



ASSEMBLÉE NATIONALE

TROISIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le jeudi 21 avril 1994 — No 6

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

115 \$ débats de la Chambre — 10 \$ Index
325 \$ débats des commissions parlementaires
105 \$ commission de l'aménagement et des équipements
75 \$ commission du budget et de l'administration
70 \$ commission des institutions
65 \$ commission des affaires sociales
60 \$ commission de l'économie et du travail
40 \$ commission de l'éducation
35 \$ commission de la culture
20 \$ commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation
5 \$ commission de l'Assemblée nationale

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
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Qc)
G1R 5P3

téléphone: 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe; numéro d'enregistrement: 1762

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Décision du président sur la question de règlement soulevée par le député de Lévis concernant la répartition du temps de parole (suite)	CAE-243
Demande de directive	
Avis du président de l'Assemblée nationale sur la nécessité que le président saisi d'une question par un député doive lui-même y répondre	
M. Jean Garon	CAE-246
Secteur voirie (suite)	
Discussion générale	CAE-248
Transport lourd dans le rang 4 de Stoke	CAE-248
Utilisation de l'enveloppe discrétionnaire du ministre	CAE-250
Évolution des dépenses pour le réseau routier	CAE-254
Programme Forêt-Voir	CAE-257
Poursuite des travaux sur la route 132	CAE-257
Construction et entretien de ponts	CAE-258
Poursuite des travaux sur la route 195	CAE-259
Évolution des dépenses pour le réseau routier (suite)	CAE-260
Construction et entretien de ponts (suite)	CAE-266
Poursuite des travaux sur la route 132 (suite)	CAE-268
Évolution des dépenses pour le réseau routier (suite)	CAE-269
Secteur transports	
Déclarations d'ouverture	
M. Normand Cherry	CAE-272
M. Jean Garon	CAE-275
M. Normand Cherry	CAE-278
Organisation des travaux	CAE-279
Discussion générale	
Ventilation des voyages effectués par le personnel du ministère	CAE-279
Utilisation de l'enveloppe discrétionnaire du ministre (suite)	CAE-287
Document déposé	CAE-288
Cotisations payées par le ministère	CAE-288
Document déposé	CAE-288
Crédits périmés	CAE-288
Coûts pour la location de locaux	CAE-289
Écran antibruit en bordure de l'autoroute 15	CAE-292
Subventions aux organismes sans but lucratif dans le domaine du transport maritime	CAE-295
Ventilation des voyages effectués par le personnel du ministère (suite)	CAE-301
Modernisation des trains de banlieue	CAE-304
Actualisation du plan général de transport à Montréal	CAE-307
Société de l'assurance automobile du Québec	
Rapport du Protecteur du citoyen	CAE-314
Frais pour copie de documents	CAE-317
Droit pour la victime d'accident de poursuivre au civil	CAE-317
Construction d'autobus à Saint-Eustache	CAE-319
Pénalités pour accidents sans responsabilité	CAE-320

Table des matières (suite)

Autres intervenants

M. Lewis Camden, président
Mme Louise Bégin, présidente suppléante
Mme Nicole Loiselle, présidente suppléante

M. Gaston Blackburn
Mme Claire-Hélène Hovington
M. Albert Houde
Mme Madeleine Bélanger
Mme Carmen Juneau
M. Marcel Landry
M. Jean-Guy Bergeron
M. Yvan Bordeleau

* M. Clermont Gignac, ministère des Transports

* M. Yvon Tourigny, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 21 avril 1994

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures quinze minutes)

Le Président (M. Camden): Alors, je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, pour l'année financière 1994-1995. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour le secteur voirie est de six heures, dont deux aujourd'hui.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements à nous communiquer ce matin?

La Secrétaire: Oui. M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Camden (Lotbinière); M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par Mme Loisel (Saint-Henri); M. Maltais (Saguenay) est remplacé par M. MacMillan (Papineau); M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Poulin (Chauveau) est remplacé par M. Dutil (Beauce-Sud).

Décision du président sur la question de règlement soulevée par le député de Lévis concernant la répartition du temps de parole (suite)

Le Président (M. Camden): Je vous remercie, Mme la secrétaire. Je vous rappelle brièvement qu'hier, avant l'ajournement de la séance, alors que nous étions réunis afin de procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports, le député de Lévis soulevait une question de règlement concernant la répartition du temps de parole lors de l'étude des crédits en commission parlementaire. J'aimerais donc, à ce moment-ci, répondre à la question de règlement du député de Lévis et préciser comment j'entendrais répartir le temps de parole dans le cadre de l'exécution du présent mandat.

D'abord, j'aimerais rappeler que la répartition du temps de parole, lors de l'étude des crédits en commission parlementaire, est régie, d'une part, par les articles 284, 287 et 209 de notre règlement et, d'autre part, par les nombreux précédents et les usages qui se sont développés depuis l'adoption du règlement en 1984, article 179 du règlement de l'Assemblée nationale. En effet, depuis plusieurs années, il s'est développé une abondante jurisprudence quant à l'interprétation des articles régissant la répartition du temps de parole lors de l'étude des crédits en commission. À la lumière de ces précédents, il nous est possible, aujourd'hui, d'apporter quelques précisions quant à l'étendue et à la portée de l'application des articles 284 et 287 de notre règlement. L'article 284 stipule, et je cite: «Le temps de parole dont

dispose chaque membre d'une commission vaut pour chaque élément d'un programme et peut être utilisé en une ou plusieurs interventions.»

À la lumière de nombreux précédents, il m'est possible d'affirmer qu'il est de tradition d'appliquer cet article avec souplesse, lors de l'étude des crédits. De plus, il est de tradition que, lors de l'étude des crédits en commission parlementaire, le président doive attribuer équitablement le droit de parole aux membres de la commission. Cela ne signifie pas qu'il soit d'usage que la répartition du temps de parole entre les députés de l'Opposition et les députés ministériels soit partagée également. Il est plutôt de tradition... La tradition, l'expérience du passé nous ont démontré que les députés de l'Opposition ont disposé, se sont prévalus d'une plus grande période de temps lors des échanges. En effet, la règle de l'alternance ne s'applique pas, puisque l'étude des crédits ne constitue pas un débat contradictoire.

De nombreux précédents ont cours. Je ne vous ferai pas la nomenclature et la lecture de l'ensemble des précédents. J'attire votre attention sur quelques-uns de ceux-là. Même si l'Opposition et la députation ministérielle ont un rôle de contrôle parlementaire à jouer, rien n'oblige à répartir le temps de parole de la façon dont le critique de l'Opposition le désire. Le président se doit de répartir équitablement le temps de parole entre les députés des diverses formations politiques. Il n'est cependant pas tenu au respect de la règle de l'alternance, puisque l'étude des crédits ne constitue pas un débat contradictoire. Et on a ici une décision de jurisprudence du 13 avril 1988, à la commission du budget et de l'administration, page 26, de M. Lemieux, Jean-Guy Lemieux. Également, une autre du 12 avril 1984, à la commission du budget et de l'administration, page 67, et c'est M. Lachance. Et une autre du 5 avril 1984 à la commission du budget et de l'administration, rendue également, par M. Lachance, page 34: «...équitable et laisser aux ministériels le temps de poser des questions.» Également, une autre décision, de M. Trudel, du 26 avril 1988, à la commission de la culture.

Quant au temps de parole du ministre, l'article 287 permet au ministre, qui répond de ses crédits, d'intervenir aussi souvent qu'il le désire tant à l'étape des déclarations d'ouverture qu'à l'étape de l'étude des programmes. Toutefois, chacune des interventions ne peut durer plus de 20 minutes, dans le respect, évidemment, de l'article 209 de notre règlement. (10 h 20)

Les précédents. L'article 287 permet au ministre, qui répond de ses crédits, d'intervenir aussi souvent qu'il le désire. Cela signifie que le président doit céder la parole au ministre lorsque ce dernier désire intervenir à la suite d'un autre intervenant. Par contre, tout en

pouvant intervenir aussi souvent qu'il le désire, le ministre ne peut parler plus de 20 minutes à chaque intervention. Et tout ça, toujours en fonction de l'article 209 de notre règlement. Et, à cet égard, une décision, également, fait jurisprudence, celle de notre collègue M. Jean Audet, en date du 14 avril 1988.

L'article 287 est également très clair. Le ministre a le droit d'intervenir aussi souvent qu'il le désire tant à l'étape des remarques préliminaires qu'à celle de l'étude de chacun des programmes. Une autre décision, de Mme Bélanger, à cette même commission de l'aménagement et des équipements, le 4 juin 1990. De fait, Mme Bélanger était alors vice-présidente de la commission.

À l'égard des déclarations d'ouverture, aux remarques préliminaires — et je termine sur cela — quant aux déclarations d'ouverture, celles-ci tirent leur origine de la tradition et de la coutume en commission et non du règlement. J'entends donc interpréter avec souplesse la notion de déclaration d'ouverture et veiller à ce que tous les membres de cette commission puissent exprimer leur point de vue.

Toutefois, la partie déclaration d'ouverture devrait être la partie moindre de l'étude des crédits. Il faut donc comprendre que l'objet principal pour lequel nous sommes ici, c'est bien l'étude des crédits et non celui, évidemment, d'occuper l'ensemble du temps horaire qui nous est consacré à faire des déclarations d'ouverture.

Alors, telle est la décision, et je pense que, suite à cela...

M. Garon: J'aurais une question...

Le Président (M. Camden): Oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous avez une rédaction du texte?

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, j'ai, ici, fait lecture d'extraits de décisions qui ont été rendues, qui ont fait jurisprudence, et d'extraits, également, du texte. Ce n'est pas l'ensemble du texte qu'il y a ici, parce que vous comprendrez bien que nous ne consacrerons par l'ensemble de notre avant-midi à faire la nomenclature et la lecture des cas de jurisprudence.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. Ce que je veux dire, c'est que...

Le Président (M. Camden): Non, mais c'est ce que je dis, moi, cependant.

M. Garon: Non, non, mais ce que je vous demande, là, c'est que vous n'étiez pas président lorsque la question a été soulevée hier. C'était soulevé au député de Montmagny-L'Islet. Et vous avez été présent une partie mais pas tout le temps, quand la question a été soulevée. Alors, j'aimerais savoir si la recherche et le travail pour la rédaction de cette décision vient de vous, du député de Montmagny-L'Islet ou du bureau du président?

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, je vous rappellerai que j'étais ici, hier, et que j'ai même fait des représentations. J'ai fait des...

M. Garon: Bien, ce n'est pas très...

Le Président (M. Camden): Excusez-moi, laissez-moi terminer, M. le député.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas très normal que...

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, s'il vous plaît, là...

M. Garon: ...celui à qui une question est soulevée...

Le Président (M. Camden): ...on va faire ça avec respect. J'ai la parole, je vous écoute, vous me permettez de m'exprimer ou, sinon, on va vous écouter simplement puis on ne parlera pas. D'accord? Puis je crois que, pour le bon déroulement de nos travaux ce matin...

M. Garon: Non, mais je vous soulève un point d'ordre très important...

Le Président (M. Camden): Oui, mais est-ce que vous souhaitez...

M. Garon: La question a été soulevée à la présidence...

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, est-ce que vous souhaitez avoir une réponse ou vous souhaitez monologuer?

M. Garon: Je pose une question très simple.

Le Président (M. Camden): Non. Vous avez posé une question, je peux y répondre, ou vous avez un certain nombre de questions encore à poser? Posez vos questions, M. le député de Lévis...

M. Garon: Je vous dis que la question...

Le Président (M. Camden): ...j'y répondrai, et ce sera final.

M. Garon: ...a été soulevée à la présidence qui était occupée par le député de Montmagny-L'Islet. Et, à ce moment-ci, vous arrivez, ce matin, alors que ce n'est pas vous qui étiez président, vous n'avez pas entendu les délibérations...

Le Président (M. Camden): Je regrette, là!

M. Garon: Non, je regrette, là...

Le Président (M. Camden): Je regrette, là!

M. Garon: ...vous aviez...

Le Président (M. Camden): C'est une forme de mépris, ça.

M. Garon: M. le Président...

Le Président (M. Camden): Je regrette, là!

M. Garon: ...c'est moi qui ai la parole, vous parlerez après, s'il vous plaît.

Le Président (M. Camden): Je regrette, là!

M. Garon: Alors... Non, vous alliez parler avec d'autres personnes. Aujourd'hui, quand une question est posée à un président, est-ce que ça veut dire que ladite question qui est posée à quelqu'un qui occupe la présidence peut être rendue par n'importe qui, une fois que la question a été soulevée à quelqu'un qui occupait le siège de président, ou si c'est celui à qui la question est posée qui doit la rendre?

Le Président (M. Camden): Alors, monsieur, est-ce qu'il y a d'autres commentaires, avant que je rende une décision?

Une voix: Oui, j'aimerais...

Le Président (M. Camden): Alors, je reconnais Mme la députée de Matane.

Mme Hovington: M. le Président, dans nos règlements et procédure, il me semble que, quand un président de commission rend une décision, les parlementaires autour de la table doivent se plier à la décision du président. Je ne sais pas quel est le numéro de l'article, mais vous venez de rendre une décision, appuyée sur des précédents et appuyée sur des jugements qui avaient déjà été rendus dans des conditions semblables. À ce stade-ci, M. le Président, l'ensemble des membres doivent respecter votre jugement, et votre jugement est d'une importance capitale ce matin parce qu'il vient reconnaître, en fait, le droit des parlementaires en commission parlementaire d'avoir un droit de parole.

Maintenant, moi, je peux faire preuve de souplesse ce matin. L'important, c'était qu'il n'y ait pas de précédent de créé en retirant la parole aux parlementaires, que ce soit dans les remarques préliminaires ou autres lors de l'étude des crédits. Mais, comme vous voulez faire preuve de souplesse, je peux, moi aussi, faire preuve de souplesse, parce que j'avais demandé un temps de parole, hier, souvenez-vous, dans des remarques préliminaires. Alors, ce matin, moi, étant donné que l'heure passe, je pense que je vais laisser aller mon droit de parole dans les remarques préliminaires et je

vous suggère qu'on devrait passer au questionnaire sur les crédits du ministre responsable de la Voirie.

M. Garon: C'est clair.

Le Président (M. Camden): Excusez, M. le député de Lévis. Le député de Berthier aurait...

M. Houde: J'abonde un peu dans le même sens que ma collègue, premièrement. Deuxièmement, je pense qu'hier il y avait des gens qui faisaient une remarque à l'effet qu'on n'avait pas assez de temps pour pouvoir poser des questions, et pouvoir se renseigner, et donner la chance...

M. Garon: La règle de l'alternance joue-t-elle encore, M. le Président?

Mme Hovington: C'est mon collègue qui a la parole.

M. Garon: La règle de l'alternance joue-t-elle encore?

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis! Premier avertissement. Je suis en train d'écouter le député de Berthier. Vous êtes intervenu...

M. Garon: Question de règlement.

Le Président (M. Camden): Vous êtes intervenu...

M. Garon: Question de règlement.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, vous êtes intervenu à deux reprises...

M. Garon: Question de règlement.

Le Président (M. Camden): ...alors que la députée de Matane est intervenue une fois. Je n'ai pas respecté l'alternance dans ce cas-là. Je ne verrais pour quoi je devrais y être conditionné davantage cette fois-ci. Je regrette, c'est fait.

M. Garon: Quand la question de l'alternance est demandée, c'est une autre chose. Quand elle n'est pas demandée, vous n'avez pas à la respecter, mais, quand elle est demandée, vous devez la respecter. Alors, j'ai demandé de respecter la règle de l'alternance.

Le Président (M. Camden): M. le député Lévis, j'avais commencé à entendre le député de Berthier, je vais compléter l'écoute des propos du député de Berthier. Si vous en avez, je les écouterai.

M. Houde: Moi, je pense qu'on a des questions importantes à poser et pas des questions de 10 minutes,

15 minutes; une question qu'on doit poser au ministre qui peut nous répondre. Et je pense qu'on est ici pour avancer et, de la façon que ça fonctionne depuis hier après-midi, on n'avance pas, là, on ne bouge pas. Est-ce que c'est parce que l'Opposition n'a plus de questions à poser, puis ils vont manger le temps de cette façon-là? Je regrette, mais je pense que, si on veut être corrects avec nous, ça veut dire ça qu'on a des questions à poser. On ne prendra pas le temps, comme madame ma collègue l'a dit, on n'ira pas intervenir pour rien. Donc, on va prendre l'initiative de continuer immédiatement à fonctionner. Moi, je suis entièrement d'accord.

Le Président (M. Camden): Très bien. M. le député de Lévis.

Demande de directive

Avis du président de l'Assemblée nationale sur la nécessité que le président saisi d'une question par un député doive lui-même y répondre

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je pose la question formellement, c'est une question de fond et fondamentale. Quand une question est prise par un président, normalement, c'est le président qui en est saisi et il ne peut pas passer la balle à un autre; c'est lui qui doit rendre sa décision. Vous regardez devant les tribunaux, quand un juge est saisi, il ne peut pas dire: Un autre rendra la décision. Non seulement ça, mais, quand c'est la personne qui ne rend pas le jugement, toute la question doit être redébatue devant le nouveau président du tribunal.

Alors, quand un président est dans... Et on ne peut pas dire, par exemple, dans une question d'arbitrage non plus... Quelles que soient les causes où il y a un arbitre, un président de tribunal ou un président d'organisme, la question qui est soulevée devant celui qui occupe la fonction doit être réglée par celui qui occupe la fonction et ne peut pas être trimbalée de l'un à l'autre. C'est une question de fond parce que, si on ne respecte pas ces règles fondamentales du droit parlementaire, moi, je pense qu'il n'y a plus de droit parlementaire.

À ce moment-ci, la question avait été soulevée hier devant le député de Montmagny-L'Islet qui avait entendu toute l'affaire, et on voit arriver ce matin le député de Lotbinière qui rend une décision à la place du député de Montmagny-L'Islet. Moi, je pense que la question doit être rendue par le député de Montmagny-L'Islet, que le député de Lotbinière n'était pas saisi de la question et qu'à ce moment-là on ne peut pas passer la balle de l'un à l'autre. Autrement, c'est le fouillis le plus total dans l'administration de la présidence des commissions.

Question de fond, je demande que cette question-là soit référée au président de l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, à l'égard de votre question, d'abord votre première question, le document qui a été préparé est un document qui a été rédigé par la Direction de la recherche en procédure parlementaire de l'Assemblée nationale. C'est là, je pense, une indication d'une recherche que ces gens ont faite et je n'ai nullement, moi, à me questionner sur l'impartialité et la neutralité de ces gens-là. Je pense qu'ils ont fait un certain nombre de recherches. Ils ont cité, dans le document, un bon nombre de décisions qui ont été prises par des collègues députés qui ont été, à une époque, tant de votre formation politique que de notre formation politique, que de la formation politique ministérielle. Et on constate, évidemment, à la nomenclature que j'ai citée, qu'il y a des décisions de tout ordre.

(10 h 30)

M. le député de Lévis, je dois vous dire, et vous pouvez en faire une question... Moi, je veux simplement vous communiquer ces données-là. M. le député de Lévis, si un président, un vice-président de commission, le président de l'Assemblée nationale ou un vice-président de l'Assemblée nationale devait défaillir, devait être malade, devait s'absenter pour des raisons majeures, je ne pense pas, M. le député de Lévis, que les parlementaires devraient pour autant suspendre l'ensemble de leurs débats pour se soumettre, évidemment, aux aléas que peut représenter, évidemment, le fait qu'une personne ne puisse être là ou ne puisse rendre une décision.

Je pense que, dans le cas qui nous préoccupe, les commentaires qui ont été formulés hier, en fin d'après-midi, ont été pris en considération par les gens de la Direction de la recherche en procédure parlementaire. Alors, ils ont rédigé ce document, ils nous l'ont soumis, je l'ai lu. Il m'apparaissait, M. le député de Lévis... Je n'ai pas fait la lecture de l'ensemble du document, je l'ai mentionné tout à l'heure, parce que ça risquait d'être encore plus long. On a, je pense, résumé de façon à ce qu'on puisse procéder sur un temps, quand même, de fonctionnement assez rapide. Et, pour les raisons que je viens de vous mentionner, c'est la raison pour laquelle, M. le député de Lévis, je rends la décision ce matin. Et je pense qu'elle est loin d'être mauvaise pour vous; elle vous reconnaît en bonne partie vos prétentions et elle démontre également un élément de souplesse qui, je pense, est important pour le bon débat de nos échanges et de nos discussions en commission. Je pense que c'est quand même important, et ça permet évidemment de ne pas nécessairement s'encadrer dans un règlement rigide et difficile à gérer.

M. Garon: M. le Président, ce n'est pas là le point de ma question. Le point de ma question, c'est, quand une question... D'ailleurs, vous l'avez dit, c'est la recherche qui a produit des documents. Vous en avez lu des bouts, vous avez enlevé d'autres bouts, sauf que ce n'est pas ça. Le point, c'est que, quand un président d'un tribunal, d'un organisme préside, qu'il est saisi

d'une question, il ne peut pas se retirer puis c'est un autre qui fait le jugement comme si c'était lui qui l'avait entendue. Si on fonctionne de cette façon-là, l'arbitraire le plus total... Parce qu'à ce moment-là ça serait trop facile pour un parti de changer un président — je n'accuse pas de ça dans les circonstances — ça serait possible de changer un président pour prendre quelqu'un qui, lui, voudrait rendre la décision qu'on aimerait être rendue.

Quand une question est soulevée devant un président, à mon avis, c'est comme quand une question est soumise devant un arbitre, c'est comme quand une question est soumise devant un juge, c'est lui qui est saisi et personne d'autre, et la présidence n'est pas interchangeable concernant cette décision-là. Il peut présider sur d'autres choses mais, concernant cette décision, à mon avis, ce n'est pas interchangeable. Autrement et, comme vous dites, si la personne ne peut pas être là, le débat devrait être repris normalement devant la personne qui préside, si elle ne peut pas la rendre parce qu'elle est malade, pour une raison ou pour une autre. Mais on ne peut pas changer de présidence dans le cours d'un débat ou dans le cours d'une discussion pour que la décision du débat qui a eu lieu devant un président soit rendue par un autre président. Moi, à mon avis, c'est absurde, ça n'a pas de sens et c'est pourquoi je réfère... Parce que, là, c'est la question de l'organisation de l'Assemblée nationale, je pense que cette question-là doit être tranchée par le président de l'Assemblée nationale, parce que c'est une question de fond sur l'organisation des travaux de l'Assemblée nationale et de ses commissions.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Matane.

Mme Hovington: Est-ce qu'on ne pourrait pas suggérer de prendre en considération la question que pose le député de Lévis, de l'envoyer au président de l'Assemblée nationale et que, nous, on puisse continuer à étudier les crédits du ministre responsable de la Voirie? Ça pourrait aider à faire avancer les travaux.

M. Garon: Je n'ai pas d'objection, je vais vous dire, mais il y a une question de fond à ce moment-là, c'est qu'on ne peut pas... Parce que, ce que je soulève, c'est la décision qui est rendue en même temps. Parce que la décision qui est rendue, si ce que je dis est correct — je pense que c'est correct, autrement je ne le dirais pas — bien, à ce moment-là, la décision qui vient d'être rendue n'est pas correcte, ne vaut pas parce qu'elle ne devrait pas être rendue par le président, elle aurait dû être rendue par le député de Montmagny-L'Islet. Alors, c'est ça, le problème que ça pose. Moi, je n'ai pas d'objection qu'on continue si on fait des interrogations au ministre puis que la situation est référée au bureau du président, mais je pense que, si on peut procéder par interrogations sur les crédits, ça ne me fait rien, mais si on veut continuer dans les déclarations d'ouverture, on va demander qu'on rende une décision.

Mme Hovington: M. le Président...

Le Président (M. Camden): Brièvement Mme la députée.

Mme Hovington: ...mon intervention de tout à l'heure était à l'effet que je ferais preuve de souplesse et que je laisserais aller mon temps d'intervention dans les remarques préliminaires pour aller directement au questionnement sur le ministre. Je l'avais déjà mentionné tout à l'heure.

Le Président (M. Camden): Oui. Mme la députée de Mégantic-Compton vous aviez des commentaires à nous adresser?

Mme Bélanger: Bon, c'était exactement dans le même sens. Ce que je voulais dire, c'est qu'on oublie la décision si ça n'empêche pas les travaux de commencer ce matin, parce que, au moment du litige d'hier, moi, je n'étais pas ici, mais j'ai cru comprendre que c'était au niveau que les députés ministériels voulaient faire des remarques préliminaires. Est-ce que c'est ça?

Une voix: C'est ça.

Mme Bélanger: Alors, à ce moment-là, si les députés ministériels consentent à ne pas faire de déclarations préliminaires et qu'on poursuive les travaux, la décision pourrait être rendue ultérieurement par le président qui était en place à ce moment-là.

M. Garon: M. le Président, je remarque encore là le bon jugement de la députée de Mégantic-Compton, avec laquelle j'ai toujours été très satisfait, lorsqu'elle était vice-présidente de la commission, de travailler. Je vois qu'elle a encore le bon jugement et, si les gens acquiescent, je suis d'accord pour qu'on accepte cette formulation-là.

Mme Bélanger: Merci, M. le député de Lévis.

Mme Hovington: Je vous ferai remarquer qu'elle est allée dans le même sens que la députée de Matane avait dit avant. Je dois considérer...

M. Garon: Oui, mais vous l'avez dit après.

Mme Hovington: ...c.q.f.d., que j'ai autant de jugement et que vous seriez autant satisfait de moi. Vous passerez la nouvelle, le 1er mai, dans Matane.

M. Blackburn: M. le Président.

Le Président (M. Camden): Seulement qu'il y a peut-être une remarque à l'égard du règlement, M. le ministre?

M. Blackburn: Si on est d'accord pour continuer, l'intervention que je voulais faire, c'est par rapport à deux éléments. D'abord, un communiqué de presse que le député de Lévis a sorti hier, qu'on voit dans les informations ce matin, pour rétablir les faits. Non?

Le Président (M. Camden): Écoutez, je pense, M. le ministre, que nous allons régler la question de l'interprétation de nos règlements. Là, évidemment, je constate fort bien que le député de Lévis, la députée de Matane, la députée de Mégantic-Compton manifestent une souplesse, une ouverture d'esprit. S'il y a des membres qui souhaitent faire des remarques préliminaires, je prendrai une décision. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires à faire ou c'est final? C'est final? Alors, je constate qu'il n'y aura pas de remarques préliminaires.

M. le député de Lévis, nous allons soumettre, tel que vous le souhaitiez, la demande que vous avez adressée, de façon qu'il puisse y avoir une décision de rendue à cet égard, et j'ai bien entendu tout à l'heure que vous étiez disposé à ce qu'on puisse commencer à procéder à l'étude des crédits du ministère des Transports, secteur voirie. Ça vous va? Ça va pour les membres de la commission? Très bien.

Des voix: Ça va.

Le Président (M. Camden): Alors, nous débutions.

Secteur voirie (suite)

Discussion générale

M. Blackburn: M. le Président, je reviens à mon point...

M. Garon: Non...

Le Président (M. Camden): Excusez, M. le ministre, est-ce que c'est à l'égard d'un article paru dans un média d'information?

M. Blackburn: C'est à l'égard de ce qu'on a fait hier comme discussion, qui a amené, jusqu'à un certain point, ce dérapage, la présentation de tableaux, discussion du député de Lévis à savoir que ces chiffres que l'on fournissait ne relevaient pas des comptes publics, ne provenaient pas des comptes publics. Je voulais rétablir les faits ce matin.

Le Président (M. Camden): Alors, M. le ministre délégué aux Transports, vous aurez l'occasion, au cours de la séance, de faire part de vos commentaires, suite aux propos du député de Lévis, et vous aurez la liberté nécessaire et le temps dont on a fait mention tout à l'heure dans la décision pour pouvoir intervenir.

M. Blackburn: Parfait.

Le Président (M. Camden): Alors, un premier intervenant. Mme la députée de Johnson.

Transport lourd dans le rang 4 de Stoke

Mme Juneau: Merci, M. le Président. M. le Président, bien sûr, compte tenu des décisions qui viennent d'être prises autour de cette table, j'aimerais bien commencer à parler des chemins dans mon comté, et, comme, j'en suis sûre, dans tous les comtés du Québec, il y en a qui ont des difficultés extrêmement importantes. D'ailleurs, on a un cas très, très important. C'est quelque chose qui est arrivé dans le rang 4 de Stoke, ou qui s'appelle le rang 12 de Windsor, qui était un rang de résidences simplement unifamiliales. Il est intervenu, dans le développement, l'installation du poste des Cantons dans ce rang-là, Domtar, à Windsor, qui est allée s'installer dans ce rang-là, le CHU à Sherbrooke, où tous les gens de Richmond, d'Asbestos, de L'Avenir, de tout, convergent vers le CHU, qui est le centre hospitalier de Sherbrooke, et ils utilisent ce chemin-là. Donc, ça a fait que ce rang-là, qui était un rang tout à fait paisible, est devenu infernal pour les personnes qui résident dans ce rang-là.

(10 h 40)

Savez-vous combien il passe de camions par jour dans ce rang-là? Entre 150 et 175 camions par jour qui alimentent, bien sûr, Domtar, en billes de bois. Vous savez comment c'est, pour un camionneur: plus tu fais de voyages, plus c'est payant. Donc, ils pèsent sur le champignon, et ça y va par là, et ça descend. Les camions viennent de Mégantic-Compton, ils viennent de tout partout dans notre région pour se rendre chez Domtar. Depuis deux ans, je pense, peut-être au-delà de deux ans, on fait des manifestations, on a eu des rencontres avec la Sûreté du Québec, avec vos représentants, au ministère des Transports, avec tout le monde, pour essayer de trouver une solution. Parce que, quand les camions dépassent les autobus scolaires, nos enfants manquent de se faire tuer, puis vous savez que, en décembre 1992, on a eu un accident mortel encore là. Et, ensuite, s'ils vont trop vite, ils échappent des billes de bois, puis ça roule dans les entrées. En tout cas, si tu fais la collecte des billes de bois, tu en as assez pour te chauffer. À un moment donné, c'est comme ça que ça se passe.

J'ai fait des représentations auprès de votre ministère pour essayer de trouver une solution. Je ne sais pas si ça pourrait être une voie qui serait rajoutée pour que les camions utilisent... Parce que, sur la 55, tout près de Windsor, vous avez rajouté une troisième voie dans une pente pour que le camion se tasse à droite pour ne pas entraver la circulation normale. Mais, eux autres, s'ils se tassaient à droite, dans le cas qui m'occupe, ça serait pour ne pas tuer personne, parce que ça n'a pas de bon sens, la vitesse qu'ils utilisent pour aller là. Je vous dis, il y a eu des tollés de représentations de la part des parents, de la part de la municipalité, de la part de tous et chacun. Puis, si on calcule juste le nombre de personnes

qui travaillent au CHU, à Sherbrooke, il y a 2200 personnes, plus 500 étudiants en Faculté de médecine et les infirmières qui font des stages. Ensuite, on a à peu près 1200 visiteurs par jour. Ça fait que vous comprendrez que ce rang-là est un rang fort achalandé et, le fait que Domtar s'est reconstruit dans ce rang, ça nous amène un paquet de problèmes.

Vous savez, c'est très agréable d'avoir une belle grosse usine chez nous. On est très contents, on travaille fort, on a travaillé fort pour l'avoir, puis les camionneurs sont très heureux que ce soit là. Mais, mosus, les parents qui restent là, la vie de leurs enfants est en danger tous les jours. Donc, j'aimerais ça que vous me disiez si, à votre ministère, compte tenu de toutes les représentations qu'on a faites, vous avez trouvé une façon d'intervenir pour protéger la vie des gens qui demeurent dans ce rang-là.

Le Président (M. Camden): Alors, M. le ministre, à l'égard de la demande de la députée de Johnson, pour une voie lente.

(Consultation)

M. Blackburn: Alors, M. le Président, pour la députée de Johnson, c'est une route, bien sûr, qui appartient maintenant, selon les informations que je reçois, au réseau local. C'est évident que vous soulevez plusieurs points, entre autres la question de la rapidité de la circulation, que la municipalité peut demander de faire respecter, et c'est de la responsabilité de la Sûreté du Québec.

Pour ce qui est des autres éléments que vous ajoutez par rapport aux circonstances tout à fait intéressantes et positives de l'usine Domtar, puis, bien sûr, à l'achalandage accru que ça a occasionné, ce qu'on va faire, au niveau du ministère, on va faire une analyse de la nouvelle problématique que vous nous soulevez, puis on va la regarder avec, bien sûr, toute la considération qu'on doit apporter à une telle réalité. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui ce qu'on va prendre comme décision finale, sauf que les considérations que vous apportez, ça mérite certainement d'être regardé et analysé par les gens du ministère, les fonctionnaires qui sont habilités et compétents à nous donner une réponse ou une perception de la réalité qui soit tellement évolutive, au cours des derniers mois, que, à quelque part, elle demanderait, éventuellement, compte tenu des situations que vous soulevez, d'avoir à revoir le dossier dans son ensemble.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Merci, M. le Président. Il y a eu aussi plusieurs avenues qui ont été apportées par les gens du milieu qui vivent, bien sûr, quotidiennement cette problématique-là, et je vous parle d'une voie, une troisième voie pour les camions. Mais il y a eu une

autre proposition qui a été faite aussi. Juste en face de ce rang-là qui enjambe la Saint-François, il y a possibilité d'avoir un pont, et, là, ça couperait toute la circulation qu'y fait le village, qu'y fait le CHU, qu'y fait le 12e rang. On a une grosse partie des camionneurs qui viennent du comté de ma collègue de Mégantic-Compton. À ce moment-là, ils emprunteraient la 55, qui est une route préparée à recevoir du camionnage aussi important que ça, et ils pourraient enjamber, juste en face du rang, le pont qui serait construit là. Je pense que ce n'est pas une avenue...

Je vous vois sourire. Je suis certaine qu'il vous passe des signes de piastre dans la tête, là. Je suis consciente que ce n'est pas une décision qui va être prise dans la demi-heure qui suit. Mais la problématique a changé dans ce rang-là, et c'est évident qu'il va falloir, à un moment donné, aujourd'hui ou demain, faire quelque chose. Ça n'a pas de bon sens, c'est la vie des gens qui empruntent ce rang-là, qui, tous les jours, sont inquiets qu'il y ait un accident mortel. Donc, il me semble qu'on devrait regarder ça de façon très approfondie, compte tenu du changement de la situation qui s'est opéré dans ce rang-là.

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

M. Blackburn: C'est l'engagement que j'ai pris, Mme la députée de Johnson, et que je vais, bien sûr, respecter, à savoir revoir avec les gens du ministère une analyse plus approfondie de la nouvelle réalité que vous soumettez. Et, si je souriais tout à l'heure, ce n'est pas par rapport aux arguments, c'est parce que c'est naturel chez moi.

Mme Juneau: C'est vrai?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Juneau: Continuez, ça vous va bien. Compte tenu de ça, M. le Président, est-ce que je peux demander au ministre s'il peut me donner un temps, un moment où il va revenir avec ça pour m'informer de la décision? S'il est de bonne foi, aujourd'hui et qu'il dit: Bon, je vais faire regarder ça par les personnes qui m'entourent, est-ce que je peux compter sur lui pour que, d'ici peu de temps, j'aie une réponse sur ces questions-là?

M. Blackburn: L'engagement que j'ai pris, M. le Président, c'était celui de faire faire une étude nouvelle. Donc, la commande est déjà donnée à l'appareil administratif. Dans les meilleurs délais.

Mme Juneau: Qui, à votre ministère, va s'occuper du dossier?

M. Blackburn: Alors, M. Clermont Gignac, qui est le sous-ministre en titre, qui est avec moi.

Mme Juneau: Ah! c'est vous, M. Gignac?

M. Blackburn: C'est lui qui est avec moi. Donc, la commande est déjà placée à l'appareil administratif qui, lui, bien sûr, cet appareil, va faire ce travail de suivi par rapport à ces éléments que vous soulevez, qui sont tout à fait importants. Il faut prendre le temps qu'il faut pour donner une réponse. Ce que je vous dis, c'est qu'on va faire de façon diligente cette analyse et qu'on va, bien sûr, apporter cette réponse dans les meilleurs délais.

Mme Juneau: Bon. Je vous remercie. M. le Président, est-ce que je peux continuer dans mes questions?

Le Président (M. Camden): Absolument, Mme la députée.

Utilisation de l'enveloppe discrétionnaire du ministre

Mme Juneau: M. le Président, je voudrais savoir du ministre, aussi, dans les 10 000 000 \$ discrétionnaires, vous savez, j'ai soulevé, en Chambre, la semaine avant Pâques, qu'une municipalité de mon comté avait reçu 550 000 \$ sans qu'il n'y ait eu une «priorisation» quelconque. Dans les demandes que vous nous faites, vous nous dites: Bon, c'est le député qui fait ses priorités, et tout ça. Dans le cas dont je vous parle présentement, le maire de Saint-Valérien, qui est aussi votre candidat aux prochaines élections, a reçu 550 000 \$ sans que ça soit «priorisé» par le député, sans qu'il ait été dans les premières priorités, et je trouve ça indécent, parce que, les autres municipalités, elles en ont besoin. J'ai 34 municipalités, et, en grande partie, j'ai du gravier dans plusieurs de mes municipalités, et je trouve ça — je vous le dis, là — indécent de voir qu'on donne 550 000 \$ à une municipalité sans qu'elle ait fait l'objet d'une «priorisation» de la part à la fois du député, à la fois des choses qui ont été retenues au ministère. Et j'aimerais bien savoir si ces 550 000 \$ ont été pris dans votre 10 000 000 \$ discrétionnaire et si, les autres municipalités de mon comté ou de tous les comtés du Québec qui en ont grandement besoin, elles vont avoir la même chance que celle de Saint-Valérien.

(10 h 50)

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

M. Blackburn: Alors, c'est une bonne question, qui est presque une question de fond, je dirais. Quand on parle d'enveloppe discrétionnaire, tout comme vous avez une enveloppe discrétionnaire, Mme la députée de Johnson, que vous gérez dans votre propre comté pour les interventions que vous jugez opportunes, qui doivent être reconnues et acceptées sur vos recommandations que vous nous faites, on accepte, bien sûr, de gérer cette enveloppe selon ce que vous nous demandez... Cette enveloppe de votre comté se chiffre, dans l'ordre, Mme

la députée de Johnson... De combien est l'enveloppe que vous avez reçue l'an passé, que vous avez gérée? 1 000 000 \$?

Mme Juneau: À peu près 1 000 000 \$.

M. Blackburn: Au-delà de 1 000 000 \$.

Mme Juneau: C'est au nombre de municipalités.

M. Blackburn: Oui, c'est ça, le nombre de kilomètres que vous avez dans votre comté. Donc, c'est un principe qui est reconnu pour l'ensemble des députés de l'Assemblée nationale. Cette enveloppe leur est donnée pour qu'ils puissent, à l'intérieur d'une période de trois ans... C'est une enveloppe de 50 000 000 \$, dans laquelle il y a un montant de 10 000 000 \$. Ce 10 000 000 \$ est discrétionnaire au ministre pour aider les collègues députés, ou les cités, ou les municipalités dans les comtés qui n'auraient pas reçu d'écoute de la part de leur député pour des projets qui mériteraient d'être entendus.

Alors, dans le cas que vous soumettez, le maire de la municipalité de Saint-Valérien est venu me présenter un projet qui était très important pour cette municipalité dans votre comté et il déplorait le fait qu'il ne recevait pas d'argent de votre budget discrétionnaire pour...

Mme Juneau: Ça, ce n'est pas vrai.

M. Blackburn: ...la réalisation de ce travail...

Mme Juneau: Ce n'est pas vrai.

M. Blackburn: ...qui est extrêmement important pour la municipalité. Donc, à ce moment-là, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les représentations du maire de Saint-Valérien et j'ai accepté, sur une période de deux ans, de donner un montant de 550 000 \$, donc 275 000 \$ par année, pour permettre la réalisation de ce projet très important pour les citoyens de la municipalité de Saint-Valérien.

Quand on veut aller plus loin dans ce que vous dites, Mme la députée de Johnson, ça voudrait dire que, quand le député d'Abitibi-Ouest, M. Gendron, vient me voir ou que j'ai à quelque part des représentants de son comté qui viennent me voir pour me parler de dossiers dans son comté, il faudrait que je dise non aussi à des projets de cette municipalité parce que le député Gendron n'était pas nécessairement dans mon bureau? C'est ça que vous me dites?

Mme Juneau: M. le Président, je me sens...

M. Blackburn: Mais, quand on parle d'un budget discrétionnaire du ministre, tout comme un budget discrétionnaire du député doit être respecté, le budget discrétionnaire du ministre doit aussi l'être. C'est là

discrétion du ministre d'écouter, d'entendre et de dire oui ou non à des projets qui lui sont présentés. C'est ce que j'ai fait dans le cas de Saint-Valérien, dans le cas des représentations qui m'ont été faites par le maire de Saint-Valérien.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: M. le Président, je me sens insultée de me faire dire que je n'écoute pas mes municipalités pendant que je leur demande à chaque année de me fournir, par voie de résolution, leurs demandes et que je fais attention pour distribuer le budget que vous nous donnez à parts égales... bien, pas égales en termes de chiffres, c'est-à-dire en termes de besoins pour mes municipalités. Je me sens insultée de m'être fait dire ça, que je ne m'occupe pas de mon monde.

Le maire de Saint-Valérien est allé brailler auprès de vous parce que c'est le candidat, le 1er mai prochain, à votre convention, et je suis insultée que vous me disiez une affaire de même. J'ai toujours travaillé très fort pour l'ensemble de mes municipalités et vous avez eu des propos blessants, pas seulement envers moi, mais je suis certaine que tous les députés ici se sentent insultés parce qu'on a à cœur de travailler pour nos municipalités, et je me sens très mal de me faire dire une affaire de même. Très mal.

M. Blackburn: Je voudrais, M. le Président...

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

M. Blackburn: ...d'abord corriger la perception de ce que la députée de Johnson vient de dire. Je ne dis pas qu'elle ne répond pas aux attentes des citoyens ou des municipalités qui lui proposent des projets.

Mme Juneau: C'est ce que vous avez dit.

M. Blackburn: Ce que je dis, c'est que le maire de Saint-Valérien, lorsqu'il est venu me voir pour me demander de regarder ce projet-là, il a dit: Je n'ai pas la possibilité de réaliser, avec ce qui m'est fourni par la députée de Johnson, la réalisation de ce projet.

Je reviens à cet exemple que je donnais tout à l'heure. Le maire de la municipalité de La Sarre, qui a aussi fait des demandes particulières, qui est dans un comté qui s'appelle Abitibi-Ouest, et qui a demandé aussi d'avoir une écoute particulière pour un projet qui touchait sa municipalité, si j'écoute votre argument, il aurait fallu que je dise non aussi à ce maire de la municipalité de La Sarre, pour un montant de 600 000 \$ que j'ai octroyé à même mon budget discrétionnaire? Mais c'est ça, la réalité, Mme la députée de Johnson. Le maire de Saint-Valérien est venu présenter un projet que j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et d'attention, et je peux vous dire une chose, c'est bien avant qu'il soit candidat dans le comté de Johnson.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

M. Blackburn: Avant qu'il soit annoncé officiellement comme candidat dans le comté de Johnson.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Non, mais ce n'est pas avant que vous ayez des relations très proches avec lui. N'essayez pas. Je le connais par cœur et je connais les visites d'André Bourbeau chez eux... Excusez, le ministre des Finances. Je connais tout ça.

M. Blackburn: Donc, vous êtes contre. Vous avez un préjugé défavorable au maire de...

Mme Juneau: Je n'ai pas de préjugé.

M. Blackburn: ...la municipalité de Saint-Valérien?

Mme Juneau: M. le Président, je...

M. Blackburn: Je comprends pourquoi il est venu me voir.

Mme Juneau: Je n'entrerais pas dans ce que le ministre vient d'insinuer. Je trouve ça dégradant.

M. Blackburn: Mais c'est vous qui venez de dire, Mme la députée de Johnson...

Mme Juneau: Je trouve ça dégradant et je trouve ça...

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Blackburn: C'est vous qui connaissez ce maire de façon particulière.

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

Mme Juneau: M. le Président.

Le Président (M. Camden): ...permettez-moi de vous rappeler que la parole est actuellement à la députée de Johnson et que, lorsqu'elle aura terminé, vous aurez l'occasion de répondre.

Mme Juneau: M. le Président, je vous remercie beaucoup. M. le Président, je vais me décrinquer, là, parce que, là...

Une voix: Il est misogyne.

Mme Juneau: M. le Président, je trouve ça indigne. Je pense qu'on ne travaille... En tout cas, pour ma part, j'ai toujours travaillé, pendant 13 ans, pour les 34 municipalités, et les maires de mon comté peuvent corroborer ce que je dis. Et j'ai même apporté aujourd'hui toutes les résolutions de mes 34 municipalités pour les priorités qu'elles ont demandées cette année. Et, pour vous montrer à quel point je travaille en étroite collaboration, on avait eu une suggestion, en plus de ça, de travailler avec les MRC. J'ai écrit aux MRC, j'ai écrit à mes maires, et les maires ont dit: Compte tenu qu'on a toujours travaillé en étroite collaboration et que vous nous demandiez à chaque année nos priorités, nous, on préfère continuer de travailler en ce sens-là parce qu'on se sent écoutés par vous.

De m'entendre dire ça, aujourd'hui, je suis offensée, M. le Président. Je vous le dis, je suis offensée. Et je voudrais que le ministre me fournisse tous les projets dans le 10 000 000 \$ discrétionnaire. J'aimerais ça voir les projets qui ont été acceptés dans ce 10 000 000 \$, qu'il nous fournisse, pas seulement à moi, mais à tous les membres de la commission... Ah! il y a eu 12 600 000 \$, en plus de ça, l'année dernière? Je voudrais avoir la liste des projets qui ont été accordés dans ce 12 600 000 \$, pour voir à qui ce 12 600 000 \$ a profité. Et j'aimerais que tous les membres de la commission puissent recevoir cette liste-là.

Le Président (M. Camden): M. le ministre, suite aux questions de la députée de Johnson.

M. Blackburn: J'aurais le goût de répondre qu'il faudrait aussi que la députée de Johnson nous fournisse toutes les sommes d'argent qu'elle a données, municipalité par municipalité, dans son propre comté.

Mme Juneau: Très bien. Je vais aller vous les chercher.

M. Blackburn: On pourrait faire un exercice intéressant de comparaison par rapport à des municipalités de son comté qui demandent des rencontres avec moi. J'ai encore, cet après-midi, le maire de la municipalité de Racine qui vient de me rencontrer, de votre comté, parce que, à quelque part, il a besoin de venir me voir pour me présenter des projets dans sa municipalité. À ce que je sache, c'est du comté de Johnson.

Mme Juneau: M. le Président...

M. Blackburn: Il y en a d'autres, Mme la députée de Johnson, que je ne nommerai pas aujourd'hui, qui demandent aussi d'avoir cette même rencontre. Il y a quelque part un problème, là, de perception ou de traitement.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Savez-vous pourquoi il y a de la visite comme ça? Parce que j'ai dit à mes maires de tous aller vous rencontrer, vu que Saint-Valérien avait eu gain de cause. C'est ça! Si c'est comme ça que ça fonctionne, on va dire à tous nos maires d'aller vous rencontrer, puisqu'ils ont la chance de recevoir 550 000 \$. Moi, je pensais qu'on travaillait honnêtement envers tout le monde et que tout le monde avait sa chance, en présentant ses priorités, d'être écouté.

M. le Président, j'ai posé une question tout à l'heure. Je voudrais avoir une réponse. Je voudrais que le ministre nous produise, aux membres de la commission, la liste des dossiers qui a été accordée dans le 12 500 000 \$. Est-ce qu'il va nous la fournir, oui ou non?

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

M. Blackburn: Oui, bien sûr, avec beaucoup d'empressement, mais, aussi, avec beaucoup de souci de la transparence.

M. Garon: Quand?

M. Blackburn: Ce qu'il est important de répéter et qui est fondamental, c'est que, si le maire de Saint-Valérien, si le maire de la municipalité de Racine viennent me voir, Mme la députée de Johnson, il y a, quelque part, un problème de traitement pour leurs dossiers...

Mme Juneau: C'est vous qui l'avez causé.

M. Blackburn: ...et, en particulier, le dossier que j'ai reçu du maire de Saint-Valérien qui n'avait pas reçu d'accueil de votre part. Pour qu'il vienne me le présenter, Mme la députée de Johnson, c'est certainement qu'à quelque part il n'avait pas été capable d'avoir l'écoute favorable à son projet. Et, si, à ce moment-là, ça pénalisait, parce qu'il y a un maire, mais il y a aussi les citoyens dans cette municipalité de Saint-Valérien, dans votre comté... Si, à quelque part, ce 275 000 \$ que j'ai donné, cette année, et le 275 000 \$ que j'ai donné pour l'an prochain dans la réalisation d'un projet de sa municipalité, si ça vous chicote et que ça vous rend maligne de voir cette réalité, ça veut dire que, pour les citoyens de la municipalité de Saint-Valérien, vous n'êtes pas d'accord avec ces citoyens-là. C'est un moyen problème, comme députée, ça. Peu important les allégeances d'un député ou d'un maire, on se doit d'être à l'écoute de tous ces maires-là, peu important si ce sont, dans votre cas, des libéraux.
(11 heures)

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Merci, M. le Président. M. le Président, j'ai 34 municipalités. Le ministre a fait mention que chaque député reçoit une enveloppe pour son

comté. Moi, je reçois à peu près 1 000 000 \$, compte tenu des 34 municipalités et du nombre de kilométrage. Je l'ai réparti, M. le Président, en donnant à chacune de mes municipalités un montant d'argent. Je n'ai pas la liste devant moi, mais, à ma souvenance, parce que ça s'est fait l'an dernier, le montant que j'ai donné à Saint-Valérien, c'est entre 16 000 \$ et 18 000 \$. Je l'ai séparé en chacune des 34 municipalités. Vous pouvez le prouver, vous les avez, et j'ai toutes les résolutions des municipalités. Je comprends qu'il peut y avoir certains maires qui disent: Bon, écoutez, je n'ai pas eu assez. Je pense que tous nos maires peuvent nous dire ça: Je n'ai pas eu assez pour ma municipalité.

