, là, à un non-sens, mais absolu, total. Puis là, à tous les matins, on se fait dire... À tous les matins, on se fait dire: Si on chiale trop, peut-être qu'on n'en aura plus pantoute. Puis c'est épeurant de se faire dire ça parce que c'est arrivé à Baie-Comeau, c'est arrivé à Sept-Îles l'été passé. Imaginez-vous, quand vous êtes en région éloignée, vous avez juste un avion, et puis c'est l'avion que je vous mentionnais tantôt. Le service, là... Voilà 25 ans, on avait un service, on avait des hôtesses, des agents de bord, on avait du café, on avait même un lunch, parce que les vols sont longs. Là, là, zéro. Pas de café. Premièrement, on n'a même pas de place pour le mettre; il n'y aurait même pas une place pour le mettre. Pas de café, rien, rien sur l'avion. Il n'y a pas d'agent de bord. Il n'y a pas de journaux. Puis,

quand on passe par Montréal puis qu'on change pour un plus gros avion, alors là on a un journal. Val-d'Or—Montréal, dans certaines occasions, il y a un journal, mais à 90 % juste anglophone. Imaginez-vous, Val-d'Or—Montréal, c'est pratiquement 100 % une clientèle, question de politesse, là, élémentaire... le journal, en général, c'est... des fois, c'est même un journal d'Halifax, puis, en général, c'est *The Gazette*. Mais ne demandez pas *La Presse* puis encore moins *Le Devoir*, ça, ça n'existe pas. Si ça existe, des fois, il y a un. Mais l'avion a 54 sièges quand on fait par Montréal. Je vous le décris parce que c'est comme une histoire. La plupart des gens, j'en suis convaincu, ont de la misère à comprendre cette situation-là.

M. le Président, je m'adresserai au ministre responsable dans ce domaine-là. Je sais qu'on a dû faire des revendications en quelque part parce que ça n'a pas de sens. Au niveau économique, au niveau social, c'est difficile de garder les gens en région. Il y a des jeunes... on a des industriels, des professionnels, mais, quand on a des services comme ça... Moi, je me rappelle — et je termine là-dessus avant de poser ma question — je me rappelle qu'on avait fait des revendications quand le fédéral s'apprêtait à donner un monopole à Air Canada. On avait fait des revendications, on avait été à Ottawa, on avait fait plein de choses pour dire: Ça va être catastrophique tantôt. Le ministre des Transports fédéral nous avait dit: Pas question, énervez-vous pas, on vous garantit le maintien des services aériens en région.

Ma question au ministre responsable, c'est: Est-ce que vous avez obtenu des assurances... Bien, j'imagine que vous ne les avez pas obtenues, parce que ça s'est dégradé énormément depuis un an. Mais est-ce que, pour l'avenir, on a des assurances que le service aérien en région va s'améliorer et que le fédéral va respecter sa promesse? Où est-ce qu'on s'en va? Merci.

Une voix: Le fédéral.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre délégué.

M. Baril (Arthabaska): M. le Président, ce que le député vient de décrire, c'est effectivement la triste réalité du transport aérien en région. Je dis bien «la triste réalité». Et il faut rappeler... il est bon, mais il faut absolument rappeler que le gouvernement du Québec n'a aucun pouvoir législatif pour tout ce qui touche le transport aérien. Et la politique du gouvernement canadien, qui date de 1999, il parle d'une politique de restructuration. Ce n'est pas une politique de restructuration, c'est une politique de déréglementation, c'est une politique de délestage de ses responsabilités.

Et ça, c'est la même chose qui s'est produite dans le transport ferroviaire. À la fin des années soixante-dix, début quatre-vingt, le gouvernement fédéral avait également autorisé l'abandon de plusieurs kilomètres de chemin de fer, entre autres au Québec, où plusieurs de ces régions-là dépendaient de ce moyen de transport pour développer leur économie. Mais ça, là, le fédéral, ça lui a toujours passé 100 pieds par-dessus la tête, le développement économique des régions.

● *(11 h 50)* ●

Le gouvernement fédéral a fait la même chose au niveau du transport maritime. Parce que, en 1995, il s'est donné une politique, il appelle ça — j'aurais honte — il s'est donné une politique de transport maritime. C'est quoi, sa politique de transport maritime? C'est une politique de cession de tous les quais et de tous les ports commerciaux sur l'ensemble du territoire canadien, et ça, imaginez-vous que c'est toute une politique d'avenir, ça. C'est toute une politique d'avenir.

En plus de ça, dans le cadre de cette même politique là, il s'est désengagé au niveau de ses responsabilités au niveau du dragage du fleuve. Il s'est retiré de sa responsabilité de financer le déglaçage sur le fleuve. Il paie 50 %... La politique finissait, ce programme-là, cette politique-là finissait l'automne dernier, au mois de septembre, et il l'a reconduit pour un an. Donc, il paie encore 50 %. Et, sur ce point, imaginez-vous donc que les plus gros brise-glaces sont accostés à Halifax, qui est exempt de glaces 12 mois par année. Il n'y a pas un bloc de glace qui passe là seulement au port d'Halifax, et la glace, bien entendu, est sur le fleuve, et nous avons ici... ils nous gardent les plus petits brise-glaces, hein. Bon. Donc, c'est ça, la politique du gouvernement fédéral.

Maintenant, il lui restait un secteur qu'il n'avait pas touché, où qu'il ne s'était pas désengagé, c'est le secteur du transport aérien. Dans sa politique de restructuration — imaginez-vous, c'est un beau grand mot, ça, — 1989, c'est là qu'il a permis, entre autres, ou qu'il a accordé le monopole à Air Canada ou sa filiale Air Nova de desservir l'ensemble des régions, mais il avait établi un moratoire où il avait imposé une obligation pour deux ans de desservir les régions. Hein, deux ans. C'était toute une obligation, hein! Et ce deux ans-là finit au mois de décembre qui vient. Le 31 décembre 2002, cette obligation-là prend fin. Avant ça, les compagnies aériennes étaient obligées — puis je vais dire ça dans mes mots pour que le monde comprenne — de desservir les liaisons pas payantes si elles voulaient desservir une liaison payante. Pour que les gens comprennent plus facilement, c'était ça. Et c'est ça qui prend fin en décembre qui vient. Ce qui veut dire qu'Air Nova, on entend parler que ses volontés, c'est justement d'abandonner certaines régions éloignées qui, pour lui, ne sont absolument pas payantes. Pourtant, le gouvernement fédéral, c'est lui qui a les pouvoirs législatifs.

Et pour ajouter à ce que le député tout à l'heure a mentionné, imaginez-vous que ce même gouvernement fédéral a permis aux aéroports d'imposer une taxe sur l'amélioration des aéroports, hein. Bon. Donc, on va donner l'exemple de quelqu'un qui part de Gaspé. À Gaspé, l'usager est obligé de payer 10 $ en partant pour la taxe d'aéroport. Après ça, depuis le 1er avril, il est obligé de payer 24 $ pour la taxe, nouvelle taxe sur la sécurité, hein, que le fédéral, M. Paul Martin, a imposée aux usagers de la route. Là, il a 34 $ de dépensés puis il n'a pas pris l'avion encore. Là, la personne qui part de Gaspé vient à Québec, elle ne peut pas arrêter à Québec, parce que l'avion n'arrête pas à Québec, hein, elle va arrêter à Montréal. Elle va passer par Québec puis elle va arrêter à Montréal. Là, rendu à Montréal, il faut qu'elle reprenne une autre avion pour s'en revenir à Québec. Donc, là, à Dorval, il y a une autre taxe

d'aéroport de 15 $ qu'il faut qu'elle paie. Ça fait que, là, elle reprend l'avion. Et, en plus, dernièrement, également, le fédéral a arrêté de supporter ou de financer les agences de voyages pour la réservation des billets. Donc, les agences de voyages vont charger 7 $, hein, 7 $ de plus, qu'on m'a dit, par billet pour acheter leur billet au comptoir, puis attendre, faire la file, et tout ça. Je suis rendu à 56 $, puis, là, ma personne n'a pas encore pris l'avion. Puis, dernièrement, à cause de la taxe aussi que les compagnies aériennes peuvent imposer sur le carburant... là, je ne l'ai pas additionné, je ne le sais pas comment elles vont charger en plus pour le carburant, à cause du coût d'augmentation du carburant.

Donc, comme vous pouvez voir, quelqu'un qui reste en région puis qui veut venir faire... que ce soit au niveau de faire des affaires avec le reste du monde, si vous me permettez l'expression, bien, il est poigné avec un transporteur aérien, Air Nova. Pendant qu'il y a eu d'autres transporteurs aériens régionaux qui se sont mis en place, Air Nova a coupé les prix au bout, pour jeter l'autre à terre, faire faillite. Après que l'autre ait été en faillite, voilà, là, elle a augmenté les prix à des prix tout à fait pas abordables, comme on a mentionné tout à l'heure.

Donc, sur ça, le gouvernement du Québec, encore une fois, puis on est obligé avec seulement... même pas la moitié de nos moyens financiers, de prendre la relève du gouvernement fédéral parce qu'il se désengage. Nous sommes à élaborer également une politique de transport aérien, même si ce n'est pas de notre juridiction. On va faire la même chose que nous avons faite dans le maritime. Nous allons supporter, nous allons soutenir, nous allons rassembler, nous allons agir un peu comme leader dans ce milieu-là pour, ensemble, définir certaines interventions qu'on pourrait faire, certaines aides qu'on pourrait apporter au niveau des transporteurs aériens régionaux. Et, actuellement, le gouvernement du Québec, nous avons un programme pour compenser, dans les régions éloignées, la diminution du coût du billet. Je sais que ce n'est pas beaucoup; de mémoire, c'est 300 $ par personne par année, là, qu'on peut avoir une diminution du coût du billet. C'est pour les gens de la Côte-Nord... du Grand Nord plutôt puis de la Basse-Côte-Nord... en tout cas, les régions dites vraiment éloignées. Je sais que ce n'est pas beaucoup.

Pourtant, le gouvernement fédéral, comme c'est sa responsabilité juridique, sa responsabilité législative, lui aurait les moyens. Parce que tous ces argents-là qu'il perçoit, il ne retourne pas ça, lui, aux usagers, hein, il ne retourne pas ça aux usagers aériens. Et les États-Unis, actuellement, nos voisins du Sud, ils ont un programme de 25 millions, US comme on dit, pour justement supporter les résidents des régions éloignées pour qu'ils aient un billet... que le coût du billet d'avion soit, je vais dire, plus abordable. Chez nous, qu'est-ce que le gouvernement fédéral offre? Zéro. Zéro, absolument rien. Et c'est la même chose dans ce secteur-là comme dans d'autres secteurs. Mon collègue le répète souvent avec raison, dans les routes, le fédéral vient chercher plus de 1 milliard ou environ 1 milliard de taxes sur l'essence, puis il nous retourne à peu près 100 millions par année. Puis, après ça, la population, elle crie, puis elle chiale après qui? Après le gouvernement du Québec. Ce n'est pas notre juridiction, on n'a pas les moyens de le faire parce qu'on n'a pas les revenus pour le faire. Mais, avec le peu de moyens que nous avons, nous allons, dans le cadre de la politique de transport aérien que nous allons rendre publique, j'espère, avant le début de l'été, nous aurons des moyens pour essayer de supporter des transporteurs en région qui pourront rendre le service au début de l'automne.