C'est ça, M. le Président, on est obligé d'essayer d'en donner à tout le monde parce que tout le monde en a de besoin. Je ne connais pas une municipalité de nos comtés qui vient voir le député en disant: Oublie-moi, cette année, je n'ai pas besoin de rien. Voyons donc! Ça n'a pas de bon sens!

M. Blackburn: M. le Président...

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

M. Blackburn: ...Mme la députée de Johnson vient de le dire, elle a octroyé, à sa souvenance, un montant de 15 000 \$ à 16 000 \$ à la municipalité de Saint-Valérien. Bon. Bien, quand le maire de la municipalité de Saint-Valérien est venu me voir, ce n'est certainement pas avec son 15 000 \$ à 16 000 \$ qu'il recevait... Et je comprends les contraintes budgétaires que vous aviez par rapport à des choix que vous aviez le droit de faire, mais, quelque part, il y avait un problème sérieux pour cette municipalité et ce maire de présenter un projet de 550 000 \$. Il l'aurait réalisé sur une période de combien de temps? Donc, c'était un projet... En fait, il y avait trois ou quatre projets. C'est trois ou quatre projets, mais pour lesquels il avait besoin d'un montant de 550 000 \$.

Donc, si on n'avait pas été à l'écoute de ce maire-là — qui n'était pas, mais d'aucune façon, candidat libéral, dans le temps, quand je l'ai rencontré — donc ce maire-là, cette municipalité-là, ces citoyens-là auraient été pénalisés pour un bon nombre d'années. C'est pour ça qu'il y a une enveloppe discrétionnaire au ministre qui permet de répondre, dans des cas particuliers comme ceux-là. Et, là, la démonstration que j'ai faite, Mme la députée de Johnson, c'est que, justement, M. le maire de Saint-Valérien avait présenté un projet ou des projets qui méritaient d'être entendus, indépendamment si c'était dans un comté péquiste ou dans un comté libéral. J'ai répondu favorablement à une demande de ce maire-là, d'une municipalité de votre comté, pour des citoyens de votre comté qui avaient présenté des besoins, tout comme de la municipalité de La Sarre, qui est dans l'Abitibi-Ouest. Ça aussi, ce n'est pas un comté libéral, à ce que je sache. Je pense que c'est ça, la démonstration de transparence et d'ouverture que j'ai faite pour justement traiter de façon équitable

les citoyens de tous les comtés du Québec, indépendamment de la représentation qu'ils avaient à l'intérieur de l'Assemblée nationale.

Je pense que vous devriez applaudir à des décisions comme celles-là qui bénéficient à des citoyens de municipalités de votre comté. Moi, je n'en reviens pas. Je n'en reviens pas de voir cette réaction d'une députée qui est responsable de tous les citoyens de son comté et qui arrive, ce matin, en défense des crédits et, parce que j'ai accordé ça, dans une municipalité de son comté, pour des projets qui sont présentés par un maire qui n'est peut-être pas péquiste, mais des projets qui méritaient d'être entendus pour le bien-être de ces citoyens-là, elle vient me planter! Ça ne se peut pas!

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: M. le Président, premièrement, je vais relever une chose. Je n'ai jamais travaillé contre les citoyens et les citoyennes de mon comté. Ceci dit, j'espère qu'il ne le leur dira pas jamais parce que le diable va prendre!

Deuxièmement, je pense que, pour l'apprendre au ministre, là, le maire de Saint-Valérien, il avait la carte des deux partis parce qu'il était membre de mon parti jusqu'en février de cette année.

M. Blackburn: C'est bien. Ça démontre, encore une fois...

Mme Juneau: C'est juste pour vous dire ça. Parce que c'est un gars qui va d'un bord et de l'autre.

M. Blackburn: Ça démontre, encore une fois, la justesse de mon jugement.

Mme Juneau: Troisièmement, M. le Président, je pense que tous les maires, ils ont à coeur, eux autres aussi, le bien-être de leurs concitoyens et de leurs concitoyennes, comme les députés peuvent l'avoir. Je trouve ça regrettable que le ministre nous amène sur cette tangente-là en disant: Vous travaillez contre vos citoyens. Ce n'est pas vrai. Ce n'est tout simplement pas vrai. On ne travaille jamais contre nos citoyens, vous le savez très bien, M. le ministre. Vous essayez de faire une divergence avec ça, mais c'est faux.

C'est que, dans le cas qui nous occupe, vous avez «priorisé» le dixième rang de Saint-Valérien, qui est un rang qui part du centre du village pour aller à une cabane à sucre. Et puis vous avez donné 550 000 \$ à ce maire-là, et les autres maires n'ont pas eu cette chance-là. C'est juste ça que je veux dire, et ce n'est pas pour priver mes concitoyens, mes citoyens et mes citoyennes de mon comté de quoi que ce soit. Au contraire, je défends l'ensemble des gens de mon comté. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Camden): Merci, madame.

M. Blackburn: M. le Président...

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

M. Blackburn: ...juste pour clore là-dessus. Je pense bien que c'est ça que je voulais faire comme point. À mon sens, la députée de Johnson aurait dû applaudir à l'accueil que j'avais fait de la demande des projets qui m'étaient présentés par un maire d'une municipalité de son comté. Au lieu de ça... Je ne dis pas qu'elle travaille contre les citoyens. C'est une mauvaise perception qu'elle donne. C'est une mauvaise perception en voulant critiquer le gouvernement ou le ministre qui a pris une décision en fonction d'une municipalité de son comté, soi-disant. Puis elle vient nous dire que le maire de cette municipalité avait ses deux cartes: la carte du Parti libéral et la carte du Parti québécois. C'est la preuve que je ne lui ai pas demandé, moi, cette question-là — je ne l'ai jamais même posée — et qu'à quelque part, que je réponde favorablement à ce projet, elle devrait applaudir. Au contraire, elle vient poser une question à l'Assemblée nationale, elle vient en défense des crédits et elle questionne encore pour essayer de jeter du discrédit sur cette décision que j'ai prise, tout à fait très objective et très compréhensible, d'une situation de citoyens d'une municipalité qui avaient des préoccupations pour lesquelles ils se devaient d'être entendus.

Je n'ai pas regardé si c'était dans un comté péquiste ou dans un comté libéral. J'ai rencontré le maire de cette municipalité, qui m'a présenté un projet qui était tout à fait défendable.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: M. le Président, tant et aussi longtemps que j'aurai l'honneur de m'asseoir dans le siège du comté de Johnson, je vais défendre l'ensemble de mes concitoyens, de mes concitoyennes et de tous les maires qui représentent mes municipalités. Ce qui me fait mal au coeur, c'est quand on favorise une personne par rapport à une autre, au détriment des autres maires. C'est juste ça que je voulais ajouter. Je vous remercie, M. le Président.

M. Blackburn: Juste un point, M. le Président, que je voulais apprécier.

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

M. Blackburn: Ça ne s'est jamais fait au détriment d'aucun maire d'aucune municipalité dans le comté de Johnson et dans les autres comtés du Québec, M. le Président.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Bellechasse, vous aviez demandé la parole.

Évolution des dépenses pour le réseau routier

Mme Bégin: Merci, M. le Président. En tout cas, M. le ministre, si, à l'intérieur de votre discrétionnaire, vous êtes capable de recevoir certains projets du comté de Bellechasse, moi, je vais en être très heureuse. Ceci étant dit, M. le Président, j'aimerais poser au ministre deux questions.

Tout d'abord, hier, lors de votre déclaration d'ouverture, vous nous avez remis un tableau montrant l'évolution des dépenses sur le réseau routier, en dollars de 1986. Moi, quand j'ai regardé le tableau, je me suis posé la question parce qu'on sait très bien que, le 1er avril 1993, il y a eu un transfert d'environ — je dis bien d'environ — 33 000 km de chemin aux municipalités. J'aimerais que vous puissiez me décortiquer le montant de 982 000 000 \$ qui figure, ainsi qu'en 1994, pour savoir quel est le montant qui a été octroyé pour ces 33 000 km et ce qu'il reste pour le réseau qu'on appelle le réseau provincial.

M. Blackburn: Alors, M. le Président...

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

M. Blackburn: ...je suis très heureux de profiter de cette occasion pour rétablir des faits. Les faits, c'est important pour le député de Lévis, pour les membres de cette commission et aussi, bien sûr, pour la population du Québec. Le député de Lévis a comme habitude, depuis trop longtemps, malheureusement, de véhiculer toutes sortes d'informations qu'on pourrait qualifier de mensongères, de fausses et aussi de comparer des choses qui ne se comparent pas.

Hier, j'ai voulu, à travers ces deux tableaux, d'abord, répreciser des choses. Il y a deux éléments qui sont extrêmement importants: la question des immobilisations, le développement, si vous voulez, du réseau routier provincial, et la question de l'entretien et de la conservation. C'est deux éléments qui sont fondamentaux. Quand on fait le débat que nous faisons aujourd'hui, c'est important de le dire. Il faut le préciser pour la bonne compréhension de la population de la gestion des deniers publics à l'intérieur du ministère des Transports, particulièrement dans le secteur de la voirie. Donc, j'ai voulu ramener — parce que le député de Lévis parle souvent des 10 000 000 000 \$ de son temps, par rapport aux 7 000 000 000 \$ de notre temps — les choses comparables qui se devaient d'être comparées équitablement.

Dans cette perspective, hier, j'ai présenté deux tableaux. Un tableau, le premier, qui faisait l'évolution des dépenses sur le réseau routier, dans lequel, à partir de 1976 jusqu'en 1985, on voit une décroissance constante — de 1976 à 1985 — de tous les programmes du ministère des Transports, y compris l'entretien, le développement, la conservation du réseau et les immobilisations. Et on voit qu'à partir de 1986, lorsque le nouveau gouvernement libéral est arrivé, on revoit une

remontée des investissements du gouvernement du Québec dans le réseau particulièrement important de la conservation de ce réseau-là. Donc, c'est un premier tableau qui fait une première image. Dans un premier temps, on voit une décroissance et en même temps on voit une croissance, à partir de 1986. J'ai voulu aller plus loin, M. le Président, et, bien sûr, aller plus loin pour comprendre encore mieux qu'est-ce que ça veut dire, et, encore là, ramener les choses à leur réalité pour que la population le comprenne.

(11 h 10)

J'ai donc fait faire un tableau de l'évolution des dépenses de conservation et d'entretien du réseau routier depuis 1976, et toujours, M. le Président, en dollars constants de 1986. Donc, on compare les choses qui doivent être comparées équitablement et également. On ne compare pas des pommes avec des poires. On compare des pommes avec des pommes, et c'est ça qui est important, au stade du débat actuel. Je suis convaincu que, pour l'éclairage du député de Lévis, s'il veut le reconnaître, ça va lui permettre de bâtir ses questions dans l'avenir de façon objective.

Donc, on compare de 1976 à 1985 et ce que l'on voit quand on compare au niveau de l'entretien et de la conservation du réseau, toujours en dollars constants de 1986: les investissements, sur cette période de neuf ans, du gouvernement du Parti québécois ont été de l'ordre de 487 000 000 \$ par année, en moyenne. C'est important de le dire. Donc, 4 000 000 000 \$ ou à peu près: 487 000 000 \$ par année en moyenne. Oui, mais je le répète, M. le député de Lévis, parce que c'est...

M. Garon: ...

M. Blackburn: Non, parce que ça ne fait pas votre affaire. Et je suis convaincu que le dérapage d'hier et le dérapage de ce matin vous chicotent encore un peu parce que, quelque part, j'ai quelque chose dans les mains qui vous renverse jusqu'à un certain point et qui vient discréditer tout ce que vous avez dit sur le ministère des Transports depuis plusieurs années, puis vous êtes un critique en matière d'Opposition sur les questions du transport. Et, là, je rétablis les faits une fois pour toutes. C'est important, M. le Président, que je continue.

Le Président (M. Camden): Question de règlement?

M. Blackburn: Ah! il va faire du règlement parce que ça va faire son affaire. Là, ça le chicote.

M. Garon: Non, non, c'est parce que...

Le Président (M. Camden): M. le ministre, un instant. On a une question de règlement.

M. Garon: Il y a eu une question de la députée de Johnson. Il n'a tellement pas eu rapport à la question

de la députée de Johnson qu'elle est partie, elle n'est plus ici. Alors, là, ce n'est pas...

Le Président (M. Camden): C'est une question de la députée de Bellechasse. M. le député de Lévis. S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! C'est la présidence. S'il vous plaît! M. le député de Lévis, s'il vous plaît! S'il vous plaît! M. le député de Lévis, quel est votre question de règlement?

M. Garon: Ah! c'est correct.

M. Blackburn: Ça ne fait pas son affaire. C'est son style.

Le Président (M. Camden): Alors, M. le ministre, si vous voulez poursuivre.

M. Blackburn: Merci, M. le Président. Alors, on voit une chose, c'est que, quand ça ne fait pas son affaire, il n'écoute pas. C'est pour ça que, quand il arrive à la période des questions ou quand il fait ses communiqués de presse, il véhicule toujours les mêmes faussetés. Pour une fois qu'on peut rétablir les faits, et ça, c'est important, aujourd'hui.

Donc, de 1976 à 1985, sur une période de neuf ans, ce que l'on voit, qui est très clair, au niveau de l'entretien et de la conservation du réseau — et ça, c'est important, c'est une mission fondamentale de protéger les investissements qui ont été faits sur ce réseau routier à travers les territoires du Québec — vous avez investi, comme gouvernement du Parti québécois, 487 000 000 \$, toujours en dollars constants de 1986. En dollars constants de 1986, le Parti libéral, depuis 1986 jusqu'en 1993, sur une période de sept ans, a investi 516 000 000 \$, presque 30 000 000 \$ de plus par année. Ça, c'est important. En moyenne, M. le député de Lévis. Et ça, c'est important de le dire et de le préciser. Donc, sur une période de huit ans, presque un quart de milliard de dollars de plus sur l'entretien du réseau, 250 000 000 \$. C'est important de le dire et de le préciser. Et c'est ça, les chiffres que vous devriez retenir, au lieu de la façon que vous avez de véhiculer toutes sortes de faussetés qui sont des faussetés démagogiques qui, malheureusement, induisent la population du Québec en erreur.

M. Garon: M. le Président, question de règlement.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, question de règlement.

M. Garon: En vertu de l'article qui interdit aux députés de dire qu'il s'agit de faussetés.

M. Blackburn: Mais, c'est les faits.

M. Garon: J'ai cité les comptes publics du Québec. Alors, le ministre, qui, lui, n'a donné aucune

source de référence à ses chiffres, devrait au moins commencer par là. Il n'a pas le droit de dire que ce sont des faussetés. Ce sont les comptes publics du Québec que j'ai cités dans mes statistiques. À moins qu'il ne dise que les comptes publics du Québec sont faux. C'est une accusation grave contre son ministre des Finances. Ce sont les chiffres, et j'ai donné des références, dans les tableaux que j'ai produits, aux comptes publics du Québec. Alors, le ministre...

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, là...

M. Garon: ...est en train de nous dire que les comptes publics du Québec sont faux.

M. Blackburn: Non, non, non.

Le Président (M. Camden): ...sur la question de règlement, s'il vous plaît.

M. Blackburn: Les faits sont...

M. Garon: Il dit que j'ai dit des faussetés. C'est les comptes publics du Québec que j'ai cités, avec références.

M. Blackburn: Je compare, M. le Président...

Le Président (M. Camden): M. le ministre, s'il vous plaît. Alors, je vais demander à tout le monde, tout au cours de cette journée, d'être judicieux dans le choix...

M. Blackburn: Des termes.

Le Président (M. Camden): ...des termes, des mots, des verbes, ce qui va faire en sorte d'entraîner le moins de débats possible et pour faire avancer, évidemment, l'étude des crédits. M. le ministre.

M. Blackburn: M. le Président, je vous remercie. Ce que je fais, dans le fond, et c'est ça qu'il est important de redire au député de Lévis... On ne questionne pas, mais d'aucune façon, le livre des comptes du gouvernement du Québec. On dit tout simplement: Il faut comparer les choses qui doivent être comparées.

Quand on compare l'entretien et la conservation du réseau, on ne compare pas les immobilisations parce qu'on sait bien que, depuis 1976, vous avez hérité de beaucoup de travaux qui avaient été entrepris sur le territoire du Québec, entre autres pour la construction d'autoroutes, que ce soit dans la région de Québec, que ce soit dans la région de Montréal, que ce soit dans la région de l'Outaouais. Puis on sait bien que, quand ces autoroutes-là sont complétées, au niveau des immobilisations, on n'a plus besoin de les faire, mais que, quand on est rendu au stade des années dans lesquelles nous sommes maintenant, que notre réseau est complété, ce

qu'il nous faut faire comme responsabilité fondamentale d'un gouvernement ou d'un ministère, c'est de s'assurer que ce réseau va être conservé, va être bien entretenu pour les générations futures, protéger notre patrimoine. Donc, ce que je fais, je compare les choses qui méritent d'être comparées, et ça, c'est fondamental dans l'exercice que nous faisons aujourd'hui. Ça veut dire que nous avons investi, comme gouvernement libéral, sur cette période de huit ans, au-delà de 30 000 000 \$, presque 30 000 000 \$ par année, ce qui fait presque 250 000 000 \$ de plus que ce que vous auriez investi, si vous aviez été dans ce même gouvernement, pour cette même conservation de ce réseau. Et c'est ça, la réalité des faits.

Puis, pour un autre argument que vous avez donné hier, qui est aussi extrêmement important, les chiffres que je donne aujourd'hui, les chiffres que j'ai donnés hier proviennent aussi des livres des comptes publics du gouvernement du Québec, jusqu'en 1990, et, bien sûr, des budgets de 1991, 1992 et 1993. Donc, tous des chiffres publics, facilement vérifiables, qui méritent d'être véhiculés et, bien sûr, donnés à la population du Québec pour établir une fois pour toutes la vérité. C'est ça qu'il est important de dire, au stade où nous en sommes aujourd'hui, arrêter de dire des choses qui ne sont pas correctes. Et c'est ça, je pense, qu'il est important de préciser dans l'étude des crédits que nous faisons, pour établir les faits une fois pour toutes. Pas produire des documents comme vous en avez encore produits hier, qui, malheureusement, informent encore la population de façon incorrecte.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Bellechasse, avez-vous terminé? Avez-vous terminé?

Mme Bégin: Oui. J'aurais une autre question.

M. Blackburn: Alors, pour continuer, M. le Président, par rapport à la députée de Bellechasse, ce qu'elle voulait avoir, en complémentaire, c'est 91 000 000 \$, au niveau du budget, qui sont effectivement transférés aux municipalités, qui sont dans les crédits du ministère des Transports pour l'année 1993-1994.

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: Oui. Est-ce que ça comprend le discrétionnaire du député, ça, les 91 000 000 \$? Ça comprend le discrétionnaire?

M. Blackburn: Non.

Mme Bégin: Non? C'est à part le...

M. Blackburn: C'est ce que les municipalités recevaient pour la prise en charge du 1800 \$ du kilomètre.

Mme Bégin: Ah! O.K. Donc, plus le montant qui a été attribué à chaque... O.K.

M. Blackburn: Tout à fait.

Mme Bégin: Bon. Ça répond à ma question en ce qui concerne votre graphique.

Programme Forêt-Voir

J'aimerais, si vous me permettez, poser une autre question sur un sujet différent. C'est le programme Forêt-Voir.

M. Blackburn: Pardon?

Mme Bégin: Le programme Forêt-Voir qui relève de votre ministère. Je suis au courant que le programme, c'est une entente entre votre ministère et celui des Forêts. Mais cette entente-là se termine, je pense bien, l'année prochaine. Et, pour en avoir parlé avec M. Dubuc, qui est le chargé de la région Chaudière-Appalaches, c'est un programme qui remplit bien les objectifs pour lesquels il a été créé. J'aimerais savoir... Moi, ma région, on en a eu durant les trois dernières années. Mais, maintenant, vous êtes rendus dans la région de Montréal. Moi, je fais partie de la région de l'Est de Québec et, maintenant, vous êtes dans la région de Montréal pour le programme Forêt-Voir. Mais on a encore des projets, nous, dans la région de l'est. Est-ce que ce programme-là pourra être renouvelé dans les années suivantes et est-ce qu'il y a déjà des pourparlers dans ce sens-là? Parce qu'il se termine l'année prochaine.

M. Blackburn: C'est ça.

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

M. Blackburn: Mme la députée de Bellechasse, je prends bonne note de vos préoccupations et de votre intérêt. Vous avez tout à fait raison. C'est que ce protocole se termine le 31 mars 1995. C'est un protocole que nous avons avec REXFOR, et il y a beaucoup de sommes d'argent qui ont été investies au cours de ces dernières années. C'est 660 000 \$, 50 % par le ministère des Transports et, bien sûr, 50 % par le secteur forêts, du ministère des Forêts.

Donc, on va quand même, compte tenu de la bonne qualité de la réaction des citoyens face à ce programme tout à fait extraordinaire, qui démontre une concertation entre deux ministères pour, bien sûr, favoriser l'amélioration de notre réseau routier, regarder de façon très ouverte les propositions pour faire que ce projet pourrait, éventuellement, en autant que les crédits seront disponibles et les budgets, être reconduit.

Mme Bégin: Est-ce que vous savez que le programme permet... Du moins, lorsque l'hiver arrive, les

travaux sur l'autoroute sont beaucoup moins ardu, compte tenu qu'on fait de la plantation, que si on n'en fait pas. Je sais que, dans le comté de Bellechasse, du moins, les gens sont très satisfaits, pour en avoir parlé aux divisionnaires, à la personne en charge de la région Chaudière-Appalaches, très satisfaits de ce programme-là. Compte tenu de ça, j'aimerais bien, M. le ministre, qu'on puisse au moins entreprendre des pourparlers pour pouvoir le renouveler au cours des prochaines années. C'est le commentaire que j'avais à faire là-dessus.

M. Blackburn: Alors, je prends bonne note de vos commentaires, Mme la députée de Bellechasse, et je les apprécie. Soyez sûre qu'on va faire une écoute très attentive de vos recommandations.

Mme Bégin: Merci, M. le ministre.
(11 h 20)

Le Président (M. Camden): M. le député de Bonaventure.

Poursuite des travaux sur la route 132

M. Landry: Merci, M. le Président. Alors, je voudrais demander au ministre les prévisions pour l'année 1994 sur la route 132. Il y a des travaux qui ont été entrepris sur la terminaison des tronçons de la route 132. Or, vous savez que le secteur Nouvelle, Pointe-à-la-Croix n'a pas été fait. Il y a la partie Pointe-à-la-Garde, l'an passé, qui a été faite et qui est presque complétée, sauf qu'il reste des tronçons importants à faire. Cette année, il devait y avoir des travaux de faits dans le secteur Nouvelle. À ce qu'on m'a dit, ce n'est pas tout à fait prêt pour se faire. Il y a cependant d'autres tronçons dont les démarches d'expropriation, tout ça, sont réglées. Quelles sont les prévisions pour l'année 1994?

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

(Consultation)

M. Blackburn: Alors, pour faire un éclairage complet de ce que nous allons faire comme intervention sur la 132, je dois être objectif et regarder... Parce que ça touche aussi d'autres comtés, M. le député de Bonaventure le reconnaît. Alors, je vais dire ce qu'on va faire cette année, dans l'année 1994-1995, pour ce qui est du parachèvement des travaux. Dans le secteur de Grande-Rivière, sur la 132, c'est une couche de base qui va être sur une longueur 4,4 km, pour un coût global d'environ 400 000 \$. Dans Pabok, toujours dans le secteur de Grande-Rivière, c'est un réaménagement de route de la section urbaine, pour 4,3 km. C'est-à-dire que, cette année, ce qui va être programmé à ça: 3 100 000 \$ approuvés pour l'année 1994.

Pour ce qui est du comté de Bonaventure, toujours dans le secteur de la MRC de Pabok, Port-Daniel, c'est du terrassement, de la structure de chaussée, d'éclairage routier, pour 1,9 km. C'est 93 000 \$ qui

vont être investis dans le parachèvement des travaux qui avaient été déjà entrepris.

Dans le secteur de Port-Daniel, toujours dans votre comté, sur la route 132, il y a l'élargissement d'un pont qui va être pour 23 000 \$ cette année, bien sûr, pour commencer les travaux d'élargissement de ce pont. Dans le comté de Bonaventure, dans le secteur de Port-Daniel, du béton bitumineux pour 1,3 km au niveau de la longueur, 275 000 \$. Dans le secteur de Bonaventure toujours, dans le comté de Bonaventure, dans Pabok, Port-Daniel, du réaménagement de route sur la route 132, pour 1,3 km, c'est 2 675 000 \$ qui vont être investis dans le parachèvement des travaux qui ont déjà été entrepris. Dans le secteur Avignon, Escuminac, sur la halte routière, c'est 4 km, au niveau de la longueur, c'est 160 000 \$, qui vont être complétés cette année, compte tenu que c'est des travaux qui étaient presque achevés. Il va rester à peu près une quarantaine de mille dollars à faire là-dessus. Dans le secteur encore du comté de Bonaventure, Escuminac toujours, pour du béton bitumineux, sur 4 km, 450 000 \$ qui vont être dépensés cette année. Toujours dans votre comté, protocole sur une halte routière, c'est 100 000 \$ qui sont approuvés pour l'année 1994-1995, pour compléter cet engagement qui avait été pris.

Dans les nouvelles initiatives... Il a pris la relève d'un député qu'on connaît bien, bien sûr.

Mme Hovington: Ça fait combien, au grand total, M. le ministre?

M. Garon: Parce qu'ils ont trouvé que c'était le seul qui était capable.

M. Blackburn: Alors, pour ce qui est des nouvelles initiatives qui touchent, bien sûr, le comté de Gaspé, c'est la reconstruction d'une route existante sur la 132, section rurale, pour 1 000 000 \$, qui va être approuvée cette année, sur un projet de 8 250 000 \$. Donc, il va y avoir 1 000 000 \$ qui va être fait sur cette route 132, dans le comté de Gaspé.

Alors, c'est la réponse que je voulais donner au député de Bonaventure pour lui faire l'éclairage.

M. Landry: Ça veut dire que les travaux de parachèvement de la 132, dans le secteur Nouvelle, Pointe-à-la-Croix, sont arrêtés, sinon la pose de l'asphalte dans le secteur Escuminac et la halte routière.

M. Blackburn: Ça veut dire que ce que je viens de vous annoncer, c'est des travaux, pour la majorité, qui avaient déjà été commencés, qui se terminent, pour la plupart, cette année. Ça veut dire qu'il y a de nouvelles initiatives qui sont prévues pour 1994-1995 sur la 132 — c'est dans le comté de Gaspé — pour 1 000 000 \$.

Le Président (M. Camden): M. le député de Bonaventure.

Construction et entretien de ponts

M. Landry: Maintenant, le pont de Saint-Alexis qui était annoncé lors de la conférence socio-économique, qui devait se faire dans les quatre ans subséquents, comme il n'a pas été fait, de toute façon, la rivière Matapédia s'est chargée de l'emporter. Quand est-ce que les gens du secteur de Saint-Alexis, Saint-François, L'Ascension vont pouvoir disposer à nouveau d'un pont?

M. Blackburn: J'apprécie beaucoup. Compte tenu des circonstances que vivent ces gens-là, on est tout à fait très sympathiques aux difficultés dans lesquelles ils sont actuellement, qui sont, bien sûr, circonstancielles et, ce qu'on peut appeler, des «acts of God», mais, malheureusement, ils doivent vivre avec cette réalité.

Il avait été prévu que ce pont serait réalisé, dans la programmation du ministère, au cours de l'année 1996-1997. Compte tenu des circonstances exceptionnelles... Et ça ne veut pas dire que, s'il y avait eu un nouveau pont qui avait été construit, il n'y aurait pas eu aussi cette situation qu'ils vivent aujourd'hui. Donc, compte tenu des circonstances exceptionnelles, j'ai donné le mandat de faire en sorte que les plans et devis permettent la réalisation du pont en 1995-1996. On avance d'une année. Mais, là, on ne peut pas aller plus vite que ça parce qu'il y a toute la question de la préparation des plans et devis qui se doivent d'être faits, et, compte tenu des circonstances, c'est une situation que ces gens auront à vivre pendant encore quelques mois, une situation particulière. Ils ne sont pas enclavés. Ils ont la possibilité, les citoyens qui vivent de l'autre côté de la rive, de passer par un pont sur la rivière qui est un peu en amont, qui fait un peu le prolongement. Mais, compte tenu des circonstances, c'est le choix que nous avons fait actuellement.

C'est un pont qui devrait coûter, dans les estimations préliminaires que nous avons, environ 2 000 000 \$.

Le Président (M. Camden): M. le député. D'autres questions?

M. Landry: Oui, autre question. Lors du transfert aux municipalités d'un certain nombre de routes, il y a quand même passablement de ponts qui faisaient l'objet de «priorisation», à l'époque. Je pense au pont sur la route Whittom, dans le canton de Hope, tout près de la municipalité de mon prédécesseur, d'ailleurs; le pont dans le rang Saint-Edgar aussi, à New Richmond. Ça fait juste depuis 1972 qu'il est sur les programmations du ministère de la voirie. D'ailleurs, c'est un pont couvert qui n'est pas encore refait. Le pont sur la route Whittom était «priorisé» en 1992; il n'a pas encore été fait. Il y a le pont Drapeau, sur la 132, à Nouvelle, qui était censé être élargi. Est-ce que ces travaux-là vont s'amorcer prochainement?

(Consultation)

M. Blackburn: M. le Président, pour ne pas amputer du temps, si on veut, à l'ensemble des collègues de la commission qui voudraient poser des questions, comme on est en train de chercher des réponses, M. le député de Bonaventure, aux points que vous avez soulevés tout à l'heure, on pourrait, suite aux démarches ou aux recherches qui sont faites par mes adjoints au ministère, vous revenir dans quelques minutes pour vous donner l'éclairage que vous avez besoin d'avoir comme information. Ça va? On pourrait continuer la discussion sur les crédits. (11 h 30)

Le Président (M. Camden): Mme la députée de Matane, vous aviez une question.

Mme Hovington: Merci, M. le Président. M. le Président, j'ai deux ou trois questions à poser sur les routes de mon comté aussi, c'est bien évident, mais je voudrais revenir un petit peu, avant, sur ce dont la députée de Johnson parlait tout à l'heure et le député de Lévis, hier, et je me dis qu'ils ont une mémoire très courte, très, très courte. Elle n'est pas juste sélective. Je pense qu'ils n'ont pas de mémoire du tout, du tout.

Juste pour rappeler qu'en juillet... Parce que la députée de Johnson, tout à l'heure, semblait vouloir dire qu'on privilégiait, que vous aviez privilégié un certain maire parce qu'il était candidat libéral. Moi, je trouve ça gros, comme insinuation, et je dis qu'ils ont la mémoire courte parce que, en juillet 1980, le gouvernement péquiste, en juillet 1980, juste avant l'élection, quelques mois avant les élections, il y avait une enveloppe pour l'amélioration des routes agricoles, des routes rurales, de 1 800 000 \$ et la majorité est allée à des comtés péquistes, 150 000 \$ seulement aux comtés libéraux, 150 000 \$ sur 1 800 000 \$, quelques mois avant les élections de 1980. Alors, qu'ils ne viennent pas nous accuser de faire de la politique de bouts de chemin. Quand on a ces chiffres-là sous nos yeux, ça va un peu fort.

Poursuite des travaux sur la route 195

Moi, c'est sur la route 195, M. le ministre, qui est une route extrêmement importante, qui relie Amqui et Matane, et une route sur laquelle le gouvernement péquiste n'a jamais mis un sou, d'ailleurs, malgré les demandes répétées du milieu. C'est une route extrêmement importante au niveau du développement régional parce qu'il y a de la silice qui a été découverte à Saint-Jean-Vianney et qui est transportée par camion, donc, jusqu'au port de Matane et ailleurs au Québec, une route qui est sinueuse parce qu'elle longe la rivière Matane et une route qui fait partie du développement économique, donc. Et, pour la sécurité du public... Il est arrivé énormément d'accidents sur cette route-là, étant donné la sinuosité de la route. C'est le gouvernement libéral qui a commencé par investir des millions de dollars sur deux sections de la route 195. D'ailleurs, ça avait été un projet retenu en priorité, lors du sommet économique du Bas-Saint-Laurent, et retenu par la MRC de Matane. Une route extrêmement importante.

Ma question est celle-ci. Nous avons déjà deux sections de faites sur la route 195. C'est une amélioration notable par rapport au passé, mais est-ce qu'on peut espérer qu'on va continuer dans ce sens-là? Je sais qu'il reste un secteur pour au-delà de 8 000 000 \$. Je sais que l'état des finances publiques ne pourrait peut-être pas permettre d'aller de l'avant pour un montant aussi important, dans un premier temps, mais on peut séparer ce secteur-là en deux. Au lieu d'investir 8 000 000 \$, on pourrait y aller, dans un premier temps, pour 4 000 000 \$ ou 3 500 000 \$, pour faire un autre bout de route sur la route 195. Est-ce que vous avez regardé ça?

M. Blackburn: On va vous répondre dans quelques instants, Mme la députée de Matane.

M. Garon: Les chiffres, ça prend du temps à venir.

M. Blackburn: Non, non. Je réponds. Regardez, je suis déjà prêt à répondre, M. le député de Lévis, là.

Mme Hovington: C'est dans le Bas-Saint-Laurent, la route 195.

M. Blackburn: Je tiens à dire que ma collègue de Matane est aussi mon adjointe parlementaire et je peux vous assurer d'une chose, M. le député de Lévis...

M. Garon: Elle ne sait pas ça? C'est votre adjointe parlementaire et elle n'est même pas au courant? Elle est obligée de vous poser des questions en commission parlementaire?

M. Blackburn: Non. Elle le sait, mais ce que je peux vous dire, c'est que, s'il y en a une...

Mme Hovington: C'est pour informer le grand public.

M. Blackburn: ...qui suit ses dossiers de près, c'est elle...

M. Garon: Oh!

M. Blackburn: ...et elle le fait très bien. C'est une députée qui, bien sûr, est très appréciée par les électeurs de Matane.

Alors, pour ce qui est de la recommandation que vous faisiez par rapport à la route 195, Mme la députée de Matane, je dois vous dire qu'on a retenu votre suggestion, à savoir que ça va être divisé en deux projets. Et, en 1995-1996, il va y avoir, pour la première partie du tronçon, ce qui est prévu au niveau de la programmation, 4 500 000 \$ qui seront investis sur une partie du tronçon de la 195. Donc, il y aura les trois quarts de la route 195 qui seront terminés lorsqu'on aura complété ce troisième tronçon.

Mme Hovington: C'est une très bonne nouvelle. Je vous remercie, M. le ministre, parce que...

M. Garon: Ah oui! Il ne sera plus là. Ha, ha, ha!

Mme Hovington: ...comparativement à ce que le gouvernement péquiste a fait... Et, quand vous parlez du tableau, c'est vrai que le tableau est réaliste parce que le gouvernement péquiste a abandonné le réseau routier. Un rapport, d'ailleurs, publié en septembre 1984, préparé par TRIP Canada, qui était une entreprise pour l'Association canadienne de la construction, indiquait, en 1984: «À quelque 13,5 % de sa totalité, le réseau routier québécois ne répond pas aux normes de qualité de surface, tel qu'imposé par le ministère des Transports de cette province. Les routes impliquées ont une chaussée inégale, sont remplies d'ornières. Elles ont besoin d'être repavées, d'être renforcées.» En 1984, après neuf ans de règne péquiste, là. C'était le rapport préparé par TRIP Canada pour l'association des constructeurs du Québec. Alors, on n'a pas de leçons à recevoir, je crois bien, du gouvernement précédent sur l'entretien de nos routes.

Et ma dernière question, M. le ministre: l'intersection de la route 132 et de l'autoroute 20, une autoroute encore qu'on a mise de l'avant, sous le gouvernement libéral. Il y a une problématique concernant cette intersection dans la municipalité de Bic. De nombreux accidents se sont produits en un très court laps de temps, et je sais... Moi, j'ai été sensibilisée au problème. J'imagine que ça s'est rendu à votre ministère aussi. Quelles actions ont été entreprises pour corriger cette intersection-là? Parce que j'y passe deux fois par semaine et je sais que ça représente un point noir à cette intersection-là.

M. Garon: Sur la nouvelle autoroute?

Mme Hovington: Oui, entre l'autoroute 20 et la 132 sur le Bic.

M. Garon: Elle est bien faite. Les accidents augmentent avec une autoroute.

Mme Hovington: À une intersection. Il y a plusieurs... Au moins, on est allé de l'avant avec l'autoroute. C'est une demande du milieu.

M. Garon: Ce n'est pas une autoroute.

Mme Hovington: Elle s'en vient. Elle s'en vient.

M. Garon: Bien oui!

Mme Hovington: D'ailleurs, vous ne «priorisiez» même pas une autoroute, vous vouliez avoir une 132 à quatre voies, une 136.

M. Garon: Oui, ça aurait eu plus de bon sens pour le développement des villages.

Mme Hovington: Une 136.

Une voix: Bon, les autoroutes vont passer dans les villages!

M. Garon: Non, non. Une quatre voies urbaine.

(Consultation)

Mme Hovington: Je pense qu'il n'a pas retouché un bout de route, à partir de Sacré-Coeur jusqu'à Baie-Comeau, pendant tout le temps qu'il a été là. La preuve, je suis native de là.

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

M. Blackburn: M. le Président, pour répondre à la députée de Matane, effectivement, il a été constaté qu'il y avait eu des dangers d'accidents. Il y avait même eu des accidents qui s'étaient produits. Les choses qui ont été réalisées par le ministère des Transports, entre autres l'aménagement d'un terre-plein... Ce qu'on a constaté, suite à cet aménagement, c'est que ce n'était pas suffisant. Au cours des prochaines semaines, il va y avoir des travaux additionnels qui sont, bien sûr, complémentaires à ce qui a déjà été fait pour s'assurer que la sécurité dans ce secteur soit corrigée, qu'elle soit améliorée et que les situations qui nous posent des problèmes actuellement soient corrigées. Au cours des prochaines semaines, ça va être réglé, Mme la députée.

Mme Hovington: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

Évolution des dépenses pour le réseau routier (suite)

M. Garon: M. le Président, j'aime beaucoup ça quand la députée de Matane intervient parce que je suis toujours un peu estomaqué de voir qu'elle est l'adjointe parlementaire du ministre délégué aux Transports et qu'il faut qu'elle lui pose des questions en commission parlementaire, parce qu'elle n'a pas l'air au courant. Ça montre à quel point elle n'est pas dans le dossier et que le ministre, qui lui fait des compliments en commission parlementaire, ne la tient pas au courant. Elle est obligée de poser des questions comme des députés de l'Opposition pour savoir ce qui se passe.

Mme Hovington: C'était pour vous informer vous-même, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je suis un peu estomaqué de voir que l'adjointe parlementaire du ministre est obligée de poser des questions en commission parlementaire, se prévaloir de ses privilèges, alors que, normalement, un adjoint parlementaire est supposé être capable de répondre en Chambre aux questions à la place du ministre, donc être au courant de ce qui se passe dans le ministère. Elle est obligée de lui demander qu'est-ce qui va se passer.

Avez-vous vu, M. le Président, ce qui est incroyable, un ministre qui ne se représente pas aux élections, elle fait des annonces dans le comté de Matane pour 1995-1996 après les prochaines élections, alors que lui-même ne sera plus là. Imaginez-vous ce que ça vaut comme engagement. Ça, c'est comme écrire sa signature sur de la glace qu'on laisse au soleil. Ça va valoir... L'engagement de 1995 du ministre vaut jusqu'aux élections. Après ça, il ne sera plus là. Le nouveau ministre des Transports fera les priorités, lui, en fonction de ce qu'il croit.

D'ailleurs, lui-même... Ah oui! C'est pour ça que le gouvernement va changer, parce que le monde veut d'autres priorités. Alors, les engagements du gouvernement actuel ne valent rien pour l'avenir. C'est clair comme de l'eau de roche.

Mme Bélanger: Un instant! M. Garon, vous savez fort bien que les engagements pris par un gouvernement doivent être respectés même si le gouvernement change.

M. Garon: Non, non, non. Pas les promesses entre les élections, pas du tout, parce que... Un instant! À votre tour... M. le Président...

Mme Bélanger: Nous avons eu à subir des engagements de trois ans pris par le gouvernement en 1984.

M. Garon: Un instant! À votre tour. M. le Président... M. le Président...

Le Président (M. Camden): Vous comprendrez bien, Mme la députée de Mégantic, que c'est parce que vous aviez l'air de tellement bien vous entendre en début de séance, j'ai dit: Je vais les laisser échanger entre eux. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non. Je conseillerais aux gens de Matane de faire prendre un engagement en ce sens par le candidat du Parti québécois. Parce que, si...

Mme Hovington: M. le Président, question de privilège.

M. Garon: Non, non. J'ai fini.

Mme Hovington: Question de privilège. Question de privilège.

M. Garon: J'ai la parole. M. le Président, c'est fondamental. Quand il y a un changement de

gouvernement, il y a un changement de priorités. La première chose... Et je vais vous dire plus que ça. J'ai assisté à un changement de gouvernement, moi, en 1976. Le sous-ministre arrive dans votre bureau et dit: Quelles sont les nouvelles priorités, M. le ministre? Alors, voici maintenant, le gouvernement, ce qu'il a l'intention de faire. C'est clair comme de l'eau de roche.

(11 h 40)

Dans certains cas, il va dire: Oui, telle chose était bonne, on continue, mais telle autre chose... Si le député — non, non — de Matane, par exemple, si le candidat du Parti québécois prend d'autres engagements ou si le député, par exemple, de Bonaventure prend des engagements, c'est évident que le ministre doit dire: Il est élu et il a pris des engagements, donc ça a un certain poids. Ça ne veut pas dire qu'il peut le faire de façon absolue, mais ça a un certain poids. Alors, c'est évident qu'un engagement d'un ministre... C'est pour ça que je ne poserai aucune question au ministre sur l'avenir, il ne sera plus là. Je ne poserai, moi, aucune question, dépassé 1994, au ministre. Pourquoi? Parce qu'il ne sera plus là. Je sais que ses engagements pour 1995, ça ne vaut rien, zéro, comme s'il n'y en avait pas. Alors, je ne poserai aucune question.

D'ailleurs, j'ai constaté, M. le Président...

Mme Hovington: Est-ce que je peux vous dire juste quelque chose, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non, mais à votre tour.

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Pour le bon déroulement.

M. Garon: À tel point, M. le Président, que j'ai constaté, par les débats qu'a faits le ministre délégué aux Transports, qu'il n'a pas compris le fonctionnement de la Loi sur l'administration financière, et il va être parti sans l'avoir comprise davantage. Quand il a parlé, tantôt, et qu'il a voulu répondre, il n'a rien répondu. Il n'a pas compris comment ça marchait.

Antérieurement, et je réfère le ministre — parce qu'il n'était pas là, à ce moment-là — au budget 1989-1990, il verra qu'aux Transports il y avait deux programmes: le programme 3, Construction du réseau routier, et le programme 4, Conservation du réseau routier. Qu'est-ce que ça veut dire, ça, concrètement? Ça veut dire que, selon la Loi sur l'administration financière, on peut faire des changements d'élément de programme à élément de programme et non pas de programme à programme. Ça veut dire que, moi, je peux mettre de l'argent dans un et prendre des éléments... Alors, quand on regardait, par exemple, dans le programme Conservation du réseau routier, on voyait: Conservation des infrastructures, Activités de soutien et Soutien au matériel, et, dans Construction: Construction d'autoroutes, Construction de routes principales, Construction de routes régionales, Construction d'autres routes.

C'est le gouvernement qui a enlevé ça. Pourquoi? Parce que j'avais démontré au gouvernement, entre autres, deux choses: que les députés régionaux du Parti libéral se faisaient faire à l'os. Parce que ce budget-là, qui était destiné aux routes régionales, a baissé de façon drastique, sous le Parti libéral, et je vais vous dire pourquoi. Vous voyez bien que c'est le programme de construction. Parce qu'on finançait la réfection des routes de Montréal à même le budget de construction des routes régionales. Des budgets qui étaient baissés de façon fulgurante. J'en avais fait la démonstration en Chambre, d'ailleurs. Même le ministre l'avait admis, mais il avait dit: Oui, mais c'est temporaire. Ça avait baissé de façon fulgurante, de 170 000 000 \$, si ma mémoire est bonne, à 104 000 000 \$; l'année d'après, ça avait baissé encore plus et, l'année d'après, le nouveau ministre avait été changé, qui était M. Middlemiss. Je lui avais posé la question, et il n'avait pas attendu ses conseillers politiques, et il m'avait donné une réponse rapide pour montrer que ça avait baissé encore. Et, là, ils se sont dépêchés de courir après lui. Je me rappelle que quelqu'un était autour de moi: Qu'est-ce qu'ils font? Ils essaient de lui dire qu'il n'aurait pas dû dire ça parce que ce n'était plus marqué dans les livres.

Qu'est-ce qu'on avait fait, au Parti libéral? On avait changé, à ce moment-là, les titres pour fusionner, comme c'est dans le programme de cette année, au programme 2, les programmes 3 et 4. Alors, il n'y a plus, maintenant, construction et conservation en deux programmes différents parce que le gouvernement lui-même ne respectait pas ça. Il y aurait eu des problèmes. Il y aurait eu des problèmes parce que, en vertu de la Loi sur l'administration financière — et je prends le président à témoin, et même le ministre à témoin — les gens prenaient dans le budget de la construction l'argent, à partir des éléments de programme de la voirie régionale, pour faire la réfection du boulevard Métropolitain, à Montréal.

Alors, écoutez, ne venez pas me faire, M. le Président... De grâce, le jeune ministre de Roberval qui prend sa retraite avant d'avoir été ministre très longtemps ne viendra pas me faire de leçon comment ça marche, ces affaires-là. J'étais un de ceux qui l'ont dit en Chambre et je pense que le ministre n'était même pas sûr de comprendre, à ce moment-là. Il a fallu que les gens viennent lui expliquer comment ça marchait. J'avais dit, à ce moment-là — et c'est enregistré en Chambre — que les députés du Parti libéral des différentes régions s'étaient fait faire. Ils n'avaient même pas vu clair, ils s'étaient fait organiser. Et, là, je vois que le député de Roberval est en train d'essayer de me faire la leçon sur les chiffres que j'ai rendus publics.

Hier, à partir des comptes publics, j'ai fait une chose. Pour être bien sûr qu'il n'y ait pas de débat là-dessus, j'ai tout regroupé les dépenses sur les routes. Parce que je sais que le gouvernement ne respecte aucune dénomination: construction, amélioration, entretien, c'est du pareil au même, aujourd'hui. Je vais vous dire,

c'est très simple, pourquoi. Parce que c'est dans le même programme, maintenant, et que tout ça est virable d'élément de programme à élément de programme. Et, en vertu de la Loi sur l'administration financière, on peut prendre l'argent qui est dans un pour l'envoyer dans l'autre. Alors qu'avant, alors que c'étaient des programmes différents et qu'on n'avait pas le droit d'y aller sans aller au Trésor, à moins qu'on ne soit allé au Trésor, on ne pouvait pas faire des virements de programme à programme sans avoir l'autorisation du Conseil du trésor.

Alors, M. le Président, tantôt, quand j'ai rendu mes chiffres publics, j'ai cité, dans tous les tableaux que j'ai rendus publics hier, les comptes publics. J'ai non seulement fait ça, j'ai cité notre méthode de calcul où on prend les chiffres de base. J'ai même mis les taux d'indexation. Je n'ai pas fait des petits tableaux avec rien, là, des petits tableaux puis des petits dessins comme Tintin. Non, non. J'ai mis les colonnes de chiffres, les chiffres réels. J'ai mis les taux d'inflation. Je vais vous dire une chose, là. Quand il parle d'indexation des dernières années, je ne crois même pas les chiffres que le ministre a mis dans son graphique pour 1993-1994, parce que ça n'a pas de bon sens. L'écart est trop grand, alors qu'il n'y a à peu près pas eu d'inflation dans ces années-là. Moi, je l'ai citée dans mon tableau, l'inflation. Les dernières années, là, le chiffre, il n'y en a pas d'indexation. Il n'a pas produit ses chiffres. Moi, j'ai dit quels chiffres j'ai pris pour indexer, puis dégonflés de l'inflation. J'ai mis la colonne de chiffres bruts, puis tous les chiffres qu'on a utilisés pour mettre ça en dollars constants de 1985. Je défie n'importe qui de dire s'il y a une erreur là-dedans, sauf que les chiffres ont été tous publiés, ils sont tous vérifiables, et ce sont tous des chiffres qui viennent des comptes publics du Québec.

M. Blackburn: Moi aussi.

M. Garon: Alors, le ministre, avec son petit graphique, son petit dessin, là, voyons donc! Je peux vous dire une chose. Puis, pour être bien sûr, j'ai pris de l'argent total parce que c'est comme ça que ça se calcule, parce que le ministère des Transports, là, il vire ça d'un bord à l'autre. Et, le ministre, s'il ne s'en est pas rendu compte, ça veut dire qu'il n'a pas défendu les intérêts de sa région. C'est ça que j'ai reproché au Parti libéral, puis c'est ça que je vais lui reprocher à la prochaine campagne électorale.

Ils se sont fait faire. L'argent est allé à Montréal. Je ne dis pas qu'il ne devrait pas y avoir d'argent à Montréal. Mais on devrait augmenter le budget du ministère et non pas financer les travaux de Montréal en privant les régions qui ont été siphonnées à l'os par le gouvernement actuel. À l'os! C'est pour ça que, aux prochaines élections, il n'en restera pas beaucoup, de députés libéraux. De la rivière Richelieu aux Îles-de-la-Madeleine, il n'en restera pas beaucoup. Vous aurez assez des doigts d'une seule main pour les compter.