Le Président (M. Pinard): Brièvement, avant de passer la parole au député de La Peltrie, M. le député de LaFontaine.

Financement du transport en commun à Montréal par le biais d'une taxe sur les stationnements publics (suite)

M. Gobé: Oui. M. le Président, je voudrais revenir un peu sur la discussion que vous avez eue avec M. le ministre ce matin sur l'étude sur les stationnements. Et j'ai relu ce qui a été dit en cette Assemblée, en cette commission parlementaire, et, M. le ministre, vous avez dit: Mon ministère n'a jamais participé ou financé ces études. J'ai profité du fait qu'on me demandait d'aller chercher ma fille qui arrivait à la porte 6 — elle est assise maintenant en arrière de moi — pour faire un tour par mon bureau, et j'ai fouillé dans mes documents, et j'ai retrouvé une lettre de votre ministère, justement, signée par le ministre, et dans laquelle il reconnaît très clairement avoir participé... Alors: «Le ministère des Transports a toutefois été sollicité de participer au financement, tout comme le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, l'Agence métropolitaine de transport. Il était clair que la subvention ne constituait pas un endossement des conclusions.» Bien, c'est évident, hein, on ne conclut pas... Quand on donne une subvention, on ne prend pas la conclusion avant que l'étude ait été faite. Il n'en reste pas moins que le ministère, de concert avec — votre ministère d'ailleurs... Non, vous n'étiez pas à la Métropole, vous. Ce n'était pas vous qui étiez à la Métropole à cette époque-là. Vous étiez à un autre ministère — avec le ministre de la Métropole ont eu des réunions ou des discussions ont eu lieu sur la possibilité d'imposer une taxe sur le stationnement pour financer le transport en commun.

Et, plus loin, même s'il n'endosse pas les conclusions, il fait un petit rapport. En ce qui concerne le rendement de ce rapport, ce rapport évoque une taxe de 0,25 $ par jour par emplacement, ce qui rapporterait 30 millions annuellement sur 220 jours ouvrables. Cette évaluation diffère grandement de celle qui a été véhiculée le 2 avril dernier dans le *Journal de Montréal* et qui faisait état de l'étude de l'AMT — on parle toujours de la même étude, c'est l'AMT qui l'a faite, financée par le ministère, d'accord? — qui faisait du rendement annuel d'une éventuelle taxe sur le stationnement, on dit 125 millions et 625 millions. Bien, c'est évident que, s'il met 0,25 $ comme prérequis, comme départ, M. le ministre — je sais que vous êtes un homme très sérieux, vous comprenez comme moi les choses de la vie — bien, il n'y a rien qui dit qu'on ne mettra pas 1 $ plus tard puis, là, on sera rendu à 120 millions de dollars. Et puis, si on va à 2 $, eh bien, ce

sera 240 millions de dollars. Alors, la fourchette se situe par là.

● *(12 heures)* ●

Et l'inquiétude que nous avons et que j'ai, c'est qu'il y a des gens au ministère et ailleurs qui, devant le manque d'engagement du gouvernement, le manque de... pas de volonté, il a la volonté, mais il ne met pas l'argent avec pour développer le transport en commun dans la région de Montréal, pour mettre les argents pour le milliard et demi que ça va coûter pour remettre le métro en état, le système de télécommunications du métro pour 500 millions, et tout ça... eh bien, il y a des gens qui, actuellement, cherchent à compenser le manque d'engagement du gouvernement, malgré tous les impôts que nous payons — je dis bien «malgré tous les impôts que nous payons» — par d'autres sources de revenus. Et, moi, je crains que, si on embarque dans cette direction-là, M. le Président, les citoyens de la grande ville, de la grande région de Montréal, la CMM, et ceux de Québec aussi tout à l'heure, parce que, maintenant, c'est les mêmes organisations administratives, eh bien, se retrouvent avec des taxes supplémentaires pour financer le transport en commun, sans pour autant que leur fardeau fiscal global, eh bien, lui, baisse. Si l'État me disait: Je vais baisser l'impôt sur le revenu dans la région de Montréal de 500 millions, hein, ou de 1 milliard, O.K., mais maintenant on va faire financer ça... peut-être c'est des choses qui pourraient se discuter, je ne sais pas, peut-être que les gens voudront discuter. Mais ce n'est pas ça, le cas, on essaie de faire en catimini... ou du moins pas en catimini, le ministre va m'accuser encore d'avoir des propos, là, qui portent à débat ou qui impliquent des choses... Je le connais trop bien pour vouloir — comment dirais-je? — lui faire de la peine parce que, après tout, c'est quand même quelqu'un de... un ministre assez sympathique en dehors de son travail.

Ce que je veux dire, eh bien, M. le ministre, c'est que, moi, je ne crois pas... Et vous venez d'arriver à ce ministère-là, vous avez dit qu'il n'y avait pas eu de financement. Il y en a eu. Il y a des gens chez vous qui travaillent à ça. Il dit: On n'a pas financé d'études, c'est ce qui a été dit dans les galées. Ça a été financé, et je suis informé qu'il y a des gens qui travaillent dans cette direction-là. Et je ne serais pas surpris que, s'il n'y avait pas eu... on n'avait pas été en période électorale ou préélectorale, actuellement, on aurait pas annoncé déjà une taxe sur les stationnements à Montréal pour environ 240, 250 millions de dollars par année sur le dos des Montréalais, et de l'économie montréalaise, bien sûr.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. M. le ministre, rapidement.

M. Ménard: Bien, on peut reporter ça... On a jusqu'à 12 h 30?

Le Président (M. Pinard): Oui, j'essaie tout simplement d'essayer d'équilibrer le temps le plus possible.

M. Ménard: Oui, oui, mais je peux-tu voir la lettre dont il parle?

Le Président (M. Pinard): Vous déposez votre lettre, M. le député de LaFontaine?

M. Gobé: M. le Président, oui, mais... Je veux dire, je vais le faire avec plaisir parce que je connais bien le ministre. Je vais m'abstenir de faire des commentaires sur le travail qui n'a pas été fait par ses fonctionnaires. Je sais que lui vient d'arriver à ce ministère-là. Alors, je vais la... avec bonne grâce, mais je pourrais en faire une photocopie, parce que c'est l'original et j'aimerais ça la garder dans mes archives parce que probablement qu'on aura à la ressortir à un moment donné, lorsqu'on verra une taxe imposée...

Document déposé

Le Président (M. Pinard): Nous allons vous remettre l'original.

M. Gobé: ...malgré notre opposition, bien sûr, aux Montréalais?

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que...

M. Ménard: ...la première fois que, quand on lit le document que l'opposition cite, nous lui trouvions un sens différent à cause du contexte de celui que l'opposition lui donne. Alors, avant de commenter le document sur lequel se base le député de LaFontaine, quoique je reconnais dans ses dernières questions un virage salutaire pour discuter des vraies questions... Parce que c'est important, ce que l'on fait pour la démocratie, là, je veux dire, qu'effectivement, à un moment donné, on puisse poser de bonnes questions, qu'on oublie la petite politique, là, puis qu'on puisse poser les bonnes questions sur les dépenses de l'État. Parce que je vous rappelle ce que j'ai dit tout à l'heure, puis je le pense encore, n'est-ce pas, je veux dire, on n'est pas... tout l'argent que l'on perçoit, n'est-ce pas, des contribuables, on le redépense pour les contribuables. L'idée, c'est de le dépenser le mieux possible, mais...

Moi, en tout cas, les informations que j'ai eues quant à... De toute façon, l'affirmation essentielle que je fais, c'est que ce n'est pas une politique du ministère actuellement, mais c'est une solution qui a été suggérée à bien des époques et qui, d'ailleurs, est utilisée ailleurs dans des juridictions où paraît-il on est moins taxé, d'après vous. Alors, qu'il y ait des gens qui y pensent, que même l'on participe au financement d'études qui portent sur ce sujet, il n'y a rien d'étonnant là-dedans parce que, si on doit envisager... Puis je suis certain que n'importe quelle commission d'enquête va avoir cette suggestion, c'est important que l'on sache ce que ça vaut et aussi ce que ça peut avoir comme conséquence économique, parce que c'est ça la... Puis, à part de ça, vous vous inquiétez peut-être parce que, dans le temps, je pense que le ministre Ryan avait quand même transféré à peu près 200 millions de dépenses, n'est-ce pas, sur le dos des municipalités, qu'il avait cessé de financer les transports en commun.

(Consultation)

M. Ménard: Oui, c'est toujours bon de regarder les documents, n'est-ce pas, avant de parler. Parce que je me souviens bien, moi, la question que vous avez posée ce matin, c'est que s'il y avait une étude du ministère des Transports... Je vous ai dit qu'il n'y en avait pas, puis c'est exactement ce que vous dit M. Chevrette aussi. Là, vous dites qu'elle a pu être financée? Oui. On parle ici d'une étude récente, réalisée en juillet 2000, par l'INRS-Urbanisation. Ce qu'il y a ici...

Une voix: ...

M. Ménard: ...dans laquelle on aurait financé plus ou moins 15 %... 15 000 $ pardon... Mais, puisque c'est fait ailleurs, puisque c'est suggéré par plusieurs, ne croyez-vous pas, M. le député, qu'il est bon de savoir exactement ce que ça rapporte? Parce que, voyez, les inquiétudes que vous avez vis-à-vis... Avant de prendre une décision sur un élément de taxation, on sait que toute taxation peut avoir des conséquences économiques déplorables dans certains secteurs. Et, quand on taxe, on ne taxe pas par plaisir, on taxe parce qu'on veut combler des besoins, n'est-ce pas; alors, il faut mesurer le tort qu'on fait à un domaine d'économie par rapport au bien qu'on poursuit. Et, donc, c'est bon de savoir, c'est bon de savoir combien ça rapporte, c'est bon de connaître aussi les conséquences économiques malheureuses que ça peut engendrer aussi. Parce que, justement, gouverner, c'est décider, hein? C'est rarement... On a rarement à décider entre le bien absolu puis le mal absolu quand on gouverne. On gouverne... Il faut faire une balance, une espèce de balance des inconvénients, une balance des avantages, par exemple, par rapport à d'autres inconvénients. Pour mieux prendre ces décisions-là, il faut connaître et, pour connaître, il faut étudier. Il faut qu'il y en ait qui aient étudié avant nous, des gens qui connaissent ça. Alors ça ne m'étonne pas qu'on ait participé au financement, mais, à la question que vous posiez, la réponse est non, il n'y en a pas eu, d'études du ministère des Transports.