Mme Hovington: Affirmation gratuite.

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi. Parce qu'ils se sont fait faire et ils ne se sont pas défendus. La députée de Matane et la députée de Bellechasse, au fond... Bien, la députée de Bellechasse, elle s'en va. Elle ne se représente plus. Alors, elle n'aura pu à défendre son bilan. D'ailleurs, elle a compris qu'il n'était pas défendable, elle s'en va. La députée de Matane a envie d'essayer, sauf qu'elle est en train de se satisfaire de promesses pour 1995. Pensez-vous que les gens de Matane qui vont regarder l'évolution de l'électorat vont comprendre que c'est un engagement qui vaut bien cher? Ils vont aller voir le candidat du Parti québécois, ils vont dire: Toi, quel engagement tu prends? pour avoir un véritable engagement, pas avoir un engagement bidon.

Alors, c'est pour ça, M. le Président, que les députés libéraux n'ont pas fait leur travail de défendre leurs régions. Le résultat, c'est qu'il n'y en a pas eu suffisamment d'argent dans le ministère des Transports. On a fait des travaux qui étaient nécessaires à Montréal, mais on n'en a pas fait qui étaient nécessaires, par exemple, dans les régions. Au contraire, on a pris l'argent des régions. Je remarque que, tantôt, le ministre répondait au député de Bonaventure. C'est long, hein, quand c'est dans le coin de Saint-Alexis. Ça prend du temps, à Saint-Alexis. C'est long. Mais, quand c'était pour contourner la réserve des Mohawks, ah bonne mère! Là, toutes les lois sautaient. On a fait un bout d'autoroute, pas un petit chemin, puis un petit pont de rivière, là, un bout d'autoroute, comprenez-vous? Ça s'est fait dans l'espace d'un été. Vous vous en rappelez. On a même convoqué la Chambre l'été, au mois d'août, pour abroger les lois du zonage agricole, de l'environnement. On n'a appliqué aucune des lois qui s'appliquent normalement pour la construction des routes parce qu'on faisait un bout de route pour contourner la réserve autochtone.

Est-ce qu'il y a moyen, quand le député de Bonaventure pose des questions, d'employer la même équipe qui travaillait pour ce truc-là? Elle était vite, celle-là. Au lieu de prendre votre équipe de Ford à pédales, là, prendre l'équipe qui travaillait pour contourner la réserve des Mohawks, vous allez voir que le pont de Saint-Alexis, il est capable de se faire avant les élections.

(11 h 50)

Evidemment, si on dit aux gens... Puis ça montre encore à quel point on se fout des gens des régions. On se fout des gens des régions. Un pont de 2 000 000 \$, en 1980 et quelques... ce n'est pas 2 000 000 \$ du XIX^e siècle. Vous savez, le parlement de Québec, combien il a coûté quand il a été fait? Je pense que c'est autour de 200 000 \$. Aujourd'hui, quand on parle de 2 000 000 \$, on ne parle pas de travaux terribles. Ce sont des travaux qui sont faisables rapidement, mais à condition de vouloir. La seule chose qu'il faut, c'est vouloir. Moi, j'ai compris, dans les réponses du ministre responsable de la voirie, tantôt, au

député de Bonaventure qui posait des questions, qu'il ne veut pas. Là, il peut, là-dessus, parce qu'il va être ministre jusqu'aux élections. À moins que ce ne soit changé avant. À moins que le premier ministre ne dise: J'aimerais mieux quelqu'un qui porte le titre puis qui a envie de continuer avec le gouvernement. S'il reste ministre jusqu'aux élections, il le peut s'il le veut. Après les élections, il ne sera plus là, ce n'est pas lui qui va décider. Mais je pense que le ministre, à ce moment-ci, ne veut pas.

Deuxièmement, j'ai demandé, hier, mais ma collègue de Johnson a répété la même chose... La transparence, ça, ça se fait facilement. Il y a 12 600 000 \$, j'en ai parlé hier. Le ministre a dit oui à la députée de Johnson, mais on a demandé ça il y a un mois. Est-ce qu'il en a honte? On a demandé, dans les chiffres préparatoires à la commission, les travaux de parachèvement par le ministère, le discrétionnaire du ministre, que tout le monde pensait qu'il était de 10 000 000 \$ et on a vu, dans les documents, qu'il est de 12 600 000 \$. 12 600 000 \$, le discrétionnaire du ministre. On a demandé une chose, qu'il soit ventilé et donné. On lui a demandé ça il y a un mois. On a eu les autres chiffres. Les voyages des sous-ministres, les voyages, on ne les a pas eus. Transparence. On les a eus globalement; un par un, non. J'ai donné des chiffres sur les sous-ministre, hier, je n'ai pas eu de réponse sur les voyages du sous-ministre. Il n'est plus au ministère des Transports, mais il voyageait beaucoup. Bon. Sa photo dans le journal, on la voyait régulièrement, également. On avait l'impression, même, qu'il voulait être candidat, tellement il avait sa photo souvent dans le journal. M. Lalande, Georges Lalande, avec un «s», Georges. Alors, sa photo est souvent dans le journal, on a l'impression qu'il est candidat quelque part, tu sais, il a peur que le monde l'oublie. Mais ça coûte de l'argent, ça, mettre la photo des gens dans le journal. Il y a des voyages qui sont nombreux. On a demandé la ventilation par voyage. On ne l'a pas eue.

Et, moi, j'ai demandé, il y a un mois, dans les travaux préparatoires aux travaux de la commission, la ventilation par municipalité du 12 600 000 \$. On pensait que c'était 10 000 000 \$, nous autres, comme Mme la députée de Johnson. On demande la ventilation des 12 600 000 \$. Le ministre a dit: Oui. Mais on lui a demandé il y a un mois. Normalement, c'est de l'argent public, le gouvernement n'a pas de cachette à faire. L'étude des crédits, c'est pour donner ces renseignements-là. On ne les a pas eus. Est-ce qu'on peut les avoir aujourd'hui même? Aujourd'hui même, on veut le questionnaire là-dessus. On les a demandés il y a un mois pour la préparation des travaux de la commission. On les a demandés il y a un mois. Ce n'est pas bien long, ça, faire ça, normalement. Le ministère, c'est tout informatisé, je pense, aujourd'hui, à moins que l'informatique, au ministère, ne marche pas. Avant, ils étaient aux crayons. Ils nous l'ont dit souvent, ils étaient aux crayons à mine. Ils avaient peut-être bien des casquettes vertes pour ne pas être éblouis par la lumière. Tu sais,

comme autrefois, dans les films qu'on voit, ils avaient des genres de casquettes vertes, les fonctionnaires.

Là, aujourd'hui, apparemment qu'ils sont à l'informatique. On aimerait ça voir si votre informatique marche. Êtes-vous capables de passer la commande qui pèse sur le piton, ce matin, pour qu'on ait les documents cet après-midi des 12 600 000 \$ ventilés par municipalité? On voudrait voir si votre système marche. Parce que, si vous voulez, on peut. Si on ne l'a pas, c'est parce que vous ne voulez pas. On l'a demandé il y a un mois et on ne l'a pas eu.

M. Blackburn: Alors, merci, M. le Président.

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

M. Blackburn: J'aimerais revenir sur certains éléments, comme de coutume, du député de Lévis, qui sont particulièrement traités, pour ne pas dire injustement véhiculés. J'ai donné des explications simples par rapport à une situation que la population du Québec doit comprendre sur l'évolution des budgets qui concernent l'entretien et la conservation du réseau. Je l'ai fait de façon transparente, de façon honnête, de façon objective pour que les gens puissent comparer ce qui s'est fait de 1976 à 1985 et ce qui s'est fait, pour les mêmes choses, donc pour les mêmes réalités, de 1985-1986 jusqu'en 1993. C'est ce qui fait mal au député de Lévis, parce que, depuis 1985 qu'il est un critique du ministère des Transports puis qu'il dit n'importe quoi, on le ramène à la réalité.

Vous savez, il y a eu de ces périodes de temps, dans les crédits du ministère, où on comptabilisait dans l'entretien du réseau même la question des loyers du ministère. C'est corrigé, maintenant. Ce que je fais ici, c'est des comparaisons qui proviennent des livres du gouvernement, des données publiques qui sont tout à fait vérifiables, qui font une démonstration exacte d'une réalité. De 1976 à 1985, il s'est dépensé par le Parti québécois, sur la conservation et l'entretien du réseau, 487 000 000 \$ par année en moyenne.

Le député de Lévis a beau lever les épaules, c'est la réalité. Ça lui fait mal. De 1986 à 1993, il s'est dépensé, pour les mêmes choses, les mêmes réalités avec les mêmes données, dans les mêmes colonnes de chiffres, par le gouvernement libéral, pour cet entretien, toujours en dollars constants de 1986, 516 000 000 \$, presque 30 000 000 \$ de plus par année. C'est la réalité. Parce que, là, quelque part, on ramène des choses comparables, qui doivent être comparées justement. Et ça, c'est, bien sûr, une réalité avec laquelle le député de Lévis n'est pas habitué de fonctionner. C'est sa façon d'agir. C'est son style. Quand il se voit à l'écran de télévision, il se figure qu'il pète l'écran, et là il fait son show médiatique. Il a toujours les mêmes cassettes. Toujours les mêmes cassettes. Dans la population du Québec, je l'ai déjà dit et je le répète, cette attitude de certains hommes et femmes politiques endommage malheureusement la crédibilité des hommes et des femmes

politiques. C'est cette attitude-là que je dénonce, qui est malheureuse. Parce que, malheureusement, vous faites de la petite politique, vous dites des choses qui ne sont pas des réalités. Quand je vous fais des démonstrations de chiffres, c'est des réalités qui sont là.

M. Garon: ...sous-question.

M. Blackburn: Mais je vous fais la démonstration avec un graphique et des chiffres qui sont des chiffres qui proviennent des livres des comptes publics, M. le Président. Et c'est ça qui chicote le député de Lévis. Je m'excuse, je vais continuer parce que, tantôt, il a parlé pendant presque 20 minutes. Je veux continuer parce que c'est important.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, laissez le ministre terminer, puis vous aurez l'occasion d'y revenir.

M. Blackburn: Il pourra revenir n'importe quel temps. Ce qui est important, M. le Président, c'est que les informations que nous donnons aujourd'hui à la commission, aux membres de la commission, je vais les donner aussi à l'Assemblée nationale. Je vais les donner aussi sur la place publique, à la population du Québec, qui va en prendre connaissance une fois pour toutes: c'est quoi, la réalité de ce qui a été fait par le Parti québécois, comme gouvernement de 1976 à 1985, sur l'entretien du réseau, sur la conservation de ce réseau; c'est quoi qui a été fait par le gouvernement libéral, de 1986 à 1993, sur ces deux mêmes aspects importants qui sont des responsabilités fondamentales de l'État que nous devons assumer.

Quand on compare ce qui a été fait, quand on regarde les courbes de 1976 à 1985, ce qui a été fait, la décroissance... Vous savez, il parle de son 10 000 000 000 \$ et il y revient toujours, c'est un des éléments de sa cassette: 10 000 000 000 \$ par le gouvernement du Parti québécois et 7 000 000 000 \$ par le gouvernement du Parti libéral. Il ne compare pas, encore là, les mêmes choses, parce qu'il a eu, bien sûr, à assumer, dans le temps où ils sont arrivés au pouvoir, des responsabilités de parachèvement de travaux et de construction d'autoroutes, partout sur le territoire du Québec, qui touche Montréal, qui touche Québec, qui touche la région de l'Outaouais, qui sont des réalités, qui sont complétées maintenant et qu'on n'a plus à compléter.

Mais pourquoi revenir sur cette même situation comparative qui ne donne pas justice à la réalité qui doit être véhiculée à la population du Québec? C'est ça, la chose qu'il faut qui soit dite aujourd'hui à cette commission. C'est ça, la chose qui doit être véhiculée auprès de la population du Québec et c'est ça la chose que le député de Lévis devrait reconnaître comme une réalité, au lieu d'essayer de toujours dire des demi-vérités, des demi-réalités qui, quelque part, ne font que mêler la population dans l'appréciation du travail qui est fait par

des hommes et des femmes politiques, et surtout par un gouvernement responsable.

Pour ce qui est de l'autre partie de sa question, l'information, je l'ai dit tout à l'heure à la députée de Johnson, sur le 12 600 000 \$ du budget discrétionnaire du ministre, oui, ça va être communiqué aujourd'hui aux membres de cette commission. Non? Ça va être déposé cet après-midi. Puis l'autre partie de la question que le député de Lévis a posée... Ça va être déposé cet après-midi.

M. Garon: Quoi? Non, non, mais il a dit: Ça va être déposé cet après-midi. Je ne sais pas de quoi il parlait. Quand?

M. Blackburn: Donc, ça va vous être déposé aujourd'hui en commission. Si ce n'est pas déposé dans cette commission dans laquelle on est, ce sera déposé à la commission du ministère des Transports avec lequel vous allez jaser cet après-midi, mon collègue responsable du ministère des Transports, M. Cherry, qui va recevoir les informations qu'il vous donnera. Les informations que vous demandez.

M. Garon: Les coûts des voyages du sous-ministre aussi?

M. Blackburn: Et les voyages du sous-ministre, qui relève aussi, bien sûr, du ministère. Ça va vous être donné...

M. Garon: Bien oui! Vous avez le même.

M. Blackburn: ...cet après-midi par le ministre des Transports.

M. Garon: Ça marche.

M. Blackburn: Alors, j'ai donné, M. le Président, une information qui, je pense, est la plus simple possible, la moins compliquée possible, qui est juste, qui est transparente, qui est équitable, qui mérite d'être bien comprise par le député de Lévis une fois pour toutes. Qu'il arrête d'induire la population du Québec en erreur, en faussetés, en demi-mesures. Vous savez, pour faire de la politique, il faut dire la vérité. Bien là, je l'ai, la vérité, que je lui exprime, qui est très claire. Qu'est-ce qui a été la réalité de l'entretien du Parti québécois comme gouvernement pendant neuf ans, qu'est-ce qui a été l'entretien du Parti libéral comme gouvernement depuis 1986 jusqu'en 1993, quelles sont les sommes qui ont été affectées, toujours en comparaison de leur constat de 1986. Donc, on compare les choses de façon égale partout, en même temps. On donne une chance à tout le monde.
(12 heures)

M. le Président, j'ai même... Parce que, en 1986, il s'est dépensé 429 000 000 \$. Vous savez qu'en 1986, quand le gouvernement libéral est arrivé au

pouvoir, on avait à assumer une réalité d'une déficience administrative terrible du précédent gouvernement. On avait un déficit. Et, si on l'avait laissé aller comme il était prévu qu'il serait arrivé dans le temps, selon ce gouvernement, c'était au-delà de 6 000 000 000 \$ en dollars de 1976. Il y a donc eu des décisions prises par le gouvernement de ramener ce déficit à un niveau acceptable. Tous les ministères, y compris le ministère des Transports, mon collègue Marc-Yvan Côté, ont fait un effort, dans le temps. Il a pris des décisions pour réduire justement les budgets du ministère des Transports, et, particulièrement, ça a été une partie qui a affecté de façon importante l'entretien et la conservation du réseau à ce moment-là. Mais c'était dû à des décisions, à l'incurie administrative du précédent gouvernement en 1976. Ça aurait dû vous être imputé. Je l'ai mis dans le calcul du bilan du gouvernement libéral.

Et, malgré tout ça, on a dépensé 516 000 000 \$ en moyenne par année. C'est nettement supérieur à ce que vous avez fait pour la même conservation de ce patrimoine qui, bien sûr, est extrêmement important à conserver, à protéger parce que, quand on a fait des investissements, il faut être capables de s'assurer qu'on va les protéger adéquatement.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, le ministre devrait ne pas parler pour ne rien dire, parce que je regarde sous la rubrique... Il faudrait qu'il regarde un peu ça. Je trouve qu'il y a beaucoup de ministres qui ne regardent jamais ça. Ils laissent faire ça par les fonctionnaires. Il pourrait regarder — je vais lui donner la référence, je le dis publiquement — à la page 189 des crédits 1994-1995, programme 2, c'est marqué: Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. Et quels sont les éléments de ce programme qui regroupe tout? On appelle ça Construction, à moins que son gouvernement veuille induire le monde en erreur: 1. Amélioration du réseau routier; 2. Réfection du réseau routier; 3. Entretien des infrastructures de transport; 4. Ateliers; 5. Soutien. Tout ça, sous la rubrique Construction.

Alors, c'est fait pour comparer des choses comparables et ce sont...

M. Blackburn: De construction et d'entretien.

M. Garon: ...des choses comparables, oui, mais tout ça est dans le même budget. Tout ça est dans le même budget. Et, pour comparer, moi, j'ai pris les programmes 3 et 4 des années où il y avait deux programmes et le programme unique qui existe depuis deux ou trois ans, qui regroupe les programmes 3 et 4 d'avant, et c'est la meilleure façon de donner la réalité parce que je comprends tout, tout ce qui a été sur les routes, tout. Alors, comprenez-vous, ça ne peut pas être plus simple. Ça couvre tout.

Le ministre essaie de me faire des distinctions. Il en prend des morceaux, puis il n'en prend pas des morceaux. Alors qu'il ne respecte même pas... Justement parce qu'on ne respectait pas ces délimitations-là, ça a été mis là-dedans.

Construction et entretien de ponts (suite)

Deuxièmement, quand il considère l'administration du ministère, bon, ils ont gardé le même sous-ministre. Il devait être pas pire. Et, comme le député de Bonaventure est pressé, il a demandé des questions tantôt, si votre ministère est si efficace, peut-il avoir les réponses? Il a demandé des questions tantôt, on n'était pas capables de donner des réponses. On a dit: On va fouiller et on va les lui donner. Alors, est-ce qu'il y a moyen de donner des réponses au député de Bonaventure qui a posé des questions ou si c'est parce qu'on ne veut pas répondre?

Le député de Bonaventure a posé des questions très simples auxquelles un ministre transparent peut répondre facilement, sauf qu'il ne semble pas vouloir répondre au député de Bonaventure. Pourquoi? Parce que ses réponses ne sont pas bonnes? Si elles étaient bonnes, moi, je suis convaincu qu'il aimerait ça. Ou bien est-ce parce qu'elles sont tellement bonnes qu'il a peur de rendre les députés libéraux jaloux?

J'aimerais ça, moi, entendre le ministre répondre au député de Bonaventure qui a posé des questions concernant des projets dans la Gaspésie, qui est un territoire qui a besoin de travaux.

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

M. Blackburn: Bien là, c'est les réponses pour les ponts. Mais je veux revenir sur la question des comparaisons, parce que c'est encore aussi important, là. Il revient encore sur sa même marotte, là, M. le Président. Il revient encore avec le même exercice mental. Il essaie de nous rembarquer sur sa façon de ne pas comparer les choses qui doivent être comparées. Et c'est ça. L'exercice qui a été fait sur le graphique que nous avons ici devant nous retient les mêmes éléments de programme comparatifs des deux niveaux de gouvernement au niveau de leurs responsabilités, dans le temps, ce qui a été fait, en 1976, par le Parti québécois et, en 1985, par le Parti libéral. C'est exactement la même chose, et on peut faire la démonstration hors de tout doute à partir des livres des comptes publics. Quand on compare l'entretien et la conservation du réseau, c'est une chose. La réalité que nous avons ici est devant nous.

Quand on parle de développement ou de construction de nouvelles initiatives, c'est une autre réalité qui ne peut pas être comparée parce que la problématique est différente. Le réseau bien rendu à maturité ou presque à maturité. Il n'a plus besoin d'avoir autant de développement que ce que nous avons eu dans les années soixante-dix. C'est ça, la réalité devant laquelle on est.

Quand on compare les budgets d'entretien, parce que c'est toujours ce que vous dites: Le ministère des Transports, le gouvernement n'a pas assumé ses responsabilités en matière de conservation et d'entretien, je vous amène des chiffres qui font la démonstration que ce que nous avons fait est supérieur à ce que vous avez fait durant le mandat que vous avez assumé, de 1976 à 1985, dans une période où l'activité économique était encore beaucoup plus favorable que celle que nous avons actuellement, en termes de conjoncture. C'est donc une démonstration évidente de l'assumption de responsabilités que nous avons faite et que nous allons continuer de faire. Ça, c'est extrêmement important de le préciser.

On ne remarquera pas, M. le député de Lévis, sur les choses que vous voulez continuer de véhiculer en termes de faire en sorte que la population ne comprenne pas encore et qu'elle dise: Bien là, c'est 10 000 000 000 \$, 7 000 000 000 \$. Ce n'est pas ça qu'on va faire aujourd'hui. C'est ce que j'ai fait, qui est devant vous, qui est une réalité que vous ne pouvez pas, mais d'aucune façon, nier, et ça, c'est extrêmement important. On va continuer de le dire, et je vous assure d'une chose, c'est qu'on va le dire partout, et il faut que ce soit dit.

Pour ce qui est du député de Bonaventure par rapport à ses réponses, par rapport au pont, le pont Drapeau, le pont Allard et le pont de Nouvelle-Ouest, c'est en bon état, mais il y a une restriction des charges qui est imposée à chacun de ces trois ponts-là. C'est non programmé pour l'année 1994-1995, 1995-1996. Le pont Whitton, il y a 25 000 \$ qui est prévu en 1995. Le pont de Saint-Edgar, c'est une étude d'opportunité, en 1993, qui confirmait le besoin. Les discussions sont en train de se faire avec la municipalité pour trouver le choix d'une solution. Il y avait différentes alternatives: premièrement, conserver le pont actuel à une voie, ce pont couvert dont vous faisiez mention tout à l'heure, ou bien un pont en acier et bois, deux voies. Alors, c'est là-dessus qu'on est en train de discuter. Les coûts approximatifs seraient d'environ 500 000 \$. Il devrait se réaliser, malgré ce que le député de Lévis vient de dire, en 1995-1996.

Le Président (M. Camden): Sur le même sujet?

M. Landry: Oui.

Le Président (M. Camden): M. le député de Bonaventure.

M. Landry: M. le ministre, le pont à Nouvelle-Ouest, sur la 132, ça fait partie, ça, du projet de réfection de la 132, quand même. Il n'est même pas programmé actuellement.

M. Blackburn: Ce n'est pas du tout la même situation, selon les informations que j'ai, M. le député de Bonaventure. C'est complètement différent par rapport au projet de la réfection de la route 132.

M. Landry: Mais le tracé de la route 132 dans le secteur de Nouvelle-Ouest prévoyait un déplacement de la route 132 et la construction d'un nouveau pont, et il n'est même pas programmé.

M. Blackburn: Il n'est pas programmé. Il n'est pas programmé pour l'année 1994-1995. Il n'est pas dit qu'il ne sera pas programmé pour 1995-1996 ou 1996-1997, mais, pour ce qui est de l'année 1994-1995, il n'est pas dans la programmation du ministère. Ce qu'il est important de préciser au stade actuel des crédits d'aujourd'hui, c'est qu'il est dans le plan quinquennal du ministère.

Le Président (M. Camden): M. le député de Bonaventure.

M. Landry: Oui, mais je ne sais pas si on rend compte que le tronçon Nouvelle ou Pointe-à-la-Croix, c'est la voie d'entrée sud de la Gaspésie qui est soit-disant une région touristique. Or, il y a 30 km dans ce secteur-là qui sont dignes des routes des années trente, encore. Alors, c'est sinueux et très dangereux. Et ce tronçon-là n'a absolument pas été refait, sauf des portions dans le village Escuminac, Pointe-à-la-Garde, plus précisément. Alors, toute cette partie-là, chaque fois qu'on essaie de promouvoir notre région, la porte d'entrée de la région, c'est ce tronçon de route, c'est ça notre carte de visite qu'on offre à tous les touristes qui viennent faire le tour de la Gaspésie. Si vous venez vous promener quelque temps en Gaspésie, je vous le ferai passer, ce tronçon-là, et vous pourrez constater qu'est-ce que c'est. Pas en avion, là, en auto.

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

M. Blackburn: M. le Président, pour répondre au député de Bonaventure, il y a beaucoup de choses qui ont été réalisées, bien sûr, dans le comté de Bonaventure, et en particulier sur la route 132. C'est évident qu'il y a une question de «priorisation», là. On a géré un budget à travers le territoire du Québec et on doit regarder l'ensemble des problèmes soulevés. Alors, bien sûr qu'on se doit d'essayer de répondre le plus favorablement, mais en «priorisant» les situations une par une. Pour ce qui est du député de Bonaventure, je comprends ses remarques et ses intérêts. Je dois dire qu'on va prendre ça en bonne note, mais on doit regarder aussi ce qui a déjà été fait, ce qui a déjà été réalisé, qui ont été des priorités. Et, là, on doit le confronter aussi avec l'ensemble du territoire du Québec.

Le Président (M. Camden): Avez-vous terminé, M. le député de Bonaventure? Mme la députée de Mégantic-Compton.
(12 h 10)

Mme Bélanger: M. le Président, je pense que le député de Bonaventure aurait avantage à vérifier les engagements financiers qu'il y a eu depuis les dernières années dans Bonaventure et il s'apercevrait que, se plaindre d'un petit bout de chemin de un kilomètre, il faudrait qu'il vienne vivre dans Mégantic-Compton une secousse.

M. Houde: Ou dans Berthier.

Mme Bélanger: Je voudrais revenir...

M. Garon: Comment ça que vous avez été mal-traitée comme ça par votre gouvernement?

Mme Bélanger: Non, non, sauf qu'il n'a pas à se plaindre. Et vous le savez fort bien, M. le député de Lévis, parce que vous passiez des remarques à chaque fois qu'on vérifiait les engagements financiers.

Je voudrais aussi revenir sur les propos...

M. Garon: Je n'ai pas dit que vous aviez tort.

Mme Bélanger: Je voudrais aussi revenir sur...

Le Président (M. Camden): Manifestement, on voit que vous vous entendez bien.

Mme Bélanger: ...les propos de la députée de Johnson qui semble vouloir accuser le ministre de patronage en octroyant une subvention de 550 000 \$ sur deux ans à un potentiel candidat. Mais, s'il fallait que le ministre donne des montants comme ça dans les comtés péquistes parce qu'il y a un candidat libéral qui s'en vient, il ne faudrait pas qu'il oublie, non plus, qu'il y a des candidats libéraux dans d'autres comtés qui sont déjà là et qui vont devenir candidats aussi, qui ne seront plus députés au moment de la levée des brefs. Alors, je pense que la députée de Johnson parle à côté de son chapeau quand elle dit des choses de même, parce que... Et, là, le maire qui pense qu'il va avoir des avantages à tout mettre dans sa municipalité s'il devient député, il va s'apercevoir qu'une fois que tu es député il faut que tu sois équitable pour toutes les municipalités, même si tu as déjà été maire d'une municipalité.

Ceci étant dit, je veux revenir sur les propos de M. le député de Lévis qui dit que le ministre ne peut pas s'engager pour plus que l'année 1994, au moment de la levée des brefs. Je regrette, moi, j'ai fait de l'Opposition. Je suis arrivée dans l'Opposition au moment où il y avait des engagements de pris, qu'on a respectés, même si ce n'étaient pas mes priorités. Et, quand on est arrivés en 1985, au moment où je voulais changer certaines priorités qui avaient été signées par le précédent gouvernement, on a été obligés de les respecter. Alors, ce n'est pas vrai que, quand un gouvernement perd le pouvoir... Tous les engagements qui ont été pris, même s'ils ont été pris pour trois ans, on doit les respecter.

M. Garon: On dit la même chose. Obstinons-nous pas là-dessus, on dit la même chose.

Mme Bélanger: Mais ce n'est pas ça que vous disiez.

M. Garon: Quand c'est signé, c'est engagé. Oui.

Une voix: Vous n'avez pas dit ça.

M. Garon: Non, non, mais j'ai dit: Des promesses, ça ne vaut rien.

Mme Bélanger: Non, mais, là, on dit que...

M. Garon: Non, non, j'ai parlé des engagements pour 1995. Ça ne vaut rien.

Mme Bélanger: Si, dans la programmation, vous vous engagez à faire des travaux et que le ministre signe que les travaux commencent en 1994, qu'ils vont se poursuivre en 1995 et 1996, ça va être du parachèvement. Je regrette, le futur gouvernement, qui sera sûrement le gouvernement libéral aussi, mais même advenant que ce serait le gouvernement péquiste, il ne pourrait pas renier la signature du précédent ministre.

M. Garon: Si vous regardez, le Vérificateur général lui-même se plaint que la programmation n'est pas respectée par le ministère. Lui-même ne la respecte pas, sa programmation. Alors, écoutez, quand il y a un changement de gouvernement...

Mme Bélanger: Mais non...

M. Garon: ...il ne peut pas respecter la programmation de l'ancien gouvernement.

Mme Bélanger: Quand le gouvernement ou le ministère des Transports ne respecte pas la programmation triennale ou quinquennale, c'est parce que, à un moment donné, il manque d'argent. Sauf qu'il n'y a pas de signature de faite à ce moment-là. Alors, c'était ça que je voulais... Et, moi, quant au comté de Mégantic-Compton, le réseau routier, le ministre et même son chef de cabinet qui était dans le cabinet de Marc-Yvan au moment où Marc-Yvan Côté était ministre des Transports, connaissent très bien la problématique du comté de Mégantic-Compton, et c'est avec le cabinet et le ministre que je traite mes dossiers.

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

M. Blackburn: Et je suis à même de témoigner de la qualité des interventions de la députée de Mégantic-Compton. On va avoir l'occasion d'annoncer très prochainement la programmation, bien sûr, pour son

comté, et je pense que la population de ce comté sera en mesure d'apprécier les efforts qui ont été faits par sa députée pour défendre leurs intérêts et faire en sorte que, compte tenu de cette réalité budgétaire difficile, malgré tout ça, le gouvernement libéral assume ses responsabilités fondamentales avec la concertation des collègues députés de chacun des comtés du Québec, et en particulier, je tiens à le souligner, les collègues du côté ministériel.

Mme Bélanger: Ça va.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

Poursuite des travaux sur la route 132 (suite)

M. Garon: M. le Président, la route 132, entre Sayabec et Amqui est, à ce qu'on me dit, dans un mauvais état et aurait besoin de travaux importants.

Une voix: Ce n'est pas dans le comté de Matane, ça?

M. Garon: Non, c'est dans le comté de Matapédia. J'aimerais savoir du ministre s'il y a des travaux prévus sur la route 132, entre Sayabec et Amqui, cette année? Quels sont ces travaux et à combien s'élèvent-ils? Je parle pour 1994-1995, pour cette année.

(Consultation)

M. Blackburn: Alors, M. le Président, pour répondre...

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

M. Blackburn: ...à la préoccupation du député de Lévis, pour ce qui est de la route 132 dans le comté de Matapédia dans le secteur d'Amqui, il y a du réaménagement de routes pour 3,4 km. C'était un engagement pour un coût global d'environ 1 212 000 \$. Il y avait 670 000 \$ qui avaient été faits l'an passé et on va faire, cette année, pour la programmation 1994-1995, 542 000 \$ pour compléter ce réaménagement de routes de 3,4 km.

Sur la même 132...

M. Garon: À quel endroit?

M. Blackburn: Du camping à l'entrée ouest. Sur le même...

M. Garon: De?

M. Blackburn: Amqui.

M. Garon: Amqui.

M. Blackburn: Dans le secteur d'Amqui tous les jours, le camping, une couche de surface pour 3,4 km, c'est la même chose, mais on ajoute 398 000 \$ pour... Ah! il y avait le réaménagement de la route. Donc, ça veut dire que, cette année, dans ce secteur-là, il va y avoir 542 000 \$ plus 398 000 \$ pour compléter l'ensemble des travaux, donc environ 940 000 \$ sur ces 3,4 km.

M. Garon: Mais, entre Sayabec et Amqui, c'est tout ce qu'il y a?

M. Blackburn: Donc, c'est la sortie ouest qui s'en va vers Sayabec. C'est exactement tout ce qui est actuellement dans la programmation pour 1994-1995.

Ce qu'on me dit, M. le Président, et ce qu'il est important de préciser pour le député de Lévis, c'est que, dans le fond, c'est un très court parcours. Semble-t-il qu'on couvrirait presque la totalité du tronçon de 3,4 km. Entre Sayabec et Amqui, c'est... Ah! entre les deux municipalités, c'est 10 km. Il y a 3,4 km qui vont être réalisés sur 10.

M. Garon: C'est parce qu'on dit que la route est en mauvais état.

M. Blackburn: Et les autres parties du 10 km, les 6,2 ou les 6,6, sont dans la programmation 1994-1995 du ministère.
(12 h 20)

M. Garon: Non, non...

M. Blackburn: Plan quinquennal.

M. Garon: Le plan quinquennal, c'est aux aléas. Je vous remercie.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes.

Une voix: Ce n'est pas mon tour?

M. Bergeron: Avant que je n'y sois plus, donnez-moi une chance.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes ne s'est pas exprimé officiellement ce matin. Il est intervenu à bâtons rompus à quelques occasions, mais, là, on le reconnaît.

M. Garon: Il nous a assez souvent payé des cafés qu'on peut lui laisser la parole un peu.

M. Bergeron: C'est pour ça que je pourrais essayer de vous maganer, oui?

Le Président (M. Camden): Là, on constate une chose. Quand il paie du café, notre collègue, on ne sait pas si c'est pour nous stimuler, mais on voit les débordements qu'on connaît parfois.

Évolution des dépenses pour le réseau routier (suite)

M. Bergeron: C'est que le député de Lévis, ce matin, a dit quelque chose, puis, moi, je ne suis pas capable de le prendre. Il a dit bien des affaires, mais je ne sais si je vais être capable de l'approuver, celle-là. Il a dit que, dans le budget, on a enlevé au régional pour le donner au boulevard Métropolitain. Est-ce que je pourrais avoir un exemple de ça? Tout ce que je peux vous dire, c'est que, moi, comme député, en tout cas, de la région des Laurentides, de la région métropolitaine, je ne l'ai pas senti dans les budgets de la voirie dans mon comté, chez moi — c'est vrai que je n'ai pas un grand comté — je ne me suis pas aperçu de ça. Et, dans toutes les Laurentides, dans ce secteur-là, je pense que ce que le député de Lévis a dit, c'est complètement faux. Le régional, en tout cas par chez nous, n'a jamais été privé parce que c'était donné au Métropolitain. Chez nous, en tout cas, depuis quatre ans, toutes mes deux artères de la 344 et de la 148 ont été pavées au complet.

M. Garon: Je le sais.

M. Bergeron: Bon, vous le savez!

M. Garon: Oui, mais vous êtes dans la région de Montréal, qu'est-ce que vous voulez, vous n'avez pas de problème, vous.

M. Bergeron: Je ne suis pas de la région de Montréal, je suis de la région des Laurentides, moi. Puis, ensuite, il y avait une question de rond-point de la voirie, aussi, qui datait de votre temps. Depuis 1981, ça faisait deux élections que vous le promettiez. Ça n'a pas été fait. Alors, tout simplement pour vous dire, M. le Président, que, quand le député de Lévis dit que c'est le régional qui a été privé pour le Grand Montréal, bien, donnez-moi donc une preuve de ça et demandez donc aux députés si c'est vrai. Moi, je vous dis que ce n'est pas vrai, ce que vous avez dit, parce que, moi, je n'ai pas été privé, puis je ne suis pas loin du boulevard Métropolitain. Donnez-moi un exemple, donnez-moi une preuve de ce que vous avez dit tout à l'heure.

M. Garon: Bien, M. le Président, c'est très simple, au fond. Ce que je dis, c'est un fait, là. Vérifiez les budgets 1989, 1990, 1991. Vous verrez qu'à ce moment-là on décortiquait. Dans les budgets, les programmes 3 et 4, il y avait des rubriques Activités régionales pour les travaux régionaux. Et le budget est passé, si vous regardez, de 170 000 000 \$ à 104 000 000 \$. L'argent n'était plus là. J'ai demandé des questions au ministre du temps; il a répondu. Il a dit: Cette année, comme on manque d'argent, puis qu'il faut faire les travaux à Montréal, on prend les budgets de la voirie régionale pour les envoyer dans la réfection des routes à Montréal.

Alors, le ministre l'a admis, ça. Il n'y a même pas de discussion là-dessus. Le député de Deux-Montagnes, je ne sais pas s'il était député à ce moment-là, mais ça a été admis, ça. Il n'y a pas de discussion là-dessus. Puis, après ça, l'année d'après, le budget avait encore baissé, et je lui ai encore demandé, puis il a dit: C'est parce que, là, il faut faire les travaux à Montréal, puis, comme mon budget n'a pas été augmenté, bien, on prend le budget de la voirie régionale. Ça, ça a été dit. Alors, le budget de la voirie régionale a baissé entre 1989, 1990, 1991, dans le programme 3, Construction du réseau routier.

Bien là, il est possible que le député de Deux-Montagnes ne s'en soit pas aperçu parce qu'il en a bénéficié, mais la voirie régionale, elle, a perdu considérablement d'argent dans ces années-là. Puis elle ne l'a jamais récupéré parce que, après, on a transféré les routes locales aux municipalités. Elle ne l'a jamais récupéré, cet argent-là, en réalité. Alors, moi, je ne dis pas que les travaux à Montréal, ils n'étaient pas nécessaires, je n'ai pas dit ça. Mais le budget des Transports aurait dû être plus élevé pour ne pas financer les travaux de réfection à Montréal par les travaux qui auraient dû se faire dans les régions. Il aurait fallu augmenter le budget des travaux additionnels qu'on devait faire à Montréal, d'autant plus que les automobilistes payaient les taxes. Ça a été ça, la démonstration que j'ai faite dans les tableaux que j'ai publiés.

M. Bergeron: La démonstration que je vous ai faite, c'est que, moi, je ne l'ai pas sentie, cette affaire-là.

M. Garon: Bien oui! J'en suis convaincu.

M. Blackburn: M. le Président...

M. Garon: Je suis convaincu que vous ne vous en êtes pas aperçu.

M. Blackburn: M. le Président...

Mme Hovington: Moi non plus. Dans le comté de Matane, on ne s'en est pas aperçu non plus.

M. Garon: Alors, vous êtes contente? Vous avez assez de routes dans Matane.

M. Blackburn: M. le Président, il est important de revenir au graphique, puis le député de Lévis l'oublie. Puis ce qu'on voit devant nous, le graphique qu'on a présenté hier, ça a encore, j'espère bien, devant lui — j'espère qu'il l'a conservé, qu'il le regarde — ce qu'on voit, c'est une décroissance constante des budgets du ministère des Transports qui touchaient l'entretien, qui touchaient la conservation, qui touchaient aussi les immobilisations. Il y en avait beaucoup qui devaient être continuées d'être faites. Puis ce qu'on voit, c'est qu'à partir de 1986 le gouvernement libéral a continué de remettre plus d'argent qu'il n'en avait été mis au cours

des dernières années du Parti québécois. C'est ça, la réalité. Alors, comme le Parti québécois avait laissé tellement aller le réseau, c'est évident qu'il a fallu qu'on fasse des investissements importants, en particulier sur le secteur qui s'appelle la région de Montréal.

Mais, Montréal, ce n'est pas déconnecté de nos budgets provinciaux du gouvernement du Québec, des budgets du ministère des Transports. On a des budgets, on a une problématique importante qui s'appelle, bien sûr, des déficits budgétaires, que vous nous avez laissés, qui sont importants de 1976 à 1985, et il nous faut maintenant ramer pour ramener une dimension de déficit acceptable à nos générations futures. Et, quelque part, on doit vivre avec cette réalité-là.

Mais, quand même, malgré tout ça, malgré le fait qu'au niveau du développement on n'ait plus besoin d'en faire parce que le réseau est rendu à maturité, on revient avec la réalité. Qu'est-ce qu'on a fait, comme gouvernement responsable, vis-à-vis de l'entretien et de la conservation du réseau? C'est ça la vraie vérité que vous avez devant vous. Tous les membres de la commission l'ont admis, sauf le député de Lévis, parce que, pour lui, ce n'est pas des chiffres qu'il veut comprendre. Ce n'est pas des chiffres qu'il veut continuer de véhiculer. C'est ça, sa mémoire est sélective. Et, comme le disait tout à l'heure ma collègue députée de Matane, elle est plus que sélective, elle est très courte. Elle oublie vite. Alors, c'est ça qui fait mal au député de Lévis. Et, M. le Président, je suis convaincu d'une chose. C'est que la population du Québec va écouter ces choses-là très faciles à comprendre. Ce n'est pas compliqué là. On démêle, pour une fois, les pommes d'avec les poires. On met les pommes ensemble et les poires ensemble et on dit: Maintenant, regardez ce que c'est, la réalité du gouvernement libéral, ce que c'est, la réalité du Parti québécois, ou du gouvernement du Parti québécois. Pendant tout le temps qu'ils ont été là, qu'est-ce qu'ils ont fait sur le réseau routier, au niveau de la conservation, au niveau de l'entretien, dans une conjoncture économique beaucoup plus favorable que celle dont le gouvernement libéral a hérité depuis 1985?

Moi, je suis en politique depuis 1988. Qu'est-ce que j'ai vu? Bien sûr, on a vu des situations difficiles au niveau budgétaire, qu'il nous faut gérer de façon acceptable. Mais d'où ça arrive ça? Ça arrive parce qu'à quelque part, dans une période donnée, le gouvernement du Parti québécois a ramassé le déficit du Québec à 5 000 000 000 \$ et, sur une période de neuf ans, a réussi l'exploit, qui ne sera jamais dépassé, de le multiplier par six. C'est extraordinaire.

Et, là, on arrive aujourd'hui avec ces gens-là, qui viennent critiquer de n'importe quelle façon, qui disent n'importe quoi sur des réalités qui sont tout à fait incomparables. On veut leur faire comprendre la réalité de ce qui a été fait par les deux niveaux de gouvernements. Le député de Lévis, d'aucune façon, ne peut nier les chiffres que j'ai mis devant lui depuis hier. Il essaie encore de nous ramener avec tout cet exercice de chimie là, incompréhensible pour l'ensemble de la population,

alors que ce que j'ai devant moi, c'est compréhensible par tout le monde.

Entretien, conservation du réseau. Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire assumer nos responsabilités pour que la population puisse profiter, dans un contexte budgétaire difficile, d'un réseau routier tout à fait confortable, tout à fait acceptable. C'est ça, la réalité qu'on a devant nous, M. le Président, et c'est ça que je voudrais que le député de Lévis, en fin de compte, réussisse à reconnaître.

M. Garon: M. le Président, j'aimerais savoir comment on a de temps à reprendre dans cette commission? On a pris une demi-heure. On a six heures. Quel est l'état du temps pour savoir comment on va ajuster le temps qui reste dans les prochaines journées?

Le Président (M. Camden): Peut-être pour terminer la séance, d'ici la fin de la séance, je vais être en mesure de vous donner cette donnée.

M. Garon: On a fini à peu près. Il reste une minute. C'est pour ça que je vous le demandais à ce moment-ci pour pouvoir s'ajuster. Je ne voudrais pas entreprendre un autre débat une minute avant l'ajournement. C'est pour ça que je demandais... À peu près, je ne vous demande pas...

(Consultation)

Le Président (M. Camden): À 12 h 30, il nous resterait 11 minutes à reprendre.

M. Garon: À reprendre? En tenant compte qu'on a commencé à 10 h 15.

M. Blackburn: On était ici à 10 heures ce matin, M. le Président. Si ça a commencé à 10 h 15, ce n'est pas de notre faute.

M. Garon: J'étais ici moi aussi, longtemps avant que ça n'ait commencé.

M. Blackburn: Hier, quand ça a commencé, M. le Président, hier à 16 heures, j'étais ici, M. le député de Lévis est arrivé à 16 h 15.

Une voix: C'est vrai.

M. Blackburn: On est prêts à faire notre travail, nous. On est à l'heure.

M. Garon: Non, non, non. Hier, on n'a pas commencé à 16 h 15, d'abord, on a commencé... Arrêtez donc de dire n'importe quoi.

M. Blackburn: Oui, mais c'est la réalité.

M. Garon: Je comprends que vous êtes un vendeur, mais vous n'êtes pas obligé de dire n'importe quoi.

M. Blackburn: Je dis la vérité.

M. Garon: Ce n'est pas vrai. On n'a pas commencé à 16 h 15, et c'est enregistré. On a commencé à 16 h 10, hier. On a commencé à 10 h 15, j'étais ici, ce matin, à 10 heures. Je regrette.

M. Blackburn: À 10 heures, j'étais ici. On était prêts à commencer.

M. Garon: Oui, mais n'essayez pas de dire que c'est nous autres, là. Ce n'est pas nous autres qui sommes en retard ce matin.

M. Blackburn: On n'est pas en retard non plus.

M. Garon: Ce n'est pas vous, mais ça ne veut pas dire que c'est nous autres non plus. Il y en a d'autres qui n'étaient pas là. Et il y avait peut-être d'autres raisons. Il y avait des gens qui n'étaient pas ici au moment de l'ouverture. Ce n'était pas notre responsabilité. Ce n'était peut-être pas la vôtre, mais ce n'était pas la nôtre non plus. Alors, arrêtez d'essayer de porter des accusations pour rien.

M. Houde: Le ministre n'a pas accusé personne, tantôt.

M. Garon: Non, non. Il a dit... Je demande la suspension des travaux.
(12 h 30)

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! Regardez bien, il y a 11 minutes à reprendre à l'égard de la séance. Il faut comprendre une chose, là. À un moment donné, on a pris connaissance de données, et il faut se rappeler également, hier, qu'il y a eu des suspensions pour des raisons bien évidentes. C'est que la présidence, à un moment donné, a eu à se pencher et à rendre des décisions. Alors, pendant les moments de suspension, bien... C'est suite, évidemment, à des demandes des membres de la commission.

Alors, nous allons suspendre nos travaux jusqu'après la période des questions.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 19)

Le Président (M. Camden): Je déclare la séance ouverte. La commission de l'aménagement et des équipements est à procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, pour l'année financière 1994-1995. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour le secteur transports est de huit heures.

Une voix: Le transport, ça comprend la voirie, ça?

Le Président (M. Camden): Il y a deux grands secteurs, Mme la députée: le secteur transports et le secteur voirie, pour faire des distinctions. (15 h 20)

Alors, nous sommes disposés à entendre le ministre quant à sa déclaration d'ouverture.

Secteur transports

Déclarations d'ouverture

M. Normand Cherry

M. Cherry: Merci, M. le Président. Chers collègues, il me fait plaisir de participer aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements, chargée d'étudier les crédits budgétaires relevant du ministère des Transports. Au cours de la journée d'hier et ce matin, mon collègue, le ministre délégué aux Transports, a eu l'occasion de discuter du programme 2, lequel est réservé au réseau routier, en insistant sur l'une des orientations fondamentales du ministère, le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport. Je profiterai donc des quelques minutes qui suivent pour présenter les autres programmes budgétaires du ministère et démontrer la pertinence des crédits prévus en regard des orientations stratégiques du ministère des Transports.

D'entrée de jeu, j'estime important de rappeler toute l'emphase et l'importance que le ministère a consacrées à sa planification stratégique. Entrepris en 1990, cet exercice a permis aux gestionnaires de définir encore plus clairement la mission du ministère et de permettre, par la suite, l'élaboration d'orientations stratégiques et d'un plan d'action. En fait, la mission du ministère des Transports est d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport.

Afin de réaliser totalement sa mission, le ministère a adopté, en 1992, des orientations stratégiques pour la période 1992 à 1995. Tout dernièrement, celles-ci ont été révisées à la lumière d'un bilan de son plan d'action et des préoccupations spécifiques qui ont été ajoutées. Ces orientations stratégiques sont: le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des infrastructures; le développement de l'intermodalité et l'intégration des modes et des systèmes de transport; l'actualisation de nos programmes de recherche et de développement technologique; le soutien au développement socio-économique du Québec; l'amélioration de nos façons de faire.

Les préoccupations spécifiques sont les suivantes: le transfert du réseau local aux municipalités, la sécurité des transports et le respect de l'équilibre environnemental. En définissant de telles orientations, le ministère indique non seulement quel type d'actions il entend privilégier dans le futur, mais précise également de

quelle façon ces actions devront s'articuler entre elles. Par exemple, pour réaliser son objectif de maintien et de remise en état du patrimoine routier, il est primordial de mettre l'accent sur les interventions de réfection, en intervenant sur les tronçons les plus détériorés. Par ailleurs, il faut également agir au chapitre des modes de transport, et ce, de manière à soulager le réseau routier et à réduire les causes de sa détérioration.

Les crédits budgétaires 1994-1995 dont nous discuterons au cours des prochaines heures sont de l'ordre de 2 072 000 000 \$. Plus de la moitié, soit 1 089 000 000 \$, sont affectés au réseau routier et aux infrastructures de transport. Une tranche de 427 000 000 \$ est affectée au transport scolaire et 391 000 000 \$ sont consacrés aux systèmes de transports terrestres. Les 10 % des crédits qui restent se répartissent entre Gestion interne et soutien, 103 000 000 \$, Transports maritime et aérien, 53 000 000 \$, et, finalement, la Commission des transports, 10 500 000 \$.

Afin de faciliter cet exercice, je ferai ici une brève description des différents programmes. Premièrement, Systèmes de transports terrestres. Le programme 1 comprend, comme premier élément, les activités de recherche et développement pour lesquelles des crédits de 15 800 000 \$ sont prévus, soit une hausse de 6,8 % par rapport à l'an dernier. Cette augmentation est attribuable à une nette volonté du ministère d'accroître la recherche en transport par l'intermédiaire des trois programmes en vigueur. En accord avec son troisième choix stratégique, le ministère entend d'ailleurs actualiser ses programmes de recherche et les réorienter en fonction des modes d'intervention qu'il veut privilégier. Le ministère veut également mettre l'accent sur la diffusion auprès des unités opérationnelles réparties sur le territoire des connaissances et de l'expertise découlant de la recherche.