M. Gobé: ...ça a quand même été une réponse assez détaillée. C'est évident que le ministère n'a pas fait l'étude lui-même, il a financé, avec la métropole, une étude qu'il fait faire par le bras de planification du transport dans la région, alors ça veut dire que... où est-ce que... il fait faire par un autre ce que lui-même ne voulait pas faire ou ne pouvait faire ouvertement. D'accord? Ceci étant dit, les études sont faites, et je sais de bonne source que ce dossier et cette idée continuent de cheminer. Et je tiendrai à mettre le ministre en garde, pas personnellement, lui, là, mais son ministère, contre l'application d'une telle taxe parce que ça créerait certainement... ça aurait un impact économique important dans la région de Montréal et ça aurait aussi... ce serait une injustice envers les Montréalais, que de leur faire payer leur propre système de transport, alors que même... permettant au gouvernement de se désengager, alors qu'ils paient déjà l'assiette fiscale la plus élevée de tout le Québec, hein? Vous le savez comme moi, c'est la région de Montréal qui fournit la majeure partie des impôts et des taxes qui sont collectés par le gouvernement du Québec. Alors, il ne faudrait pas leur en rajouter et permettre, là, au gouvernement de mettre ces argents... de ne plus les mettre.

Moi, ce que je vous dis, c'est: Désengagez-vous pas, réinvestissez. Premièrement, faites ce que vous devez faire. Mettez l'argent pour les systèmes de SLR, mettez l'argent pour la rénovation du métro, puis pas sur 10 ans, là, mettez l'argent rapidement. Et puis, le transport en commun, on aura l'occasion de revenir vendredi. Vous allez voir, il y a une situation qui n'est pas rose lorsqu'on parle avec les gens de la STM, lorsqu'on parle avec les gens de la Rive-Sud. Il y a le transport adapté aussi, là. On a beau annoncer 32 taxis, là, entre vous puis moi, là, vous savez comme moi, M. le ministre, je sais que je parle à quelqu'un qui vit dans la vie courante comme tout le monde, qui rencontre des gens, qu'on n'a rien réglé, là.

Alors, je vais clore mon questionnement sur ce point, et je vous dis: J'ai crainte, j'ai crainte qu'il y ait des gens qui essaient d'aller vers cette direction-là et que, bien sûr, ce serait trop facile pour le gouvernement après, ayant trouvé une nouvelle source, de se désengager et de faire augmenter cette taxe. Au début, on parle de 0,25 $ puis après ça, bien, ça va être 0,50 $. Puis là, bien, on va dire: Maintenant, si vous voulez qu'on fasse tel projet, ça va être une piastre de plus, puis on l'impose. On l'a vu avec Montréal avec la taxe sur les plaques automobiles. On le voit avec les 0,02 $ de plus sur l'essence pour financer le transport en commun. Enfin.

Et on voit, là, que ça augmente. Vous parliez du fédéral tout à l'heure, on le voit aussi avec la taxe sur les frais d'aéroport. Au début, c'était 10 $, c'est rendu à 15 $, maintenant, là. Puis là ils arrivent avec une nouvelle taxe de 32 et quelques dollars. Alors, lorsqu'on ouvre la porte et qu'il y a un champ intéressant et surtout qui ne touche pas directement le portefeuille des gens, parce qu'il ne faut pas qu'ils sortent... son argent tout de suite, mais c'est compris dans des frais généraux, qu'ils ne s'en rendent pas compte, c'est caché, il peut y avoir une tentation, il y a, généralement, une tentation d'y aller.

● *(12 h 10)* ●

Alors, voilà, M. le ministre, je pense que je vais, je vais réitérer ma demande: S'il vous plaît, pas de taxe sur les stationnements dans la grande région de Montréal. Les gens n'ont pas besoin de ça. On a besoin que le gouvernement y investisse dans nos systèmes de transport, dans nos infrastructures, pas qu'il nous taxe supplémentaire. On paie assez de taxes puis assez d'impôts pour ça.

Le Président (M. Pinard): Merci. Peut-être un dernier commentaire sur ce sujet.

M. Ménard: Oui. Je trouve la position, quand même, du député un peu contradictoire, parce que, vous savez... Vous venez de dire, au départ, que c'est dans la région de Montréal que c'est le plus grand bassin fiscal, donc le plus grand bassin fiscal pour l'impôt sur le revenu, pour la taxe de vente, qui sont les deux plus grandes sources de revenus du gouvernement. Donc... Mais vous dites: Il ne devrait pas y avoir une taxe sur le stationnement qui serait payée par les gens de Montréal pour payer le transport en commun de Montréal. Mais,

si on ne la prend pas là, vous reconnaissez que, cet argent-là, il va falloir la prendre ailleurs, n'est-ce pas? Alors, vous voulez qu'on la prenne dans l'impôt sur le revenu ou la taxe de vente.

Mais, de toute façon, vous voyez bien que... Il faut que quelqu'un paie. Je vous le dis, au départ, puis je pense que vous le reconnaissez et tout le monde le reconnaît, en Amérique du Nord, il n'est pas possible de charger aux usagers par le billet qu'ils prennent pour prendre l'autobus ou le train ou la carte qu'ils prennent, il n'est pas possible de financer le système de transport en commun. Donc, il faut trouver d'autres sources de financement, il faut les trouver de la façon la plus équitable possible.

Mais, pour vous rassurer aussi que nous n'avons pas le désir de nous désengager, je peux vous référer au quatrième paragraphe de la page 3 du document que nous vous avons remis, où vous retrouverez, là, pour... mes hésitations sur le chiffre de 400 millions, là, mais vous y verrez que, en fait, nous prévoyons de participer pour un montant de 326 millions à la réalisation d'investissements de 464 millions. C'est quoi, la différence entre 326 puis 464? Essentiellement, c'est la contribution de l'Agence métropolitaine...

Une voix: Non.

M. Ménard: Non?

(Consultation)

M. Ménard: Bon. Le 326 millions, c'est 75 % de l'argent de 464 millions. La différence entre les deux, ce sont des sources de financement locales. Mais ça, M. Gobé, comme on va... pardon, M. le député de LaFontaine, comme on va le faire, le cadre financier, on espère le faire pour l'ensemble des six régions métropolitaines de recensement au Québec, donc des six grandes agglomérations du Québec, il faut qu'on pense à un système qui soit équitable partout. Et, si vous nous dites: Les autres sources de financement, vous ne devez pas y avoir recours et vous devez tout faire porter ça par l'impôt sur le revenu puis la taxe de vente, réalisez-vous que vous allez demander à la population de Montréal, au bout du compte, à payer plus pour le système en transport en commun ailleurs? Mais alors, vous voyez, on cherche une façon. C'est pour ça qu'on va avoir une commission d'enquête. C'est pour trouver une façon équitable de répartir la facture du transport en commun, alors que nous sommes tous d'accord que le transport en commun doit être développé et que, s'il doit être développé, il va avoir une contribution des usagers, mais il doit y avoir aussi une autre contribution. Et, cette façon équitable, probablement nous allons la demander à une commission ad hoc que nous allons nommer bientôt.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie.

Écrans acoustiques le long de l'autoroute Métropolitaine

M. Bordeleau: Je vous remercie, M. le Président. Alors, je voudrais aborder, dans les quelques minutes qui suivent, un autre sujet. C'est un dossier auquel j'ai sensibilisé le ministère des Transports à quelques reprises depuis les trois ou quatre dernières années, et j'aimerais faire le point sur le dossier. Alors, il s'agit du dossier des écrans acoustiques le long de l'autoroute Métropolitaine, et je pense, d'une façon plus précise, entre les rues — du côté nord du Métropolitain — entre les rues Meilleur et Esplanade.

Alors, juste pour vous situer, on a un quartier là qui a été développé dans les années cinquante, quartier où il y a une communauté italienne qui est assez importante, et ces gens-là se sont installés, ont construit des duplex pour la plupart, durant les années cinquante, et ils sont situés, si on regarde la Métropolitaine, immédiatement sur la voie de service. Il y a généralement une rangée de commerces et, tout de suite à l'arrière de ça, c'est un quartier résidentiel qui est situé entre la Cité de la mode Chabanel et le Métropolitain. Il y a tout un quartier résidentiel entre Meilleur et l'Esplanade.

Alors, ces gens-là, avec l'accroissement de la circulation sur le Métropolitain, vivent une situation difficile. Et, juste pour vous donner une idée à peu près, M. le ministre, on a un secteur où l'accroissement de la circulation pose des problèmes majeurs. Et ces gens-là ont soulevé le problème à quelques reprises depuis 1997. Juste pour vous rappeler qu'en 1997 il y a une pétition qui a été signée dans le quartier, qui a été remise à la ville de Montréal et soulignant la problématique comme telle des problèmes que ça posait. Moi, j'ai sensibilisé le ministère à quelques reprises, notamment en 1999, dans une lettre que j'ai fait parvenir au ministre de l'époque, M. Chevrette, où je l'informais des problèmes qui existaient et de la nécessité d'y trouver des solutions le plus rapidement possible pour que ces gens-là puissent vivre dans des conditions quand même acceptables, là, à côté d'une autoroute où il passe actuellement plus de 180 000 véhicules par jour. Alors, ça devient problématique, et imaginez la pollution, le bruit.

Et, le 15 mars 2000, le ministre Chevrette nous faisait parvenir une lettre — que je vais vous lire parce qu'il y a des éléments importants, elle est relativement courte. Alors: «J'ai pris connaissance de votre lettre concernant la construction d'un écran antibruit le long de l'autoroute Métropolitaine à Montréal. Dans le cadre de sa politique sur le bruit routier, le ministère des Transports entreprend les études relatives à la mise en place d'écrans antibruit à la demande de la municipalité qui désire intervenir dans une zone affectée par la pollution sonore. Dans le présent cas, la ville de Montréal a déjà indiqué que la problématique du bruit dans le secteur concerné sera prise en compte lors des démarches relatives au réaménagement de l'autoroute Métropolitaine. Dans ce contexte, le ministère a convenu, en accord avec la ville de Montréal, de rencontrer les résidents du secteur afin d'identifier les sources de pollution sonore et de préciser leurs attentes. Cette rencontre aura lieu au mois de mars prochain lors de rencontres de quartier pilotées par la ville de Montréal. Je suis confiant que des échanges entre les citoyens et les représentants de la ville et ceux du ministère sauront porter fruit et que la collaboration de tous permettra d'améliorer la qualité de vie des résidents du secteur.»

Alors, c'est une lettre qui est datée du 15 mars 2000. Alors, on parlait d'une réunion qui devait avoir lieu avec les gens du secteur, c'est-à-dire dans le mois courant, c'est-à-dire en mars 2000.