Le deuxième élément du programme 1, vers lequel est d'ailleurs dirigé l'essentiel des crédits, couvre les dépenses des programmes d'aide au transport en commun et au transport adapté. La plus grande partie des 370 000 000 \$ affectés à cet élément, soit 292 000 000 \$, est constituée de dépenses de transfert. Celles-ci comprennent les subventions à l'exploitation des réseaux gérés par les organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, à l'exploitation des trains de banlieue, de même que la subvention versée au Conseil métropolitain de transport en commun. Le tout exige des crédits de 67 000 000 \$ et répond à l'orientation stratégique de développement de l'intermodalité et de l'intégration des modes, particulièrement dans le transport des personnes.

Parmi les dépenses de transfert, on retrouve également des subventions aux immobilisations, pour un montant de 190 000 000 \$. Ceci comprend notamment la contribution gouvernementale au remboursement de la dette du métro, 95 000 000 \$, des immobilisations réalisées par après, 91 000 000 \$. Quand on parle de conservation des acquis, on pense d'abord au réseau routier et

on oublie trop souvent l'implication du ministère dans les autres infrastructures de transport. Le métro de Montréal fait aussi partie de notre patrimoine à conserver. Les autres dépenses de transfert sont des subventions accordées aux organismes de transport adapté. Celles-ci totalisent la somme de 35 000 000 \$ et traduisent la préoccupation du ministère à l'égard d'une clientèle à mobilité réduite qui est plus dépendante des services de transport public ou communautaire. Ces subventions sont partagées entre les neuf organismes publics de transport et les 86 services municipaux ou intermunicipaux existants qui organisent un tel service et auxquels s'ajouteront éventuellement deux ou trois autres services au cours de l'exercice.

L'élément 3 du programme touche le transport des marchandises et implique des crédits de 4 700 000 \$, une augmentation de 3,8 % par rapport à l'exercice précédent. Plus précisément, ce programme comprend les activités menées par le ministère en matière de camionnage et, dans une moindre mesure, en matière de transport ferroviaire. Il s'agit donc principalement, dans le cas du camionnage, d'activités liées à la réglementation des divers types de camions en fonction de la nature et des dimensions du chargement. Il s'agit également d'études auxquelles le ministère participe financièrement et qui ont pour but d'améliorer l'efficacité de cette industrie, tout en ayant un impact favorable sur les routes. Dans le domaine ferroviaire, le ministère est préoccupé par le maintien des liaisons ferroviaires qui constituent le réseau de base, finance également des études, notamment sur la complémentarité rail-route dans les réseaux intermodaux de transport et de marchandise, le tout en conformité avec son orientation stratégique à l'égard de l'intermodalité et de l'intégration des modes et des systèmes de transport.

Concernant le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, je survolerai le programme 2, qui relève du ministre délégué aux Transports pour toutes les régions autres que la région de Montréal. La majeure partie des crédits de 1 089 000 000 \$ consacrés à ce programme est affectée à des activités de réfection ou d'entretien du réseau routier et d'autres infrastructures telles les pistes de certains aéroports appartenant au ministère.

D'abord, en ce qui a trait au patrimoine routier, le ministère met l'accent sur l'élaboration d'un second plan quinquennal pour les années 1995-2000. Celui-ci affectera la région de Montréal autant que les autres régions, puisqu'on y retrouve les noeuds les plus importants du réseau autoroutier. Et, comme ce réseau est parcouru quotidiennement par des milliers d'automobilistes, il va sans dire qu'un accent particulier sera mis sur la poursuite des améliorations sur le boulevard Métropolitain et les autres axes qui composent ce réseau et sur les gestes propres à améliorer la sécurité des usagers. Pour protéger le patrimoine routier, il faut également poursuivre l'implantation du processus de gestion des corridors. Ceci exige une étroite collaboration avec les autorités municipales qui décident de l'occupation du sol en bordure des routes et aux intersections.

À l'élément 1 du programme 2, on retrouve des crédits consacrés à l'amélioration du réseau routier, c'est-à-dire à la construction d'ajouts ou de prolongement du réseau actuel. Sur des crédits totaux de 379 000 000 \$, on retrouve des travaux d'immobilisations de 226 000 000 \$, en baisse de 2 300 000 \$ par rapport à l'exercice précédent. Même si le réseau routier supérieur est pratiquement complété, il est nécessaire d'y ajouter des éléments complémentaires. C'est le cas, notamment, de l'autoroute 30, sur la rive sud de Montréal, dont la réalisation s'échelonne sur plusieurs années et dont on complète actuellement les tronçons situés entre les autoroutes 10 et 15.

(15 h 30)

Concernant le programme 3, Gestion interne et soutien, ce programme regroupe la plupart des activités de gestion et de soutien qui sont exercées aux divers niveaux de l'organisation. Les crédits prévus sont de l'ordre de 103 000 000 \$, une hausse de 6 700 000 \$ par rapport à l'exercice précédent. Ce programme comprend trois éléments, dont le soutien administratif qui requiert à lui seul 89 000 000 \$ et dans lequel on retrouve le principal facteur de croissance des crédits. La réorganisation administrative du ministère, qui visait un rapprochement des activités de la clientèle, a amené la création de nouveaux centres de services, ce qui nécessite la location de nouveaux locaux et l'achat de certains équipements. Or, à court terme, on assiste à un chevauchement des baux des anciens locaux qui doivent venir à échéance et des nouveaux baux qui les remplacent. Ceci occasionne une hausse momentanée qui disparaîtra dès le prochain exercice. Il faut d'ailleurs situer ces éléments budgétaires à l'intérieur de l'ensemble plus vaste des économies qu'occasionnera la mise en place complète de la nouvelle structure. Ceci constitue d'ailleurs l'un des objectifs répondant à notre souci d'améliorer nos façons de faire.

Au programme 4, qui est la Commission des transports du Québec, les crédits attribués à la Commission des transports du Québec s'élèvent à 10 600 000 \$, soit une légère baisse de 1 600 000 \$ par rapport à l'an dernier.

Concernant les transports maritime et aérien, les activités touchant les transports maritime et aérien reçoivent des crédits de 52 700 000 \$, en hausse de 6,6 % par rapport à 1993-1994. Le transport maritime s'approprie la plus grosse part de ces crédits, soit 41 700 000 \$, en hausse de 9,1 %, alors que le transport aérien nécessite des crédits de 11 000 000 \$, une légère baisse de 2 %.

Les principales activités en matière de transport maritime se traduisent par les quatre grands objectifs suivants.

Le maintien et l'amélioration du système de liaisons maritimes. À cet égard, le ministère entend maintenir son aide financière aux opérations et à l'amélioration des liaisons maritimes, que ce soit pour les services de traversiers ou pour les dessertes des régions éloignées. La Société des traversiers du Québec recevra

des crédits de 27 400 000 \$ à titre de subvention à l'opération de ses traverses fluviales. Elle recevra également une aide supplémentaire de 4 500 000 \$ à titre de financement à long terme des dépenses résultant de la construction de quatre navires déjà mis en service aux traverses de Sorel, Île-aux-Coudres et Saguenay.

La construction d'équipement d'infrastructure maritime supplémentaire. Le ministère investira plus de 2 800 000 \$ dans l'aménagement et la réfection des terminaux.

La promotion des intérêts du Québec dans les dossiers nationaux et internationaux. Ceci demeure une préoccupation constante du ministère qui demeurera attentif et interviendra, particulièrement auprès du gouvernement fédéral, dans tous les dossiers à caractère législatif, réglementaire ou fiscal susceptibles d'influencer les intérêts du Québec ainsi que le développement des entreprises reliées au milieu maritime.

Enfin, le développement économique du milieu et le soutien à l'approche intermodale des politiques de transport du ministère, tel que je l'avais évoqué en parlant du transport routier et ferroviaire des marchandises.

Les activités poursuivies par le ministère dans le domaine du transport aérien correspondent à celles décrites dans le transport maritime. Elles répondent d'ailleurs, fondamentalement, à la volonté de relier les communautés isolées ou éloignées au reste du Québec, la construction et l'amélioration des infrastructures de transport aérien appartenant au ministère, le parachèvement de travaux et les nouvelles initiatives totalisant 3 600 000 \$.

Le maintien et l'amélioration des dessertes aériennes. Une entente de quatre ans a été conclue avec un transporteur aérien pour la desserte de la Basse-Côte-Nord, ce qui implique des crédits de 5 000 000 \$ durant l'exercice. De même, environ 240 000 \$ seront consacrés à la réduction des tarifs pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine.

Le soutien à l'entreprise et le développement économique du milieu. Il s'agit là de soutien à certaines associations du domaine de l'aviation et des municipalités qui désirent prendre à leur charge un aéroport actuellement géré par le ministère.

La défense et la promotion des intérêts du Québec dans les dossiers nationaux et internationaux. Le ministère exerce une veille sur tous les dossiers qui peuvent avoir un impact sur le Québec, tels la dévolution des aéroports de Montréal, l'accord bilatéral du transport aérien Canada—États-Unis, la politique internationale de l'air du Canada et les projets de fusion ou d'acquisition de lignes aériennes majeures.

Le dernier programme budgétaire touche le transport scolaire. En ce domaine, où le ministère agit depuis de nombreuses années, on assiste à une stabilisation des crédits entre le présent et le dernier exercice. Le nouveau cadre financier touchant ce domaine ne prévoit pas de changements fondamentaux dans les rôles

dévolus aux divers intervenants. Et, puisque le coût du programme évolue au rythme planifié par l'État, le gouvernement en a proposé la reconduction pour une période de trois ans.

Les aspects de sécurité touchant le transport scolaire ont reçu une attention particulière. Les études touchant l'ajout de divers mécanismes ou ajouts aux autobus pour réduire les risques d'accidents ne se sont pas avérées concluantes au point que ce soit favorisé ou rendu obligatoire par le ministère. Par contre, les nouveaux autobus seront pourvus de miroirs latéraux standardisés selon les normes plus sévères.

En terminant, M. le Président, je tiens à assurer les membres de cette commission de ma collaboration et de celle des personnes m'accompagnant. Vous me permettrez de vous en présenter quelques-unes seulement: M. Clermont Gignac, nouveau sous-ministre chez nous; M. Liguori Hinse, sous-ministre adjoint, Direction générale de la planification et de la technologie; M. Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint, directeur général pour la région de Montréal. Je vous remercie, M. le Président.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait les faire lever parce qu'on ne les connaît pas?

M. Cherry: M. Gignac, Clermont Gignac, M. Hinse, vous le connaissez bien, et M. Yvon Tourigny.

M. Garon: Vous ne nous présentez pas la seule femme que je vois dans votre équipe? C'est un ministère mâle, si je comprends bien. Même votre adjoint, l'adjoint parlementaire est le député de Montmagny-L'Islet, alors que le ministre responsable de la Voirie a la députée de Matane. On ne vous a pas dit ça, semble-t-il. Parce qu'à chaque année je fais aussi cette remarque-là. Ça ne s'améliore pas. C'est comme s'il y avait un seul sexe, au ministère des Transports. Alors, c'est un ministère d'une autre époque, sur tous les plans. Je ne suis pas étonné que ce soit un ministère lent.

Mme Hovington: Dans vos conseillers, il n'y a pas beaucoup de femmes non plus, d'après ce que je peux voir.

M. Garon: Je n'ai pas un gros budget, alors je n'en ai pas beaucoup. J'ai un...

Mme Hovington: Ça va avec le budget, l'emploi des femmes?

M. Cherry: Est-ce que vous invoquez que c'est parce que les femmes coûteraient plus cher dans votre budget?

M. Garon: Non. À mon bureau, ici, j'ai trois personnes. Une femme sur trois personnes, dans mon personnel.

Mme Hovington: C'est juste un tiers quand même.

M. Jean Garon

M. Garon: C'est un tiers, oui. Mais ça a varié. Mais, là, c'est un tiers parce que, dans l'Opposition, on n'a pas un gros budget. Mais, on ne sait jamais, ça pourrait être réparé avant longtemps.

Avant de commencer, j'aimerais... Dans les renseignements qu'on a eus, j'ai remarqué qu'il y a un renseignement qui, cette année, était déficient. Habituellement, quand on demande les voyages des gens du ministère en dehors du Québec, on a les voyages et le coût de chacun. Cette année, on nous a donné une masse totale de 492 993 \$, en 1993-1994, pour les voyages, mais on n'a pas la ventilation du coût par voyage, seulement le total, près d'un demi-million pour les voyages hors Québec. J'avais demandé en particulier, le plus rapidement possible — j'aimerais ça pouvoir le voir — les voyages... J'ai demandé à deux reprises, hier, les voyages du sous-ministre, M. Georges Lalande, à l'extérieur du Canada, puisqu'il était à Paris, du 12 au 19 mars; à 'Ammān, en Jordanie, si ma mémoire est bonne, du 22 au 25 avril; à Damas, en Syrie, du 26 au 28 avril; à Paris encore, du 15 au 18 mai; à Madrid, en Espagne, du 18 au 22 mai; à Copenhague, du 11 au 18 octobre, au Danemark, et à Lyon, du 6 au 9 décembre 1993. Je vais vous dire, ça fait beaucoup de voyages pour un sous-ministre qui est sous-ministre des Transports au Québec. J'aurais aimé avoir l'objet de chacun de ces voyages et le coût de chacun de ces voyages. J'ai remarqué que, dans l'équipe qui accompagnait le ministre, il y avait — dans certains voyages — l'équipe complète: le ministre, l'adjoint parlementaire et le sous-ministre. Alors, ça fait... Les voyages peuvent être justifiés, remarquez bien. Mais on ne sait pas le coût; on n'a pas les raisons non plus. Alors, j'aimerais avoir ça pour qu'on puisse interroger le ministre. Si on n'a pas de question, on n'en aura pas. Mais, là, on n'a pas assez de renseignements.
(15 h 40)

Deuxièmement, j'avais demandé, hier, à plusieurs reprises, d'avoir la ventilation du discrétionnaire du ministre responsable de la Voirie, qui a un discrétionnaire, pour 1993-1994, de 12 600 000 \$. On lui a demandé, il y a un mois, la ventilation par municipalité, par comté. Nous l'avons eue à chaque année, sauf pour ce programme-là. Il a dit que vous l'auriez cet après-midi. Il nous a dit ça ce matin, vers midi et quelque chose, que vous l'apporteriez, que vous pourriez nous la déposer cet après-midi, cette ventilation du 12 600 000 \$ dépensé de façon discrétionnaire par le ministre délégué aux Transports et responsable de la Voirie en 1993-1994. Il y a plusieurs fonctionnaires qui étaient là, ce matin, qui peuvent vous dire qu'ils ont été témoins de cet engagement du ministre qui a dit que ce serait fait cet après-midi, à la commission parlementaire. Vous n'avez rien déposé non plus.

Alors, M. le Président, on peut regrouper l'ensemble des activités du ministère des Transports du Québec en deux volets. Le ministère des Transports, d'une part, a un rôle sur le plan du développement économique. À ce titre, il s'occupe du développement et de l'entretien des infrastructures du transport ferroviaire, maritime, aérien et du camionnage. D'autre part, le ministère dispense des services aux citoyens. À ce titre, il intervient dans le domaine de l'assurance automobile, il réglemente les services de transport, il s'occupe du transport scolaire et de la sécurité des citoyens sur les chemins publics. J'aimerais profiter de l'étude des crédits 1994-1995 du ministère des Transports pour examiner les activités de ce ministère selon ces deux rôles.

Absence de vision sur le plan du développement économique. L'une des principales responsabilités du ministère des Transports consiste à construire et à entretenir le réseau routier québécois. La qualité du réseau routier est nécessaire pour aider à développer la capacité concurrentielle des entreprises québécoises. Sur ce plan, l'action du gouvernement est un échec lamentable. J'ai tracé, hier, lors de l'étude des crédits du ministre délégué aux Transports et responsable de la Voirie, un bilan accablant du gouvernement libéral en matière de voirie qui est, sans aucun doute, le pire de toute l'histoire du Québec. Je lui rappelle qu'entre 1977 et 1985 le gouvernement du Parti québécois a investi, dans le réseau routier, 10 000 000 000 \$ en dollars de 1985 comparativement à 7 200 000 \$ par le gouvernement libéral entre 1986 et 1995, soit 2 800 000 000 \$ de moins sur une période de neuf ans dans les deux cas ou, si on veut, 311 000 000 \$ de moins, en moyenne, par année.

Pourtant, le gouvernement libéral a perçu presque trois fois plus d'argent des automobilistes que le gouvernement précédent, soit 27 000 000 000 \$ entre 1986 et 1995, avec ce qui est prévu cette année, comparé à 12 000 000 000 \$ sur l'ancien gouvernement. Si on compare les revenus perçus des automobilistes et les investissements effectués dans le réseau routier en dollars courants, on constate qu'entre 1977 et 1985, le gouvernement du Parti québécois investissait 1 \$ dans le réseau routier chaque fois qu'il percevait 1,76 \$ des automobilistes. Entre 1986 et 1995, le gouvernement a investi 1 \$ à chaque fois qu'il a collecté 3,11 \$ des automobilistes. Il s'agit d'un écart considérable qui explique l'état lamentable des routes au Québec, en dépit du fait que la facture des usagers de la route, au Québec, a augmenté constamment et est très élevée. Les Québécois n'en ont pas pour leur argent.

Sur le plan du transport ferroviaire, on assiste, depuis la réforme fédérale de 1987 de la loi nationale sur les transports, à l'abandon accéléré du réseau ferroviaire québécois. Plus de 1000 km ont été abandonnés depuis 1987 et les demandes d'abandon se poursuivent malgré la présentation du plan de base du ministère des Transports du Québec qui ne pèse pas lourd à Ottawa. Le fédéral se moque éperdument du plan de base du ministre des Transports du Québec. Je suppose qu'il pense que le ministre fait comme les chômeurs: prendre

de la bière à la maison. Le premier ministre du Canada, il pense que les chômeurs prennent de la bière à la maison. Il doit penser que les ministres à Québec font la même chose. Tu sais, il n'a pas l'air de s'en occuper. Le fédéral se moque éperdument du plan de base du ministre du Québec. La demande récente d'abandon de la ligne entre Sherbrooke—Vallée-Jonction—Lévis, qui fait partie du réseau de base du ministère des Transports, en constitue la plus belle preuve. Et on ne sait même pas si le ministre des Transports du Québec se présentera aux audiences de l'Office national des Transports afin de s'opposer à l'abandon de cette ligne. On ne sait même pas s'il va y aller ou bien s'il va regarder passer la parade comme un spectateur des Nordiques qui regarde son équipe perdre.

On peut se demander si le gouvernement du Québec croit à son plan de base. En effet, depuis la date de son dépôt, rien ne s'est passé et le gouvernement du Québec n'a rien demandé au fédéral. Il n'a pas demandé au fédéral de protéger son réseau de base comme il protège du processus d'abandon plus de 20 000 km, près de 25 000 km de voie ferrée non rentable dans l'Ouest du Canada. Le Québec n'a pas non plus demandé au gouvernement fédéral de lui compenser l'abandon des lignes non rentables au Québec, comme il l'a fait à Terre-Neuve en compensant l'abandon de 1169 km de route par un plan fédéral-provincial de 800 000 000 \$ de développement des routes, développement régional de 800 000 000 \$, dans lequel le fédéral, lui, mettait 700 000 000 \$ sur 800 000 000 \$ pour compenser l'abandon de 1169 km de voie ferrée à Terre-Neuve, alors qu'ici on abandonne ça par milliers de kilomètres sans que le fédéral ne donne une cent.

Sur le plan du transport maritime, c'est le néant, le vide total. Le fédéral n'assume pas ses responsabilités et le Québec dit que ce n'est pas la sienne, avec le résultat que personne ne s'occupe de ce secteur très important pour le Québec. Pire encore, le fédéral essaie de nuire au Québec, comme l'illustre le cas suivant. Le transport du sel entre l'usine de la Société canadienne du sel, à Windsor, et celle d'Imperial Chemical Industries, à Bécancour, représente un trafic annuel d'environ 250 000 tonnes. Depuis le début des années quatre-vingt, le transport de ce sel se faisait par navire. En 1993, le Canadien National en a obtenu le contrat négocié confidentiellement avec Imperial Chemical Industries. Upper Lakes Group et le port de Bécancour ont adressé une plainte à l'Office national des transports à l'effet que le Canadien National a obtenu le contrat en offrant des tarifs non compensatoires en dessous des coûts réels de transport et que le CN faisait une concurrence déloyale au transport maritime. L'Office national des transports a établi, dans sa décision, qu'effectivement le tarif du... Écoutez bien, l'Office national des transports a établi, dans sa décision, qu'effectivement le tarif du CN était non compensatoire. Cependant, il ne s'est pas opposé au tarif et a maintenu le contrat en prétextant que le tarif du CN n'avait pas tendance à réduire substantiellement la concurrence et qu'il n'était

pas à cet effet. Imaginez-vous. Qu'est-ce que ça donne d'avoir des offices nationaux des transports s'ils ne savent rien? Évidemment, il y a des gars qui collectent l'argent.

Ce cas incroyable démontre qu'une compagnie, dont les déficits sont payés par le gouvernement fédéral, donc par l'ensemble des contribuables, offre des tarifs secrets en bas des coûts de production et nuit au transport maritime sur le Saint-Laurent. C'est sans doute sa fonction, j'imagine, aussi. Bref, le fédéral fait du dumping à l'endroit de l'industrie du transport maritime du Québec sans que le gouvernement québécois dise quoi que ce soit. Il s'agit d'une situation invraisemblable, car, si le Québec était un pays, il aurait le droit, en vertu des ententes internationales, d'imposer des droits compensatoires, mais en raison de son appartenance à la Fédération canadienne, il dispose de peu de recours pour contrer cette concurrence déloyale qu'autorise, ou que favorise, ou que laisse faire le gouvernement fédéral.

Par ailleurs, ne faut-il pas considérer comme une aberration que la traverse avec les Îles-de-la-Madeleine s'effectue à partir de l'Île-du-Prince-Édouard? Sur le plan économique, ce sont des pertes énormes pour le Québec. Il appartient au ministère des Transports du Québec de démontrer les avantages économiques d'établir la traverse avec les Îles-de-la-Madeleine à partir de la Gaspésie, à partir du Québec et de trouver des solutions plus efficaces au transport des personnes et des marchandises entre le continent et les Îles-de-la-Madeleine. Il ne faut pas oublier que le ministère paie déjà des subventions à la compagnie des transports maritime et aérien pour le transport des marchandises aux Îles-de-la-Madeleine. Jamais on n'a entendu un son, si faible soit-il, en provenance du ministère des Transports à ce sujet. Il me semble que le ministère des Transports, son seul rôle, ce n'est pas d'établir un monopole par subvention, mais de s'occuper des retombées économiques maximums qu'il peut y avoir au Québec. Évidemment, il dort debout dans ce dossier-là, comme dans les autres.

(15 h 50)

Le ministère des Transports n'a pas élaboré de stratégie en vue d'intégrer l'utilisation des différents modes de transport, au Québec. Évidemment, la présence de deux niveaux de gouvernement qui n'ont pas les mêmes orientations et les mêmes objectifs ne favorise pas le développement d'une stratégie en matière de transport intermodal. Le Québec, qui dispose d'avantages considérables sur ce plan et qui peut compter sur la formidable voie de pénétration que constitue le fleuve Saint-Laurent, est le grand perdant du chevauchement des compétences constitutionnelles en matière de transport. En somme, le ministère des Transports n'assume pas ses responsabilités sur le plan économique. Je dirais même qu'il n'y a pas d'approche économique, au ministère des Transports. Il y a une approche d'ingénierie, point. Il n'y a pas d'approche économique. Comme autrefois, au ministère de l'Agriculture, il y avait juste l'approche agronomique. En fait, combien y a-t-il de

hauts dirigeants du ministère qui sont des économistes? Je pense qu'il n'y en a aucun. Combien y en a-t-il chez les professionnels? Je serais surpris de voir ces chiffres. Quand le ministère analyse-t-il l'opportunité d'un projet en fonction de ses retombées économiques? À peu près jamais.

Un ministère qui se fout des citoyens. Par ailleurs, le ministère des Transports et les organismes relevant du ministre des Transports entretiennent des rapports exécrables avec des citoyens. J'aimerais insister sur la manière dont les victimes d'accidents sont traitées par la Société de l'assurance automobile du Québec, les services de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite et la sécurité routière, le saccage du régime public de l'assurance automobile du Québec. Il est triste de constater ce que le gouvernement a fait subir au régime d'assurance automobile du Québec.

En 1977, nous nous sommes donné l'un des meilleurs régimes d'assurance automobile au monde. Rappelons que ce régime visait à mettre fin à un système qui coûtait cher aux citoyens et qui les indemnisait mal. Même le Protecteur du citoyen a blâmé sévèrement la gestion du régime public d'assurance automobile et a demandé publiquement aux dirigeants de la Société de l'assurance automobile du Québec de mettre fin au dérapage de l'organisme. Il faut admettre que les libéraux ont toujours été contre le régime public d'assurance automobile du Québec. Ils ont tout fait pour le détruire. Depuis que le gouvernement libéral est au pouvoir, la Société de l'assurance automobile du Québec a versé, sur les ordres du gouvernement, 2 400 000 000 \$ au ministre des Finances, alors qu'elle n'a versé que 2 280 000 000 \$ aux victimes d'accidents de la route du Québec. Pourtant, c'est un régime d'assurance, ce n'est pas un ministère du revenu. Seulement en 1993, la Société de l'assurance automobile du Québec a versé 1 200 000 000 \$ au gouvernement du Québec comparativement à 370 000 000 \$ aux victimes d'accidents de la route, soit plus de trois fois plus au ministre des Finances qu'aux victimes d'accidents. C'est encore une société d'assurance. 370 000 000 \$, le total de l'année 1993 aux victimes d'accidents; 1 200 000 000 \$ au ministre des Finances.

Ce siphonnage systématique de la caisse des assurés a affaibli la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec. Celle-ci doit maintenant augmenter les contributions d'assurance et réduire les indemnités versées aux victimes de la route. Au 1er janvier 1994, la contribution d'assurance sur le permis de conduire est passée de 20 \$ à 25 \$, en hausse de 25 %, et celle sur les droits d'immatriculation, de 85 \$ à 115 \$. Rappelons-nous que le permis de conduire, c'était 6 \$ en 1985; là, c'est rendu à 25 \$, et l'immatriculation, c'était 37 \$, une augmentation, donc, cette année seulement, des droits d'immatriculation de 35 %.

En outre, un expert engagé par la Société de l'assurance automobile du Québec, qui a témoigné au procès sur le recours collectif contre le siphonnage de la caisse des assurés, a affirmé que les contributions

d'assurance devront augmenter de 8 %, à partir de 1995, pendant 10 ans, afin que la Société de l'assurance automobile du Québec puisse remplir ses obligations envers les victimes d'accidents d'automobile. Et le Vérificateur général viendra nous dire que ça n'a pas d'effet, de piger dans la caisse. Je vais vous dire une chose, une vérification qui est faite de même, ça ne vaut pas une cent. On paie pour rien. J'étais là quand on a posé les questions, le député de Labelle et moi; moins 600 000 000 \$, c'est comme s'il n'y avait rien. On n'est pas dans l'argent de Monopoly. Il y a des gens qui devraient apprendre à gagner leur vie pas de sécurité pour voir ce que c'est pour les autres. Ils ont peut-être eu trop de sécurité depuis trop longtemps, dans certains cas; ils ne sont pas capables de comprendre les citoyens, eux, qui sont victimes d'accidents, puis qui deviennent estropiés en chaise roulante, puis, là, qui tirent le diable par la queue, puis qui se battent avec la Régie. Ils se comportent comme un ennemi des victimes d'accidents. Le gouvernement libéral a saccagé le régime public d'assurance automobile; en l'espace de neuf ans, nous sommes revenus à la case départ, à la différence que c'est l'État qui exploite les automobilistes et qui traite les victimes d'accidents comme des parias. Et c'est cela qui choque le plus les citoyens, de se faire exploiter et flouer par une société d'État qui leur appartient et avec laquelle ils n'ont pas le choix de faire affaire.

Le service de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Au cours des dernières années, j'ai fait état du manque de sensibilité des compagnies de transport à offrir des services adaptés aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Par exemple, lors de l'étude des crédits 1992-1993, j'ai demandé au ministre quelle suite il entendait donner aux demandes du Comité de défense du droit au transport interurbain dont le président, M. Gilles Coutu, a interpellé à plusieurs reprises le ministre des Transports sur le service à la clientèle handicapée dans les services d'autobus interurbains au Québec. J'ai la nette impression que le ministère des Transports ne fait rien pour améliorer les services de transport aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le 22 mars dernier, j'ai encore reçu une lettre d'une personne handicapée, M. Jacques Théberge, originaire de l'Abitibi mais qui habite aujourd'hui Montréal, sur les services de transport aux personnes handicapées. M. Théberge m'a demandé de questionner le ministre sur le permis de service interurbain par autobus dans l'Abitibi-Témiscamingue et entre cette région et Montréal, afin que la Commission des transports tienne compte de l'offre de service aux personnes handicapées lors de l'émission du permis. Il me semble qu'effectivement le ministère a des pouvoirs qui, bien utilisés, permettraient d'améliorer les services de transport en commun et interurbain aux personnes handicapées à mobilité réduite. Mais, là comme ailleurs, le leadership du ministère des Transports est inexistant.

La sécurité routière. Les coroners ont enquêté sur tous les domaines de la sécurité routière, que ce soit

dans l'industrie du camionnage, du transport scolaire, de la signalisation routière, etc. Dans plusieurs rapports des coroners, le ministère des Transports est blâmé sévèrement parce qu'il refuse d'assumer ses responsabilités de protection des citoyens. Au cours de la dernière année, nous avons pu prendre connaissance des problèmes de sécurité reliés à la circulation des motoneiges et à l'incapacité du ministère des Transports de prendre ses responsabilités en cette matière. La réglementation actuelle interdit la circulation des motoneiges sur les chemins publics, sauf dans les cas d'urgence ou si le ministère des Transports a accordé un permis. Mais le ministère des Transports ne fait pas appliquer la réglementation et des dizaines de municipalités ont aménagé des pistes qui ne respectent pas les dispositions du Code de la sécurité routière. En février dernier, le coroner Marc-André Bouliane a fait une sortie virulente contre la ville de Chicoutimi qui a autorisé un sentier de motoneige en milieu urbain. Il a déclaré, et je cite, dans le journal *La Presse*, vendredi 18 février 1994: «Le sentier de motoneige aménagé dans le secteur nord de Chicoutimi est illégal. La ville n'a pas reçu les autorisations. Il est temps que le ministère des Transports mette ses culottes.» Fermez les guillemets.

C'est la même chose dans le transport scolaire. Le ministère des Transports ne prend pas ses responsabilités. Nous avons le cas d'un individu qui est venu nous voir et qui demande, depuis 1992, au ministère des Transports de vérifier et d'approuver un système de sécurité pour les autobus scolaires. Cet homme a besoin de cette approbation pour vendre son produit. Il ne demande pas de subvention; il ne demande même pas au ministère des Transports d'ordonner l'installation de son produit. Il demande tout simplement que le ministère teste son produit et l'approuve. Depuis 1992, rien ne s'est passé. Le ministère n'a pas testé le produit, ne l'a pas approuvé ni désapprouvé. Mais l'immobilisme du ministère nuit à la mise en marché du produit et empêche peut-être la commercialisation d'un système qui pourrait améliorer la sécurité des enfants.

Le ministère des Transports a besoin d'une véritable révolution sur le plan des idées, des approches et des mentalités. Il doit penser à l'avenir, plutôt qu'être basé dans le passé, et intervenir en fonction du développement économique du Québec, de la protection des citoyens et de la satisfaction de sa clientèle; et sa clientèle, ce n'est pas uniquement, et surtout pas, ceux et celles qui contribuent à la caisse électorale du Parti libéral.

Alors, M. le Président, c'était là l'objet de mes remarques préliminaires. J'aimerais savoir du ministre... J'ai fait des remarques au début pour savoir si les demandes de renseignements que nous avons faites au tout début des crédits, et il y a un mois, si on va pouvoir les avoir, concernant les frais de voyage, notamment ceux du sous-ministre et des autres — mais j'aimerais avoir ceux du sous-ministre tout de suite — et concernant la ventilation du discrétionnaire du ministre délégué aux Transports qui nous a dit que nous aurions, cet après-midi, le

12 600 000 \$ qui est le discrétionnaire qu'il verse aux municipalités, la ventilation par municipalité.

(16 heures)

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

M. Normand Cherry

M. Cherry: Alors, M. le Président, suite à ma nomination récente comme ministre des Transports, je recevais un appel du député de Lévis qui m'informait qu'une des meilleures façons de mieux connaître les responsabilités nouvelles qui sont les miennes, c'était de faire la défense des crédits, de faire l'exercice des engagements financiers. Donc, j'ai eu l'occasion d'échanger avec notre collègue de Lévis récemment, quelques heures, sur les activités de l'année précédente. On a également échangé pendant une heure de temps, récemment, pour les crédits partiels pour cette année, et on débute, là, maintenant, huit heures. Alors, bien sûr que le député de Lévis a raison quand il dit au ministre: Une des bonnes façons de bien vous familiariser avec une nouvelle responsabilité, c'est de passer à travers ces exercices-là; ça va vous permettre d'avoir une vision globale de tout ce qui se passe. C'est également vrai pour celui qui vous parle par rapport à la façon dont notre collègue de Lévis fonctionne, parce que non seulement j'ai à me familiariser avec le ministère, mais avec mon vis-à-vis aussi pour tenter de développer ensemble un mode de fonctionnement qui pourrait nous aider à avancer dans nos travaux. Donc, je vais essayer. Chacun de nous autres, on fait des tentatives, puis je vais voir s'il y a moyen d'ajuster ça. Alors, il m'annonce qu'hier il a fait des demandes concernant les voyages. Bien, moi, là, j'ai su que vous aviez fait cette demande-là hier, vous l'avez dit...

M. Garon: Je n'ai pas eu de réponse.

M. Cherry: ...et, là, j'arrive, puis ça ne fait pas une heure qu'on a commencé, et je l'informe que, s'il veut porter attention aux informations des voyages, on va les lui donner, ce n'est pas compliqué, puis, après ça, on fera des commentaires sur d'autres choses, parce que, autrement, il va nous embarquer dans une salade incompréhensible. Moi, j'aimerais ça qu'on tente de travailler de façon un peu méthodique. À moins qu'il ne me dise: Moi, ma façon de travailler, c'est tout mélangé. Si c'est ça, on va le suivre. Je veux dire, je ne peux pas indiquer le rythme, je vais tenter de répondre.

Il me dit: Hier, j'ai demandé ça. Bien, moi, ça ne fait pas 24 heures, on débute et, s'il veut qu'on commence par la première interrogation qui a été le début de ses interventions, puis il vient de terminer avec celle-là — je ne sais pas s'il croyait que je l'avais oubliée; j'avais pris une note — donc, si ça l'intéresse, je demanderais au nouveau sous-ministre chez nous, qui est en fonction depuis le 5 avril, de répondre à cette question-là et, si c'était nécessaire, la personne qui a occupé cette fonction-là et qui a été impliquée dans les questions qu'il

soulève concernant les voyages est présente et pourra ajouter un complément de réponse.

C'est une façon que j'essaie pour qu'on éclaire les choses puis qu'on réponde de façon correcte, en espérant que le député de Lévis trouvera là réponse claire et satisfaisantes à ses interrogations, puis, après ça, ça nous permettrait de procéder à d'autres choses.

Alors, M. le Président, je demanderais au sous-ministre, M. Gignac, de donner ces premières réponses qui ont été demandées hier par le député de Lévis.

Organisation des travaux

Le Président (M. Camden): Avant que nous ne poursuivions plus loin nos débats, j'ai compris dans vos propos, M. le ministre, que vous auriez souhaité ou que vous souhaiteriez que l'on procède à l'étude des crédits par l'étude de chacun des programmes, et cela d'une façon successive. Est-ce que j'ai bien compris le sens?

M. Cherry: Bon. Moi, je vous avoue, le député de Lévis, et je le répète, dans sa première communication dans ma responsabilité, m'a dit que c'était une des bonnes façons d'apprendre, puis il a dit: Tu vas voir qu'on va bien faire ça, on va fonctionner. Ton prédécesseur, je lui demandais des questions, il ne me donnait pas les réponses; ensemble, on va essayer de bien travailler. Moi, je veux bien. Je veux bien, je suis de bonne foi et de bonne volonté. Le premier exercice qu'on a fait ensemble, tout ce qu'il m'a demandé, je lui ai dit que je lui ferais parvenir, dans la mesure du raisonnable et du possible. Bien sûr, il m'en a demandé un tel volume qu'il faut que j'attende la période du dégel pour lui livrer, tu sais, ça n'aurait pas de bon sens, ça mettrait les routes en danger. Mais ça, je veux dire, c'est correct, il a droit à ça, puis je vais lui donner.

Alors, là, pendant que vous me posiez la question, M. le Président, à savoir est-ce que, comme ministre, je souhaiterais qu'on travaille programme par programme pour y aller de façon méthodique et clarifiée, le député de Lévis, lui, il a fait signe que non, ce n'est pas ça qu'il veut.

M. Garon: Ce n'est pas à vous ça, ce n'est pas à vous que je parle.

M. Cherry: Ah bon! O.K. Il se parle à lui, je présume, parce qu'il dit qu'il ne me parle pas à moi.

M. Garon: C'est quelqu'un à côté de moi qui travaille avec moi.

M. Cherry: Bon, O.K. Non, mais je cherche une méthode qui permettrait un bon fonctionnement de ce comité et de ses travaux et, bien sûr, il faut que j'essaie de faire ça en collaboration avec le député de Lévis. Alors, moi, personnellement, vous me demandez si je souhaiterais qu'on y aille programme par programme. Je vous dis oui. Mais, si ça présente un problème

au député de Lévis et qu'il me dit que ça irait mieux autrement, moi, ça fait deux mois que je suis au ministère, lui, ça fait plusieurs années qu'il le critique — je ne sais pas s'il a trouvé des solutions pour l'améliorer, mais, en tout cas, il a trouvé des façons de le critiquer, ça, je suis convaincu — alors, là-dessus, je vous donne ma position, mais je suis ouvert à des suggestions.

Le Président (M. Camden): Alors, je dois comprendre... Est-ce qu'on retient la façon de les étudier d'une façon globale ou programme par programme?

M. Garon: Globalement, puis on les adopte programme par programme à la fin.

Le Président (M. Camden): À la fin. Est-ce qu'il y a consentement sur ce mode d'opération? Je constate donc que...

M. Cherry: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Camden): ...oui. Alors, nous allons fonctionner d'une façon globale et, à toutes fins pratiques, ad lib.

Discussion générale

Ventilation des voyages effectués par le personnel du ministère

M. Garon: Mais j'aimerais dire au ministre que, tantôt, quand on parlait des renseignements, ça n'a pas été demandé hier, ça a été demandé il y a un mois dans les documents préparatoires aux crédits qui ont été fournis il n'y a pas grand temps de ça; j'ai reçu ça cette semaine. On l'a demandé il y a un mois. Et, à chaque année, on a les dépenses de voyage ventilées par voyage. Ce n'est pas quelque chose de nouveau. Moi, je les ai toujours eues ventilées. Les libéraux nous les demandaient ventilées dans le temps où on était au gouvernement, ça fait que ça fait longtemps que ça marche comme ça, je peux vous dire. C'est la première fois que je les vois arriver globalement. Ce qu'on a demandé, ce n'est pas quelque chose d'hier, ça a toujours été comme ça, des dépenses ventilées.

Deuxièmement, l'autre question dont j'ai parlé, le discrétionnaire du ministre, c'est lui-même qui a pris cet engagement-là avant de partir. Le sous-ministre était là, d'ailleurs; M. Gignac était à côté. Il a écouté ou il n'écoutait pas, mais il était à côté quand il a dit: Ça va vous être remis cet après-midi, la ventilation, par municipalité, du discrétionnaire de 12 600 000 \$ du ministre. On l'a demandée à plusieurs reprises depuis qu'on fait des engagements avec lui; on a fait quatre heures à date, mais ça a été demandé il y a un mois.

Normalement, l'exercice des crédits, on n'est pas obligés de faire une bataille pour avoir des renseignements. On discute des crédits, on discute sur ce que le ministre veut faire, sauf que, pour avoir les renseignements,

normalement, on n'est pas obligés de se battre. Moi, ce que j'ai vu avant, normalement, on les recevait. Là, je ne sais pas si c'est une maladie honteuse, mais on a l'air d'être bien gênés de nous transférer les documents ventilés par municipalité, les chiffres, le 12 600 000 \$. C'est rien que ça. Et le ministre a dit qu'il nous le donnerait cet après-midi. Il a dit: Quand vous allez avoir des travaux, cet après-midi, on va vous les faire remettre. Et ça doit être facile, à part de ça.

M. Cherry: Encore une fois, là, j'essaie d'établir... Vous avez posé deux questions. Vous avez dit: C'est des choses qu'on veut avoir. Parmi les choses qu'on veut avoir, vous dites: On les a demandées il y a un mois, on l'a répété hier, elles nous ont été promises pour aujourd'hui. Parmi ça, vous dites: les dépenses du sous-ministre puis la ventilation du 12 000 000 \$.

Je commence par la première et, après ça, on va aller à la deuxième. J'essaie juste, de façon méthodique, de tenter de répondre du mieux que je peux aux interrogations que vous dites que vous avez soulevées. C'est juste ça que j'essaie de faire. Et je vous dis: Peut-on commencer par la première?

M. Garon: Oui, oui, on peut... Je sais qu'il y a des gens qui ont de la misère à mâcher de la gomme et à marcher en même temps.

M. Cherry: Non, mais, c'est juste pour ne pas...

M. Garon: On peut faire rien qu'une chose: on mâche de la gomme et, après ça, on marche. O.K. On peut faire ça.

M. Cherry: Non, non, c'est...

M. Garon: Ce n'est pas bien, bien compliqué, ce que je vous demande. Si, avec tout l'aréopage qui vous entoure, personne ne comprend, il y a un gros problème au ministère.

M. Cherry: Non, non, on n'a pas de problème. Le problème ne se situe pas aux façons de donner la réponse, je pense qu'il se situe plus au niveau de la compréhension qu'on souhaite que les réponses aient.

M. Garon: Oh!

M. Cherry: Et, dans ce sens-là, pour ne pas mélanger personne, j'essaie de vous dire que vous avez posé deux questions sur deux sujets distincts. Pour faciliter la compréhension, est-ce qu'on peut commencer par répondre à la première de vos questions?

M. Garon: Envoyez donc! Essayons!

M. Cherry: C'est simple, là. J'essaie juste de voir... Vous avez parlé des voyages, on va répondre aux

voyages. Deuxièmement, vous avez parlé de la ventilation du 12 000 000 \$, on va répondre à ça en deuxième. «C'est-u» assez clair pour vous? Je ne vous demande pas de mâcher de la gomme et de marcher en même temps, juste d'écouter les réponses aux deux questions que vous avez posées.

M. Garon: Envoyez donc, voir! Essayez-vous donc, voir!

M. Cherry: Parfait. O.K. Ha, ha, ha! Je vais demander au sous-ministre, M. Gignac, de répondre à ça. C'est correct? C'est lui qui a la documentation, et M. Lalande, qui est la personne impliquée, est là, s'il y a besoin de complément de réponse.

Le Président (M. Camden): M. Gignac, Clermont Gignac, sous-ministre.

M. Gignac (Clermont): M. le député de Lévis, je suis ici, à ce poste, depuis à peine 15 jours. J'ai regardé les demandes qui avaient été formulées. Probablement qu'il y a peut-être une incompréhension parce que la demande portait sur la liste des voyages hors Québec et le coût. Probablement que... Effectivement, je pense que les fonctionnaires ont donné le total — j'ai la réponse ici — de la liste des voyages, qui est de 492 000 \$. Probablement que c'est une question d'incompréhension. Vous vouliez l'avoir par voyage. Je pense que j'ai compris.

M. Garon: Ça a toujours été remis comme ça.

M. Gignac (Clermont): Je ne sais pas là, mais...

M. Garon: Il a fallu qu'il y ait une directive pour que ce soit remis comme ça parce que ça a toujours été remis par voyage.

M. Gignac (Clermont): O.K. En tout cas, probablement que c'est une incompréhension, mais le total que vous avez là, c'est le total de la liste des voyages. Si on veut prendre particulièrement ce que vous aviez demandé, la liste et le coût des voyages du sous-ministre des Transports, je vais vous les donner exactement et, si une ventilation plus complète de tous les voyages est demandée, je pense qu'il n'y a aucun problème là-dessus, c'est public, d'une façon ou d'une autre.

Première des choses, je ne les prends pas dans l'ordre que vous les aviez donnés, mais vous avez seulement à les crocheter, vous devriez avoir tous les renseignements que vous aviez demandés. Première des choses, il y avait du 18 mai au 22 mai 1993.

M. Garon: Madrid.

M. Gignac (Clermont): C'est correct, Madrid, on a le même, c'est parfait. Je vous donne seulement, M. Garon...

Le Président (M. Camden): M. Gignac, est-ce qu'on peut vous faire une petite suggestion?

M. Gignac (Clermont): Oui.
(16 h 10)

Le Président (M. Camden): Vous vous adressez à la présidence.

M. Gignac (Clermont): Le président. Très bien. Le Congrès mondial... M. le Président, je vais attendre d'avoir l'écoute.

Le Président (M. Camden): Non, non, il n'y a pas de problème, M. Gignac, vous pouvez poursuivre. Le député de Lévis, comme il vous l'a dit, il est capable de mâcher de la gomme et de marcher en même temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Il peut parler, écouter, marcher et mâcher de la gomme. C'est un homme avec un potentiel considérable.

M. Garon: J'ai deux oreilles.

Le Président (M. Camden): O.K.

M. Gignac (Clermont): Donc, le premier, on disait bien du 18 mai au 22 mai, c'est le Congrès mondial, l'International Road Federation. C'est la promotion, aussi, du Congrès mondial de l'Association internationale permanente des congrès de la route, qui va se tenir à Montréal en septembre 1995. Le coût du voyage, c'est de 6055 \$. Dans ce 6055 \$, vous avez 3326 \$ pour l'avion et 2729 \$ pour le séjour.

M. Garon: Combien?

M. Gignac (Clermont): Pour le séjour, 2729 \$.

M. Garon: Combien de jours?

M. Gignac (Clermont): Ça répond... C'était du...

Une voix: Il l'a dit tantôt.

M. Gignac (Clermont): Je l'ai dit tout à l'heure. Il y avait Madrid et il y avait... C'est du 14 mai, je pense, jusqu'au 23 mai. C'est parce qu'ils passaient par Paris en même temps.

M. Garon: On a du 18 au 22, nous autres.

M. Gignac (Clermont): Oui, c'est ça, du 18 au 22, et ils passaient par... Je vais y aller un après l'autre. Donc, ça, c'était 6055 \$. Ça va?

M. Garon: C'est le voyage du 18 au 22 à Madrid?

M. Gignac (Clermont): C'est ça, c'est ça.

M. Garon: Alors, les frais de séjour, 2729 \$, c'est du 18 au 22 mai?

M. Gignac (Clermont): Attendez, on va les passer un par un et, s'il y a quelque chose qui n'est pas clair, on va l'éclaircir. Je vous ai dit du 18 mai au 22 mai 1993. Ça va?

M. Garon: O.K.

M. Gignac (Clermont): S'il nous manque des jours ou si on a des jours en double, on les regardera.

M. Garon: Oui.

Une voix: Les deux oreilles doivent écouter.

M. Gignac (Clermont): O.K. On passe à un deuxième.

M. Cherry: Il faut qu'il entende la même réponse dans chaque oreille.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gignac (Clermont): Un deuxième, M. le Président, c'est du 11 octobre au 18 octobre 1993.

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ou du 11 au 16 octobre, en tout cas, dans ce coin-là, cette semaine-là: Copenhague. Vous avez ça, M. le Président? Encore le comité exécutif de l'Association internationale permanente des congrès de la route, toujours en fonction de l'organisation d'un congrès qui va attirer au-dessus de 3500 personnes à Montréal. Le coût du voyage, 4298 \$.

M. Garon: Comment?

M. Gignac (Clermont): 4298 \$.

M. Garon: Ça, c'est le total?

M. Gignac (Clermont): Oui.

M. Garon: Le billet d'avion est à combien et le séjour, combien?

M. Gignac (Clermont): Ici, j'ai une ventilation de 1043 \$ pour le séjour et de 3255 \$ pour l'avion.

M. Garon: De 1043 \$ pour le séjour?

M. Gignac (Clermont): Oui.

M. Garon: À Copenhague, du 11 au 18 octobre?

M. Gignac (Clermont): C'est ça, 11 au 16 octobre. C'est ça que vous avez? Oui, six jours.

M. Garon: Du 11 au 16 octobre.

M. Gignac (Clermont): C'est ça.

M. Garon: Parce que ça ne marche pas avec les renseignements qu'on avait dans votre cahier.

M. Gignac (Clermont): Oui, oui. Vous devez avoir, dans votre cahier, un autre du 11 octobre au 18 octobre.

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ça, c'est M. Guy Lapointe.

M. Garon: Moi, je demande celui de Georges Lalande.

M. Gignac (Clermont): C'est pour ça que je vous dis, là...

M. Garon: O.K.

M. Gignac (Clermont): C'est juste pour éclaircir, qu'on soit sur la même longueur d'onde.

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ça marche. On prend un troisième. C'est en Jordanie.

M. Garon: 'Ammân.

M. Gignac (Clermont): 'Ammân, c'est ça, et en Syrie, Damas.

M. Garon: Damas. Bien, c'est deux...

M. Gignac (Clermont): C'est sur le chemin de Damas.

M. Garon: Oui, oui, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'espère que vous allez frapper votre chemin de Damas, vous aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça ouvre les yeux.

M. Gignac (Clermont): Du 22 avril au 25 avril, et il y avait du 26 avril au 28 avril. Ça va?

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ici, c'était une mission commerciale des Transports. Il y avait 15 personnes d'affaires, une mission. Il y avait 12 projets. Tous des gens d'affaires du Québec qui allaient en mission pour la promotion et tenter de faire des alliances stratégiques sur 12 projets, dont six étaient du transport. Ceci, ça a coûté 4625 \$.