Alors, au moment des crédits, au mois de mars 2000, on a eu l'occasion aussi de rediscuter du même sujet avec le ministre. Et, récemment, le 4 mars dernier, les gens du secteur qui avaient été des initiateurs de la pétition dont je vous ai fait part m'envoient une lettre, et on nous dit là-dedans: «Nous nous inquiétons, car, dernièrement, nous avons reçu par la poste un dépliant expliquant le réaménagement de la Métropolitaine, et nulle part dans ce document on a fait part d'un mur acoustique. De plus, cette rencontre devait avoir lieu au mois de mars 2000 — 2001, ici on fait une erreur — cette rencontre qui n'a d'ailleurs jamais eu lieu et que nous attendons toujours avec empressement, tout en sachant que les travaux ont déjà commencé au rond-point l'Acadie.» Alors, ce que les gens demandent, ils demandent, au fond, pour qu'il y ait une rencontre puis qu'on explique exactement comment le projet de rénovation de l'autoroute Métropolitaine tient compte justement de cette problématique-là, du bruit ou de la pollution sonore.

Et juste vous mentionner que le 14 avril 2000, au moment de l'étude des crédits, le ministre Chevrette disait — et je cite ses paroles — en commission parlementaire ici: Pour ce qui est du Métropolitain, prenons le Métropolitain concrètement, on va en tenir compte dans la réfection majeure qu'on amène au Métropolitain. D'ailleurs, ça nous est soulevé de plus en plus fréquemment, comme vous dites, à cause de la densité. Il passe plus de 180 000 véhicules par jour sur le Métropolitain. Donc, c'est plus qu'un pont traditionnel à six voies, je pense. Il passe un maximum de 80 000 ou à peu près, grosso modo, imaginez ce que c'est 180 000. Donc, on peut s'imaginer que le malaise, il est constant, lancinant et permanent. Donc, au niveau de la réfection majeure du plan de transport de la Métropolitaine, on va en tenir compte.

Alors, il prend un engagement ici d'en tenir compte, il prend l'engagement vis-à-vis les citoyens qu'il y aura une rencontre où cette problématique-là sera abordée et qu'on regardera les solutions. Et là les citoyens nous disent: Bien, on se retrouve devant des documents qui nous sont distribués, et la rencontre dont il a été question, elle n'a jamais eu lieu, on n'en a jamais été informé; on nous passe des documents, il n'y a rien dans les documents qui ont été passés par la poste, que les citoyens ont reçus, qui dénote qu'il y a eu une prévision pour régler ce problème-là.

Alors, moi, M. le ministre, je vous ai d'ailleurs envoyé une lettre à vous personnellement, le 26 mars dernier, où je vous résume exactement ce que je viens de faire ici, l'état du dossier. Et je vous ferai remarquer qu'après cinq ans on est encore au même point, il n'y a rien de concret dans le dossier. Et il faut s'imaginer ce que c'est, vous êtes certainement en mesure de vous mettre à la place des citoyens et de vous imaginer ce que c'est que de vivre à peu près à 100 pieds, 150 pieds du Métropolitain où il passe 150 000 voitures par jour. Et on ne peut pas blâmer les citoyens, de dire: Bien, vous êtes allés vous installer là, c'est votre problème, c'était dans les années cinquante. Les gens se sont installés là dans les années cinquante, il y avait une circulation qui était beaucoup plus faible que celle qui existe actuellement. Alors, il y a une responsabilité, là, que le gouvernement doit remplir, en concertation avec la ville de Montréal, et il semblerait qu'à la ville de Montréal on est déjà sensibilisé au dossier.

Alors, j'aimerais, M. le ministre, que vous nous disiez exactement où vous en êtes par rapport à ce dossier-là et quelle solution vous envisagez pour qu'on puisse apporter une solution et rendre la qualité de vie des citoyens de ce secteur un peu plus raisonnable.

● *(12 h 20)* ●

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Oui.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous pouvez...

M. Ménard: Bon. C'est un sujet assez pointu. D'abord, ça fait plusieurs années qu'on songe effectivement à refaire des travaux importants sur la route, sur le boulevard Métropolitain, qui est une de ces nombreuses routes qui est rendue à maturité, ce qui veut dire, comme expression, essentiellement que c'est le temps de songer à la refaire. Maintenant, elle est assez solide pour qu'on en garde bien des morceaux puis, deuxièmement, elle est absolument essentielle, hein, à l'économie de Montréal tel que Montréal s'est développée.

Donc, j'ai annoncé récemment le début des travaux, bien, pas des travaux, mais de la planification, parce que, pour la refaire, il va falloir qu'on commence par planifier quelque chose. Je ne veux pas entrer dans... on n'a pas le temps d'entrer dans tous les détails, mais on a pris l'engagement, à ce moment-là, de le faire avec la ville de Montréal et de le faire avec les citoyens. Ce que nous lançons actuellement, c'est un bureau mixte dans lequel il y a des représentants du ministère et des représentants de l'entreprise privée qui vont gérer l'ensemble du projet. Et, pour planifier cela, ils doivent rencontrer les citoyens pour discuter avec eux des solutions possibles et être mieux informés aussi sur les inconvénients que vivent ces citoyens.