M. Garon: 'Ammân?

M. Gignac (Clermont): Je vous donne les deux, c'est le total des deux, c'est le même séjour.

M. Garon: De quelle date à quelle date?

M. Gignac (Clermont): Je vous l'ai dit tout à l'heure, du 22 avril 1993 au 25, c'est à 'Ammân, puis, du 26 au 28, à Damas.

M. Garon: 4000 \$?

M. Gignac (Clermont): 4625 \$.

M. Garon: Ça, c'est au total.

M. Gignac (Clermont): Oui. Voulez-vous avoir le ventilé?

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Séjour, 896 \$ et l'avion, 3729 \$. Ça va?

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): On arrive à un autre, Lyon. Ça, c'est du 6 décembre 1993 au 9 décembre 1993.

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ça va? Ça, c'est un colloque «Villes et TGV» organisé par le Centre Jacques-Cartier. Le Centre Jacques-Cartier, M. le Président, c'est un groupe mondial de francophones qui se réunit, entre autres, sur le transport, je pense que c'est une ou deux fois par année. Et ça a coûté exactement 142,47 \$ pour ce voyage là. L'ensemble du voyage, chambres et avion était payé par le Centre Jacques-Cartier. En fait, M. Lalande était invité.

M. Garon: 142 \$.

M. Gignac (Clermont): Et 0,47 \$.

M. Garon: Il était invité par qui?

M. Gignac (Clermont): Par le Centre Jacques-Cartier. C'est un organisme mondial.

M. Garon: De promotion de quoi?

M. Gignac (Clermont): Surtout du côté transport. Tous les intérêts, que ce soit transport ou autres, mais au niveau de la francophonie mondiale.

M. Garon: Pour faire la promotion du TGV?

M. Gignac (Clermont): Non. Ça, c'était un colloque organisé par cette association-là, sur les villes et le ou les TGV dans ces villes-là.

M. Garon: Comment cet organisme-là est-il financé? Par des subventions des pays?

M. Gignac (Clermont): Probablement. Je demanderais peut-être à M. Lalande. D'après les renseignements que j'ai pris auprès de M. Lalande, les frais de cotisation ou les inscriptions aux colloques qu'ils font, c'est avec ça que cet organisme mondial s'autofinance. C'est comme ça qu'ils ont assumé le coût de la chambre et de l'avion de M. Lalande. Ça a coûté, au Québec, 142 \$.

M. Garon: Est-ce qu'ils paient les voyages de tout le monde ou ils paient... Je ne comprends pas trop comment ça marche, là. Il y a des gens qui ont dit qu'ils paient...

M. Gignac (Clermont): Il était conférencier, M. le Président.

M. Garon: Ils se financent avec l'inscription?

M. Gignac (Clermont): Il était conférencier invité par ce Centre, le Centre Jacques-Cartier.

M. Garon: Et sur quel sujet, vous avez dit?

M. Gignac (Clermont): Sur le transport.

M. Garon: Non, non, c'était...

M. Gignac (Clermont): Entre autres, ce qui nous intéressait, comme ministère, avec le projet du TGV ou du train à haute vitesse, bien, c'est que, nécessairement, ce Centre Jacques-Cartier, qui est un organisme mondial, organisait ce colloque-là dans toutes les villes...

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): ...qui regroupent sûrement une masse critique permettant...

M. Garon: Mais, ce que je ne comprends pas, c'est comment ça se fait qu'on peut faire un colloque les villes et le TGV...

M. Gignac (Clermont): Oui.

M. Garon: ...et que, le seul ministre qu'on invite, c'est dans les pays où il y en a pas, de TGV.

M. Gignac (Clermont): Non, mais...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du texte de M. Lalande, de son discours à ce congrès de ce colloque-là?

M. Gignac (Clermont): Aucun problème.

M. Garon: Pardon?

M. Gignac (Clermont): Aucun problème.

M. Garon: On peut l'avoir?

M. Gignac (Clermont): Oui.

M. Garon: J'aimerais ça avoir la copie du texte, du discours de la conférence.

M. Gignac (Clermont): D'accord.

M. Garon: Ensuite?

M. Gignac (Clermont): D'accord? Bon. Je répète le coût: 142,47 \$. Ça va?

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Un autre, c'était celui que vous aviez sur la liste, du 12 mars au 19 mars 1994, à Paris.

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): Ça n'a rien coûté parce que le voyage a été annulé.

M. Garon: Alors, pourquoi vous l'avez mis, s'il n'y a pas eu de voyage?

M. Gignac (Clermont): Il était cédulé lorsque ça a été imprimé et il n'a pas eu lieu.
(16 h 20)

M. Garon: C'est 1994, ça, ici?

M. Gignac (Clermont): Oui. Si vous remarquez, c'est que la date du renseignement qu'on vous a envoyé, le 4 mars 1994, c'est la date d'édition du document, et le voyage devait avoir lieu le 12 mars. Donc, il a été annulé entre-temps.

M. Garon: Ça permet sans doute au ministre de comprendre qu'à travers tout ce temps-là on aurait pu avoir la ventilation des voyages, au lieu de perdre du

temps comme on fait à les demander un par un. Si ça avait été fait comme les autres années... Vous voyez, ça fait un mois. C'est préparé un mois d'avance. Vous en avez la preuve, là. M. le Président, le ministre a la preuve, par a + b. On indique des voyages qui n'ont pas eu lieu parce que les documents ont été préparés d'avance, mais on les a reçus, nous autres, cette semaine. Pour être bien sûrs qu'on n'ait pas le temps de travailler dedans, on les a reçus cette semaine. J'en ai reçu deux gros avant-hier soir, à la fin de la journée, tard. Continuons.

M. Gignac (Clermont): Je crois, M. le Président, qu'il doit en manquer un.

M. Garon: Oui, il en manque un. Paris.

M. Gignac (Clermont): Paris, du 15 mai au 18 mai. C'est ça?

M. Garon: Oui.

M. Gignac (Clermont): C'est inclus, M. le Président, dans le premier renseignement que je vous ai donné, avec Madrid. Ça faisait partie de la ronne de lait.

M. Garon: Du 15 au 22.

M. Gignac (Clermont): Oui, parce que, vous voyez, M. le Président, à Madrid, c'était du 18 au 22, puis, celui de Paris, c'est du 15 au 18, donc c'est dans le même. C'est inclus dans le prix de 6055 \$ du début, qui était ventilé, je le répète, M. le Président: séjour, 2729 \$, et avion, 3326 \$.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le document fourni? Il devrait y avoir un écrit de ça. Le document fourni par écrit?

Une voix: Ça va être dans les galées.

M. Gignac (Clermont): Excusez-moi?

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir le document fourni par écrit, M. le Président, à la commission?

Le Président (M. Camden): Quel est le document que vous souhaitez, M. le député de Lévis?

M. Garon: Sur la ventilation de ces frais avec les raisons des voyages.

Le Président (M. Camden): La ventilation des frais.

M. Gignac (Clermont): Probablement que ce que je viens de donner, ça va être inscrit. Est-ce que c'est suffisant, M. le Président?

M. Garon: Non. J'aimerais ça l'avoir produit officiellement à la commission comme dépôt de document.

M. Gignac (Clermont): Aucun problème. La transparence.

M. Garon: Et j'aimerais ne pas avoir de commentaires du fonctionnaire. Il est là pour répondre, point. Je n'ai pas besoin d'avoir aucun commentaire du fonctionnaire.

M. Gignac (Clermont): M. le Président...

M. Garon: Le fonctionnaire est engagé et il est là pour répondre aux questions qu'on lui pose sans aucun commentaire.

Le Président (M. Camden): Je pense que le message est clair.

M. Gignac (Clermont): M. le Président, c'est très clair. La seule chose, c'est que, compte tenu qu'on a parlé des fonctionnaires tantôt, c'est tout simplement des renseignements qu'on a fournis, et on veut bien assurer que la fonction publique est transparente. C'est essentiellement ça. C'est mon dernier commentaire là-dessus.

M. Garon: Ce n'est pas des questions qui sont posées à la fonction publique; c'est des questions qui sont posées au ministre, M. le Président. Le ministre demande à ses fonctionnaires de répondre. C'est le ministre qui est responsable. Il y a des documents qu'on n'a pas eus cette année, qu'on a eus les autres années. À moins que M. Gignac nous dise que c'est lui qui a pris sur lui de ne pas nous faire les dépenses de voyage ventilées cette année. À moins que M. Gignac nous dise que c'est lui qui a pris sur lui de ne pas le faire, mais, dans les années passées, on a toujours eu les dépenses de voyages ventilées. Alors, si c'est lui qui a fait ça, c'est lui qui nous fait perdre notre temps aujourd'hui.

M. Gignac (Clermont): M. le Président...

Le Président (M. Camden): M. Gignac.

M. Gignac (Clermont): ...tantôt, je disais que la date originale de l'émission du document était le 4 mars 1994, et je n'étais pas au ministère des Transports.

Le Président (M. Camden): Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Garon: Oui. J'aimerais savoir, comme c'était une mission commerciale en Syrie, en Jordanie, le voyage du 22 avril, à 'Ammân, à Damas, une mission

commerciale, est-ce qu'il y a eu un rapport de mission et quelles en ont été les retombées économiques? Est-ce qu'il y a eu un rapport sur la mission? Le voyage, on a dit combien de personnes? Quinze personnes? Quel était le but précis de ces gens-là qui y allaient. Je ne sais pas quel genre de promotion de route on voulait faire là. Quel a été le but de la mission de chacun des gens qui étaient dans la mission? Est-ce qu'il y a eu un rapport de mission et quelles ont été les retombées économiques qui ont suivi?

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

M. Cherry: M. le Président, bien sûr, moi, j'arrive depuis quelques semaines, quelques mois au ministère, et M. Gignac, qui fait son possible pour répondre, lui, arrive depuis deux semaines. Alors, pour tenter, toujours dans un effort de collaboration... Je vais le démontrer encore une fois, je vais demander à la personne qui les a faits, les voyages, qui occupait la fonction...

Une voix: Non, on n'a pas le temps...

M. Cherry: ...de sous-ministre aux Transports à l'époque, qui est présente, qu'elle vienne compléter ces réponses.

M. Garon: Non, non.

M. Cherry: Il me semble que ça, c'est un effort de vouloir répondre en toute transparence et en toute clarté et je l'offre, M. le Président, à la commission. M. Lalande est ici présent. Est-ce qu'il peut donner ces compléments de réponses?

M. Garon: Moi, j'ai compris tantôt que M. Lalande était devenu extrabudgétaire. Alors, comme on dit que, dans l'extrabudgétaire, on n'a pas de questions à poser, alors on n'a pas de réponses à recevoir des extrabudgétaires. Comme tout ça s'est passé au ministère, c'est le ministre qui est responsable, c'est au ministre à répondre, et je lui demande de fournir les documents par écrit. On n'a pas besoin de questionner M. Lalande. Il y a eu un rapport de mission ou bien il n'y en a pas eu. On évaluera. S'il n'y en a pas eu, c'est parce qu'il n'y en a pas eu. Habituellement, quand il y a une mission commerciale, il y a un rapport de mission. Il y en a un ou il n'y en a pas? S'il n'y en a pas, dites-le-nous tout simplement. Je n'accepterai pas un rapport verbal, comme ça, alors qu'il y a eu 15 personnes. Je veux avoir un rapport de mission écrit s'il y en a eu un, et les retombées économiques, s'il y a eu une analyse des retombées économiques. Si ça n'existe pas, dites-nous tout simplement: Ça n'existe pas.

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

M. Cherry: M. le Président, à moins que le député de Lévis ne m'indique le contraire, je comprends que, pour lui, c'est plus important de poser des questions que d'obtenir des réponses...

M. Garon: Non.

M. Cherry: ...parce que les gens qui sont ici pourraient lui donner les réponses qu'il souhaite, mais il semble qu'il ne veuille pas les entendre. Je vous avoue que, si c'est sa façon de procéder, je vais m'y ajuster. Je vais m'y ajuster; moi, j'essaie que ça fonctionne bien. Et, parce que, aux questions qu'il pose, les gens sont ici pour y répondre, s'il n'est pas satisfait des réponses qu'il entend, je n'ai pas besoin de lui dire de ne pas être gêné de les poser, là.

M. Garon: Non. J'ai posé une question précise. M. le Président, les mots ont une signification. Est-ce qu'il y a eu un rapport de mission? Un rapport de mission commerciale, ce n'est jamais un rapport verbal, c'est un rapport écrit. Il y a un chef de mission et il y a un rapport écrit d'une mission commerciale. Le ministre n'est peut-être pas au courant, il n'y en a peut-être pas au ministère du Travail, mais, normalement, quand il y a une mission, elle est préparée, il y a des rencontres prévues, et il y a un rapport de mission qui est fait ensuite, et, un peu plus tard, il y a une analyse des retombées économiques de la mission. Alors, moi, je demande des questions précises. Ça existe ou ça n'existe pas? Il est possible que ça n'existe pas, qu'il n'y ait pas eu de rapport de mission. Alors, je demande la question, tout simplement. Il y a un rapport écrit, le rapport de la mission en Jordanie et en Syrie, ou il n'y en a pas eu? S'il y en a eu, j'aimerais ça avoir le rapport et, s'il n'y en a pas, que le ministre nous le dise, mais je ne me satisferai pas d'un rapport verbal.

M. Cherry: O.K.

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

M. Cherry: On m'informe, M. le Président, que le ministère des Affaires internationales a effectivement eu le rapport qui fait l'objet du débat présentement.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie? C'est un rapport, c'est une mission...

M. Cherry: Bien sûr.

M. Garon: ...de votre ministère.

M. Cherry: Bien sûr. Il n'y a pas de difficultés à ça. Le rapport existe. Je vous dis comment ça fonctionne. Vous en voulez une copie, on va vous en fournir une.

M. Garon: Oui. Est-ce qu'on peut avoir une copie aussi de... Est-ce qu'il y a eu une analyse ou un rapport sur les retombées économiques de la mission? Parce qu'on disait qu'il y avait des routes à refaire dans ces pays-là. Alors, est-ce qu'on a un rapport des retombées économiques de la mission en Jordanie et en Syrie faite par l'équipe de 15 personnes, dont le ministre, l'adjoint parlementaire et le sous-ministre, M. Lalande?

M. Cherry: Selon les informations que j'ai entendues tantôt, M. le Président, comme vous, c'est que la mission était composée de 15 personnes, dont des gens d'affaires du Québec qui composaient en grande partie la mission et qui allaient là pour tenter de trouver des débouchés pour leurs activités. C'est la façon dont le ministère des Affaires internationales conduit ses missions. Il a demandé, il a suggéré, parce qu'il y avait un volet transports dans cette mission, que des gens du ministère y soient associés. Même le ministre des Transports à l'époque, là, mon prédécesseur, était présent. Donc...

M. Garon: Oui, oui.

M. Cherry: ...le rapport, au ministère des Affaires internationales, existe et sera déposé dans sa globalité.

(16 h 30)

M. Garon: Parce que, vous savez, vous ne vous en rappelez peut-être pas, mais il y a eu toutes sortes de déclarations, à la suite de ce voyage-là, sur les rapports du ministre avec Saddam Hussein. Il y a eu une série d'échanges dans les journaux, et tout ça. Alors, c'est pour ça qu'on aimerait savoir. On parlait même des contacts qu'il y avait. Après ça, ça avait été nié par le ministre, etc. Je ne le sais pas, moi, je n'ai pas été aux conférences de presse du ministre. On avait parlé de contacts avec Saddam Hussein et, après ça, comme ça avait été mal reçu, les contacts avec Saddam Hussein, le ministre disait qu'il n'y avait pas vraiment de contacts. Alors, on ne savait plus quel article était vrai ou non, s'il y avait des contacts, et, comme le monde n'aimait pas beaucoup ces contacts-là, bien, il n'y en avait plus. Alors, j'aimerais savoir un peu comment ça s'est passé, la mission. C'est pour ça qu'on veut avoir le rapport de mission, parce qu'il y a eu des articles dans les journaux là-dedans. Vous pouvez faire venir le rapport de presse, vous allez voir qu'il y en a eu pas mal.

Alors, j'aimerais avoir, bon, le rapport de la mission commerciale, quels sont les gens — un rapport de mission, ça dit qu'est-ce qu'on a fait — et puis les retombées économiques qui ont suivi la mission depuis ce temps-là. Il n'y en a peut-être pas encore eu, il y a peut-être des pourparlers encore, mais c'est ça que j'aimerais savoir, simplement. Je trouve ça bien compliqué d'avoir un petit renseignement que, habituellement, si ça avait été le député de Charlesbourg qui aurait été au ministère des Transports, il m'aurait dit oui tout de suite et j'aurais eu le renseignement dans le même après-midi.

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

M. Cherry: Le député de Sainte-Anne est en selle dans cette activité, aujourd'hui, depuis moins d'une heure, et mon souci, M. le Président, c'est de tenter de répondre aux interrogations que le député de Lévis a posées. Je lui demande juste qu'il précise ses questions. Je lui dis que le rapport existe. Je dis qu'il va en avoir une copie parce que c'est disponible. Et, là, il commence à me poser des questions sur ce que contient le rapport. Je lui suggère, puisqu'il l'a demandé et qu'on lui a dit qu'on va le lui donner, d'en prendre connaissance. Si ça ne le satisfait pas, il pourra poser d'autres questions. Mais, avant même d'en avoir pris connaissance, il demande si ça contient ça, il demande si mon prédécesseur a eu des rencontres avec des autorités dans ces pays-là, auxquelles personne ne réfère. Mon prédécesseur a nié qu'il avait eu ça. Là, je veux dire, tu sais, je ne peux répondre à des suppositions. Les questions qui s'adressaient à mon prédécesseur ont été traitées comme telles. Il demande un rapport de la mission. Je l'informe que le ministère des Affaires internationales en a eu un, comme il le fait à chaque fois, que le rapport sera remis à cette commission et que le député de Lévis pourra en prendre connaissance, M. le Président. Ça me semble l'expression la plus ouverte de la bonne volonté de celui qui vous parle de répondre aux questions du député de Lévis.

M. Garon: Alors, M. le Président, est-ce qu'on peut les avoir, les renseignements, à la fin de la commission? Parce qu'on va siéger ce soir. Il est 16 heures et quelques.

M. Cherry: O.K. On va faire notre possible pour que vous les ayez dans les meilleures possibilités. Je ne peux pas faire plus que ça, là. Je vous dis qu'on va faire notre possible pour que vous les ayez dans le meilleur délai.

M. Garon: Bien, c'est-à-dire que, si le ministre dit: Je voudrais qu'il ait ça d'ici 18 heures, on va les avoir d'ici 18 heures. Si le ministre ne dit pas ça, on ne les aura pas. Si le ministre demande aux fonctionnaires: Qu'est-ce que vous voulez faire? Ils vont répondre ce qu'ils veulent faire. Mais, si le ministre dit: On veut que les parlementaires l'aient, on va l'avoir. C'est vous qui êtes en charge du ministère, là.

M. Cherry: Ils viennent d'entendre le commentaire que j'ai fait.

M. Garon: Non. Vous avez dit: Dans le domaine du possible.

M. Cherry: Oui, oui. À l'impossible nul n'est tenu.

M. Garon: Si le rapport est fait, il s'agit juste d'envoyer une photocopie. À moins que le ministère ne soit très lent. Je sais qu'il est lent souvent.

Il y a une autre question que je veux demander. À la question qu'on a demandée antérieurement, question 9, les cotisations payées, le nombre de personnes ayant une adhésion à des clubs privés, sociaux, etc., qui fut payée par l'employeur, dans la note concernant la Commission des transports, on dit: Aucune cotisation n'a été payée par la Commission des transports du Québec pour des clubs privés. Les cotisations payées par la Commission des transports du Québec en 1993-1994 sont pour des associations professionnelles, patronales ou administratives. Est-ce qu'on peut avoir la ventilation? Ça ne donne aucun renseignement; c'est ça, la réponse. On ne sait pas comment les fonds publics ont été utilisés. Et je dois vous dire que c'est la première fois que le ministère des Transports donne aussi peu de renseignements que cette année. Alors, je demande c'est quoi, les cotisations qui ont été payées, à quel organisme, pour qui. Il n'y a pas de réponse. Il n'y en a aucune. On dit qu'on n'en a pas payé à des clubs privés, mais qu'on en a payé à des associations professionnelles, patronales ou administratives.

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

M. Cherry: M. le Président, vous aviez posé deux questions. On vous a donné une réponse à la première question. Vous ne revenez pas sur la deuxième question. Là, vous demandez une troisième question.

M. Garon: Bien oui, mais...

M. Cherry: Est-ce que vous souhaitez avoir d'abord la réponse à votre deuxième question?

M. Garon: Bien oui, mais c'est bien long. Je trouve que vous n'êtes pas vite. M. le Président, le ministre, c'est le plus lent que j'aie vu à date, et ce n'est pas peu dire.

M. Cherry: La vitesse va au degré de la compréhension que vous semblez témoigner. Alors, je suis d'accord que, là-dessus, ça peut être long. Moi, la collaboration, je l'offre; la chicane, je ne la cherche pas.

M. Garon: Non, non, mais fournissez-nous les documents. On n'est pas obligés de...

M. Cherry: J'essaie qu'on se comprenne. Vous avez commencé à poser deux questions.

M. Garon: Ce n'est pas bien, bien compliqué.

M. Cherry: On vient de vous en donner une première. Vous ne demandez même pas la réponse à la deuxième question et vous en demandez une troisième. J'essaie de mettre de l'ordre dans vos questions. C'est comme ça que j'essaie de vous aider.

M. Garon: Bien oui, mais fournissez-la donc, la deuxième.

Utilisation de l'enveloppe discrétionnaire du ministre (suite)

M. Cherry: C'est ça? Bon. La deuxième, c'est la ventilation du 12 500 000 \$. On les a, les réponses.

M. Garon: Bon, est-ce qu'on peut l'avoir?

M. Cherry: Si vous voulez les écouter, on va vous les donner.

M. Garon: Non, pas par... On veut l'avoir sur papier, là. On n'écouterait pas 12 500 000 \$ à peut-être 200 ou 300 municipalités, une par une. Il ne faut pas tomber sur le casque, là. Parce que vous pouvez fournir le dépôt, le document, le ministre nous a dit que le document nous serait fourni. Aïe! là, si on veut jouer au fou, on ne jouera pas au fou longtemps. Le but, c'est la transparence pour que le public sache comment son argent a été dépensé. Si le ministre veut se comporter comme ça, moi, je considère qu'il est en train de faire un outrage à l'Assemblée nationale. Il y a des limites à jouer au fou.

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

M. Cherry: M. le Président, l'exercice qu'on fait aujourd'hui, c'est pour les dépenses à venir.

M. Garon: Non. Celles qui ont eu lieu.

Mme Bégin: Non. Ce sont les crédits.

M. Garon: Bien oui! Regardez les documents que vous nous avez fournis. On a demandé des renseignements, on demande ça à chaque année. Je comprends que c'est difficile de mettre 10 onces dans un dé à coudre, excepté qu'il y a une maxime latine qui dit: Qui potest capere capiat. Sauf que ça nous est fourni à chaque année, ces affaires-là, puis, là, on est en train de les demander une par une. Je vais vous dire que, s'il y a un changement de gouvernement, il y a des gens qui vont apprendre qu'il faut aller plus vite que ça pour que ça fonctionne, un gouvernement.

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

(Consultation)

M. Cherry: Alors, M. le Président, la liste demandée, je vais juste donner les chiffres qui vont en faciliter la compréhension. Total des projets interrégionaux, c'est 4 910 000 \$ — et le détail est ici — et, ajouté au total des projets régionaux, 6 241 797 \$, ce qui fait 11 151 000 \$, et doivent être ajoutés à ça, pour arriver, à la compréhension du député de Lévis, aux

chiffres qu'il mentionne, un projet de pont sur la rivière Mékinac de 800 000 \$ et le projet de terrassement de Saint-Adolphe pour 325 000 \$. Alors, si vous ajoutez ces deux projets-là aux chiffres que je viens de vous donner, qui sont des retraits de la programmation des projets régionaux, donc, avec ces chiffres-là, ça donne 12 276 000 \$. Et on est prêt à vous déposer ça, M. le Président.

Document déposé

Le Président (M. Camden): M. le ministre, Mme la secrétaire de la commission va accueillir votre dépôt de document. On va en faire reproduire des copies, M. le député de Lévis, lesquelles nous transmettrons à tous les membres de la commission, dont vous êtes.

M. Cherry: Troisième question, M. le Président?

Le Président (M. Camden): Oui.

Cotisations payées par le ministère

M. Cherry: Cotisations payées pour 1993-1994: j'ai ici la liste, M. le Président, des cotisations payées et je dépose également le document.

Document déposé

Le Président (M. Camden): Alors, Mme la secrétaire de la commission...

M. Garon: La liste qui comprend quoi?

M. Cherry: Les organisations, les personnes inscrites et les montants. Ça vous va?

M. Garon: C'est parfait.
(16 h 40)

M. Cherry: Donc, pour un total de 3626 \$.

Crédits périmés

M. Garon: Les crédits 1994-1995 du ministère des Transports sont de 2 073 000 000 \$ comparative-ment à 2 033 000 000 \$ en 1993-1994, en hausse de 2 %. Les crédits 1994-1995 indiquent des hausses importantes pour le transport des personnes de 333 000 000 \$ à 370 000 000 \$, ou 11 %, et le soutien administratif et technique, de 91 300 000 \$ à 97 400 000 \$, soit 6,7 % d'augmentation. Le programme de construction et d'entretien du réseau routier est le seul programme qui baisse, passant de 1 100 000 000 \$ à 1 089 000 000 \$, en baisse de 1 %. Les effectifs du ministère baissent de 265 personnes-année, passant de 8347 en 1993 à 8082 en 1994-1995. Cette diminution s'ajoute à celle de l'an dernier, 964 personnes-année, ou 10 %. En

1992-1993, les effectifs du ministère étaient de 9311. Le ministère a perdu, en deux ans, 1229 personnes-année, soit 13 % de ses effectifs.

Au chapitre des crédits de transfert, il faut noter la hausse des crédits aux organismes sans but lucratif dans le domaine du transport maritime. Ces crédits passent de 93 200 \$, en 1993-1994, à 254 000 \$, en 1994-1995, une augmentation de 173 %. Enfin, les crédits périmés ont été de 76 000 000 \$, en 1993-1994, soit 3,7 % du budget; les programmes de construction et d'entretien du réseau routier, 53 000 000 \$, et les systèmes de transports terrestres, 18 000 000 \$, ont été les plus touchés. Le ministre peut-il expliquer la nature des crédits périmés en 1993-1994? Et comment le ministre explique-t-il la hausse des crédits de transfert aux organismes sans but lucratif dans le domaine maritime?

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

M. Cherry: Je vais prendre le temps de trouver les réponses à ça.

(Consultation)

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

M. Cherry: Alors, M. le Président, à partir des documents que possède déjà le député de Lévis, pour le programme 1, Systèmes de transports terrestres, il voit une diminution de 26 023 \$. La très grande partie de ça, c'est à cause des taux d'intérêt qui ont été moindres que prévu.
(16 h 50)

Concernant le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, on verra que vous avez Amélioration du réseau routier, où il y a 4 204 000 \$, et Réfection du réseau routier, 4 475 000 \$, des travaux qui n'ont pas été exécutés. Donc, sur 400 000 000 \$ de travaux prévus à être exécutés, vous en avez 8 000 000 \$ qui ne l'ont pas été. Et, toujours dans le programme 2, M. le Président, par exemple au 2-5, au Soutien, vous avez là 2 304 000 \$. L'explication pour ça, c'est, bien sûr, que le ministère commence à retirer des bénéfices de la décentralisation; les fonctionnaires ayant moins à se déplacer en région, ça a fait, pour cette première partie, une économie, en grande partie, de ces 2 000 000 \$.

Pour le programme 3, qui est Gestion interne et soutien, qui indique au document 669 000 \$, c'est l'explication que je viens de donner précédemment, qui commence à être, si vous voulez, des résultats de la décentralisation et une meilleure façon de gérer, au ministère, qui exige moins de déplacement de notre personnel, ce qui a comme résultat une économie comme celle-là, M. le Président.

Concernant Transports maritime et aérien, vous avez Transport maritime, par exemple, 2 823 000 \$. C'est parce qu'il y a eu là une meilleure gestion et avec un achalandage, donc ça a pris moins de subventions de

la part du ministère pour que la société responsable de ça fonctionne, M. le Président.

Et, concernant Transport scolaire, qui est quand même un item important, les chiffres prévus au début de l'année sont basés en fonction d'une prévision, si vous voulez, d'une indexation. Alors, comme l'indexation a été moindre, cette année, ça a comme résultat des économies que le ministère a réalisées par rapport aux dépenses qu'il avait anticipées, et une grande partie de ça, M. le Président, explique les économies, les périmés, si vous voulez, pour le programme 6, Transport scolaire.

Les chiffres que je viens de donner, 54 941 000 \$, si vous voulez, là, en additionnant d'autres détails que je n'ai pas donnés, bien sûr c'est concernant la situation qui était prévue pour le 30 mars 1994. Les tout derniers, derniers raffinements, maintenant que l'année fiscale n'est pas complétée, vont être disponibles incessamment. Mais, si vous voulez le portrait d'ensemble pour répondre à ça, c'est l'explication que j'ai fournie, M. le Président.

M. Garon: Comment se fait-il...

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

M. Garon: Si c'est parce que le ministère était plus efficace qu'on dit que ça a diminué, comment se fait-il que ça augmente cette année avec moins d'employés? Puisque le soutien administratif, lui, passe de 91 300 000 \$... Attendez un peu. Si vous additionnez, oui, le soutien administratif et technique, ça passe de 91 300 000 \$ à 97 400 000 \$, alors que vous expliquez les crédits périmés de l'année par une plus grande efficacité sur ce plan-là. Mais, cette année, les crédits au soutien administratif et technique passent de 91 300 000 \$ à 97 400 000 \$, si on additionne les éléments 2 et 3 du programme 3, Gestion interne et soutien.

Tantôt, vous disiez que les effets de la décentralisation ont fait économiser quasiment 500 000 \$. Apparemment, cette année, ils feront augmenter les coûts du soutien administratif et technique de 6 000 000 \$.

M. Cherry: Pouvez-vous me répéter votre question, M. le Président?

M. Garon: Tantôt, vous avez dit que, l'année dernière, ça a fait baisser de presque 600 000 \$, la décentralisation. Il semble que, cette année, ça a fait augmenter de 6 000 000 \$. Ça fait augmenter les frais de soutien administratif et technique de 6 000 000 \$.

M. Cherry: Bien, je suis certain que le député de Lévis, qui est familier avec ça, sait bien que, quand il y a un plan aussi majeur de réorganisation que celui par lequel est passé le ministère des Transports, dans certains de ses aspects de gestion, il commence à bénéficier

maintenant de certains aspects, puis, dans d'autres, tu as des fonctions. Comme par exemple, au niveau du soutien, quand vous prenez des gens qui étaient au central et qui maintenant vont donner le service à la clientèle en région, ça déplace l'utilisation du personnel vers ces régions-là. Donc, ça a un effet, si vous voulez, d'augmentation pour ce genre d'activités là. (17 heures)

De la même façon, M. le Président, et je l'indiquais au député de Lévis dans mes remarques préliminaires, avec une décentralisation pour se rapprocher des besoins de notre clientèle, on est obligés de continuer à subir, dans certains cas, des baux déjà signés antérieurement jusqu'à leur expiration, où on pourra en négocier, mais, pendant ce temps-là, il faut contracter des engagements. Donc, pour une période de temps, il y aura chevauchement, mais, bien sûr, quand l'ensemble de l'exercice aura été exécuté, là, non seulement les bénéfices de la décentralisation se font déjà sentir dans les régions, mais également sur l'ensemble de l'activité des coûts au ministère des Transports. Mais, là, il faut bien comprendre que, ça, on ne commence qu'à peine. Il y a certains secteurs dans lesquels il y a une amélioration et, dans d'autres, il y a des périodes d'ajustement parce qu'il y a des transferts d'activités des employés, M. le Président.

Coûts pour la location de locaux

M. Garon: Mais les loyers passent de 43 943 000 \$ à 49 229 000 \$. Avec beaucoup de monde de moins, ça va coûter presque 6 000 000 \$, 5 500 000 \$ de plus de loyer. C'est beaucoup. C'est énorme. C'est pour ça qu'on voit dans les journaux de ce matin que la SAAQ, par exemple, change de locaux, s'en va dans des locaux deux fois plus cher, moins grands mais beaucoup plus cher. Alors, c'est évident que, si les gens qui dépendent du ministre ont des goûts somptueux, ça coûte cher. On l'a vu dans le journal, ce matin. Évidemment, on ne peut pas poser de questions sur la SAAQ, ça va prendre une enquête sur la SAAQ, éventuellement. Après les prochaines élections, elle pourra faire peut-être bien l'objet d'une enquête, la SAAQ. Il faudra en parler, éventuellement. On ne peut pas poser des questions ici, mais, là, vous, vos loyers qui dépendent du ministre passent de 43 900 000 \$ à 49 200 000 \$. Ça, c'est presque 6 000 000 \$, presque 5 500 000 \$. Qu'est-ce que qui arrive? Avec moins de monde. Moins de monde, puis ça coûte plus cher de loyer.

M. Cherry: M. le Président...

M. Garon: Est-ce qu'on a augmenté l'espace respiratoire de chaque employé?

M. Cherry: M. le Président, dans mes remarques préliminaires comme dans la réponse que je viens de donner au député de Lévis, j'ai indiqué qu'à cause de

baux qui doivent arriver à leur expiration et que le ministère doit respecter... Donc, les coûts qui avaient été engagés, ceux-là doivent être respectés, mais, durant la même période, à cause d'une réorganisation, à cause d'une meilleure présence en région, il faut contracter des baux. Donc, tant que ceux qu'on avait déjà engagés ne seront pas terminés, il y aura là chevauchement. Je l'ai dit dans mes remarques préliminaires et je viens de l'expliquer encore. Ça fait partie de la réorganisation, donc, dans la phase transitoire, on s'adresse à une situation comme celle qu'il dit là. Bon. Alors...

M. Garon: Combien de fonctionnaires ont été déplacés en région? Il y a des fonctionnaires qui ont perdu leur emploi. Le ministère a perdu, en deux ans, 1229 personnes-année, soit 13 % de ses effectifs. Alors, des personnes disparues, ça ne doit pas occuper des loyers. J'aimerais savoir combien de fonctionnaires ont été déplacés en région, la liste? D'où à où? Moi, j'ai compris qu'on en avait mis à la porte. Je n'ai pas compris qu'on en avait déplacé tant que ça.

(Consultation)

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

M. Cherry: M. le Président, l'approche que prend le député de Lévis concernant la réorganisation du ministère et dont la volonté est très clairement établie, c'est de se rapprocher de sa clientèle. Pas seulement de balancer des colonnes de chiffres, mais se rapprocher de sa clientèle pour que les gens en région aient à leur disponibilité l'ensemble des services que le ministère offrait autrefois à partir d'endroits plus restreints pour approcher du centre de prise de décision. Ça, c'est pour se rapprocher de sa clientèle pour que, dans l'ensemble des régions du Québec, les clientèles aient un meilleur service.

Durant cette période de transition, comparative-ment à ce qui était la structure du ministère autrefois et celle qu'elle est maintenant, les baux qui avaient été déjà engagés par le ministère doivent être respectés. Mais, à cause du rapprochement, de la décentralisation pour un meilleur service à la clientèle, on doit contracter des baux nouveaux. Donc, tant que ceux qui sont en vigueur ne seront pas expirés, il y aura chevauchement. Ça, c'est dans un premier temps, M. le Président.

Dans un deuxième temps, il est important de signaler que les crédits 1993-1994 parlaient, pour la location des baux, de 43 900 000 \$. Il y avait là un sous-financement, qui avait été prévu par la SIQ, de 3 000 000 \$. Donc, les vrais coûts étaient de 46 000 000 \$, M. le Président, ce qui fait que les crédits de 1994-1995, c'est 49 200 000 \$. Et, encore une fois, dans l'esprit que je viens de donner, il y a temporairement, durant la période transitoire, oui, une augmentation des coûts pour l'explication que je viens de donner, mais, à côté, il faut regarder la qualité des services et le rapprochement des clientèles, se tourner vers nos

clientèles, qui est la volonté du ministère des Transports. Ça aussi, ça va de pair.

M. Garon: Alors, est-ce qu'on peut avoir la liste des nouveaux bureaux qui ont été loués, leur localisation et le nombre des fonctionnaires qui ont été déménagés? Moi, j'ai compris qu'il y en avait qui perdaient leur emploi, mais je n'ai pas compris qu'il en déménageait beaucoup. En tout cas, s'il en est déménagé chez nous, je n'en ai pas vu un. Au contraire, on ne les sent plus. On les sentait un peu, à venir jusqu'à il y a un an, un an et demi, mais, là, les fonctionnaires des Transports, moi, dans mon coin, je ne les sens plus du tout. C'est comme s'il n'y en avait pas. Alors, on ne les sent pas du tout. J'aimerais savoir quels sont les bureaux additionnels. Dans Bellechasse, est-ce qu'il y a eu des bureaux nouveaux ou si c'est les mêmes bureaux? Dans Montmagny, dans les différents comtés, un par un? Et quels sont les bureaux vides que le ministère doit supporter? Si on dit qu'on a enlevé du monde, on les a transportés ailleurs, alors, normalement, les bureaux qui sont devenus vides ont été mis en disponibilité auprès du ministère des Travaux publics et Approvisionnement. Alors, j'aimerais avoir la liste des bureaux qui sont devenus vides, qui ont été redonnés aux Travaux publics et les nouveaux bureaux qui ont été loués, de même que le nombre des fonctionnaires qui ont été relocalisés, c'est-à-dire qui sont partis de tel bureau puis qui sont allés à tel autre bureau.

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

M. Cherry: Je pense qu'il est également important de rappeler, M. le Président, que, pour les fonctionnaires qui maintenant sont en moins au ministère et qui occupaient des espaces, on doit les réaménager aussi, ces espaces-là. Ça aussi, ça fait partie de la façon de fonctionner. Alors, il y en a, M. le Président, qui ne sont pas là; certains ont été déplacés, d'autres, ce sont des réaménagements. Et, dans les réaménagements, dans les coûts de la SIQ, il y a également des frais qui sont amortis sur plusieurs années; dans ce cas-ci, cinq ans, M. le Président. Donc, les documents qui sont demandés, on les a, puis on va les déposer, M. le Président.

M. Garon: Vous voulez dire que tous les fonctionnaires suivent l'exemple du premier ministre: ils font réaménager leur bureau en déménageant parce qu'ils n'aiment pas les tentures, ils n'aiment pas les couleurs, ils n'aiment pas les boiseries, ils n'aiment pas les planchers, ils n'aiment pas les tapis, ils n'aiment pas les meubles. Ils suivent tous l'exemple du premier ministre. On a vu ce que ça a coûté, ces réaménagements du Trésor, puis les réaménagements de ces bureaux. Est-ce que vous voulez dire actuellement qu'au ministère des Transports c'est pareil? Ça coûte cher, de réaménager des bureaux? C'est ça que vous êtes en train de me dire, là?

M. Cherry: Personnellement...

M. Garon: J'aimerais avoir la ventilation de ça.

M. Cherry: Personnellement, M. le Président, j'ignorais que le député de Lévis croyait aussi religieusement les déclarations d'un de ses ex-collègues qui a occupé pendant un certain temps le comté de Montmorency, parce que, ça aussi, c'est la marotte de mon ex-collègue, Yves Séguin. Je pense qu'elles ont été clairement contredites par les faits, M. le Président, la nature des économies qui ont découlé de ça. Mais j'ignorais que le député de Lévis s'abreuvait aussi religieusement aux propos de l'ex-député de Montmorency. Je le réfère aux questions qu'il m'a posées; je l'ai, la liste. Et, encore une fois, je le dis: Quand tu as des espaces vacants, il faut que tu les réaménages pour qu'ils deviennent fonctionnels pour le personnel que tu laisses là. Ça aussi, ça coûte de l'argent. On sait tous ça. Mais, dans certains cas, ce sont des charges qui arrivent une fois et qu'on ne reverra plus par la suite. Il faut que tu le fasses au moment où tu fais ta réorganisation, toujours dans l'esprit de se rapprocher de la clientèle et de donner un meilleur service. Mais, ça, je pense qu'il faut en tenir compte, c'est comme ça que ça fonctionne dans la vraie vie.
(17 h 10)

M. Garon: Oui, mais, dans la vraie vie, moi, j'ai appris une chose, c'est qu'il y a des avantages et des désavantages. Le ministre a essayé de claironner... les ministres — pas celui-là en particulier, M. le Président, mais les autres avant, les fonctionnaires... On a vu la photo du sous-ministre dans à peu près toutes les revues, des articles dans le journal *Les Affaires*. On a vu une publicité incroyable. C'était la première fois que je voyais ça, autant de publicité. Sauf que, là, vous êtes en train de nous donner les désavantages. On ne les a jamais eus. J'ai demandé à plusieurs reprises, moi, quand on est venu ici... Même, je me rappelle, ça avait lieu dans cette salle. Le sous-ministre était assis où est le président de la commission et je le lui avais demandé: Vous dites qu'il y a des avantages, j'aimerais connaître également les coûts. On n'a jamais été capable de savoir une cent. Là, ce qu'on voit, par exemple, c'est que les coûts commencent à augmenter. On aimerait ça, l'avoir, la liste, les coûts ventilés.

Quand vous me dites qu'il y a tant de gens qui sont déplacés, moi, je ne l'ai pas senti, ça. C'est possible qu'il y en ait qui ont quitté Québec pour Montréal. C'est possible, ça. Mais je n'ai pas senti, au niveau local, les fonctionnaires qui sont arrivés pour le service à la clientèle; au contraire, depuis un an et demi, il n'y en aurait pas du tout et je ne le sentirais pas plus. Je ne les sens pas du tout depuis un an et demi. Ils ont dû avoir un ordre terrible de se tenir tranquilles, on ne les sent pas. Avant cette réforme-là, de temps en temps, on avait un renseignement ou deux du bureau de Charny; maintenant, motus, pas un son. S'ils se rapprochent de la clientèle, je vais vous dire une chose, en tout cas, j'espère qu'il y en a qui s'en rendent compte. Mettez une annonce dans le journal pour dire qu'ils sont là, autrement on ne le sait pas.

Alors, ce que j'aimerais savoir... J'avais même demandé au député de Lotbinière — je pense bien que ce n'est pas un secret que j'allais dans son comté en fin de semaine — je lui avais dit: Est-ce que les routes sont meilleures? Il a dit: Ah! vous allez avoir en masse des choses à dire. Ha, ha, ha! Alors, ça veut dire qu'il y a encore beaucoup de place pour de l'amélioration. Je n'ai même pas mentionné ce facteur dans mon assemblée, j'avais tellement de choses à dire. Mais j'aimerais savoir maintenant la ventilation de ces coûts-là. On ne l'a pas. Je vois que le soutien administratif et technique augmente, que les prix augmentent. On n'a jamais su ça. J'aimerais avoir également la ventilation de ceux qui ont perdu leur emploi. Combien d'occasionnels? Combien d'employés réguliers ont été mis à la retraite ou à la préretraite et combien de cadres?

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

M. Garon: Et le nombre de ceux qui ont été déplacés de Québec à ailleurs. Je voyais dans le journal, ce matin, premier article en haut de la page: Il y a terriblement de locaux vides, à Québec. Ça veut dire qu'on en a beaucoup. Maintenant, on a un taux d'occupation historique, record, à Québec, d'inoccupation, un taux d'inoccupation record. On est rendu à près de 20 %, je pense que c'est autour de 18 %, quelque chose de même. Alors, j'aimerais ça savoir ce qui s'est passé avec cette ventilation-là, si c'était possible. Ce n'est pas bien, bien compliqué. Vous devez avoir tout ça.

Le Président (M. Camden): Alors, M. le député de Lévis, et simplement avant de passer... Je dois vous rappeler aussi que, pour la précision de mes propos, j'ai dit que j'avais ramassé ça dans un tel état de délabrement, en 1985, que vous comprendrez bien...

M. Garon: Là, vous rajoutez ça.

Le Président (M. Camden): ...que tout n'était pas complété dans mon comté. J'espérais que vous me mentionneriez...

M. Garon: Là, il rajoute ça.

Le Président (M. Camden): ...une couple de routes, lesquelles vont être pavées cet été, mais je pense que vous êtes parti pour faire le tour des cabanes à sucre dans Lotbinière.

M. Garon: Non. Quand je suis allé à Saint-Édouard, je vais vous dire que j'ai trouvé la route plus mauvaise que je ne l'avais connue quand j'y suis allé déjà quand j'étais au gouvernement. C'était une belle route. J'ai fait la remarque, même, à celui qui était avec moi, qui est en arrière de moi, j'ai dit: Bonne mère! je n'ai jamais vu cette route-là aussi mauvaise. Ça fait

quelques années que je ne l'ai pas faite, mais je ne l'ai jamais vue aussi mauvaise. J'ai fait le commentaire.

Le Président (M. Camden): Dites-vous une chose, on a eu le temps de la paver en 1986 et en 1987, puis on va repaver cette année.

M. Garon: Le pavage ne dure pas longtemps.

Le Président (M. Camden): Ça n'avait pas été fait avant. Alors, M. le ministre. M. le député de Lévis, je vous indique également qu'après la réponse du ministre, dans une répartition, le député de l'Acadie souhaite intervenir. Alors, je vais reconnaître, par la suite, le député de l'Acadie.

M. Cherry: Alors, M. le Président, j'ai indiqué au député de Lévis que, bien sûr, dans certains aspects, et la réforme est récente, on commence à sentir des bénéfices; dans d'autres cas, comme, par exemple, dans le cas des loyers, il y aura période de chevauchement, et j'ai donné l'explication. Là, il a ajouté: J'aimerais avoir la ventilation du nombre d'employés, les occasionnels, les temporaires. On me dit que ces informations-là sont disponibles; on va les chercher et on va vous répondre. On a un tableau à cet effet-là, on va le trouver, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le député de l'Acadie.

M. Garon: Le ministre a dit... Seulement une précision. Il a dit les personnes. J'ai demandé les loyers et les déplacements des personnes vers les loyers, c'est-à-dire ceux qui ont quitté Québec, par exemple, parce qu'on dit: décentralisation. Ceux qui ont quitté Québec et qui sont allés ailleurs, le nombre, et ils sont partis d'où pour aller où?

Le Président (M. Camden): M. le député de l'Acadie.

Écran antibruit en bordure de l'autoroute 15

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, je voudrais discuter avec M. le ministre d'un dossier qui concerne un certain nombre de comtés de la région de Montréal. Il s'agit du dossier des écrans antibruit le long de l'autoroute 15. Alors, peut-être, juste pour situer un peu le contexte, suite à l'élection, en 1989, il y a un certain nombre de concitoyens qui sont venus me rencontrer, qui vivent des deux côtés de l'autoroute 15, dans le secteur de Cartierville, le secteur du nouveau Bordeaux, et qui sont venus m'expliquer un problème assez important qu'ils vivaient depuis un certain nombre d'années, c'est-à-dire un niveau de bruit beaucoup trop élevé et qui rendait, au fond, leur qualité de vie passablement détériorée. Alors, à la suite de ces représentations-là, j'ai envoyé une lettre au ministre des Transports de

l'époque, M. Sam Elkas, le 5 décembre 1989, pour lui expliquer la situation. Suite à certains tests qui ont été effectués par le ministère des Transports, le ministre Elkas me faisait parvenir, en date du 7 février 1990, une lettre où il faisait référence à la plainte que j'avais transmise et qui disait que, suite à certains tests, le niveau de bruit dépassait effectivement les normes acceptables et que la politique, à ce moment-là, du ministère était de partager à 50 %-50 % les coûts d'un écran acoustique, entre le ministère des Transports du Québec et la ville concernée, dans ce cas-là la ville de Montréal. Alors, il y a un engagement dans cette lettre-là où le ministre reconnaît que le niveau sonore est trop élevé, que le ministère est prêt à payer 50 % du coût de l'écran sonore. On se situe en 1990.

À la suite de ça, M. le ministre, à plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion de discuter du dossier avec votre prédécesseur. J'ai eu l'occasion aussi de discuter avec les concitoyens du comté de nombreuses fois depuis ce moment-là, et il s'est passé toutes sortes de démarches entre la ville de Montréal et le ministère des Transports sur le dossier en question. Tout récemment, il y a un article qui est paru dans le journal d'Ahuntsic, qui a comme titre, et je cite: «La ville retient les services d'une firme qui surveillera les travaux, mais Québec traîne la patte». Je veux juste vous donner deux extraits parce que je veux essayer de comprendre qu'est-ce qui se passe de ce côté-là. À un endroit, on dit, dans cet article-là: «Le ministère des Transports du Québec accuse en ce moment six mois de retard dans la finalisation d'un protocole d'entente départageant les frais de réalisation 50-50 avec Montréal.» À une autre place, on fait référence au fait que la ville venait d'octroyer un contrat de 154 000 \$ à une firme qui s'appelle Option Aménagement, et ça, ça a été fait lundi de la semaine dernière. On mentionne dans l'article que celle-ci, la firme Option Aménagement, verra à la réalisation des documents nécessaires aux travaux d'aménagement de l'écran antibruit et à assurer, pendant la phase de construction, la surveillance des travaux. Alors, j'ai de la misère à saisir exactement tout ce qui s'est passé là-dedans.

Pour résumer, au fond, il y a des représentations qui sont faites en 1989, il y a des tests de la part du ministère des Transports qui confirment un bruit sonore inacceptable, il y a une lettre signée par le ministre des Transports qui dit que le ministère est prêt à payer 50 % des coûts à la condition que la ville de Montréal paie 50 % des coûts, et on est en 1990. À la suite de ça, il y a toutes sortes de démarches, et ce qui sort dans les journaux, c'est que ce serait la faute du ministère des Transports si ce dossier-là n'est pas aussi avancé. Je ne comprends pas parce que le ministère des Transports, dans mon esprit à moi, a clairement exposé sa position en février 1990. Alors, j'aimerais ça, M. le ministre, que vous nous fassiez le point sur le dossier qui est un dossier extrêmement important pour les gens qui vivent dans la circonscription, entre autres, de Saint-Laurent et dans la circonscription de l'Acadie.

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

M. Cherry: Alors, M. le Président, bien sûr, je peux également confirmer l'assiduité à mon bureau du député de l'Acadie pour s'assurer du suivi de ce dossier-là. Je ne suis en fonction que depuis à peine trois mois et je peux vous assurer que le député de l'Acadie, dans son effort de tenter de comprendre et de vraiment être capable de bien servir les citoyens qu'il représente, a une assiduité chez nous pour s'informer du suivi du dossier.

Dans un premier temps M. le Président, il a raison. Je vais donner une sorte de chronologie du dossier pour qu'on se comprenne bien. Il y a un comité technique qui a été formé de représentants du ministère des Transports et de la ville de Montréal; il existe depuis juin 1992 et il se réunit régulièrement. Donc, je vais vous donner l'heure juste, là-dessus. En janvier 1993... (17 h 20)

M. Bordeleau: L'heure et les dates, M. le ministre.

M. Cherry: O.K.

M. Bordeleau: Juste.

M. Cherry: Donc, un comité technique qui a été formé des représentants du ministère des Transports et de la ville de Montréal, un comité qui existe depuis juin 1992 et qui se rencontre régulièrement.

En janvier 1993, lors d'une réunion, qui était conjointe, du ministère des Transports, on avise la ville de Montréal que les travaux de réfection et d'élargissement de l'autoroute 15 se feront à l'été 1994. Donc, au moment où on se parle, c'est déjà débuté. Ça va se faire cet été. Donc, pourquoi le ministère des Transports informait la ville déjà d'avance? Pour s'assurer que, pendant qu'on va être en travaux là-dedans, et parmi les travaux qu'il faut faire il y a non seulement l'élargissement, mais également il faut faire des talus de côté sur lesquels vont reposer ces murs antibruit... Le ministère des Transports a avisé la ville: Profitons donc du fait qu'on va être en chantier de construction pour faire ça en même temps, pour éviter un double dérangement aux citoyens. Donc, c'était ça, le but. C'est pour ça qu'on l'a avisée, dès janvier 1993, que les travaux seraient exécutés cette année. Donc, en janvier 1993.

En juin 1993, six mois plus tard, la ville de Montréal a avisé le ministère des Transports que le budget pour l'étude du concept architectural qui est sous la responsabilité de la ville ne sera disponible qu'en 1994 et que le budget prévu pour la réalisation des écrans, c'est en 1995. Donc, le ministère des Transports ne peut pas initier ça. Ça repose sur la ville. Nous, on l'informe qu'on va faire des travaux. On l'informe pour qu'elle s'acquitte de sa responsabilité à elle, pour qu'on fasse coïncider tout ça. Six mois après qu'on l'ait informée, ils nous disent: Ça ne sera pas pour cette année, ça va être pour l'an prochain.

Lors d'une rencontre qui remonte au 25 mars, la ville demande des modifications substantielles sur le protocole et, dernièrement, l'article auquel vous vous référez, la ville dit: Je suis prête à octroyer. Vous vous référez à lundi, il y a une dizaine de jours. La ville dit: Je suis maintenant prête à donner un contrat de 150 000 \$ pour la surveillance des travaux.

Encore une fois, il y a un protocole qui a été proposé à la ville de Montréal. On a fait une relance à la ville de Montréal, souhaitant qu'on puisse faire coïncider les travaux de l'élargissement de l'autoroute 15. Comme il faut faire des talus de chaque côté, je le répète, sur lesquels reposent ces murs antibruit, on pensait qu'on pourrait faire tout ça durant la même période pour minimiser l'impact négatif qu'on cause durant la période de la construction pour les citoyens qui vivent le long de cette autoroute.

Donc, ce que je vous dis, et de façon très claire, le ministère des Transports l'a souhaité, et la ville nous a dit que ce serait disponible uniquement pour 1995, sachant que les travaux seraient exécutés à l'été 1994. Ça, c'est pour la situation de la relation avec le ministère des Transports au moment où je vous parle. À moins que la ville n'ait décidé récemment... Ça, c'est une partie que j'ignore. Est-ce que la ville aurait souhaité ou souhaiterait qu'on l'insère à l'intérieur du programme des infrastructures pour en faire une partie, un tiers, un tiers, un tiers? Je l'ignore. Mais je peux vous assurer qu'au ministère des Transports nous n'avons eu aucune information nous indiquant ce que je viens de souligner.

Le Président (M. Camden): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. M. le ministre, est-ce que vous pouvez me confirmer qu'effectivement le premier point, c'est que le 7 février 1990, le ministre des Transports, à ce moment-là, a pris l'engagement qui est l'engagement normal du ministère, c'est-à-dire que, dans ces cas-là, le ministère des Transports était prêt à payer 50 % des coûts, à la condition que la ville concernée paie 50 % des coûts?

M. Cherry: Oui.

M. Bordeleau: Et, dans la même lettre, il y avait également la reconnaissance du fait qu'il y avait un problème de niveau sonore.

M. Cherry: Oui.

M. Bordeleau: Bon. Le protocole dont vous parlez, qui est issu des travaux du comité mixte, ministère des Transports-ville de Montréal, est-ce que c'est exact que ce protocole avait été envoyé à la ville de Montréal autour du mois de juin ou juillet 1993?

M. Cherry: Entre juin et septembre?

M. Bordeleau: Septembre 1993.

M. Cherry: Oui.

M. Bordeleau: O.K. Il y a eu une lettre aussi de rappel à la ville de Montréal, datée du mois de septembre, où il est fait état que le ministère n'a pas reçu de réponse et demande, à ce moment-là, à la ville de Montréal de réagir le plus rapidement possible pour que les travaux puissent se faire concurremment avec les travaux de réfection. Cette lettre-là a été envoyée à la ville.

M. Cherry: C'est exact parce que nous, le ministère, savions que nous exécuterions les travaux à la période 1994 et nous souhaitions que tout ça se fasse concurremment. Donc, c'est pour ça qu'on a fait une relance.

M. Bordeleau: Alors, là, on se situe en septembre 1993.

M. Cherry: Oui.

M. Bordeleau: Depuis septembre 1993 au mois de mars 1994, c'est-à-dire six, sept, huit mois, est-ce que la ville a donné signe de vie au ministère des Transports durant cette période-là? Parce qu'il y a eu un protocole de déposé, il y a eu une lettre de rappel. Vous disiez tout à l'heure que la ville a souhaité revoir certaines clauses du protocole. Durant les sept ou huit mois, est-ce qu'il y a eu des initiatives qui ont été prises de la part de la ville de Montréal à l'endroit du ministère des Transports?

M. Cherry: Selon les informations que j'ai, ni le document original ni la relance du mois de septembre n'ont obtenu réponse. Le premier signal que nous avons reçu de la ville, c'est lors d'une rencontre, le 25 mars 1994, où la ville de Montréal demandait des modifications substantielles au protocole d'entente. Donc, pour répondre précisément à votre question «Durant la période de sept, huit ou neuf mois qui s'est écoulée, est-ce que la ville a signifié son intention de tenter d'harmoniser sa responsabilité en fonction des travaux qu'on a exécutés?» selon les documents que j'ai ici, la réponse est non.

M. Bordeleau: O.K. Alors, comment vous réagissez, disons, à ce titre-là qui dit que c'est Québec qui se traîne la patte dans ce dossier-là?

M. Cherry: Bien, je vous avoue que — et, là, je répète le rôle que le ministère des Transports a joué là-dedans — nous, la décision est prise, c'est clair, le ministère des Transports exécute les travaux le long de la 15 en 1994. Ils sont débutés. Donc, pour harmoniser les travaux qu'on a à faire avec les besoins qui sont la responsabilité de la ville, on lui a signalé ça depuis

plusieurs plusieurs mois. Alors, que la ville prenne une décision lundi il y a 10 jours, je vous rappelle, M. le Président, que la préoccupation du ministère des Transports d'harmoniser, ça remonte à l'été 1993. Et la première réaction, on l'a maintenant. Moi, je vous donne l'heure juste.

M. Bordeleau: M. le ministre, si la ville de Montréal signait aujourd'hui, disons, un protocole qui reconnaît que les deux parties concernées, c'est-à-dire le ministère des Transports et la ville de Montréal, sont prêtes à défrayer 50 % des coûts, est-ce que les travaux pourraient se faire, disons, quelque part à l'automne de 1994, comme vous le mentionnez, à la suite des travaux de réfection?

M. Cherry: La ville est sûrement au courant qu'il se passe une période de temps... À partir du moment où on signe l'entente, il faut qu'elle nous remette un concept urbanistique pour s'assurer que ça rentre bien, et ça, il y a une période de temps pour faire ça. Donc, en réponse à votre question — et, là, je sens le souci que vous avez, à savoir y aurait-il moyen que ça se fasse en même, même temps — je vous avoue que, là, pendant que les travaux chez nous sont commencés, il va y avoir de la difficulté à tenter d'harmoniser ça, parce que la responsabilité qui est celle de la ville, à ce jour, n'est pas acquittée. Mais, nous, on ne pouvait pas reculer à cause de ça, il fallait exécuter les travaux.

M. Bordeleau: Alors, en conclusion, ce dossier n'attend pas comme solution que le ministère des Transports du Québec bouge. Il attend plutôt que la ville de Montréal respecte ou fasse clairement part de ses intentions dans ce dossier-là.

M. Cherry: Selon les informations, la documentation et le suivi qu'on a au ministère, et le sous-ministre adjoint responsable de la région de Montréal, les informations, ce que vous décrivez là est très clair, le ministère des Transports a souhaité, depuis l'été 1993, que la ville puisse assumer ses responsabilités pour harmoniser les besoins et du mur et des travaux de réfection de l'autoroute 15.

(17 h 30)

M. Bordeleau: Vous faisiez référence tout à l'heure aussi au programme des infrastructures. À votre connaissance, est-ce que ce genre de travaux aurait pu... Si ça avait été la décision de la ville de Montréal de donner une certaine priorité à ce dossier-là, est-ce que ce dossier-là aurait pu être présenté dans le cadre du programme des infrastructures qui aurait permis, à ce moment-là, à la ville, plutôt que payer 50 % des coûts, de payer un tiers des coûts, le gouvernement du Québec un tiers des coûts, également, et l'autre tiers aurait été payé, au fond, par l'implication du gouvernement fédéral? Est-ce que ce type de problèmes ou de travaux aurait pu être suggéré dans le cadre du programme d'infrastructures?

M. Cherry: La réponse, c'est oui, il aurait pu l'être, mais je sais que vous êtes suffisamment familier avec ce programme-là pour savoir que c'est d'abord l'origine des projets. La constitution de la liste pour ces projets-là doit venir de la ville impliquée. Donc, est-ce que la ville aurait pu le faire? Est-ce qu'elle souhaite le faire? Ça demeure sa responsabilité, mais ça aurait pu très bien être inclus dans la programmation pour les infrastructures municipales.

M. Bordeleau: Parfait. Je vous remercie, M. le ministre.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, j'écoutais le député de l'Acadie et je voyais les regards d'envie dans les yeux de la députée de Bellechasse et du député de Lotbinière parce qu'ils ont les problèmes inverses. Ce n'est pas des problèmes de bruit du trafic, c'est des problèmes de tranquillité. C'est pour montrer que, d'une région à l'autre, les problèmes ne sont pas les mêmes. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Ce que dit le député de Lévis est tout à fait fondé. Mais je vais vous dire une chose, ce n'est pas de 1976 à 1985 que le bruit de l'équipement lors de la construction et de l'amélioration de routes a dérangé bien, bien le monde dans Lotbinière.

**Subventions aux organismes sans but
lucratif dans le domaine
du transport maritime**

M. Garon: Vous savez, ceux qui vendraient des bouchons pour se boucher les oreilles, pour le bruit du trafic dans certains comtés, ils feraient faillite.

Tantôt, quand vous preniez note de mes questions, j'ai remarqué que vous n'aviez pas répondu à plusieurs. Alors, je répète tranquillement. Vous avez dit 8 500 000 \$ de périmés dans les routes. Est-ce qu'on peut avoir la ventilation? Quels sont les projets qui ont été abandonnés? De quelles routes s'agit-il?

J'avais demandé également la hausse des crédits de transfert aux organismes sans but lucratif dans le domaine maritime, qui passent de 93 200 \$ à 254 000 \$, pour des subventions aux organismes sans but lucratif dans le domaine du transport maritime. C'est pour des subventions qui vont aller à qui? 161 000 \$, ça doit être assez identifié, ça. C'est pour aller à qui? Est-ce que c'est pour donner des subventions à des organismes, après ça, qui vont faire en sorte que les gens, quand ils vont y aller, ils n'auront pas besoin de payer ou bien... Comment ça marche?

(Consultation)

M. Garon: ...donné une promotion à M. Liguori Hinse, la réponse aurait été plus rapide.

La Présidente (Mme Bégin): M. le ministre.

M. Cherry: Alors, concernant les autres subventions, Mme la Présidente, EDICOM...

M. Garon: Pardon?

M. Cherry: La société EDICOM, 39 000 000 \$...

Une voix: 39 000 \$.

M. Cherry: Pardon, 39 000 \$. Excusez.

M. Garon: De quoi?

M. Cherry: C'est un service de communications pour nous assurer de la gestion dans le port de Montréal. 39 000 \$. Ça, c'est pour l'aspect maritime.

M. Garon: Pour les organismes sans but lucratif? De quoi vous parlez? Je ne sais pas de quoi vous parlez.

M. Cherry: C'est un organisme sans but lucratif, oui. C'en est un. Et, là, je vous donne son nom.

M. Garon: Médicom?

M. Cherry: EDICOM.

M. Garon: EDICOM.

M. Cherry: E-D-I-C-O-M.

M. Garon: Ils font de la gestion des communications et ils sont sans but lucratif?

M. Cherry: Pardon?

M. Garon: Vous avez dit qu'ils s'occupaient...

M. Cherry: Dans le maritime. Vous avez posé des questions sur le maritime.

M. Garon: Oui, oui.

M. Cherry: Vous avez dit: Comment ça se fait qu'il y a des augmentations? Je suis en train de tenter de vous le disséquer.

M. Garon: Oui.

M. Cherry: C'est correct?

M. Garon: C'est parce que je ne comprends pas. EDICOM, je ne sais pas ce que ça fait. C'est pour ça

que j'essayais de comprendre. Une compagnie qui est dans la...

M. Cherry: C'est un organisme de...

M. Garon: De quoi?

M. Cherry: Sans but lucratif.

M. Garon: Oui, mais qui fait quoi?

M. Cherry: Des échanges électroniques d'informations concernant la circulation dans le port de Montréal.

M. Garon: Mais qui finance ça? Un organisme sans but lucratif qui fournit des renseignements gratuits. Comment ça marche, ça?

M. Cherry: Le fédéral, les transporteurs, le ministère des Communications, puis nous. Nous, pour 39 000 \$.

M. Garon: Ah!

M. Cherry: Il y a SODES aussi.

M. Garon: SODES.

M. Cherry: La Société de développement économique du Saint-Laurent.

M. Garon: Oui.

M. Cherry: 30 000 \$. La table...

M. Garon: De plus.

M. Cherry: La table de concertation...

M. Garon: Vous leur donniez de l'argent, avant, à eux autres, je pense, SODES.

M. Cherry: On lui donnait 40 000 \$. On lui donne 30 000 \$, maintenant.

M. Garon: Bien là, vous n'avez pas d'augmentation.

M. Cherry: Prévoit. Prévoit. Ils n'ont pas d'augmentation. On prévoit donner moins, 10 000 \$ de moins. Le gros de l'augmentation...

M. Garon: Oui.

M. Cherry: ...c'est la table de concertation du Conseil régional des transports de l'Est du Québec. On avait prévu 175 000 \$ pour que ça fonctionne.

M. Garon: C'est qui, ça? O.K. Je vous laisse aller.

M. Cherry: C'est un organisme qui a été souhaité pour que ça devienne, pour la région de Québec, le pendant de la table de concertation à Montréal. Donc, il faut prévoir, pour la région de Québec... Et je suis certain que c'est une demande à laquelle vous devez être familier. Donc, il est prévu 175 000 \$ pour que cette table-là, quand elle fonctionnera, les sommes soient à sa disposition.

Donc, ça explique l'augmentation importante pour l'aspect maritime parce que, principalement, c'est l'aspect que je viens de vous donner, c'est 175 000 \$. Il n'y en avait pas avant. Donc, on a prévu mettre ça à la disposition pour qu'il y ait une table de concertation pour le port dans la région de Québec.

M. Garon: Ah! pour le port dans la région de Québec.

M. Cherry: Bien oui! C'est ça. Il n'y en avait pas, avant.

M. Garon: Non. Je sais.

M. Cherry: Vous disiez: Il y en a à Montréal, il n'y en a pas à Québec. Donc, pour qu'il y en ait à Québec, on a prévu mettre cette somme d'argent. Donc, ça explique votre augmentation. Vous dites: Comment ça se fait que c'est augmenté?

M. Garon: L'argent va être donné à qui?

M. Cherry: À la table de concertation...

M. Garon: C'est qui?

M. Cherry: ...qui est le Conseil régional des transports. Les gens qui sont impliqués...

M. Garon: Qui sont les gens qui sont sur la table?

M. Cherry: On me dit qu'il y a le port de Québec...

M. Garon: Oui.

M. Cherry: ...le gouvernement fédéral, la chambre de commerce...

M. Garon: Oui.

M. Cherry: ...et le ministère des Transports, bien sûr.

M. Garon: Ottawa finance-t-il?

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Combien?

M. Cherry: La demande a été faite. Je ne pourrais pas vous dire la réponse.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un protocole d'entente de signé avec le groupe?

M. Cherry: Pas encore.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des gens de la Rive-Sud, là-dedans, ou bien s'il n'y en a pas de la Rive-Sud, comme si le fleuve avait juste une rive?

M. Cherry: C'est à l'initiative du port, je dois vous répondre. Ce n'est pas nous autres qui allons dicter qui devrait être là-dessus, là.

M. Garon: Bien, c'est parce que les gens se demandent pourquoi le port a réservé des terrains de Lauzon à Saint-Michel de Bellechasse, à peu près 15 milles de long. C'est pour empêcher les gens de faire quelque chose? C'est juste pour faire une réserve pour que personne ne puisse faire rien ou s'ils ont envie de faire quelque chose un jour? Parce que, au XIXe siècle, le fleuve était développé, sur le plan portuaire, des deux côtés du fleuve, dans la région de Québec. Aujourd'hui, ça va en régression, sur le côté sud. Alors, c'est pour ça qu'il y a des réserves de terrains. Mais c'est évident qu'à ce moment-là, quand on fait une table de concertation, si ce sont tous des gens du même coin, ils n'ont pas besoin de se concerter. Ils doivent être sur la même longueur d'onde.

Alors, je ne comprends pas trop, là. Quand on dit la région... Tantôt, vous avez appelé ça l'Est du Québec. Vous comprenez que c'est difficile à comprendre. L'Est du Québec, j'ai pensé que ça pouvait aller de Québec aux Îles-de-la-Madeleine. Après ça, vous avez dit: la région de Québec. Puis, là, je m'aperçois, au fond, que c'est la ville de Québec.

M. Cherry: O.K. O.K. Bon.

M. Garon: Alors, c'est compliqué, comprenez-vous, quand le nom ne révèle pas trop, trop la réalité. (17 h 40)

M. Cherry: Pour vous aider, et pour me corriger en même temps, la table de concertation, c'est une chose et le Conseil régional des transports de l'Est du Québec, c'est une autre chose.

M. Garon: Oui. Ça, je pense ça.

M. Cherry: Correct?

M. Garon: Oui.

M. Cherry: O.K. Donc, pour la table de concertation concernant la situation du port, suite à des représentations qui avaient été faites et auxquelles je suis certain que vous êtes associé..

M. Garon: Oui. C'est moi qui ai parlé de ça le premier, ici, en commission parlementaire, dans la salle LaFontaine.

M. Cherry: Bon! C'est vous qui l'avez demandée. Vous avez dit: On finance ça à Montréal; il faudrait bien qu'on fasse la même chose à Québec. Donc, il a été prévu un montant de 175 000 \$. Là, vous me demandez qui compose cette table de concertation, je vous ai répondu: Bien sûr, le ministère des Transports, le gouvernement fédéral, le port, la chambre de commerce. Et, là, vous ajoutez: Est-ce qu'il y a des gens de la Rive-Sud?

M. Garon: Pourquoi il n'y aurait pas la Chambre de commerce de la Rive-Sud? Il y a 1000 membres. Pourquoi n'y a-t-il pas la MRC de Desjardins, puisqu'il y a des espaces de terrains de réserves? Et la société industrialo-portuaire, qui s'appelle maintenant la Société du parc industriel et portuaire Québec-Sud, qui est la suite du parc industrialo-portuaire? Comment se fait-il que ces gens-là ne soient pas là-dessus?

M. Cherry: Je porte à votre attention — des détails qui vous ont peut-être échappé, à ce moment-ci — que cette table de concertation est en voie de formation, présentement.

M. Garon: Qui la forme?

M. Cherry: Le port.

M. Garon: Oui, mais le port... Vous avez sûrement un mot à dire pour dire qui va être concerté. Là, je trouve ça curieux. Le port met combien là-dedans, lui?

M. Cherry: Je ne pourrais pas vous répondre. On peut l'obtenir, mais je ne pourrais pas vous répondre, là.

M. Garon: Est-ce qu'ils en mettent, de l'argent? Parce qu'à part s'être fait siphonner leur caisse par le gouvernement conservateur... Il y avait des gens là-dedans qui étaient plus bleus que régionalistes. Ils sont rendus rouges. Vous en avez un qui veut se présenter pour vous autres. Ceci étant dit, on aimerait voir comment ça marche. Quand il y avait la société industrialo-portuaire, elle était formée à peu près équitablement des gens des deux rives. Là, si on veut parler du développement de la région portuaire, la région portuaire, normalement, ça comprend les deux rives. Ça devrait être la grande région maritime de Québec.

M. Cherry: Comme la table de concertation est en voie de formation et que vous posez des questions, à savoir où ils en sont rendus dans leur structuration, qui fait quoi, qui contribue, à la reprise des travaux ce soir, on va tenter, durant la période, de vous trouver ces informations-là, si on peut les obtenir.

M. Garon: Parce que, dans la région de Québec...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: ...il y a cinq chambres de commerce. Nous autres, on n'est pas comme à Montréal. On devrait peut-être être comme à Montréal, là-dessus. À Montréal, ils ont trouvé que, deux, c'était trop; ils en ont fait une, ce qui n'est pas une mauvaise idée. Nous autres, on en a cinq. La Chambre de commerce de Beauport, de Québec, de la Rive-Sud, de Sainte-Foy, j'en oublie une. Alors, il y en a cinq. La réunification sur la Rive-Sud est faite. Il y en a une, Chambre de commerce de la Rive-Sud; il y a au-dessus de 1000 membres dedans. Ça doit être une des plus... qui fonctionne pas mal. Si on en met, des chambres de commerce, moi, je pense que ce serait bon de toutes les mettre. Pourquoi pas? En tout cas, qu'il y en ait de la Rive-Sud et de la Rive-Nord.

Deuxièmement, la MRC de Desjardins, le parc industrialo-portuaire est là, est situé là, et, apparemment, c'est le seul qui ait un potentiel industrialo-portuaire. Quand j'ai vu les dossiers, c'est ça qu'on m'a dit. À cause des capacités portantes, etc., du fleuve... Parce que, si on peut faire un parc industrialo-portuaire du côté de Beauport, il va falloir remplir les trois quarts du fleuve. Il serait peut-être important, quand on parle de ça, que les gens soient représentés dans l'ensemble de la région, plutôt que partir des chicanes en partant. Je pense que ce serait bon, ça, et le ministère jouerait un bon rôle, à ce moment-là, pour obliger une concertation régionale.

À Montréal, on est rendu à avoir un rapport Pichette qui veut prendre quasiment la moitié de la province dans la région de Montréal. Dans les structures du rapport Pichette, ça prend une bonne bouchée. Mais, dans la région de Québec, si on essaie de nous compartimenter le plus possible, je pense bien que ce n'est pas bon pour la région.

M. Cherry: Mme la Présidente, je peux vous assurer que, concernant la contribution importante — 175 000 \$ — pour la table de concertation, comme ministère des Transports, on va s'assurer que la représentation va être équitable.

M. Garon: Mais ce n'est pas très gros, comparé à ce qui avait été mis à Montréal.

M. Cherry: 200 000 \$ à Montréal; 175 000 \$ à Québec, proportionnellement...

M. Garon: Il y avait seulement 200 000 \$ à Montréal?

M. Cherry: C'est les informations qu'on me donne, monsieur.

M. Garon: Mais les autres en avaient mis combien? Le budget global était beaucoup plus gros que ça.

M. Cherry: 500 000 \$, qu'on m'indique. 500 000 \$. La contribution du Québec, 200 000 \$. Ici, on parle de la contribution du Québec pour la situation... pardon, la contribution du ministère des Transports pour la table de concertation pour la région de Québec, 175 000 \$. Des gens diraient que c'est beaucoup, d'autres diraient que c'est... La proportion, en tout cas...

M. Garon: Moi, je pense que, dans le domaine maritime, s'il y a quelque chose, on n'en met pas assez, parce que c'est à peu près le secteur qui a le plus d'avenir, au Québec.

M. Cherry: Ah oui?

M. Garon: En termes d'avenir, à mon avis. Même aussi dans le Bas-Saint-Laurent. Je n'ai rien contre le Bas-Saint-Laurent, les ports de Rimouski, Matane. On voit qu'il y a des bateaux, même, qui veulent partir de Rivière-au-Renard ou encore Grande-Vallée ou Petite-Vallée, je ne me rappelle pas... Grande-Vallée voudrait aussi être impliqué. Carleton le veut, Chandler. Alors, il y a un potentiel maritime considérable, au Québec. On l'a terriblement négligé depuis que les gouvernements existent. Quand il n'y avait pas de gouvernement, l'avenir portuaire était beaucoup plus florissant sur le fleuve Saint-Laurent parce qu'il n'y avait pas de gouvernement pour nuire.

Aujourd'hui, il y a des gouvernements pour nuire, le développement maritime se fait moins. Parce qu'il y a toutes sortes de décisions bureaucratiques qui se font à Ottawa pour favoriser toutes sortes de choses qui ne sont pas les règles normales du marché. Si les gouvernements disparaissaient demain matin de toute l'Amérique du Nord, je vais vous dire une chose, le fleuve Saint-Laurent se développerait à une vitesse vertigineuse. C'est la meilleure voie de pénétration du continent américain. La meilleure voie de pénétration. Mais, là, quand on fait toutes sortes de règles pour empêcher les gens, pour les inciter à aller ailleurs, bien là, c'est évident que ça crée des distorsions, puis il y a des gens qui paient pour ça.

Alors, pour les routes, 8 500 000 \$ de périmés...

La Présidente (Mme Bégin): M. le ministre, vous avez quelque chose à ajouter?

M. Cherry: Mme la Présidente, oui. Pour ajouter aux commentaires du député de Lévis... Il a fait la liste

de nombreux endroits le long du fleuve où des ports ont existé ou pourraient exister. Il en a fait la liste. Il n'en oubliait pas, là. Mais je lui rappellerai qu'à l'époque où cette activités-là était florissante il n'y avait pas de route, l'automobile n'existait pas; il n'y avait pas de trafic aérien non plus. Donc, la façon de se déplacer étant le fleuve, bien sûr que ça a favorisé. C'était, à cette époque-là, la seule façon de se déplacer. Mais, au fur et à mesure... Bien non! Vous admettez qu'au fur et à mesure où on a ajouté les voies ferrées, les routes, le transport aérien, le seul qui existait doit maintenant partager une bonne partie de son activité avec ces autres modes de transport.

M. Garon: Pas vraiment. Non. Parce que le maritime, ce n'est pas du trafic local. Ce n'est pas vraiment ce que vous dites là. Vous voyez, c'est ça, le sophisme. Et je suis content que vous l'ayez dit pour le corriger, ça. Le maritime, ce n'est pas du local. Il y a eu une période de cabotage. Si vous dites que vous vous référez au cabotage, je suis d'accord. D'ailleurs, les caboteurs de Charlevoix, tout ça... Ce qu'ils appelaient des voitures d'eau sur le fleuve qui font le trafic, j'admets ça. Mais je ne parle pas de ce trafic maritime là, je parle du trafic maritime intercontinental ou continental qui arrive dans le fleuve Saint-Laurent. Alors, il vient d'où? Il peut venir de la Jamaïque, il peut venir du Mexique...

M. Cherry: Bien oui!

M. Garon: ...il peut venir des Antilles, il peut venir de l'Europe, de l'Asie, d'un peu partout. Je parle de ce gros maritime là, je ne parle pas du maritime local. Ça, c'est encore important, mais on fait toutes sortes de distorsions pour faire en sorte de dire: Bien, on va vous payer 75 % du transport à partir d'Halifax, pour faire arrêter les bateaux à Halifax. Si le gouvernement n'existait pas, il n'y en aurait pas, de subventions des gouvernements. Alors, les gens prendraient la voie économique. La voie économique de pénétration du continent américain, c'est le fleuve Saint-Laurent. Que vous alliez à Cincinnati, dans l'Ohio, où il y a une vallée industrielle de ce coin-là, c'est le fleuve Saint-Laurent. À ce moment-là, les conteneurs, pour pénétrer le continent, c'est le fleuve Saint-Laurent. Sauf que, le gouvernement fédéral, il crée toutes sortes de distorsions par ses lois.
(17 h 50)

Quand du grain, par exemple, part de la Saskatchewan ou du Manitoba pour s'en aller au port de Vancouver, ils vont là uniquement parce qu'il y a le Nid-de-Corbeau, parce que, quand tu vends le grain en Europe, ça n'a aucun bon sens. Tu vas à Vancouver, descends le Pacifique, prends le canal de Panama et retraverses l'Atlantique. Ça n'a ni queue ni tête. Normalement, s'il n'y avait pas de subventions d'aucune nature, le grain s'en irait vers les Grands Lacs; après ça, s'en irait vers le Saint-Laurent et s'en irait en Europe. Pardon? Il faut dire

que, s'il n'y avait pas de subventions, il n'y aurait pas de grain dans l'Ouest, maintenant, aujourd'hui. Il faut dire ça, c'est vrai. Parce que le grain de l'Ouest est subventionné à l'os. Mais, nous autres, on paie pour ça, 25 % des subventions, parce qu'on paie 25 % des taxes, et on a de moins en moins de retombées économiques.

Vous avez un ministre comme André Ouellet qui venait vous dire à Montréal: On va vous faire une fenêtre sur le fleuve. Il mettait les silos à grain dehors, il les coupait, il les enlevait pour que vous voyiez le fleuve, mais, dans le fond, ce n'était pas ça qu'il voulait faire; il voulait faire passer le grain par ailleurs. Alors, évidemment, les choses sont dites en termes élégants, sauf qu'on a tué le port de Montréal comme ça. Et on veut tuer le port de Québec aussi, le plus possible, alors que, l'avenir du Québec, l'avenir, sur le plan mondial, des échanges qui vont être de plus en plus considérables, c'est le maritime, à mon avis, qui est encore la base de tout ça, à condition d'agir. C'est pour ça que je trouve que le ministère n'est pas assez tourné vers le maritime. Parce que le maritime peut apporter une prospérité considérable tout le long du fleuve Saint-Laurent, à condition de l'assumer. Mais, à mon avis, on ne l'assume pas assez.

M. Cherry: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bégin): M. le ministre.

M. Cherry: ...vous conviendrez que, justement, parce qu'on est préoccupé par ça, le ministère des Transports a contribué à la mise sur pied d'une table de concertation pour la région de Montréal et fait la même démarche pour en mettre une, table de concertation, dans la région de Québec.

M. Garon: Ça a pris du temps, à Québec.

M. Cherry: Bien non! Et, tantôt, on parlait des chiffres, bien sûr. Également, le député de Lévis a fait référence au rapport Pichette. Bien sûr, quand on regarde le rapport Pichette, il parle des modes de transport. Là-dessus, il faut se préoccuper aussi, il a raison, pour le port de Montréal, il faut regarder... Pour y maintenir sa vocation économique, il faut penser de quelle façon on peut en faciliter l'accès, par exemple pour le camionnage qui vient amener là ses conteneurs, parce que le port de Montréal est un port extrêmement important. Donc, il faut en faciliter l'accès. Il faut que le ferroviaire qui va là... Et tout ça, là, ça fait partie de toute la vocation que le ministère des Transports accepte de regarder, d'influencer pour justement maximiser le potentiel qu'on a. Par exemple, le débouché de l'autoroute Ville-Marie pour donner accès au camionnage pour que ça facilite ses entrées et ses sorties dans le port. Ça, à mon avis, là, quand on restreindrait le débat juste pour qu'on se cible sur le maritime et le port de Montréal, vous conviendrez que, ça, c'est majeur. Et, au degré où on va s'adresser à ça avec succès, on va améliorer la

capacité et le rendement. Ce n'est pas le seul facteur, mais c'en est un.

M. Garon: Ce n'est pas le plus gros facteur. Je dois vous dire que j'ai déjà parlé avec des gens de conteneurs qui m'ont dit: Pour sortir du port de New York, ça prend huit heures; pour sortir du port de Montréal et être sur l'autoroute, ça prend 22 minutes. Le mieux que vous puissiez sauver, c'est 22 minutes, mettons que ça ne prend pas une minute, que vous êtes direct sur l'autoroute. Mais, à New York, ça prend huit heures.

Moi, je pense qu'il a beaucoup d'autres choses qui peuvent faire en sorte que les ports du Saint-Laurent soient dynamiques. Il faut surtout que les règlements des gouvernements, que les décisions bureaucratiques ne leur nuisent pas. Actuellement, le gouvernement fédéral nuit à Montréal comme plaque tournante. Montréal s'est établie, au XIXe siècle, comme plaque tournante du transport. C'était une plaque tournante. Québec aussi, d'ailleurs. Puis elles tiraient toutes les deux leur épingle du jeu. Québec était une plaque tournante également. Je vous dis, à ce moment-là, le port était développé à la grandeur, des deux côtés du fleuve. Aujourd'hui, on a une partie d'un côté qui est développée, alors qu'il y avait un potentiel, puis des gens...

Vous savez que Québec a déjà été un des cinq plus grands ports du monde, avant New York. Aujourd'hui, si vous allez livrer de la marchandise en Ohio, à Columbus, dans toutes ces régions-là, bien, votre camion va être parti de Montréal puis rendu là et celui de New York ne sera pas encore sorti de New York. Si ça prend huit heures à sortir de New York, à 50 milles à l'heure, 400 milles, Montréal, vous êtes rendus à Columbus, puis en dedans de huit heures. Alors, il y a un potentiel, à condition de l'utiliser. Sauf que, quand on bloque le fleuve, l'hiver, comme le fédéral l'a fait il y a deux ans, puis qu'on stationne les bateaux dans les Maritimes pour créer de la job dans les Maritimes, sauf que, batêche! des bateaux pour ouvrir sur la glace sur le fleuve l'hiver, bien, on nuit à...

Je connais un gars qui est venu ici, puis il a été pris 30 jours dans la glace; à 10 000 \$ par jour, 300 000 \$, c'est sans doute le profit de son voyage, peut-être bien plus que le profit de son voyage. Pensez-vous qu'il va revenir l'année d'après? S'il revient, je lui souhaite bonne chance avec sa compagnie. Il faut qu'à ce moment-là il y ait une sécurité sur le fleuve qu'on doit donner. Il y a des choses qui doivent être dirigées à partir d'ici.

Tantôt, vous avez parlé de la SODES. Moi, sur la SODES, je me rappelle une carte qui m'a frappé, qui était dans le bureau de premier ministre, M. René Lévesque, de décembre 1978. Cette carte-là, moi, je la regardais à chaque fois que je rentrais dans le bureau du premier ministre pour le Conseil des ministres. Il y avait une immense carte qui était là, qui montrait la localisation des bateaux sur le fleuve au mois de décembre 1978. Pas seulement sur le fleuve, dans tout le golfe. Je peux vous dire qu'à Terre-Neuve, à part des bateaux du

fédéral, il y avait un pétrolier. Je ne sais pas où elle est rendue, cette carte-là, elle était quelque part. Je pense qu'elle est à l'Université de Rimouski. Je me demande si elle n'est pas à l'Université de Rimouski. Il y en avait un qui n'était pas gouvernemental. À l'Île-du-Prince-Édouard, ils étaient tous gouvernementaux, les bateaux; c'étaient des bateaux de guerre ou des bateaux du gouvernement. Dans les Provinces maritimes, ils étaient tous à peu près gouvernementaux. Mais le fleuve Saint-Laurent avait... je ne me rappelle pas si c'étaient 200 ou 300 bateaux, à la fin de décembre, qui étaient des bateaux commerciaux. Il n'y avait pas de bateau du fédéral. Pourquoi? Parce que, l'avenir, c'est le fleuve Saint-Laurent, mais à condition d'assumer notre avenir maritime. Et notre avenir maritime... Quand le bateau arrive, la marchandise ne va pas nécessairement à Québec ou à Montréal, elle va ailleurs. Ça nous prend des chemins de fer qui marchent, pas des chemins de fer pétassés. Les gens que j'ai rencontrés, les gars du syndicat, ils me disaient... Évidemment, dans le temps de la grève, ils en disent plus, des fois. Mais, moi, on m'avait dit que les rails étaient en mauvais état. On m'avait dit: La marchandise, il ne faut pas qu'elle monte trop vite sur ces rails-là parce que c'est des rails fragiles.

Quand le X 200 est venu faire l'essai — je suis allé embarquer à bord du train et on est allé vers Trois-Rivières, du côté nord — je peux vous dire que le train... J'ai dit: Pourquoi on roule à 60 milles à l'heure? Même pas; 60 kilomètres ou 60 milles. En tout cas, peu importe. J'ai dit: Un train rapide, si c'est ça, j'aime autant prendre mon automobile. Ils ont dit: Ce n'est pas ça. C'est que les rails sont tellement fragiles — les rails étaient en ligne droite — si on va plus vite, on prend des risques. Je le sais, on est desservi comme ça, en termes de chemins de fer qui sont en mauvais état, de routes qui sont pleines de trous, pleines de craques. Je vais redescendre dans ce coin-là prochainement. Mais la route Montréal-New York, par exemple, quand vous allez vers la frontière, elle fait dur; celle de Sherbrooke, c'est une montagne russe aussi; tu swignes, tu t'en vas... Moi, j'ai dit à ma femme: Est-ce qu'on s'achète un cheval, rendu à la frontière? On a assez swigné, on a le swing. J'y vais assez souvent, quelques fois par année. Puis ce n'était pas dans le dégel. Une fois c'était en plein hiver, une fois c'était en plein été, puis ça «swignait» autant.

On n'a pas des bonnes routes, comprenez-vous, qui vont vers les États-Unis. Alors, l'avenir, c'est quoi, pour nous autres? C'est ce qu'a été la voie de pénétration du continent. Ce n'est pas pour rien que... Il y en a un, La Vérendrye, qui s'est égaré dans les montagnes Rocheuses, mais la plupart des autres... Regardez les villes qui ont été fondées aux États-Unis par des gens qui venaient de Montréal ou de Québec. Ce n'est pas parce qu'ils étaient plus fins que les autres. C'est parce que les voies de communication sont meilleures, mais à condition de les assumer. On ne les assume pas. Moi, on me fait penser, quand je vois ça, le fleuve Saint-Laurent, à quand Notre-Seigneur a parlé dans

l'Évangile, celui qui avait des talents, qui les faisait fructifier, puis l'autre qui les enterrait. Je suis persuadé que celui qui les enterrait, il pensait aux Québécois et au fleuve Saint-Laurent.

On a un potentiel fantastique, puis on ne s'en sert pas du tout. Le fleuve Saint-Laurent, c'est à peu près la plus belle voie de pénétration au monde, d'un continent, puis on ne s'en sert pas. Alors, c'est pour ça que, moi, je pense que ça nous prend absolument une politique. Et l'intermodal commence par le maritime. Le véritable intermodal, le gros intermodal, l'intermodal lourd, il passe par le maritime, mais il faut avoir une orientation. Et je suis convaincu qu'une certaine compétition entre Québec et Montréal, ce n'est pas mauvais. Il y a des choses qu'ils doivent coordonner, mais, un peu de compétition, ça a toujours été comme ça, puis c'est là qu'on a été le plus dynamique, au XIXe siècle, quand Québec et Montréal se faisaient concurrence le plus possible. Ce n'était pas mauvais, mais à condition de ne pas nuire à l'un ou à l'autre. Volontairement, les gouvernements nuisent. C'était le dynamisme des uns et des autres. Alors, ce n'est pas mauvais, ça.

M. Cherry: Remarquez bien, Mme la Présidente, que, dans le sens de la discussion, l'existence de tables de concertation, une à Québec, une à Montréal, l'implication des partenaires... Bien sûr, les compagnies CN et CP sont également impliquées dans ces tables de concertation. L'intermodalité, ça se joue, et ces partenaires-là y sont. Mais, quand on parle de maximiser l'utilisation des ports, bien sûr, on peut parler de l'intermodalité dans tous ses sens, mais il faut parler aussi de l'utilisation, de la flexibilité de la main-d'oeuvre, des coûts qui s'y rattachent. Tout ça...

M. Garon: Je mettrais, là-dedans, les grosses compagnies de camionnage de la région de Québec aussi.

M. Cherry: ...c'est très important, on le sait aujourd'hui. On prend de plus en plus conscience, comme citoyens nord-américains, de la compétition, où elle se situe. Vous avez raison, vous parlez du port de New York, tant mieux si ça prend huit heures puis nous autres 22 minutes. Mais il faut qu'une fois que le bateau vient pour être déchargé ou chargé, notre main-d'oeuvre, elle le fasse, et qu'elle le fasse bien. Je vais reprendre une phrase célèbre: Bien faire du premier coup à tout coup. C'est comme ça qu'il faut faire ça.

M. Garon: Puis sécuritaire.

M. Cherry: Bien oui!

M. Garon: Il y a des gens qui ne passeront pas par New York parce qu'ils ont toujours peur de perdre leur radio, perdre leurs miroirs, perdre des caps de roues et un morceau d'automobile. Il y a beaucoup de vols, dans les ports de New York.

M. Cherry: Donc, Mme la Présidente, c'est pour ça qu'il y a des tables de concertation, pour que, justement, au Québec, tant à Montréal qu'à Québec, on assoie ensemble l'ensemble des intervenants et qu'ensemble on puisse maximiser l'utilisation qu'on peut en faire, l'intermodalité, en associant à la même table, pour le fleuve Saint-Laurent, bien sûr, les compagnies de transport ferroviaire, les compagnies de camionnage, et faire de ça un projet de collectivité.

La Présidente (Mme Bégin): Ceci étant dit, je pense que, compte tenu de l'heure, vous allez admettre qu'il est temps de suspendre nos travaux, pour les reprendre ce soir, à 20 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 10)

Le Président (M. Camden): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux pour l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, pour l'année financière 1994-1995. M. le ministre.

Ventilation des voyages effectués par le personnel du ministère (suite)

M. Cherry: Alors, M. le Président, notre collègue, un peu avant l'ajournement, nous demandait les notes concernant les retombées du voyage du ministre des Transports en Jordanie et en Syrie. Et je lui avais dit qu'on ferait le nécessaire pour qu'on puisse lui procurer ça le plus rapidement possible. Alors, il disait: Si le ministre dit immédiatement, avant 18 heures, on va l'avoir avant 18 heures; je peux vous dire qu'on l'a eu pendant la période de repos, et c'est avec plaisir, M. le Président, que je vais commenter et déposer le rapport, tel que demandé.

Le rapport a été préparé par un représentant du ministère des Affaires internationales, qui est un participant à la mission. De ce rapport, ont été enlevées deux parties confidentielles: un, c'est des projets et suivis avec des entreprises et, deux, le rapport de l'ambassade du Canada sur la mission, pour lequel on doit obtenir l'autorisation de l'ambassade avant de le rendre public.

En termes de retombées, parce que le député a soulevé ça aussi, le Québec a déjà reçu, selon les informations du ministère des Affaires internationales, deux délégations de la Jordanie: une, pour l'achat d'équipement de transport entre 1 000 000 \$ et 2 000 000 \$ et une autre concernant la gestion des hôpitaux pour les contrats de plusieurs millions de dollars, M. le Président.

Alors, les objectifs de la mission, les résultats. Le document, M. le Président, comprend la liste des entreprises participantes. Le document comprend les rencontres qui ont été réalisées, les résultats, le suivi, les

conclusions et les recommandations. En annexe, M. le Président, vous trouverez une lettre d'intention et de coopération Syrie-Québec qui a été signée, M. le Président, par les autorités respectives — je la retrouve: pour le gouvernement de la République arabe syrienne, Mufid Abdoul Karim et, pour le gouvernement du Québec, M. Sam Elkas, ministre des Transports.

Donc, M. le Président, on y trouve également le programme ministériel de la Jordanie, Syrie, un compte rendu de l'ambassade du Canada sur la visite de M. Sam Elkas en Jordanie et en Syrie, le rapport des missions de M. Khaleb Soufani, qui est professeur d'économie à l'Université Concordia, et des coupures de presse de la Jordanie et de la Syrie. Alors, M. le Président, le député de Lévis, quand il s'informait avec quelle rapidité on pourrait lui faire parvenir, bon, bien, c'est dans l'heure ouverte qui a suivi qu'on lui dépose.

Et, bien brièvement, vous me permettez, pour la mission ministérielle en Jordanie et Syrie... Parce que le député de Lévis disait: Ça a fait l'objet de nombreux commentaires. Les gens se questionnaient pourquoi il était allé là, s'il y avait eu des rencontres, et tout ça. La liste des gens. Mais on dit: Pour faire suite à la mise en place d'un climat de confiance pour les investisseurs privés et la promulgation de la loi sur l'investissement, l'économie syrienne a connu une expansion marquée de ses infrastructures et de sa production industrielle. La Syrie possède des ressources importantes qu'elle devra exploiter davantage au cours des prochaines années, dans le but de satisfaire les besoins internes grandissants.

Les secteurs d'intérêts pour le Québec sont, concernant l'énergie, un projet d'interconnexion et de construction de barrages hydroélectriques. Concernant le domaine médical, la construction de plus de 22 hôpitaux et l'acquisition de matériel médical correspondant. Pharmaceutique, c'est la recherche de partenariat pour la construction d'unités de production en Syrie. Concernant l'agriculture, un secteur très important pour l'économie syrienne, des besoins importants ont été identifiés du côté des technologies de production de l'agro-alimentaire et de la conservation. Vous avez tout ça en détail; tout est marqué là-dedans. La date, c'est Jordanie-Syrie, du 23 au 28 avril 1993.

Alors, M. le Président, concernant le papier, le carton, des besoins importants également dans ce secteur, compte tenu de la population qui atteindra plus de 26 000 000 d'habitants d'ici l'an 2000, et concernant le transport, M. le Président, ce secteur nécessitera, toujours pour la Syrie, Jordanie-Syrie, ça fait partie de la mission, c'est dans le rapport...

M. Garon: Combien ils sont actuellement? Vous dites, en l'an 2000, 26 000 000. Aujourd'hui, ils sont combien?

M. Cherry: C'est quoi la population? Je ne pourrais pas vous le dire avec exactitude. La prévision ici, c'est qu'ils atteindraient 26 000 000 d'habitants d'ici

l'an 2000. Et concernant le secteur du transport, parce que, ça aussi, ça faisait partie des responsabilités, ce secteur nécessitera des déboursés importants pour l'entretien et le développement de routes et de voies ferrées. L'acquisition de nouveau matériel et équipement de transport représente aussi une priorité pour le gouvernement de la Syrie.

Durant ce voyage, il y a eu la signature d'une lettre d'intention entre le gouvernement de la Syrie et le gouvernement du Québec, qui aura comme conséquence l'établissement de liens privilégiés entre les deux communautés. On verra en annexe la lettre qui a été signée.

Au cours des prochains mois, nous prévoyons la visite de dignitaires syriens comme suite à la mission de M. Elkas, et ainsi de suite. Il y a une série de recommandations, M. le Président. Donc, les informations que souhaitait obtenir le député de Lévis, à savoir s'il y a eu un rapport de mission, oui, il y en a un. Est-ce qu'il y a des retombées économiques? Oui. Est-ce qu'il y a une forme de suivi? Oui. Et c'est avec plaisir, M. le Président, que je déposerais ce rapport devant la commission. Ça vous va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui. Mais je n'ai pas compris qu'il y avait eu encore des retombées économiques. J'ai compris qu'il y avait d'autres missions. Mais, concrètement, il n'y a pas eu encore de retombées, sauf qu'on dit: Il y a une autre mission qui va venir.

M. Cherry: Je pense que j'ai déjà indiqué qu'en termes de retombées le Québec a déjà reçu, selon les informations du ministère des Affaires internationales, deux délégations de la Jordanie: une pour l'achat d'équipement de transport, entre 1 000 000 \$ et 2 000 000 \$...

M. Garon: Est-ce qu'ils l'ont acheté?

M. Cherry: ...et une autre concernant la gestion des hôpitaux pour des contrats de plusieurs millions de dollars.

M. Garon: Une délégation est venue faire un tour, mais on ne dit pas qu'il y a eu des achats.

M. Cherry: Oui. Pour le reste, bien sûr, là, il y a sûrement quelqu'un dans votre formation qui est responsable du dossier des Affaires internationales. Il pourra poser les questions appropriées. Vous m'avez demandé: Est-ce qu'il y a eu un suivi?