Je ne peux pas m'empêcher de vous dire, cependant, quand je vous écoute rapporter les problèmes de ces citoyens, que c'est drôle qu'on n'en entend pas parler beaucoup, des citoyens qui vivent à un coin de rue de Décarie. Ils n'ont pas l'air à avoir ces problèmes-là. Parce que, moi, j'ai été me promener quand j'ai été ministre... quand j'ai su que j'étais nommé ministre des Transports, une des premières choses que j'ai été faire, c'était d'aller à côté de la rue Notre-Dame puis d'écouter, puis aller à côté de l'autoroute de Ville-Marie puis d'écouter. Et puis, c'est drôle comme, dès qu'on commence à aller en tranchée, là, à 50 pieds, tout ce qu'on entend, c'est un tout petit bruit, qui est couvert généralement complètement par la circulation d'une automobile à basse vitesse à nos côtés.

Je comprends que ces gens-là, qui sont à côté d'une autoroute en surface et surélevée en plus, ils

trouvent ça pas mal plus bruyant que ceux qui sont à côté d'une autoroute en tranchée. Une cicatrice qui n'est pas belle à voir du haut des airs, mais qui semble au moins régler de façon plus esthétique et plus efficace les problèmes de bruit. Mais... Donc, ce bureau, actuellement, mixte va tenir des audiences, doit rencontrer les citoyens. On peut les rencontrer avant, ce groupe-là en particulier. Le ministère des Transports peut aller les rencontrer.

Et, justement, dans la réfection de la Métropolitaine, qui est quand même un projet énorme, hein, que l'on estime actuellement entre 700 et 800 millions de dollars, on saura plus quand le bureau mixte, justement, que nous nommons pour faire la planification générale au départ va nous dire de quel genre de travaux on a besoin, et puis sur quel échéancier on peut les faire, et puis comment les faire pour que la circulation qui y passe soit encore desservie quelque part, n'est-ce pas, et comment s'y prendre, et puis comment diminuer, aussi, les inconvénients le plus possible pour les populations qui sont alentour. Mais c'est un des problème que les citoyens subissent et qui est celui de toutes les grandes villes où l'économie s'est développée comme elle s'est développée chez nous avec l'usage de plus en plus grand des camions.

Maintenant, vous faisiez état, je pense, de la politique du bruit, auquel vous référait peut-être mon collègue dans la lettre que vous lisiez. Mais, effectivement, nous avons une politique, au ministère, que, lorsque le bruit environnant dépasse 65 dB, nous avons des fonds que nous sommes prêts à donner aux municipalités, mais le partage doit être de moitié-moitié. Alors, la suggestion doit venir de la municipalité. Cela existe toujours — pour la ville de Montréal, dans ce cas-ci. Je vous signale d'ailleurs, 65 dB, par point de comparaison, probablement qu'actuellement, quand je vous parle, je fais plus que 55 dB, parce qu'une conversation normale entre deux individus, c'est à peu près, ça se tient entre 50 et 60 dB. Donc, 65 dB, quand même, on parle de quelque chose qui est dans la barre inférieure de ce qui est dérangeant pour les citoyens. Alors, nous avons donc cette politique qui existe actuellement.

Et puis, de toute façon, dans l'immense projet que nous avons commencé, pour lequel nous sommes en train de faire les études actuelles, mais c'est bien les études de réalisation du projet que nous faisons, c'est-à-dire que la décision est prise d'aller de l'avant, bien, dans cet immense projet, nous prévoyons rencontrer les citoyens. Et je peux vous dire que c'est une nouvelle politique et qu'elle s'applique. Parce que, vous voyez, déjà, moi, je suis plus avancé un petit peu. Mon comté, moi, il est à un autre endroit. Je suis à la tête de la nouvelle ligne de métro, n'est-ce pas, à Laval-des-Rapides. Et, justement, l'Agence métropolitaine de transport, qui est le maître d'oeuvre, a déjà installé un site Internet, a rencontré des représentants des organismes communautaires du comté, des représentants des citoyens, pour, justement, parler des inconvénients que la réalisation du métro va nécessairement faire. On a déjà rencontré la ville, aussi, pour voir comment on peut déplacer les activités sportives qui vont être dérangées par les travaux. Donc, il y a nettement un changement d'attitude avec le temps par rapport aux travaux qui sont faits puis aux inconvénients non seulement sonores, mais de toutes sortes, mais sonores aussi, des grandes voies de circulation.

Je reconnais qu'il y a un retard dans les rencontres qu'on vous avait promises, mais il est dû probablement aux hésitations à entreprendre cet immense chantier sans savoir si on se rendrait au bout, n'est-ce pas? Mais là, comme c'est absolument nécessaire de refaire la Métropole, le chantier et le lancer... Et puis la façon de procéder, autrement dit les gens qui vont être engagés pour ça, là, pour rencontrer les citoyens, ils vont être nommés puis ils vont commencer les rencontres avec les citoyens. Alors, on pourra leur en parler à ce moment-là.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre.

M. Bordeleau: ...on doit suspendre à 12 h 30, M. le Président. Je voudrais revenir tout à l'heure, cet après-midi, ou ça continue?

Le Président (M. Pinard): Non.

M. Bordeleau: C'est demain, la poursuite?

Le Président (M. Pinard): Demain. Alors...

M. Bordeleau: O.K. Alors, je me garde, je me réserve le droit de revenir, au besoin, demain matin pour...

Le Président (M. Pinard): Alors, considérant notre horaire qui était fixé, nos travaux se terminent à 12 h 30. Je vous invite à être de retour demain pour la poursuite de l'étude des crédits. Nous allons débuter l'étude des crédits du ministère des Transports, demain, à 10 h 30.

(Fin de la séance à 12 h 30)