M. Garon: Oui.

M. Cherry: Ce ministère-là est-il allé faire du tourisme ou il est allé faire des affaires pour le Québec? Il les a faites, et il y a un rapport. Vous me l'avez demandé et, dans les premières minutes qui font la réouverture, je vous le dépose. Je pense qu'encore une fois j'essaie de vous montrer que, quand vous me demandez

quelque chose, puis que c'est possible, je vous le procure.

M. Garon: On va lire ça attentivement.

M. Cherry: Je suis convaincu. Si vous avez un peu de misère avec l'arabe, vous êtes comme moi, je n'ai pas été capable, ce bout-là!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Parce qu'il y en a un bout en français, mais, après ça, c'est en arabe. Ça, je n'ai pas été capable.

Le Président (M. Camden): Mais le député de Lévis est déjà initié...

M. Cherry: Ah oui?

Le Président (M. Camden): ...parce qu'il s'est intéressé au chevaux arabes.

M. Cherry: Non, non, mais de là à lire. Est-ce que vous êtes capable de lire l'arabe?

M. Garon: Pardon?

M. Cherry: Est-ce que vous êtes capable de lire l'arabe? Est-ce que vous êtes capable de le lire?

M. Garon: Sur les lèvres.

M. Cherry: Ah, sur les lèvres!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Ça dépend quel âge qu'elle a ou quoi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ah non! Je n'ai pas dit ça. Je n'ai pas dit ça.

M. Cherry: Non, non, je m'informe, moi, je questionne!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je n'ai pas parlé des Milles et Une Nuits, là. C'est à Bagdad, Les Mille et Une Nuits, ça.

M. Cherry: Je taquinais, je taquinais.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que je voulais dire. Sur les lèvres, je veux dire qu'on peut voir, au fond, si les gens sont de bonne humeur ou fâchés. On peut voir un peu...

Une voix: À date, on est de bonne humeur.

M. Cherry: Ça se voit aussi sur les lèvres, vous avez raison.

M. Garon: C'est l'intensité. Je n'ai pas pensé à des contacts, à la promiscuité. Je n'ai pas pensé à rien de ça, là. C'est vous qui avez l'imagination qui fantasme.

Le Président (M. Camden): Ça dépend aussi s'il y a le tchador ou sans tchador, bien sûr. Alors, là, ça peut vous limiter dans votre...

M. Garon: Sans quoi?

Le Président (M. Camden): Avec tchador ou sans tchador, ça peut vous limiter dans...

M. Garon: Tchador. C'est parce que vous prononcez comme si c'était le fromage Cheddar!

Le Président (M. Camden): Non, non!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Tchador.

M. Cherry: Une déformation de l'agriculture, M. le député de Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Alors, ça doit vous limiter dans vos lectures, là.

M. Cherry: Ça, M. le Président, c'est une déformation. Le député de Lévis a été longtemps ministre de l'Agriculture.

Le Président (M. Camden): Oui.

M. Cherry: Donc, le Cheddar était...

Le Président (M. Camden): Il travaillait fort le Cheddar ou le Cheddar le travaillait, enfin.

M. Garon: Bon. On va en avoir une copie?

Le Président (M. Camden): Du Cheddar?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, du rapport.

M. Cherry: Lequel vous voulez, le fort ou le doux?

M. Garon: Le fort.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Alors, je pense que le député de Deux-Montagnes souhaiterait poser une question.

M. Bergeron: Vous permettez? Premièrement, je vais passer une remarque. Cet après-midi, M. le ministre, on vous a attaqué d'être lent. Je trouve que vous êtes assez vite dans les réponses. On vous a demandé ça à 17 h 30, quand je parlais, puis vous l'aviez à 20 h 10, la réponse que le député de Lévis vous a demandée. Puis il a dit que vous étiez bien lent. J'aime ça des gars lents comme ça, moi!

M. Garon: Il est vite comme un arracheur de dents.

M. Bergeron: Peut-être, c'est fort possible, ça. Alors, ma question, M. le ministre, s'adresse...

M. Cherry: «C'est-u» vite, un arracheur de dents?

M. Bergeron: Ça dépend. Pas sur les dents barrées, en tout cas!

Le Président (M. Camden): Je peux vous dire une chose: Faites attention au député de Deux-Montagnes, parce que c'est un gars qui en a arraché beaucoup dans sa vie.

M. Bergeron: Ça paraît, aussi.

M. Garon: Il aime faire souffrir le monde.

M. Bergeron: Bon, on «peut-u» redevenir sérieux?
(20 h 20)

M. Garon: On est toujours sérieux.

Modernisation des trains de banlieue

M. Bergeron: Ah! je le sais, même avec le sourire. Bien, ma question au ministre, c'est sur la modernisation des trains de banlieue. M. le ministre, comme vous le savez, notre gouvernement, l'année dernière, a donné, je pense, pour 175 000 000 \$ de travaux, dont 100 000 000 \$ à Bombardier pour la construction de 56 wagons et 75 000 000 \$ pour l'amélioration de la voie ferrée d'électricité.

Est-ce que je pourrais savoir, ce soir, où nous en sommes dans ce dossier-là? Et vous comprendrez que, après tant d'années d'espoir de voir réaliser ce projet-là, est-ce qu'on peut espérer que l'échéancier va être respecté pour l'année prochaine?

M. Cherry: M. le Président, de la même façon que je le faisais remarquer cet après-midi au député de l'Acadie, même si je ne suis en poste que depuis

quelques semaines ou trois mois maximum, le député de Deux-Montagnes a été un assidu sur le dossier ferroviaire. Il s'assure régulièrement du suivi, où on en est dans ce dossier-là, de la progression des travaux, des dates de livraison des premiers véhicules.

Alors, ça me fait plaisir, ce soir, de lui transmettre les informations. Il y en a peut-être certaines qu'il possède déjà, peut-être d'autres qui compléteront ses informations. Alors, suite à la signature, avec la firme Canac, d'un premier contrat d'acquisition de matériaux et d'un deuxième pour la gestion des travaux évalués à 102 000 000 \$, les travaux d'infrastructures ferroviaires ont débuté l'été dernier avec le remplacement du «ballast», des rails et des dormants, le drainage, les quais, les stations Portal Heights et Mont-Royal et les travaux de voûtes d'éclairage dans le tunnel. Des contrats pour le poste d'alimentation électrique, parce qu'on sait qu'il y a eu quelque chose, il a fallu moderniser complètement le réseau électrique, l'électrification, le terrassement du site de garage et la signalisation ferroviaire ont été octroyés. D'autres appels d'offres suivront sous peu pour divers travaux à être exécutés cette année, en 1994. Les travaux se poursuivront également à l'été 1994-1995, pendant lesquels les services de train seront interrompus et remplacés par des services d'autobus. Quand il faut remplacer les rails, les dormants, le solide, bien sûr, il faut...

O.K. Je rappelle au député, bien sûr, qu'une entente a été signée avec le CN en vue de sa contribution de 10 000 000 \$ au projet de modernisation. L'acquisition de terrains pour les stationnements et les stations, amorcée en 1992, s'est poursuivie, et une somme d'environ 11 400 000 \$ a jusqu'ici été consacrée à ce poste. L'ingénierie du matériel roulant est en cours et l'organisation de la production à La Pocatière est amorcée. D'ailleurs, incessamment, on m'informe que le premier des wagons sera prêt pour sortir de l'usine d'assemblage à La Pocatière.

Pendant que je parle de ça, je sais que, des fois, des gens disent: Voici des dépenses qui sont faites dans la grande région de Montréal. C'est un montant d'environ 275 000 000 \$, 276 000 000 \$. Mais je profite de l'occasion pour rappeler qu'une centaine de millions de dollars, de l'ensemble de ce contrat-là, fait partie de la fabrication de l'usine Bombardier à La Pocatière, donc quand même des retombées importantes dans cette région-là. Les gens disent: c'est encore pour la région de Montréal. Bien sûr, une fois que ça va rouler, une fois que le matériel roulant va être en opération, ça va être dans la région de Montréal, mais sa fabrication a procuré des retombées économiques d'une centaine de millions de dollars à La Pocatière. Je pense que c'est important de profiter d'occasion comme ça pour démontrer quelle sorte de liens peuvent exister et comment est-ce que ça peut aider, des retombées de ce genre-là.

M. Garon: Ils en font beaucoup pour New York. À La Pocatière, ils ont fait beaucoup de wagons pour New York, Mexico.

M. Cherry: Je ne sais pas s'ils les font tous là, hein?

M. Garon: Ah! ils en font beaucoup. Montréal, c'est rare. Vous n'en faites pas beaucoup pour Montréal.

M. Cherry: Bien, ça, on y va au besoin, bien sûr. Ce n'est pas quelque chose que tu fais tous les ans.

M. Garon: Non. Ha, ha, ha!

M. Cherry: Alors, l'ingénierie du matériel roulant en cours...

M. Garon: Ils ont acheté des wagons usagés à Toronto, Montréal.

M. Cherry: ...et l'organisation de la production à La Pocatière est amorcée. L'échéancier de livraison de la première voiture, c'est aux environs de septembre 1994, mais il est possible que l'échéancier soit devancé un peu. Le poste d'alimentation électrique de la piste d'essai sera construit au printemps, cette année qui vient.

Un nouvel avis de projet a été donné au MENVIQ pour inclure la station A640, et ça, je sais que ça vous préoccupe aussi. Le ministère a déposé une nouvelle étude d'impact au MENVIQ, et ce, au début de mars 1994.

Donc, au moment où on se parle, ça fait état du dossier, c'est pour vous dire que ça progresse, ça suit les prévisions qui avaient été déposées, et l'ensemble de l'échéancier, à ce moment-ci, nous indique que ça sera respecté et que les gens de votre région... Vous me faisiez part, entre autres, et vous ne l'avez pas mentionné dans vos questions, qu'il y a quand même des retombées importantes, même si la ligne n'est pas encore complétée, le fait que la décision ferme a été prise, que les gens ont pu constater que des travaux sont en cours. Donc, là, ils le savent, ça va se faire. Vous me disiez qu'il y a des retombées économiques extrêmement importantes dans votre coin. Vous me parliez, par exemple, de l'augmentation des permis de construction.

M. Bergeron: Habituellement, la ville de Deux-Montagnes donne pour 14 000 000 \$, 15 000 000 \$, 16 000 000 \$ de permis de construction annuellement. Depuis l'annonce, la dernière année qui vient de finir, elle a donné pour 29 000 000 \$ de permis de construction. Et, Deux-Montagnes, ce n'est pas la plus grosse ville. Adjacente à ça, il y a Saint-Eustache qui a du terrain, il y a Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Pointe-Calumet. Ce qui veut dire, au point de vue domiciliaire, au point de vue économique, pour le développement de la région de Deux-Montagnes, enfin c'est ce que je criais, moi, depuis 10, 15 ans, on a déjà une preuve concrète que...

M. Garon: Des gens qui viennent d'où?

M. Bergeron: Ils viennent de Montréal, de Laval.

M. Garon: Ils font de l'étalement urbain.

M. Bergeron: Écoutez, d'abord que ça vient chez nous, moi, je n'ai rien contre ça. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

M. Garon: Il y a d'autres ministres qui disent que c'est de l'étalement urbain partir de Montréal pour aller chez vous. Moi, je pensais que c'étaient des enfants de plus que vous faisiez, mais votre taux de natalité est faible, dans Deux-Montagnes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: C'est-à-dire non, pas le taux de natalité.

M. Garon: Ah! vous prenez les enfants des autres, au fond.

M. Bergeron: Non, je ne parle pas des enfants... Je parle des enfants qui vont à l'école. Je ne parle pas de les faire, je parle de ceux qui sont faits. Ce que je veux dire, c'est que, dans le comté de Groulx et dans le comté de Deux-Montagnes, on est les deux comtés où la démographie a été la plus élevée dans la province de Québec. Exactement parce qu'on est dans les Basses-Laurentides, on est collés sur Laval, puis on est collés sur la ville de Montréal, puis on offre des services que tu ne peux pas avoir quand tu es sur la rue Papineau, au coin de Sainte-Catherine. C'est aussi simple que ça. Même si on criait contre le développement urbain, écoutez, si vous restez sur la rue Panet, puis vous décidez de vous en aller à Deux-Montagnes ou à Sainte-Thérèse, je pense qu'il y a un changement de vie, et je pense que c'est assez difficile de combattre ça. Enfin, moi, je n'ai pas de remords quand je vois des gens qui arrivent dans mon comté. Et vous avez raison quand vous dites, M. le député de Lévis, qu'à 95 % c'est des jeunes couples, c'est bien entendu.

M. Garon: C'est l'urbanisation de la campagne. Mais je fais attention quand c'est le député de Deux-Montagnes qui parle. Je me rappelle, quand il y avait eu des consultations sur le plan Côté pour 1988-1998, qu'il voulait être entendu, puis le ministre Côté ne voulait pas l'entendre. Moi, je m'étais battu pour le faire entendre. Il était maire de Deux-Montagnes, à ce moment-là.

M. Bergeron: Oui.

M. Garon: Quand il est arrivé ici, il avait remercié à tour de bras le ministre, qui ne voulait pas qu'il vienne, puis il n'avait pas dit un mot au député de Lévis qui avait réussi à le faire venir, malgré tout. Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Je n'ai pas saisi ce que vous venez de dire, là.

M. Garon: Parce que, quand il y avait la consultation, le ministre ne voulait pas... Vous aviez demandé d'être entendu.

M. Bergeron: J'étais venu.

M. Garon: Bien oui, mais le ministre ne voulait pas; c'est moi qui avais exigé que vous y soyez.

M. Bergeron: Ah! je vais vous remercier en retard.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est moi qui avais demandé que vous veniez, puis, quand vous êtes venu, vous avez remercié le ministre à tour de bras de vous avoir fait venir, alors qu'il ne voulait pas que vous veniez, puis vous n'avez pas dit un mot de l'Opposition qui vous avait mis sur la liste pour que vous veniez.

M. Bergeron: J'aurais dû me douter que vous étiez en dessous de ça.

M. Garon: Mais, avoir su que vous étiez rouge de même, on aurait laissé faire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: C'est parce que vous me connaissez. Dans le temps, j'étais de l'Union Nationale.

M. Garon: Non, je ne le savais pas. Je ne m'occupais pas de ça.

M. Bergeron: Non, je fais des farces.

M. Garon: Vous étiez maire. Moi, j'ai dit: Il est élu, il est élu.

M. Bergeron: M. le Président, je profite de l'occasion pour remercier le député de Lévis, six ans en retard.

Le Président (M. Camden): Oui, mais, M. le député de Deux-Montagnes, dites-vous bien une chose, c'est que le député de Lévis, ce n'est pas le premier unioniste avec lequel il flirtait. Il a flirté aussi avec un unioniste dans Lotbinière, M. Biron.

M. Bergeron: Ah bon!

M. Garon: Oui. Je ne sortais pas beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors... Avez-vous fini?

M. Bergeron: Sur les trains de banlieue, j'ai fini. J'attends que le premier train parte en gare l'année prochaine, c'est tout.

M. Garon: Allez-vous nous inviter?

M. Bergeron: Puis on va vous inviter. Même si vous êtes dans l'Opposition, même si vous restez dans l'Opposition, je vous inviterai, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, comme on va peut-être bien être au pouvoir, je ne peux pas faire de promesse d'y aller. D'un coup qu'on a trop d'ouvrage.
(20 h 30)

Mais, M. le Président, avant de continuer, j'ai remarqué qu'il y a de nouveaux visages qui accompagnent le ministre maintenant, qui font montrer que le ministère s'est modernisé au cours des dernières années. J'ai remarqué qu'il s'était rajouté d'autres personnes. Est-ce qu'il pourrait nous présenter les dames qui, maintenant, sont au ministère? Je pensais qu'il n'y en avait pas. Il n'y en a jamais qui accompagnent le ministre. Est-ce qu'il pourrait nous dire leur fonction?

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

M. Cherry: Mme Villeneuve. M. Garon aime toujours qu'on signale la présence des dames. Donc, Mme Villeneuve qui est à la Commission des transports, et la jeune fille qui l'accompagne, et vous auriez dû la remarquer avant, c'est mon attachée de presse, Mme Josiane Hébert. Puis, l'autre madame, elle y était cet après-midi. Vous connaissez Mme Tremblay?

M. Garon: Non.

M. Cherry: Non, vous ne la connaissez pas? Donc, maintenant, vous ne pouvez plus l'oublier, c'est Mme Tremblay.

M. Garon: Qu'est-ce qu'elle fait au ministère?

M. Cherry: Elle est adjointe au sous-ministre.

M. Garon: Ah! ça marche.

Le Président (M. Camden): Au moment où vous étiez ministre de l'Agriculture, aviez-vous beaucoup de femmes sous-ministres?

M. Garon: Quand je suis arrivé, il n'y en avait pas. Quand je suis parti, il y en avait quelques-unes de plus. Il y en avait.

Le Président (M. Camden): Au sous-ministériat, comme sous-ministre, sous-ministre adjointe?

M. Garon: Il y en avait sur des commissions. Il n'y en avait pas sur... Parce que les sous-ministres étaient là depuis un bon bout de temps, mais dans les commissions. Il y en avait dans les différents organismes.

Le Président (M. Camden): Oui? Commission de la CPTA?

M. Garon: Pardon? Comme Mme Alarie...

Le Président (M. Camden): CPTA.

M. Garon: ...qui était à la Commission de protection du territoire agricole, Mme Guérin, que vous avez, à toutes fins pratiques, congédiée, qui était aux politiques alimentaires, responsable des politiques alimentaires. Il y avait Mme Bourque, de la Beauce, aux assurances agricoles. Il y en a un certain nombre qu'on avait nommées dans les fonctions, mais je dois dire qu'il n'y avait aucune femme au ministère de l'Agriculture en 1976, quand je suis arrivé là, dans des fonctions de direction.

M. Cherry: Aucune?

M. Garon: Aucune. Zéro. J'en ai nommé le plus possible, mais, comme les fonctionnaires ont la permanence, on ne pouvait pas le faire au même rythme. Mais je remarque qu'il y a le même problème au ministère des Transports. Il faut accélérer, parce que ça fait une vision différente des choses. Je m'en étais rendu compte, moi, quand on avait fait des travaux. Le ministère des Transports était venu faire des travaux vis-à-vis des chutes de Charny. Le gouvernement avait exproprié des terrains pour les fins de l'autoroute 20, puis il devait faire des aménagements qu'il n'avait jamais faits. Et, à ce moment-là, il y avait une femme qui s'occupait de l'aménagement paysager, qui avait fait les plans pour les terrains qui appartenaient au gouvernement, ce qui a été mis en oeuvre, et elle avait fait un très beau travail pour mettre en valeur les chutes de Charny. Aujourd'hui, je ne le sais pas, je pense qu'il y a au-dessus de 500 000 personnes qui y vont par année, alors qu'avant il n'y avait personne. Bien, les gens pouvaient y aller, mais à leurs risques et périls. Aujourd'hui, bien, ça a été mis en valeur.

Aujourd'hui, vous allez dire que c'est normal qu'il y ait des femmes au ministère des Transports. Vous savez, il y a plus de femmes à l'université qu'il y a d'hommes aujourd'hui. Alors, je pense que c'est normal que le ministère ait une vision différente des choses.

Actualisation du plan général de transport à Montréal

Alors, je voudrais poser une question au ministre. Le sous-ministre des Transports a indiqué, lors d'une conférence prononcée à Montréal, en novembre

1992, qu'un nouveau plan général de transport de Montréal était en préparation et que ce plan tiendrait compte de l'intégration des modes de transport, routes maritimes, voies ferroviaires et métro. Le sous-ministre avait par ailleurs affirmé que les coûts des projets d'autoroutes qui sont sur la table de travail, à Montréal, s'élèvent à 3 000 000 000 \$. Cette déclaration étonne, compte tenu que le ministère des Transports évaluait les projets de développement autoroutier contenus dans le plan Côté, 1988-1998, à 465 000 000 \$. C'est quasiment à peu près sept, huit fois moins. Il s'agit des autoroutes 13, 19, 25 et 30.

L'annonce de ce nouveau plan de transport pour la région de Montréal survient alors que la mise en oeuvre du plan Côté 1988-1998 est rendu seulement à mi-chemin. Alors, je voudrais savoir du ministre si la déclaration du sous-ministre du temps signifie que le plan Côté ne fait plus partie du décor 1988-1998, plan élaboré par Marc-Yvan Côté. Est-ce que le ministre reconnaît qu'à ce moment-là, la déclaration du sous-ministre — à moins que... étant donné que le sous-ministre n'est plus là — est un aveu d'échec du plan Côté? Parce qu'on parle de chiffres complètement différents de ce qu'il y avait dans le plan Côté qui, nous l'avons toujours dit, ne contenait pas d'orientation et n'était qu'un catalogue de projets. Et comment le ministre explique-t-il l'écart entre l'évaluation des coûts des projets autoroutiers de son sous-ministre et celle contenue dans le plan Côté? Le ministre se serait-il trompé de 2 500 000 000 \$ dans ses évaluations de coûts en 1988, alors qu'il prévoyait des travaux d'autoroutes pour 465 000 000 \$, et alors que le sous-ministre, M. Lalande, parlait de 3 000 000 000 \$, et alors que M. Elkas, en janvier 1993, parlait de la nouvelle version de son plan de transport? On ne l'a jamais vue. Alors, qu'est-ce que ça veut dire? Est-ce que ça veut dire qu'il y a un nouveau plan et que le plan de Côté a été mis de côté? Comment ça marche aujourd'hui? On ne le sait plus.

(Consultation)

M. Garon: À moins que le premier ministre ait interdit au ministre de le sortir. Parce que le ministre Elkas avait dit, en déclaration, dans *La Presse* de Montréal, jeudi, 2 décembre 1993: On va avoir un diagnostic qui va choquer, qui va faire peur. Et, finalement, c'est le ministre qui a sauté. Il disait: C'est très intéressant, les gens vont apprécier le travail qui a été fait. Ha, ha, ha! Le ministre n'a pas eu la chance de faire peur autant qu'il aurait voulu.

(Consultation)

M. Cherry: M. le Président...

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

M. Cherry: ...dans un souci de bien renseigner cette commission...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du plan, peut-être?
(20 h 40)

M. Cherry: ...il faut rappeler au député de Lévis et aux membres de cette commission, M. le Président, que le plan de 1988-1998 a déjà un bout de fait. Il en reste à faire. Il y avait des choses qu'il fallait rénover, réparer, d'autres qui étaient dans des cartons comme projets à construire. Il s'est ajouté, depuis ce temps-là, d'autres projets; des travaux ont été faits pour actualiser le plan. On va regarder ce qu'il y a eu de fait, ce qui doit être fait et, à partir de ce moment-là, M. le Président, j'inviterais le sous-ministre adjoint, responsable de la région de Montréal, qui occupe cette fonction depuis un an maintenant, à poursuivre pour tenter de mieux répondre aux questions de notre collègue, le député de Lévis. Alors, je demanderais à M. Yvon Tourigny.

Le Président (M. Camden): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Juste pour bien saisir, M. le Président, j'ai compris que la question était: le plan d'action qui avait été déposé, de 1988-1998, a été ajusté en termes de dollars...

M. Garon: De?

M. Tourigny (Yvon): ...de piastres...

M. Garon: Ah!

M. Tourigny (Yvon): ...dans le sens qu'on mentionnait, à l'époque, des coûts de quelque 1 000 000 000 \$, vous avez dit, et qu'aujourd'hui le sous-ministre a annoncé, l'an passé, qu'il avait maintenant des projets dans la région de Montréal qui totalisaient plus de 3 000 000 000 \$. Or, effectivement, à la sortie du plan d'action 1988-1998, sur 10 ans, on se rappelle, il y avait des données en termes de construction de routes, voirie, amélioration, réfection. Ça montait à 841 000 000 \$ et, en termes de transport collectif, c'était 1 900 000 000 \$, à l'époque.

Dans les travaux routiers, les travaux routiers, dans les six premières années, au niveau de la conservation et de l'amélioration, il y a 100 % de l'argent qui avait été avancé à l'époque. On parlait de 376 000 000 \$ pour les 10 prochaines années et on a 371 000 000 \$, actuellement, en termes de conservation.

En termes de développement, sur les 465 000 000 \$...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande. Est-ce qu'il y a un nouveau plan ou il n'y en a pas? Parce que, là, vous me donnez des chiffres, et ils ne correspondent même pas aux chiffres du plan Côté quand vous réferez au plan Côté. Il y a un nouveau plan ou il n'y en a pas? C'est ça, la question, au fond. On a annoncé qu'il y aurait un nouveau plan. Il y a un plan

en vigueur, le plan Côté, mais, là, le ministre et le sous-ministre ont laissé entendre qu'il y aurait un nouveau plan. M. Elkas disait, le 2 décembre, dans *La Presse*: Elkas — c'était le titre — déposera, en janvier, la nouvelle version de son plan de transport. Il disait qu'il allait au Conseil des ministres avec ça, le 15 décembre. Il y a un nouveau plan de transport ou il n'y en a pas, de nouveau plan de transport? C'est ça, la question. Je ne veux pas savoir des chiffres, là.

M. Tourigny (Yvon): Oui. Il n'y a pas de... J'essayais tout simplement de faire la transition que vous aviez faite entre le plan d'action 1988-1998 au plan de transport 1994. Le plan d'action 1988-1998, qui était sur six ans, il y a six années de passées. Les...

M. Garon: Sur 10 ans.

M. Tourigny (Yvon): Pardon?

M. Garon: Sur 10 ans.

M. Tourigny (Yvon): C'est ça. Dans ces six années-là, les travaux de conservation et d'amélioration ont été faits à un pourcentage, dans la conservation, de 90 %, 95 %. Alors, pour s'assurer, dans les prochaines années à venir, que les interventions vont être coordonnées, c'est à ce moment-là que M. Elkas et le sous-ministre avaient annoncé un plan de transport pour 1994, qui sera déposé en 1994, tel que mentionné. Ce plan de transport là va actualiser les données du plan de 1988-1998 qui utilisait des données de 1984, c'est bien certain, puisqu'il préparait le futur. Le plan d'action, lui, va porter jusqu'à l'année 2011.

M. Garon: 2000?

M. Tourigny (Yvon): 2011.

M. Garon: Wo!

M. Tourigny (Yvon): O.K.?

M. Garon: Je comprends que le ministre Elkas disait que le plan ferait peur. Sauf que, quand vous dites qu'il a été réalisé, c'est en termes de projet ou en termes d'argent, que vous parlez? Parce qu'on a vu, avec les dépassements qu'il y a eus, que c'est évident que le budget a dû... Il y a eu des dépassements d'à peu près 30 % dans à peu près tous les projets. Il y a des projets où c'était 100 % de dépassement. Alors, quand vous dites qu'on a atteint 90 %, en termes de conservation, c'est parce que vous parlez des travaux sur le boulevard Métropolitain, mais, là, à ce moment-là, on peut parler d'argent global. Mais, les dépassements, ça veut dire que, si je pensais faire quelque chose pour 400 000 000 \$ et que ça m'en coûte 700 000 000 \$ ou 600 000 000 \$ pour en faire la moitié, bien là, en termes d'argent, l'argent est peut-être dépensé, mais les

travaux qui devaient être réalisés ne sont pas nécessairement faits parce que ceux qui ont été faits ont coûté beaucoup plus cher que prévu. C'est ça que je demande. Là, vous me donnez les chiffres.

M. Tourigny (Yvon): Les chiffres que je vous donnais, c'étaient des chiffres qui indiquaient que, dans le plan d'action, il y avait deux données qui m'apparaissent importantes: la donnée d'argent et la donnée de projets. C'est deux données qu'il faut suivre, je pense...

M. Garon: Oui.

M. Tourigny (Yvon): ...et je vous indiquais que l'argent qui était marqué dans le plan d'action, en termes de conservation, avait été dépensé à 100 %. En ce qui a trait aux projets, on parle d'autour de 60 % de réalisation des projets, dans les six années passées. Donc, les grands travaux que vous avez connus et dont on a parlé, que ce soit du boulevard Métropolitain, du boulevard Décarie, de la 15 qu'on est en train de faire cette année, la 132, l'année passée, la 40, la 20, ce sont toutes des interventions qui ont été faites, actuellement.

M. Garon: La 13, la 15, la 25?

M. Tourigny (Yvon): La 13, il y a eu des interventions l'an passé au pont Bisson qui a été porté à sept voies. La 15 est déjà commencée cette semaine. Et elle va se continuer pour un montant d'environ 15 000 000 \$ cette année.

Quand on parle du plan de transport, pour essayer de trouver un peu la réponse à la question que vous aviez posée, le plan de transport va s'inscrire dans les perspectives à venir. Donc, vous avez parlé d'intermodalité. Si on veut apporter aux 20 prochaines années des interventions qui collent à la réalité qui va venir, bien, c'est normal que le plan de transport va s'intéresser aux données en perspective. Et c'est ça qui va être présent dans ce document-là.

M. Garon: Qui vous a demandé ça? Qui a demandé aux fonctionnaires de faire un plan pour les 20 prochaines années?

M. Tourigny (Yvon): Toutes les données du Bureau de la statistique, qui sont utilisées dans chacun des ministères, des Transports, de l'Agriculture, ou d'autres sortes de ministères, étudient les données de perspectives. Et c'est dans ce sens-là. Comme toutes les autres études faites de chacun des ministères que je connais, le ministère des Transports aussi utilise les statistiques sorties du Bureau de la statistique du Québec. Et c'est comme ça.

M. Garon: Ce n'est pas ça ma question. Au fond, ce que je demande au ministre, peut-être que le ministre est mieux à même de répondre: Est-ce qu'il y a

une nouvelle version du plan de transport? Il y avait une version 1988-1998. M. Elkas disait, et le sous-ministre avait dit ça avant lui — M. Elkas l'avait dit également, mais beaucoup plus tard — qu'il y aurait une nouvelle version de son plan de transport. Le plan Côté, c'est un plan 1988-1998. On est dedans. Alors, est-ce qu'il y a une nouvelle version ou s'il n'y en a pas, de nouvelle version? Est-ce que la nouvelle version a été adoptée par le Conseil des ministres, oui ou non?

Moi, des ajustements de statistiques, ça... On peut dire n'importe quoi dans les statistiques. Moi, je me rappellerai de la première phrase que mon professeur de statistiques m'avait dit quand j'ai fait mes études en économique. C'était: «Figures cannot lie, but liars can figure». Alors, les statistiques, on peut faire dire n'importe quoi à ça. Je veux savoir s'il y a un nouveau plan Côté ou non?

M. Cherry: Le plan que...

M. Garon: Un nouveau plan Elkas.

M. Cherry: Ce à quoi vous référez, le plan d'action, qui avait été déposé, continue. Ça, c'est un plan d'action.

M. Garon: Plan 1988-1998.

M. Cherry: Oui. Je pense que ce qui va être déposé, c'est, pour la première fois, un véritable plan intégré qui s'occupe de tous les aspects du transport, de l'intermodalité — je vous en parlais un peu avant...

M. Garon: C'est nous autres qui vous avaient demandé ça à ce moment-là, quand le plan Côté...

M. Cherry: Non, non. Écoutez là...

M. Garon: C'est ça qu'on disait. C'est ça que ça prendrait, un plan.

M. Cherry: Voyez-vous, ce que je vous dis, et vous vous souviendrez peut-être que, quand on a eu un débat de une heure, il n'y a pas longtemps, pour accepter une partie des crédits, je vous l'ai dit, à ce moment-là — on pourrait sortir les galées et vous découvririez ça — que, dans les semaines qui viennent, durant le mois de mai, on déposerait le plan de transport pour la région de Montréal. Vous avez dit: Pas encore un autre plan? Donc, c'est la deuxième fois que vous soulevez le sujet, et je me permets de vous indiquer que je vous l'ai déjà dit à cette occasion-là. Effectivement, dans les semaines qui viennent, je m'apprete à déposer les données de l'ensemble des activités du transport pour la grande région de Montréal, un diagnostic complet qui va nous mener à un plan...

M. Garon: Un check-up.
(20 h 50)

M. Cherry: Non, mais c'est important qu'on travaille tous à partir des mêmes données. Et c'est ça qui a été fait. Et, dans ce sens-là, par exemple, une étude origine-destination...

M. Garon: Ah oui?

M. Cherry: ...est extrêmement importante quand tu veux planifier pour l'avenir. Parce qu'un réseau de transport, tu sais, ce n'est pas quelque chose que tu planifies pour cinq ans, là. Le temps que tu as fait tes investissements, tu as décidé de ton matériel, tu réponds aux besoins, c'est extrêmement important.

Donc, l'origine-destination. Parce que les gens, quand ils entrent sur l'île de Montréal, par la rive nord, c'est quoi leur destination? Est-ce qu'ils s'en vont au centre-ville ou est-ce qu'ils se dirigent vers la partie ouest de l'île? Combien à l'est? Ceux qui arrivent de la rive sud, par le pont Champlain, eux, leur destination, elle est où? Elle est au centre-ville de Montréal ou...

Donc, ce sont des données qui sont extrêmement importantes, parce que, à partir de cela, les intervenants peuvent discuter à partir de faits connus auxquels ils ont participé ensemble, autant la rive sud, la rive nord que la Communauté urbaine de Montréal. Alors, dans ce sens-là, c'est extrêmement important.

D'ailleurs, vous vous référiez... Cet après-midi, vous avez dit: Le rapport Pichette veut en englober beaucoup. Vous disiez ça, là. C'est-à-dire, le rapport Pichette, vous vous souviendrez, les deux plus importantes problématiques de son rapport, il parle du plan de transport puis de l'aménagement du territoire, et je suis certain que, vous, vous savez très bien que les deux sont intimement reliés, parce que tu fais ton plan de transport en fonction de l'aménagement de ton territoire: où les gens vont aller habiter, quelle sorte de nature d'activité économique va se faire.

Donc, à partir des besoins identifiés, quelle sorte de solution est applicable? Et puis on ne tentera pas d'appliquer la même solution à tout le monde par rapport qu'on va connaître ensemble l'origine-destination des gens qui arrivent et du sud et du nord. Et ce sont des chiffres importants. On parle d'environ 900 000 personnes, quand on additionne la rive sud et la rive nord, qui entrent sur l'île de Montréal quotidiennement et qui en ressortent.

Donc, c'est important de connaître l'origine-destination. Il est important, à partir de ces données-là, de voir qu'est-ce qui répond le mieux. Est-ce que, dans la ligne — et je les nommerai par ordre alphabétique — a, c'est un train de banlieue? Est-ce que, dans la ligne b, ce sont des autobus articulés à cause de ce qu'on dispose présentement? Est-ce que, dans la ligne c, ce sera des voies réservées? Est-ce que, dans la ligne d, ce sera un métro de surface, un monorail? C'est important de connaître ça, parce qu'il faut savoir où se dirigent ceux qui entrent sur l'île.

M. Garon: ...aussi.

M. Cherry: Bien, en tout cas, moi, je suis convaincu que vous me posez une question sérieuse.

M. Garon: Oui, oui.

M. Cherry: Et je pense qu'il y a eu un travail sérieux qui a été fait, et c'est dans ce sens-là que je tente de vous répondre. Et, là, vous avez raison. Vous avez raison de dire qu'à partir des données qui ont été cueillies, qui vont être rendues publiques, ça va permettre, pour la première fois, de traiter de l'ensemble des modes de transport pour la grande région de Montréal, fussent-ils le transport en commun, le maritime, l'aérien, le transport de marchandise, le camionnage. C'est extrêmement important. Il faut le traiter globalement pour maintenir la vitalité économique de cette grande région.

C'est ça, le véritable défi. Finalement, quand on regarde le rapport Pichette, c'est ça qu'il nous dit. Pour maintenir, le véritable défi, il se situe, là. Et ce n'est pas à vous que je vais apprendre — vous connaissez ça mieux que moi — l'importance des modes de transport pour le développement économique des régions. Il n'y en a pas une, au Québec, qui peut soutenir qu'elle peut espérer se développer sans son infrastructure et son réseau routier. C'est bien important. Encore plus quand on parle de desservir une population d'environ 3 000 000.

M. Garon: Mais ma question, là...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Il y avait un plan Côté 1988-1998, de 1 600 000 000 \$. M. Tourigny a parlé tantôt de 1 900 000 000 \$ pour seulement une partie. Ce que je veux savoir, là: On a fait un cheminement du plan Côté, une mise à jour du plan Côté, ou un nouveau plan de transport a été produit, oui ou non? Je ne parle pas d'origine-destination. Ce n'est pas ça là. Le plan Côté, c'est un plan d'action sur 10 ans, de projets à réaliser, pour 1 600 000 000 \$. Alors, ces projets-là sont réalisés dans quel pourcentage? On s'en occupe encore, ou on ne s'en occupe plus, ou est-ce qu'il y a un nouveau plan qui a remplacé le plan Côté? C'est tout ce que je demande là. Les études de destination, tout ça, c'est une autre affaire. Ce que je demande, c'est qu'il y avait un plan d'action...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: ...1988-1998. Ce plan-là, est-ce qu'il existe encore ou si on ne s'en occupe plus? Qu'est-ce qui arrive de ce plan-là? Et, quand on parle d'un nouveau plan de transport, je parle d'un plan d'action. Pas un plan, une étude de base pour voir ce qu'on pourrait faire. Un plan d'action.

Il y avait, là-dedans — c'est pour ça que je dis que c'est un catalogue — toutes sortes de projets pour 1 600 000 000 \$, dans le plan Côté, sur 10 ans. C'est ça que je veux savoir.

M. Cherry: O.K. M. le Président, c'est ce à quoi j'ai tenté de commencer à répondre, et je suis convaincu... C'est pour ça que j'ai invité le sous-ministre adjoint, responsable de la grande région de Montréal, à tenter de vraiment donner l'ensemble de l'éclairage sur ce qu'il était convenu d'appeler un plan d'action, qui avait une durée de 10 ans, pour lequel il y a déjà six ans de passés, pour lequel il y a une partie des travaux qui ont été exécutés, et il en reste d'autres à faire. Bon.

Mais, pendant que ce plan-là a une vie de six ans et qu'il lui en reste encore quatre, ça oblige quiconque veut le faire de façon sérieuse à bien planifier un véritable plan pour suivre. Donc, ton plan d'action, lui, pendant qu'il fonctionne, tu prépares l'avenir et, en fonction de ça, tu ramasses les données origine-destination, c'est quoi les besoins, c'est quoi l'aménagement de ton territoire, et, là, tu embrasses tout ça ensemble pour qu'à la suite de ces données-là tu déploies un véritable plan de transport, avec les partenaires. Mais ça, là, ça ne change rien au fait. Et il ne faut pas mélanger le plan d'action qui, lui, a six ans de vie, et les données d'une cueillette de besoins identifiés pour le transport et les pistes de solution pour l'avenir.

Ça, je pense que c'est là-dessus — moi, la compréhension que j'en avais — que le sous-ministre adjoint, responsable de la région de Montréal tentait de donner les réponses au député de Lévis, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes, sur le même sujet.

M. Bergeron: Oui. Je pense que, dans la même perspective là, le plan d'action Côté, à moins que je me trompe, M. Hinse est là, il est là depuis longtemps, le plan Côté 1988-1998, c'était 1 600 000 000 \$, et, dans ça, il y avait la ligne Montréal—Deux-Montagnes. Et, quand le ministre parle de perspectives d'origine...

M. Cherry: Destination.

M. Bergeron: ...et destination, etc., bien, on sait que, depuis ce temps-là, depuis la déclaration du ministre Côté, dans le temps, sur le plan de 1988-1998, le gouvernement, suite aux démarches qui ont été faites, aux informations, a décidé, je pense, non seulement de la ligne Montréal—Deux-Montagnes, mais que la ligne du CP, qui s'en va, qui part de l'ancienne gare Jean-Talon, va partir de la gare Windsor, et va monter à Saint-Jérôme, et va prendre la «traque» du CP, tandis qu'à Deux-Montagnes c'est la «traque» du CN. Enfin, je pense que c'est ça que le ministre explique dans le moment, que, depuis que le ministre Côté a expliqué son plan en 1988, il y a d'autres items, il y a d'autres projets qui vont être réalisés.

Alors, c'est pour ça — je suppose, moi, là — que, le 1 600 000 000 \$ qui est rendu à 1 900 000 000 \$, dans ça, en tout cas, il y a les trains de banlieue. On veut s'en aller aussi vers la rive sud.

On parle de retourner vers Saint-Hubert, de s'en aller vers Repentigny et de monter jusqu'à Saint-Jérôme, au moins jusqu'à Sainte-Thérèse au début, ce qui n'était pas dans le plan Côté dans le temps, quand il l'a annoncé.

M. Cherry: M. le Président...

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

M. Cherry: ...voici un débat qui permet d'éclairer. Le député de Deux-Montagnes, chez lui, la solution a fait ses preuves, même si ce n'est pas complété. Il nous disait tantôt que, depuis que la décision a été prise d'améliorer le service de trains de banlieue... Parce que chez lui ce qui répond aux besoins de la population, c'est ça. La preuve, vous disiez: Même si ce n'est pas encore en vigueur, on a déjà une augmentation des permis de construction parce que les gens y voient là leur moyen.

(21 heures)

Mais ce qui est la solution pour Deux-Montagnes n'est peut-être pas nécessairement la même pour les gens de Terrebonne qui veulent s'en venir à Montréal. Donc, il ne s'agit pas de... C'est pour ça qu'un plan de transport origine-destination va nous permettre d'identifier quelle est la meilleure façon de répondre aux besoins des gens de cette population-là.

Ce n'est pas parce qu'il existe un rail de chemin de fer quelque part qu'il faut absolument l'utiliser. Il faut voir. C'est ce que je disais tantôt. Chez vous, c'est ça, la solution, et ça s'applique probablement ailleurs. Il y a des endroits où ça va peut-être être des voies réservées pour les autobus. Peut-être qu'à d'autres endroits ça va être des autobus articulés. Il y en a peut-être d'autres où ça va être du métro de surface. Mais, pour ça, il est important de bien identifier quels sont les besoins et, à partir de ça, là, tu proposes un plan qui répond au monde. Et ça, je pense que ça va être une véritable première, une véritable planification à partir de besoins identifiés, pour laquelle l'ensemble des partenaires auront contribué à ramasser ces données-là. Alors, M. le Président, pour répondre aux questions du député de Lévis, avec votre permission, je demanderais au sous-ministre responsable de la région de Montréal de continuer dans l'explication des chiffres qu'il voulait donner, mais en distinguant bien le plan d'action du véritable plan de transport qui va être connu prochainement.

Le Président (M. Camden): Alors, M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Pour tenter de bien répondre à la question que j'ai saisie, effectivement, le plan d'action 1988-1998 se continue. Le plan de transport lui-même va venir préparer ce qui va suivre le plan d'action, par un dépôt de diagnostics en 1994. Dans le plan d'action, ce qui s'est fait actuellement au niveau des travaux, comme je le mentionnais, il y a eu une série de

travaux d'amélioration et de conservation qui se sont faits pour 371 000 000 \$ dans le routier; au niveau du transport collectif, il y a eu la réparation des voitures de 1963 du métro; il y a eu le début de la réparation du tunnel du métro, du béton, des stations; il y a eu la rénovation de la ligne de train de banlieue Rigaud et on est en train de faire la rénovation de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes. Ce sont des travaux qui sont en marche. Tous les autres travaux qui sont prévus dans le plan d'action 1988-1998 vont suivre au cours de 1995, 1996, 1997 et 1998.

Comme disait M. Cherry, le plan de transport, lui, va venir préparer la relève par un dépôt de diagnostics où on va faire ressortir les mouvements de la population, l'augmentation de la population. On fait juste rappeler qu'au cours des 20 dernières années il y a eu 370 000 personnes de plus dans la région de Montréal et dans les banlieues. Donc, c'est 370 000 personnes qui se déplacent à un taux d'à peu près 1,2 %. Ça veut dire 400 000 à 450 000 déplacements de plus. C'est ça qu'on essaie de planifier en fonction des nouveaux habitants qui vont venir rejoindre les 3 000 000 de la région de Montréal.

M. Cherry: M. le Président...

M. Garon: L'évaluation, maintenant...

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

M. Cherry: ...pour compléter, si vous voulez, une partie de la réponse, je rappellerai que les données qu'on aurait ramassées vont inclure également une perspective de démographie. Une autre chose aussi qui est importante, c'est les futurs pôles industriels. C'est important de savoir où ils vont se développer pour pouvoir fournir la structure de transport en commun, les services dont ces gens-là auront besoin. Une autre chose, M. le Président, qui est extrêmement importante, c'est les habitudes des gens. C'est important de connaître ça. Par ça, là, je suis certain que le député de Lévis va être intéressé; on prétend souvent, en tout cas, moi, je l'ai entendu dans plusieurs milieux, les gens disent: Les Nord-Américains, une fois qu'on est dans notre véhicule automobile, on se rend à destination. On ne croit pas à ça, nous autres, tellement, là, le stationnement incitatif. Tu sais, il y a quelque chose qui est répandu, c'est que le Nord-Américain, lui, son royaume, c'est sa voiture et, une fois qu'il est dedans, il se rend à destination.

Il y a quand même, parmi les expériences intéressantes — ça ne fait pas longtemps que je suis au ministère — les gens de la rive sud, par exemple, qui ont construit, il y a quelques années, un stationnement incitatif pour 500 voitures, et des gens, à l'époque, disaient au maire: Ça, ça va être un gaspillage. Vous êtes en train de nous embarquer là-dedans. Le monde n'ira pas. Si vous pensez qu'ils vont partir de leur résidence pour aller dans le stationnement incitatif, pour

embarquer dans un autobus, vous gaspillez l'argent des contribuables. Mais il y avait des gens qui disaient: Non, on a une vision. C'est faisable et ça va se faire. Bien, son stationnement incitatif, qui était pour 500 véhicules, s'est avéré rapidement trop petit. Les gens qui l'avaient critiqué disaient: Oui, mais, tu sais, c'est un emballement temporaire et ça ne durera pas longtemps. Ils l'ont élargi: 800 places. Au moment où on se parle, il y a entre 1100 et 1200 places, et on me dit que, s'il y en avait plus, les gens l'utiliseraient davantage. Pourquoi? Parce que les gens se rendent là, embarquent dans des autobus, plusieurs articulés, ont une voie réservée sur le pont Champlain et traversent, arrivent au centre-ville de Montréal qui, pour un pourcentage important, est leur destination finale. Donc, l'idée trop longtemps véhiculée que le Québécois, le Nord-Américain, une fois qu'il est dans son auto, il se rend à destination, ce n'est pas vrai.

Ce qu'il y a d'important aussi, M. le Président — et je suis convaincu que le député de Lévis saisit très bien ça — c'est qu'avec le développement, couronne nord, couronne sud, il est important d'avoir une idée de combien de gens additionnels vont entrer sur l'île de Montréal. Si on n'y trouve pas de solution, vont-elles, toutes ces personnes, tenter de le faire en automobile? On sait bien que c'est impossible. L'île, la ville, ne pourra pas accueillir un volume additionnel de voitures. C'est déjà difficile aux heures de pointe. On parle de 30, 35, des fois 45 minutes d'attente sur le pont Champlain. On parle de la 25. Ceux qui voudront avoir de la documentation vont voir qu'il y a des files des milles et des milles de long, matin et soir. Et, comme on sait que ce sont ces coins-là qui se développent, vont s'ajouter, année après année, des gens. Donc, il est important de connaître... On connaît l'origine. Il faut connaître la destination pour pouvoir répondre avec des modes de transport. Autrement, ce qui va arriver, c'est qu'on va se ramasser comme plusieurs grandes villes nord-américaines: tu te ramasses avec la banlieue de la banlieue. Là, tu n'y vas plus, dans ton centre-ville, parce que les gens n'y ont plus accès, ne peuvent plus stationner. Ceux qui le font, ça coûte trop cher. Les entreprises disent qu'il y a une perte de temps incroyable pour leur personnel. Les gens ne peuvent pas s'y rendre.

Là, je m'adresse, M. le Président, uniquement au transport des personnes. Ajoutez à ça le transport des marchandises. Parce que, si les entreprises qui ont besoin de marchandises, en recevoir pour produire, pour donner des services, ou les entreprises qui doivent livrer leurs produits, M. le Président, avec... On connaît maintenant la production juste à temps. On sait que la façon de gérer, aujourd'hui, les entreprises n'accumulent pas d'inventaire, les matériaux dont ils ont besoin, elles veulent les recevoir presque de façon quotidienne et, une fois que le produit est terminé, c'est de le livrer le plus rapidement possible.

(21 h 10)

Donc, M. le Président, c'est pour ça que l'intermodalité est si importante. C'est pour ça qu'il faut, pour

faciliter la circulation des marchandises, augmenter le port de Montréal, les chemins de fer. C'est un tout. Il faut regarder l'ensemble de la situation, l'ensemble de l'activité économique, en y incluant la démographie, l'aménagement du territoire et l'environnement, bien sûr. Aujourd'hui, il n'y a pas moyen de penser autrement que ça. Quand on aura fait l'ensemble de tout ça, on va fournir à la grande région de Montréal un outil de planification et un instrument pour l'aider à prendre des décisions pour au moins une vingtaine d'années, mais basées sur des données avec lesquelles tout le monde pourrait être d'accord. Après ça, on discutera sur les moyens de le faire.

Alors, dans ce sens-là, ça me semble important de profiter d'une activité comme celle d'aujourd'hui pour donner le sens de la cueillette des données et pour identifier que ce qui, dans les prochaines semaines, sera rendu public sera un instrument, à mon avis, qui sera éminemment utile pour la grande région métropolitaine, M. le Président.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: J'avais d'autres questions, mais peut-être que...

Le Président (M. Camden): Ah! je pensais que vous aviez une question.

M. Bergeron: Sur ce sujet-là, non. Mais j'ai d'autres questions.

M. Garon: Moi, ce que je voulais savoir, au fond, pour réaliser le plan, il est réalisé dans les projets à quel pourcentage et combien ça va prendre d'argent, si on réévalue le projet de 1988-1998 avec les projets qui sont dedans, le mettre en oeuvre, le terminer? On parlait de 465 000 000 \$. Il y avait 465 000 000 \$ pour des autoroutes, dans le plan, et le sous-ministre disait, lui, que ça prendrait 3 000 000 000 \$. Alors, je veux savoir: Le plan Côté qu'on évaluait à 1 600 000 000 \$, maintenant qu'on est rendu au début de 1994, pour le faire dans son ensemble, il est réévalué à combien?

M. Cherry: Vous avez commencé par 376 000 000 \$, après ça vous avez parlé de 1 000 000 000 \$, puis, là, vous parlez de 3 000 000 000 \$. Il faut bien comprendre que, dans le cumul de ces chiffres-là, y est inclus le transport en commun.

M. Garon: Oui. Oui, oui. Je sais ça.

M. Cherry: Et, là, je suis convaincu aussi que vous avez très bien saisi l'importance du document qui va être rendu public et quelle sorte d'influence il va avoir sur les décisions à prendre avec maintenant des

données aussi précises et aussi pertinentes que celles qu'on s'appête à rendre publiques, M. le Président.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça que je demande. Je demande: Le plan Côté, qui a été adopté par le gouvernement, 1988-1998 — je ne veux pas savoir autre chose; ce que je demande, c'est très concret, je ne veux pas demander quelque chose de compliqué — est réalisé dans quelle proportion et, pour le terminer, tel qu'il est, sans modifications, maintenant, est-ce qu'on a fait une mise à jour pour dire combien ça coûterait? C'est tout ce que je demande, parce que, le nouveau plan, il n'y en a pas. Alors, moi, je marche avec le plan existant, là.

Le Président (M. Camden): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Au niveau des coûts, on parle d'environ 700 000 \$ de plus, en dollars de 1994 — 700 000 000 \$ de plus, en dollars de 1994. En ce qui a trait à la réalisation des interventions, je n'ai pas le chiffre exact. Il se situe probablement autour de 55 % de réalisation, en nombre de projets.

M. Garon: En nombre de projets, vous dites?

M. Tourigny (Yvon): En nombre, oui. Autour de 55 %.

M. Garon: Mais, en argent?

M. Tourigny (Yvon): En argent?

M. Garon: Oui. Parce que, en nombre de projets, ça ne veut rien dire.

M. Tourigny (Yvon): Bien, en argent...

M. Garon: En argent.

M. Tourigny (Yvon): ...je vous mentionnais que l'évaluation de l'ensemble des projets que j'ai est à environ 700 000 000 \$ de plus. Ça va? Au niveau de l'ensemble...

M. Garon: Ça veut dire 2 300 000 000 \$.

M. Tourigny (Yvon): Au niveau de l'argent, on est à environ, en termes de conservation des acquis au niveau du transport collectif...

M. Garon: Au total. Mettons au total, là.

M. Tourigny (Yvon): Au total?

M. Garon: Oui. Vous avez dit 2 300 000 000 \$. 700 000 000 \$ de plus. C'était 1 600 000 000 \$, donc 2 300 000 000 \$. Alors, en argent courant, là.

M. Tourigny (Yvon): 750 000 000 \$.

M. Garon: Bien, 700 000 000 \$ ou 750 000 000 \$ de plus?

M. Tourigny (Yvon): 750 000 000 \$ de faits.

M. Garon: 750 000 000 \$ de faits.

M. Tourigny (Yvon): De faits, et environ une évaluation de 700 000 000 \$ de plus si on prend les dollars 1988 et qu'on les rapporte en 1994 en fonction de l'ajustement des estimations.

M. Garon: Ça, c'est à quelle date?

M. Tourigny (Yvon): L'estimation que je vous donne?

M. Garon: Oui.

M. Tourigny (Yvon): Bien, à peu près janvier 1994, disons.

M. Garon: Ça veut dire, à la fin de cette année — 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993 — à peu près six ans...

M. Tourigny (Yvon): À peu près.

M. Garon: ...à toutes fins pratiques. Après six ans sur 10, donc vous dites qu'il y aurait 750 000 000 \$ dépensés. Et, pour le compléter, il faudra mettre 700 000 000 \$ de plus pour rendre... Le coût global arriverait, à ce moment-là, à 2 300 000 000 \$. Ça va.

Société de l'assurance automobile du Québec

Rapport du Protecteur du citoyen

Maintenant, je voudrais poser quelques questions sur la Société de l'assurance automobile du Québec en termes d'orientations du ministre, au fond. J'aimerais savoir du ministre s'il entend redonner à la Société de l'assurance automobile du Québec sa vocation première, soit d'être une mutuelle d'assurance pour les accidentés de la route. Est-ce que le ministre a pris connaissance du rapport du Protecteur du citoyen relativement au comportement de la SAAQ envers les victimes? Qu'est-ce qu'il entend faire. Et est-ce qu'il a pris connaissance du témoignage de l'expert engagé par la Société de l'assurance automobile qui a affirmé que les contributions d'assurance devraient augmenter de 8 % par année au cours des 10 prochaines années?

M. Cherry: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Loiselle): M. le ministre.

M. Cherry: ...le député de Lévis se souviendra sans doute que, cet après-midi, quand nous avions la présence du nouveau président de la Société de l'assurance automobile du Québec, que j'invitais à venir compléter les réponses sur les choses qui le concernaient personnellement dans l'exercice de ses fonctions, et le député de Lévis l'a décrit comme étant extrabudgétaire. Cet après-midi, il ne voulait pas en entendre parler. Il a dit: Ça, la SAAQ, c'est extrabudgétaire. Il n'est pas ici, au ministère. Je ne veux pas lui parler. Il nous disait ça cet après-midi. Alors, ce soir...

M. Garon: J'ai parlé des orientations. Cet après-midi...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: ...ce que j'ai dit, c'est qu'on n'avait pas fourni les dépenses en disant que c'était extrabudgétaire. Je suis cohérent avec ce que j'ai dit cet après-midi, là. J'ai dit, cet après-midi, quand on a parlé de certaines dépenses, du nombre de personnes dont l'adhésion à des clubs sociaux privés fut payée par l'employeur, que la Société de l'assurance automobile du Québec n'avait pas voulu répondre. C'est ça que je vous avais dit, en disant que c'était de l'extrabudgétaire. C'est ça que je vous ai dit.

M. Cherry: Ma...

M. Garon: Là, je viens de vous poser des questions...

M. Cherry: ...souvenance sur l'extrabudgétaire — là, j'échange avec vous — c'est que, quand vous avez commencé par des questions sur les voyages et que je voulais que la personne qui était visée, M. Georges Lalonde, qui était, à l'époque, le sous-ministre, donc la personne visée par les questions, réponde et je vous ai dit: Maintenant qu'il est ici, bien sûr, il est ici comme président du nouvel organisme, depuis 15 jours, mais les questions que vous posez, ça s'adresse à lui dans l'exercice de sa fonction comme sous-ministre, vous avez dit: Non, non, non. Lui, il est extrabudgétaire. Ce n'est pas ces questions. Correct.

Alors, là, maintenant, ce soir, vous dites...

M. Garon: Mais je ne lui demande rien aussi. Je le demande au ministre.

M. Cherry: O.K. Donc...

M. Garon: Je ne l'ai pas demandé aux fonctionnaires. J'ai demandé en termes d'orientations.

M. Cherry: O.K. On va...

M. Garon: Les questions que j'ai posées s'adressent au ministre. Elles ne s'adressent pas...

M. Cherry: Correct. O.K. Donc, vous avez commencé par poser deux types de questions.

M. Garon: Oui. Trois.

M. Cherry: La première, vous avez dit: Avez-vous pris connaissance du rapport du Protecteur du citoyen et qu'est-ce que vous entendez faire par rapport à ces recommandations-là?

M. Garon: C'est ça. Ça, c'était la deuxième question.

M. Cherry: Ça, c'est la deuxième question. Et la troisième, vous avez dit: Est-ce que le ministre a pris connaissance d'une déclaration d'un fonctionnaire lors d'un procès qui est en cours?

M. Garon: Un expert.

M. Cherry: Un expert. Parfait.

M. Garon: Engagé par la SAAQ.

M. Cherry: Donc, je les ai bien, les trois questions?

M. Garon: Oui.

(21 h 20)

M. Cherry: Parfait. Dans un premier temps, est-ce que j'ai pris connaissance du rapport, de la lettre du Protecteur du citoyen? Bien sûr, j'en ai pris connaissance. Inutile de vous dire que je n'avais pas attendu que le Protecteur du citoyen m'écrive. Mais il l'a fait. Ça a confirmé la préoccupation que j'avais, à mon arrivée comme responsable politique, comme ministre des Transports, mais, bien sûr, responsable de la Société de l'assurance automobile du Québec, de ce qui était véhiculé concernant l'organisme dans les médias. Donc, première responsabilité, c'est de dire: Qu'est-ce qui se passe là-dedans? De quelle façon on traite la clientèle? Quelles sont les choses que vous avez identifiées comme nécessitant une amélioration? Avez-vous un plan d'action pour répondre à ça.

Donc, dans un premier temps, M. le Président, oui, j'ai pris connaissance du rapport du Protecteur du citoyen qui confirme des préoccupations que j'avais. Les gens auxquels le Protecteur du citoyen référait, je les ai rencontrés. Je les ai rencontrés, M. le Président, aussitôt que ces gens-là ont fait connaître leur intention sur la place publique de venir manifester pendant trois jours devant le parlement. Quelqu'un chez nous a communiqué avec eux et leur a dit: Vous voulez rencontrer le ministre, là? Il est disponible pour vous rencontrer. Et la réponse d'un des porte-parole, celui qui semblait être le plus en évidence et qui a une facilité d'élocution un peu meilleure, a répondu aux gens chez nous. Il a dit: Non, on souhaiterait d'abord faire notre manifestation médiatique, les médias sont convoqués, on veut faire ça et,

après ça, on rencontrera le ministre. Très bien. C'est la réponse que je vous ai donnée cette semaine...

M. Garon: Oui.

M. Cherry: ...à l'Assemblée nationale. J'ai dit: Je respecte ça. Les gens ont dit: Nous autres, notre façon, c'est qu'on veut d'abord rendre notre affaire sur la place publique, manifester devant le parlement pendant trois jours et, après ça, rencontrer les autorités du ministère. Moi, je pensais qu'on aurait pu faire l'inverse, ce qui ne les empêche pas de manifester, mais, en tout cas, ils ont choisi de le faire comme tel.

J'ai fait ça, je les ai rencontrés, une bonne rencontre à Montréal, une bonne rencontre. J'ai demandé: Où est-ce que vous voulez qu'on se rencontre? Montréal ou Québec? Je suis disponible, dépendamment de leur lieu d'origine et comment je pouvais plus leur faciliter ça. Ils m'ont dit: On préfère Montréal. Parfait. Ils étaient trois à manifester, ils sont arrivés cinq ou six personnes, ils ont dit: On est même accompagnés d'un procureur. Encore une fois, ce n'était pas comme ça que la demande avait été faite, mais j'accepte ça, moi. Je veux dire, je suis convaincu qu'à force de...

Qu'ils m'expriment clairement les choses, je vais les écouter et tenter de donner un suivi à ça, ils vont comprendre qu'on peut faire ça. Ils souhaitent se faire accompagner d'un avocat? Tant mieux pour eux s'ils jugent que c'est nécessaire. Je ne pensais pas, mais je n'ai pas à juger pour eux. Donc, je les ai rencontrés, bien écoutés et, parmi les choses qu'ils m'ont demandées: On aimerait pouvoir se faire entendre à la Société de l'assurance automobile du Québec, on aurait des suggestions à faire à la SAAQ, comme des examens médicaux qui nous sont exigés pour lesquels on n'est pas remboursés totalement, on aimerait, M. le ministre, pouvoir discuter avec la SAAQ de l'implication de ça sur nos primes. J'ai tout fait ça. Alors, j'ai dit: C'est de ça que vous voulez discuter? Parfait, et vous allez avoir des nouvelles de notre part, je vais m'assurer que quelqu'un chez nous va donner un suivi à ça. Bon. Il y a, quoi, quelques semaines de ça?

C'est maintenant de notoriété publique, il y a eu un changement à la présidence de l'organisme...

M. Garon: ...

M. Cherry: ...M. Georges Lalande, un homme qui est reconnu pour faire un excellent travail. D'ailleurs, le député de Lévis y référait. Il a dit: J'ai vu ça dans le journal *Les Affaires*, j'ai vu ça dans les journaux, et...

M. Garon: Il aime ça, se faire photographier. Ça, je sais ça.

M. Cherry: Je ne sais pas s'il aime se faire photographier. Moi, j'ai l'impression que c'est toujours la même photo.

M. Garon: Il aime ça, la faire circuler.

M. Cherry: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il la trouve à son goût.

M. Cherry: O.K.

M. Garon: Il l'aime, cette photo-là.

M. Cherry: Mais je vous avouerai que le sous-ministre, à l'époque, M. Lalande, responsable, par exemple, de la décentralisation au ministère des Transports, a été louangé pour la façon dont il l'a fait. Il s'est rendu dans toutes les régions du Québec, il est allé parler avec l'ensemble des fonctionnaires. Je rappellerai, M. le Président — et je pense que c'est important de le dire; je suis certain que le député de Lévis va être intéressé à savoir ça — que l'ensemble des associations syndicales, les fonctionnaires, les professionnels, les cadres, tout ça, ont signé une entente en reconnaissant la façon dont ça s'est fait au ministère des Transports. Je pense qu'une bonne partie de ça doit en être attribuée à celui qui occupait la fonction de sous-ministre à l'époque, M. Lalande, qui est rendu à la SAAQ. Donc, un homme qui a démontré et au ministère des Transports...

M. Garon: Est-ce que le ministre se souvient encore de la question?

M. Cherry: Oui, oui, oui, bien sûr.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Bien sûr que je m'en rappelle, de votre question.

M. Garon: Pourriez-vous y venir?

M. Cherry: Bien sûr. J'y arrive, je vous assure, voyons donc, parce que ça fait partie, ça...

M. Garon: Vous me faites penser à un gars qui passerait par New York pour aller à Montréal en partant de Québec.

M. Cherry: Ah! si c'est le chemin qui est le plus sécuritaire, c'est celui-là que je vais prendre. J'ai un record vierge. Je n'ai pas eu d'accident de toute ma vie, de la façon que j'ai conduit.

M. Garon: Pardon?

M. Cherry: Probablement parce que j'étais prudent. Depuis que je conduis, je n'ai pas eu d'accident...

M. Garon: Arrêtez donc.

M. Cherry: ...parce que je conduis prudemment. Et ça ne me fait rien de faire un détour si le chemin est beau. C'est ma façon d'agir. Ça ne m'a pas nui. Donc, M. le Président, on a confié la responsabilité à quelqu'un qui a fait ses preuves dans la façon dont il traitait avec les gens.

Donc, en réponse au député de Lévis, cette semaine, à l'Assemblée nationale, je lui ai dit et je lui ai fait le parallèle, tiens, il va s'en souvenir, je lui ai dit: On va traiter le monde avec la même sensibilité. Et le député de Lévis a dit: Je suis certain que le ministre, qui est un ancien syndicaliste, il doit avoir une sensibilité à ça. Bien sûr que j'en ai une. C'est pour ça que, dès que j'ai connu la démarche que les gens voulaient faire, j'ai voulu les rencontrer d'avance. Dès qu'ils l'ont eu faite, je les ai rencontrés. Dès qu'on a confié la présidence de la SAAQ à quelqu'un que je viens de décrire, comme M. Lalande, avec les compétences qu'il a, la sensibilité dont il témoigne, l'expérience qu'il a eue à la CALP, avec le même genre de dossiers — l'homme qui a introduit la conciliation à la CALP pour faciliter les délais — donc...

M. Garon: Je suis en train de m'ennuyer de Sam.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il n'avait pas grand-chose à dire, mais ça ne lui prenait pas beaucoup de mots pour le dire. Vous, vous n'en avez pas plus à dire, mais ça vous en prend un mautadit paquet pour le faire. C'est bien pour dire, quand on dit: Qui change peut prendre pire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Il y a des fois, je me trouve bon, mais, quand le député de Lévis me trouve bon aussi, c'est correct. Ça me va. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, mais l'idée, c'est d'avoir une réponse.

M. Cherry: Donc, je confie à l'homme, avec une compétence comme celle-là, la responsabilité. Je vous ai informé en Chambre, cette semaine, qu'on va donner le même genre de sensibilité, le même genre de traitement avec les résultats que vous connaissez à la Commission de la santé et de la sécurité du travail. C'est ça que je vous ai dit. Et vous savez que, maintenant, ça, c'est un résultat, et un résultat probant, dont on est de plus en plus fier, tout le monde, comme collectivité québécoise. Donc, on va prendre le même traitement.

Il va y avoir la première rencontre pour établir le mode de fonctionnement de cette table de travail avec des gens qui sont impliqués, avec des gens de la SAAQ. Demain, première rencontre pour établir, identifier un mode de fonctionnement, identifier les problèmes et voir de quelle façon les solutions peuvent être abordées. J'ai

indiqué au président que je souhaitais que ce soit un mandat de courte durée. Je ne veux pas avoir un rapport dans six mois, puis dans huit mois, là. Il semble qu'avec l'expérience qu'il a, les connaissances qu'il a de ce dossier-là... Il a déjà été à la SAAQ, comme vice-président, il retourne à la responsabilité de président. Il me semble qu'il devrait être capable rapidement de créer la table de travail que je lui demande, d'identifier les problèmes, d'identifier des pistes de solution et de me revenir rapidement avec les solutions escomptées, M. le Président.

Frais pour copie de documents

Le Président (M. Camden): J'aurais peut-être une question à vous adresser, M. le ministre. On a évidemment dans nos bureaux de comté, et c'est le cas chez moi, des gens qui viennent nous rencontrer puisqu'ils sont en procédure ou sur le point de loger un appel à la Société de l'assurance automobile du Québec. Et, à mon grand étonnement, j'avais invité cette personne-là pour pouvoir l'aider à étoffer son dossier, à se rendre à la Société ou à communiquer, enfin, pour prendre connaissance de certaines parties de son dossier. Manifestement, elle n'avait pas un certain nombre de copies, puisque plusieurs d'entre elles, de ces copies, plusieurs copies qui avaient égard au rapport médical avaient été transmises directement par les médecins spécialistes qui l'avaient diagnostiquée. Alors, elle n'avait donc pas ces copies-là et, à mon grand étonnement, lorsque copie a été demandée à la SAAQ, on a facturé la personne pour les copies réclamées pour qu'elle puisse assurer efficacement sa défense.

(21 h 30)

Je dois vous dire que ça m'étonne beaucoup, une telle attitude, une telle façon d'opérer. Je comprendrais et je trouverais même ça tout à fait acceptable si, les copies déjà fournies, elle les avait égarées et qu'elle aurait eu besoin de duplicatas, de copies supplémentaires, je comprendrais bien, là, parce qu'elle aurait mal géré ses documents. Vous savez, en tout cas, c'est un des rares endroits, à tout le moins, où, à ma connaissance, on facture les gens pour des copies de rapport qui, au fond, leur appartiennent, c'est leur dossier en propre, comme individu. Je le sais fort bien, pour être intervenu et avoir aidé les gens à formuler leur défense, entre autres, au ministère de ce qu'on appelait Main-d'œuvre et Sécurité du revenu, et il y avait Formation professionnelle à l'époque, pour avoir aidé les gens à étoffer et qui sollicitaient évidemment une copie de leur dossier au bureau local, au bureau régional, et on ne chargeait pas de frais. Je trouve un peu que la façon... On devrait, je pense, se pencher là-dessus et faire en sorte de réviser cette approche. Il y a probablement un certain nombre de copies que peut-être, oui, les gens ont entre les mains, mais il y a des copies d'examen médicaux... Je ne vois pas pourquoi on devrait leur vendre les copies et les faire payer pour la reproduction des documents.

M. Cherry: M. le Président, je vous avoue — encore une fois, il y a quelque temps que j'occupe cette fonction — que c'est la première fois qu'un problème de cette nature est porté à mon attention. Bien sûr, je prends bonne note du commentaire que vous me faites, et je m'informerai auprès de la Société, si c'est la façon de fonctionner et, si oui, le pourquoi, quel est le rationnel derrière cela, est-ce qu'il y a moyen de corriger ça et, si oui, de quelle façon.

Je vous avouerai que, dans l'expérience précédente que j'ai occupée de nombreuses années dans ma vie, on disait: C'est mon dossier chez l'employeur. Je veux avoir accès à mon dossier. Mais l'employeur répondait: Non, c'est le dossier que j'ai sur toi qui est mon employé. Mais je ne veux pas embarquer dans tout ça. C'est simplement pour vous dire que ce n'est pas la première fois que j'entends parler d'affaires comme celle-là.

La compagnie d'assurances demandait, par exemple, à un de mes membres qui était en réclamation d'indemnité: Va faire remplir ça par ton médecin — elle exigeait un nouvel examen — fais-moi remplir une formule additionnelle. Le médecin disait: Il faut que tu paies. On disait: Voyons donc! Non, ça, ce n'est pas un acte médical. C'est un acte clérical. Moi, j'ai une secrétaire et il faut que je la paie.

Je vous dis, là, ces problèmes-là, je les ai connus, je les ai tâtés, et il y a moyen, à mon avis, de trouver des pistes de solution, toujours en s'assurant bien que la transmission d'informations, surtout dans le domaine médical, respectera les données qu'il faut. Mais je répète, en terminant, que j'ai pris note du cas que vous venez de me souligner et que je le communiquerai aux autorités de la SAAQ, M. le Président. Et, si vous avez un témoin ou quelqu'un à me dire, c'est avec plaisir que je pourrai lui retourner comme référence.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

Droit pour la victime d'accident de poursuivre au civil

M. Garon: Sur la SAAQ, je vais vous lire une lettre, tranquillement, que Me Marc Bellemar a écrite en novembre, au ministre Sam Elkas, le ministre des Transports: «Projet de loi 106, Loi sur l'aide et l'indemnisation des victimes d'actes criminels. M. le ministre — je ne sais pas si vous l'avez eue, s'il y a quelqu'un qui en a entendu parler à votre ministère; j'aimerais connaître votre réaction là-dessus — le projet de loi précité apporte des modifications à la Loi sur l'assurance automobile dont vous êtes le ministre responsable. Les articles 188 à 193 apportent de telles modifications. Il est curieux que cette loi n'ait pas été modifiée pour permettre aux victimes d'actes criminels sur la route de poursuivre un chauffard devant les tribunaux civils si la perte réellement subie va au-delà de l'indemnité prévue à la loi.

«Nous croyons que, par souci d'équité et d'uniformité, toutes les victimes d'actes criminels du Québec devraient pouvoir poursuivre devant les tribunaux civils l'auteur du dommage. L'article 14 du projet de loi 106 prévoit spécifiquement que la victime d'actes criminels peut poursuivre l'agresseur directement devant les tribunaux civils pour pouvoir obtenir une indemnité supérieure. Or, l'article 83.57 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec maintient une situation qui prévaut depuis l'entrée en vigueur de la loi, le 1er mars 1978, et empêche les victimes de la route de poursuivre au civil l'auteur du dommage corporel, fût-il tenu criminellement responsable. Cela est inacceptable, et nous croyons que, dans les cas d'actes criminels particulièrement, toutes les victimes du Québec devraient avoir les mêmes droits et recours.

«Dans un autre ordre d'idées, retenons que, si le projet de loi 106, par l'application du deuxième alinéa de l'article 11, prive de toute indemnité la victime qui a, par sa faute lourde, notamment un acte criminel, contribué aux dommages, les criminels de la route, eux, continueront toujours d'avoir droit aux prestations en vertu de la Loi sur l'assurance automobile lorsqu'ils se blessent à l'occasion de la perpétration de leur propre crime. Cela n'est pas plus acceptable.»

On se rappelle, dans l'affaire Galipeau, les gens ont montré toutes les aberrations qui se produisaient.

M. Cherry: C'est quoi, ça, l'affaire Galipeau, M. le Président?

M. Garon: L'accident qu'il y a eu sur le boulevard Laurier à Québec, par un militaire.

«J'ai représenté, depuis plus de 10 ans, de nombreuses victimes de la route qui ont été blessées à l'occasion d'actes criminels ou encore qui ont perdu un être cher dans de telles circonstances. Ces personnes, qui se disent victimes d'une injustice par le fait qu'elles ne peuvent tenter de recours contre le criminel en question, m'ont demandé de vous transmettre la présente et de solliciter avec vous une rencontre à l'occasion de laquelle il serait possible de vous exposer leurs doléances.

«En fait, je vous demande de profiter de cette occasion exceptionnelle que constitue la réforme du régime d'indemnisation des victimes d'actes criminels pour modifier la Loi sur l'assurance automobile et donner aux victimes d'actes criminels au volant les mêmes droits et recours que toutes les autres victimes de crimes. Il est clair que la loi 106 vise à uniformiser et à rapprocher les régimes qui s'adresseront aux victimes d'actes criminels du régime appliqué par la Société de l'assurance automobile du Québec, dont vous êtes le ministre responsable. L'uniformité doit se faire autant en ce qui concerne les prestations et bénéfices qu'en ce qui concerne les droits et recours. Nous sommes prêts à vous rencontrer au moment que vous jugerez opportun; je serai accompagné de cinq à 10 personnes.» C'est signé Marc Bellemare, avocat.

C'est pour ça que je vous demandais s'il y a une suite de donnée ou si vous entendez donner suite à cette demande, qui est une demande qui a du bon sens. La loi a été changée. La loi ne s'appliquait pas de même au début; la loi a été changée, je pense que c'est en 1986, où on faisait, de la conduite avec facultés affaiblies — en 1986 ou 1987 — un acte criminel. Alors, les gens qui sont victimes d'un acte criminel par l'automobile n'ont pas les mêmes recours que les autres victimes d'actes criminels. Alors, pour ça, il faudrait que la Loi sur l'assurance automobile soit modifiée alors que le gouvernement a changé la loi 106, qui est la Loi sur l'aide et l'indemnisation des victimes d'actes criminels.

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

M. Cherry: Alors, M. le Président, d'abord, le député de Lévis me demande si je sais s'il y a une suite de donnée à cette lettre. Est-ce qu'il y a eu rencontre effectivement? Quelle sorte de suivi? Je ne saurais vous dire, mais, comme on dit, je prends avis que vous souhaitez savoir et je vous informerai le plus rapidement possible à savoir si, pour celui à qui la lettre a été adressée, mon prédécesseur, il y a eu réunion et quelle forme.

M. Garon: Mais, s'il n'y a pas eu de rencontre avec Marc Bellemare et son groupe, êtes-vous prêt à le rencontrer?

M. Cherry: L'autre chose, dans la lecture de la lettre, il dit: Depuis 1978... Je serais intéressé à connaître pourquoi à l'origine...

M. Garon: Bien, c'est parce que ça n'avait pas d'effet à ce moment-là.

M. Cherry: Ça n'avait pas d'effet, et pourquoi ça n'a pas été inclus depuis?

M. Garon: C'est parce que la loi a été changée.

M. Cherry: Oui, en 1987, que vous avez dit.

M. Garon: Je ne suis pas sûr si c'est en 1986 ou 1987, mais la loi a été changée pour faire de la conduite avec facultés affaiblies un acte criminel.

M. Cherry: En tout cas, j'aimerais mieux pouvoir l'approfondir avant de vous donner une réponse. Je comprends le sens de ce que vous voulez, mais, selon ma façon de travailler, j'aime mieux être plus sûr de mes affaires avant d'avancer. Et, là-dedans, comme je vous dis, je veux qu'on regarde — je vous l'ai dit en Chambre — l'ensemble des problèmes que ça cause et voir...

M. Garon: Mais, lui, il demandait une rencontre pour expliquer son point de vue, Marc Bellemare.

M. Cherry: Est-ce que vous savez si elle a eu lieu ou pas, la rencontre?

M. Garon: Non, mais c'est pour ça que je vous dis: Si elle n'a pas eu lieu, êtes-vous prêt à le rencontrer ou si vous n'êtes pas prêt? Et le groupe, il a parlé de cinq à 10 personnes qui l'accompagneraient.

M. Cherry: Je verrai, là. Est-ce que c'est moi qui devrais le rencontrer? Est-ce que ça devrait être le nouveau président de la Société? Est-ce qu'il y avait déjà eu une rencontre avant avec le président?

M. Garon: Non, c'est pour la loi. C'est parce que, là, il parle d'un changement aux lois. Il veut expliquer pourquoi un changement aux lois serait nécessaire. Alors, c'est au ministre — pas aux fonctionnaires — qu'il veut expliquer son point de vue parce que celui qui peut faire changer les lois, c'est le ministre.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Voici, tout à l'heure, on a parlé des trains de...

M. Garon: Non, mais attendez un peu, je n'ai pas eu de réponse, là. Le ministre a l'air surpris. (21 h 40)

M. Cherry: Non, je vous ai donné ma réponse. Si elle n'est pas satisfaisante, vous avez le droit de ne pas l'accepter comme satisfaisante. Mais, à ce moment-ci, me commettre que je vais accepter de répondre avant de savoir s'il y a eu un suivi de donné à ça, tout le contenu...

M. Garon: S'il n'y en a pas eu. Je vous dis: S'il y en a eu un, il n'y a pas de problème. Il y a eu une rencontre.

M. Cherry: Bien non, mais je veux le voir d'abord. Bien, peut-être qu'il y en a eu et peut-être qu'il n'a pas eu satisfaction. Peut-être qu'il veut revenir, peut-être sous une nouvelle forme. Tu sais, là, je ne peux pas m'engager de but en blanc comme ça.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis.

M. Cherry: Je ne fonctionne pas comme ça, moi.

M. Garon: Il a demandé une rencontre. La rencontre a eu lieu ou n'a pas eu lieu.

M. Cherry: Oui.

M. Garon: Si elle a eu lieu, bien, vous allez me dire: C'est fini, elle a eu lieu. Mais, si elle n'a pas eu lieu, seriez-vous prêt à les rencontrer?

M. Cherry: Dans un premier temps, je veux savoir, si elle n'a pas eu lieu, pourquoi. Quelles étaient les raisons pour lesquelles elle n'a pas eu lieu.

M. Garon: Ça, ça a été envoyé au mois de novembre. Le ministre a été changé et, après ça, la session intensive a commencé et, après ça, il n'a pas été renommé ministre. Alors, il est possible qu'elle n'ait pas eu lieu pour des raisons, simplement, de disponibilité; je sais que le ministre était occupé beaucoup, en décembre, dans des projets de loi ici. Alors, c'est pour ça que je demande ça, si le ministre veut les rencontrer ou non.

M. Cherry: Je voudrais prendre plus connaissance de la lettre et du contenu avant de m'exprimer dans ce sens-là, M. le Président.

Le Président (M. Camden): C'est votre privilège le plus strict.

M. Garon: Très bien.

Le Président (M. Camden): M. le député de Deux-Montagnes.

Construction d'autobus à Saint-Eustache

M. Bergeron: Merci, M. le Président. M. le ministre, tout à l'heure, on a parlé des trains de banlieue. Là, je voudrais brièvement parler des autobus. Comme vous le savez, notre gouvernement, voilà un an et demi, a sauvé la compagnie qui construisait des autobus à Saint-Eustache. Il y avait des problèmes syndicaux, etc., c'était fermé. Vous êtes au courant qu'un nommé Lafortune a pris charge de Nova Bus — enfin, ça s'appelle Nova Bus — et je dois vous dire que, grâce au gouvernement, aujourd'hui, la production va de l'avant. On a actuellement deux équipes qui travaillent; on parle probablement d'en mettre trois. Dernièrement, j'ai été à Montréal et je voyais de nouveaux autobus qui circulaient.

On sait que l'ancienne compagnie avait des problèmes, et, d'ailleurs, c'est venu ici dans le temps de M. Elkas, ça a été discuté. Est-ce que les nouveaux autobus qu'on voit circuler maintenant à Montréal viennent de Saint-Eustache, et ce sont les nouvelles créatures, je pourrais dire, de Nova Bus?

M. Cherry: Dans un premier temps, je voudrais vous dire que, effectivement, vous avez raison, la compagnie qu'il y avait là avant, qui s'appelait MCI, a même fermé ses portes, a fait faillite, a été reprise, comme vous dites, par un M. Yvon Lafortune, en collaboration, je crois, avec la SDI, le Fonds de solidarité — une réorganisation. Il y avait des problèmes, je pense que c'est à ça que vous réferez.

M. Bergeron: Des problèmes syndicaux.

M. Cherry: De qualité, également...

M. Bergeron: De qualité, oui, des autobus.

M. Cherry: ...du produit. Évidemment, bien sûr, il y avait probablement des problèmes de relations de travail, mais, je pense, des problèmes importants au niveau de la qualité. Je me souviens même d'avoir lu que le président de la Commission des transports du Québec avait dit: Le gouvernement m'oblige à acheter — permettez-moi l'expression, là — de la «scrap». Ce n'était pas bon.

Bon. Alors, celui qui a racheté l'usine a reparti la ligne de production avec, en grande partie, le même personnel, mais en y mettant, bien sûr, une qualité, dans un premier temps. Mais il faut dire, par exemple, que le produit qui est présentement en production chez Nova Bus, à Saint-Eustache, est, si vous voulez, le même type de produit, le même genre d'autobus, pour faire la distinction avec le type d'autobus qui est souhaité par les commissions de transport, celui à plancher bas. Bon. Celui à plancher bas n'est pas présentement disponible. Donc, jusque vers la fin de 1995, je pense, la production va se poursuivre avec des autobus à plancher conventionnel, mais avec une qualité supérieure. On me dit que le contrôle de la qualité y est omniprésent, constamment.

D'ailleurs, le président, M. Lafortune, m'a invité à aller visiter ses installations à la première occasion et, également, m'a dit qu'il s'était porté acquéreur d'une technologie hollandaise, je crois, qui est présentement en essai, qui est venue ici, à Québec. À la Commission de transport, je pense que le président s'est prononcé en disant: S'il y en avait de disponibles, j'en achèterais comme celle-là immédiatement. La Commission de transport de la ville de Montréal le souhaite également, mais cette technologie-là, comme je le répète, ne sera pas disponible, au niveau de la production, avant 1995.

En attendant, ce sont de nouveaux autobus, et je profite de l'occasion, M. le député, pour vous dire que récemment — ça faisait partie du plan de renouvellement de la flotte... On sait que la vie active des autobus est évaluée entre 12, 14, 15 et 16 ans de vie active et, donc, comme on avait, à cause de Nova Bus, prolongé un peu la vie, étiré, certaines sont rendues à des fins utiles de 16, 17 et 18 ans, donc, au niveau de la sécurité, il faut faire de la maintenance plus fréquemment avec des coûts plus élevés. Donc, j'ai, il n'y a pas longtemps, autorisé l'achat de 200 autobus supplémentaires, ce qui va permettre de maintenir le rythme de production à deux autobus et probablement à l'augmenter. Mais je pense que ce sera la dernière fois qu'on commandera des autobus de cette technologie-là, et probablement que la prochaine génération sera celle à plancher bas que tout le monde souhaite.

M. Bergeron: Merci beaucoup.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis.

Pénalités pour accidents sans responsabilité

M. Garon: Il est de commune renommée, actuellement, que des compagnies d'assurances, dans l'assurance des conducteurs d'automobile pour dommages corporels, abusent de la situation, au Québec — j'ai dit quoi? dommages matériels, pardon; j'ai dit «dommages corporels», c'est «dommages matériels» — et actuellement des gens qui ont des dommages dont ils ne sont pas du tout responsables — pas du tout — les compagnies, soit augmentent les primes de façon inconsidérée ou, encore, augmentent les franchises. J'en parle en connaissance de cause, ça vient de m'arriver personnellement, pour un dommage à une vitre. Qu'est-ce que vous voulez? Comme si vous vous amusiez de changer votre pare-brise parce que vous trouvez ça drôle! Quand vous avez reçu une roche dans la vitre, d'un camion qui passe, on vous augmente votre franchise, mais pas seulement sur des bris de vitre, sur trois ou quatre affaires en même temps: le vol, le vandalisme, le feu, je pense, puis le pare-brise.

Apparemment, ce comportement, cette façon de faire des compagnies d'assurances est particulière au Québec. Sans doute parce que le gouvernement ne se tient pas debout. Apparemment, les compagnies d'assurances ne font pas ça ailleurs. Et, quand vous avez même des dommages et que vous n'êtes même pas dans votre automobile... Je lisais encore une lettre, à l'heure du souper, tantôt, que je viens de recevoir du comté de Johnson, d'un citoyen. Là, ils ont augmenté sa prime de 400 \$. Ils ont monté sa prime à 1200 \$ pour des dommages, et il n'était même pas dans son automobile.

Au fond, celui qui se trouve à être responsable, c'est celui qui n'a pas commis de faute. On n'est plus dans le cas où celui qui a commis la faute est responsable, mais celui qui est responsable, c'est celui qui n'a pas commis de faute. On se retrouve devant une situation totalement absurde, une situation de malade où celui qui n'a pas commis l'accident, c'est lui qui paie. C'est fou raide! C'est de notoriété publique, puis le gouvernement, lui, a l'air de ne rien voir, de se rendre compte de rien. Je ne sais pas qu'est-ce qui se passe, là. Apparemment, les compagnies d'assurances, même, ne font pas ça ailleurs au Canada. Elles font ça ici.

Est-ce que le ministre — là encore, dans sa revue générale de tous les dossiers, il va peut-être bien apprendre ça — est-ce qu'au ministère on semble sensibilisé à la question et on a l'intention d'intervenir pour faire que les compagnies d'assurances, au Québec, arrêtent de se comporter comme des sauvages, qu'elles arrêtent de se comporter comme si c'était une république de bananes, ou qu'on leur enlève leur permis d'opérer ici?

Vous savez ce qui arrive, c'est qu'elles se donnent le mot. Parce que, avec la façon de faire... Je l'avais dénoncée, dans le temps, moi, cette façon, quand j'avais eu le professeur naïf de l'Université Laval qui

était venu nous dire: Non, non, les compagnies vont se comporter très bien. Oui. J'ai vu sa façon de faire, à lui, après ça.

J'aimerais savoir si on va agir par rapport à ces compagnies-là, puis, si elles veulent se comporter différemment au Québec qu'ailleurs, on va leur enlever leur permis, puis elles iront opérer ailleurs, puis elles arrêteront de se comporter comme ça. Apparemment, si on a des renseignements, on les passe à toutes les compagnies d'assurances et la personne se trouve dans la même situation devant toutes les compagnies d'assurances. Genre de comportement... On parle du fichier central géré par l'Inspecteur général des institutions financières, grand naïf devant l'Éternel. Je dis qu'il est temps qu'il s'ouvre les yeux et qu'il bouge plus vite qu'il a bougé dans les caisses d'entraide économique, dans Les Coopérants, dans La Laurentienne, dans toutes les sociétés d'assurances qui ont été en difficulté parce qu'il a bougé après coup tout le temps, comme il l'a toujours fait. Est-ce qu'il est temps qu'on le réveille et qu'on fasse quelque chose au Québec, puis qu'on arrête de traiter les citoyens comme des citoyens de troisième zone, en Amérique du Nord? Puis, s'il n'est pas capable de faire sa job, est-ce qu'on peut le changer, ce monsieur? (21 h 50)

M. Cherry: M. le Président.

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

M. Cherry: Je pense que le député de Lévis nous a fait part, encore une fois, de ses sentiments par rapport à cette situation-là. Je pense que, dans son exposé, il a indiqué la personne à laquelle il se réfère — il parle de l'Inspecteur général des assurances — et je pense, je suis convaincu — pas je pense, je suis convaincu — que le député de Lévis sait très bien que cette personne ne relève pas de celui qui vous parle. Elle relève, je pense, du... À l'époque, c'était le responsable des institutions financières, maintenant c'est le ministère des Finances.

Mais, en même temps que je lui dis ça, et je pense que c'est la deuxième fois — je pense que ça faisait partie de la question où le député de Lévis, en complémentaire ou en additionnelle, est revenu en Chambre; je pense que c'était de cette façon-là qu'il l'avait exprimé — je lui réponds que, s'il y a une partie de ce qu'il soulève là qui peut tomber, si vous voulez, sous l'application de la Société de l'assurance automobile du Québec, je lui ai répondu que je ne donnais pas un mandat à la pièce au comité à la table de travail, mais que je voulais qu'il regarde ça pour voir est-ce que ça s'applique à nous autres comme responsabilité et, s'il y en avait une partie qui l'était, laquelle.

La raison pour laquelle je vous dis ça comme ça, c'est que ça serait facile pour moi de dire: Il relève des institutions financières, il relève du ministre des Finances, ça ne relève pas de moi, je ne suis pas responsable de ça. Mais, ce qui me fait questionner, c'est: Est-ce qu'il n'y a pas une partie, est-ce que ça dépasse

l'exigence de la SAAQ d'avoir une assurance, est-ce qu'on limite nos responsabilités, comme société, aux dommages corporels ou est-ce qu'il y a une implication du fait qu'on l'exige? C'est ça que je veux faire approfondir pour voir s'il y a quelque chose qui peut relever de ma responsabilité et, si oui, qu'est-ce que je peux y faire, ce qui ne m'empêche pas, comme membre du gouvernement et citoyen du Québec, d'être attentif à ce qu'il a dit, parce qu'il vient de décrire que ça lui est arrivé à lui. Donc, il n'y a personne qui est à l'abri de ce qui vous est arrivé, un incident qui n'est pas de votre faute et pour lequel on augmente votre franchise, en profitant du fait que vous avez eu une réclamation pour un pare-brise et en disant, en même temps, votre danger de vol, vous avez dit, votre danger de vandalisme, on en a profité pour faire ça. Et vous dites que toutes les compagnies d'assurances agissent comme ça au Québec...

M. Garon: Bien oui! C'est l'Inspecteur...

M. Cherry: ...presque uniquement. Vous n'avez pas dit «presque», vous avez dit...

M. Garon: Bien oui! C'est qu'on avait dit, dans le temps...

M. Cherry: Oui.

M. Garon: ...lorsque l'Inspecteur général...Parce qu'il y a toujours de ces beaux projets bureaucratiques, technocratiques, comprenez-vous, dont on ne mesure jamais les conséquences. Mais on avait dit à l'Inspecteur général des institutions financières, à ce moment-là: Le danger, c'est que les compagnies se servent de ce fichier-là pour nuire à tout le monde en même temps. Bien, c'est ça qui arrive au Québec, actuellement. C'est ça qui arrive. Et ça donne quoi de produire des renseignements sur des automobilistes quand ça sert aux compagnies d'assurances pour fourrer le monde? C'est clair, en termes bien simples.

Alors, l'Inspecteur général des institutions financières, qu'il fasse donc sa job de vérifier les institutions financières et qu'on arrête de fourrer le monde avec les données qu'il ramasse et qu'il communique à tout le monde. Je me rappelle des propos naïfs qu'on avait en commission parlementaire. Je m'en rappelle parce que c'est moi qui posais les questions, à ce moment-là, et je le lui disais — pas comme critique des transports, comme critique des institutions financières. J'avais posé cette question-là. On disait: Non, non, non, non, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien, les non, non, c'est rendu des oui, oui partout, comprenez-vous? Et, actuellement, on pénalise les gens et il semble qu'on ne fasse pas ça ailleurs. Je n'ai pas fait enquête, mais les articles que

j'ai vu disent qu'on ne fait pas ça ailleurs, mais on fait ça au Québec. Et, à ce moment-là, son maudit fichier, s'il sert rien qu'à nuire au monde, peut-il le fermer? Et est-ce que le gouvernement peut le fermer? Parce que, si les compagnies d'assurances, au Québec, se comportent de cette façon-là, alors qu'elles ne se comportent pas ainsi ailleurs, en se servant d'un fichier du gouvernement, on est rendus dans l'opération Big Brother, justement, où, en mettant des fichiers sur tout le monde, de façon inutile, on nuit aux citoyens. «C'est-y» clair?

M. Cherry: Votre exposé est clair.

M. Garon: Qu'il surveille donc les institutions, l'Inspecteur général des institutions financières. C'est ça qu'il est supposé surveiller. Il est bien payé pour les surveiller, mais parler quand c'est le temps.

M. Cherry: J'ai bien compris votre prétention. C'est que, s'il avait eu plus de pouvoir ou s'il l'avait mieux exercé...

M. Garon: Non, non, il a juste à bouger.

M. Cherry: ...vous dites que probablement que Les Coopérants, La Laurentienne, que vous avez nommés, et d'autres...

M. Garon: Vous savez que j'avais posé les mêmes questions concernant La Laurentienne.

M. Cherry: Oui?

M. Garon: Il est arrivé ce que j'avais dit qui arriverait. Mais, dans ce temps-là, c'était quasiment un crime de poser les questions que je posais. Sauf que je remarque que ce n'est jamais ceux qui n'ont pas fait leur travail qui payent. À ce moment-là, dans ces affaires-là, celui qui paie, c'est celui qui n'est pas coupable. Le fichier qui avait été mis en place présumément pour établir les fautes et faire payer davantage ceux qui étaient fautifs, pas au moment de l'accident, mais faire payer par rapport aux primes, là, aujourd'hui, il semble que c'est un fichier qui nuit aux citoyens actuellement, parce qu'on se communique les renseignements. Est-ce qu'on peut agir par rapport aux compagnies d'assurances, maintenant, pour leur dire: Bien, on n'acceptera pas que vous fassiez ça au Québec, parce que vous traitez injustement les citoyens qui n'ont pas commis de faute?

M. Cherry: J'ai lu le même article que vous. Mais est-ce que l'aspect...

M. Garon: S'il faut aller jusqu'à abolir le fichier, qu'on l'abolisse.

M. Cherry: Non, mais ma question se dirigeait plus dans le sens que vous dites: Les compagnies

d'assurances agissent de cette façon-là uniquement au Québec mais ne le font pas ailleurs.

M. Garon: C'est ce qui a été dit.

M. Cherry: Est-ce que, ça, ça a été soutenu? Y a-t-il quelqu'un qui a fait une étude, le BAC, là, le Bureau d'assurance du Canada? Je veux dire, y a-t-il quelqu'un qui a confirmé ou infirmé cette déclaration-là? Parce que, des fois, on lit des choses, des gens disent des choses, mais est-ce qu'il y a quelqu'un qui a dit: Oui, effectivement, c'est vrai, ou: Non, ce n'est pas vrai, ce n'est pas comme ça que ça se passe. C'est parce que, comme vous, on peut avoir des questions, mais de là à en faire des affirmations...

M. Garon: Il y a un article... Je peux vous faire des références. Il y a même un rapport par l'Association des consommateurs du Québec, présenté en mars 1994, «Rapport final sur l'étude des politiques de règlement des assureurs canadiens en automobile dans le cas d'accidents sans responsabilité». Il y a eu un article également de Pierre Roberge, dans *La Presse* du 25 mars 1994. Et, là, l'Association des consommateurs en parle: introduction, méthodologie, étude des régimes d'assurance, politique de souscription des assureurs, appel à tous, analyse des questionnaires reçus, analyse de certains cas types, le fichier central. Quand il parle du fichier central: «Depuis plus de trois ans, tous les accidents et les infractions au Code de la route d'un assuré sont enregistrés dans ce qu'on appelle le fichier central. Grâce à ce fichier, les assurés ne peuvent plus mentir aux assureurs sur leurs antécédents de conduite. Conséquemment, les conducteurs fautifs devraient être punis et les conducteurs qui ne portent pas de responsabilité dans un accident, obtenir des primes préférentielles auxquelles ils ont droit.

«Mais voilà le hic. À l'heure actuelle, un conducteur qui conduit de façon exemplaire depuis plus de six ans et qui ne compte à son dossier qu'un accident arrivé il y a deux ans et pour lequel il ne porte aucune faute n'obtiendra pas les mêmes primes et bonis qu'un autre à qui il n'est jamais rien arrivé. Pourtant, le fichier central établit bien — du moins, c'est à espérer — que l'assuré ne porte aucune responsabilité pour ledit accident. Du côté du BAC, on nous affirmait que tout devrait rentrer dans l'ordre et que justice devrait être rendue d'ici les deux prochaines années, lorsque le fichier central sera mieux rodé. En d'autres termes — on devrait l'appliquer juste quand il est rodé, pas quand il est mal rodé — les assurés non responsables d'un accident devraient alors être clairement identifiés par le fichier; ils ne devraient plus subir de préjudice au niveau de leurs primes d'assurance et de leur franchise.»

M. Cherry: O.K. Mais ça, je pense que ça, en tout cas, ça décrit, là, quels sont les reproches qu'on peut faire. Ma question, c'est par rapport au traitement qu'ont les compagnies d'assurances au Québec versus les

mêmes compagnies d'assurances ailleurs au Canada. Est-ce qu'il y a quelque chose qui a clarifié, infirmé, confirmé cette déclaration-là ou ce questionnaire-là? Dans ce que vous avez lu, je n'ai pas rien entendu de ça.

M. Garon: Bien, je n'ai pas lu le rapport au complet, là, j'ai lu...

M. Cherry: Non, non, mais, dans ce que vous...
(22 heures)

M. Garon: Je vous ai lu une page. C'est le gouvernement qui fournit le fichier, ici. Ce n'était pas de même avant le fichier du gouvernement, là. Les gens changeaient de compagnie, avant. Ils ne le faisaient pas nécessairement, mais comme ailleurs. Ils faisaient comme ailleurs. Là, c'est le gouvernement qui fournit le fichier, ici.

M. Cherry: Est-ce que vous savez...

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens, là. On se sert d'un fichier pour prendre des gens qui ont fait une faute et on s'en sert actuellement pour ceux qui n'ont pas fait de faute. C'est absurde. Qu'est-ce qu'on fait par rapport à ça?

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

M. Garon: Qu'est-ce que l'Inspecteur général des institutions financières fait?

Le Président (M. Camden): Considérant qu'il est 22 heures, afin de poursuivre nos travaux, ça va nécessiter évidemment le consentement, si nous souhaitons poursuivre jusqu'à 23 heures.

M. Garon: Pardon?

Une voix: Non.

Le Président (M. Camden): Non, je disais que, si on souhaitait poursuivre nos débats, ça nécessitait le consentement. Je constate donc qu'il y a une belle unanimité de part et d'autre.

M. Cherry: Je comprends qu'il y a unanimité là-dessus.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Camden): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux au vendredi, 22 avril, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 1)

