



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le mardi 29 mai 1990 - No 27

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Remarques préliminaires	CAE-1247
M. Sam Elkas	CAE-1247
M. Jean Garon	CAE-1250
M. Sam L. Elkas (répliqué)	CAE-1253
M. Ghislain Maltais	CAE-1254
Organisation des travaux	CAE-1258
Systèmes de transports terrestres	CAE-1260
Réseau ferroviaire de base	CAE-1262
Transport en commun	CAE-1264
Conflit du camionnage en vrac	CAE-1273
Régie de l'assurance automobile	CAE-1281
Utilisation des fonds	CAE-1281
Écoles de conduite	CAE-1288
Pneus refaçonnés	CAE-1289
Endroits dangereux du réseau routier	CAE-1291
Systèmes de transports terrestres (suite)	
Lits d'arrêt	CAE-1298
Signalisation routière	CAE-1299
Parachèvement de l'autoroute 30	CAE-1313
Plan de transport de Montréal	CAE-1315
Transports maritime et aérien	CAE-1319
Transport maritime	CAE-1319
Transport scolaire	CAE-1332
Commission des transports	
Transport des petits colis	CAE-1337
Transport adapté	CAE-1343
Adoption des crédits	CAE-1345

### Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente  
M. Réal Gauvin, président suppléant  
M. Robert LeSage, président suppléant

M. Lewis Camden  
Mme Christiane Pelchat  
M. Jean-Guy Bergeron  
M. Robert Thérien

- \* M. Liguori Hinse, ministère des Transports
- \* M. Jean-Marc Bard, idem
- \* M. Théodore Jiona, idem
- \* M. Yvan Demers, idem
- \* M. Paul Maranda, idem
- \* M. Jacques Girard, idem
- \* M. Roger Fortin, idem
- \* M. Gordon Smith, idem
- \* M. Michel Giguère, Régie de l'assurance automobile
- \* M. Claude Gélinas, idem
- \* M. Jean-Yves Gagnon, Société des traversiez
- \* M. Maurice Fertand, Commission des transports

\* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 29 mai 1990

## Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures neuf minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission, pour cette séance, est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, et 5 à 9, pour l'année financière 1990-1991. Il n'y a pas de remplacement, M. le secrétaire?

**Le Secrétaire:** Non, Mme la Présidente.

## Remarques préliminaires

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

**M. Elkas:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez 20 minutes, M. le ministre.

## M. Sam Elkas

**M. Elkas:** Merci beaucoup. Mme la Présidente, membres de la commission, le critique officiel, le député de Lévis, m'avise, ce matin, qu'il est dangereusement bien. Alors, on va se préparer à faire la défense de nos crédits. Mme la Présidente, je tiens à souligner que, pour la première fois dans son histoire, le budget du ministère dépasse le cap des 2 000 000 000 \$, soit 2 022 261 400 \$, en incluant les crédits permanents. Les principaux éléments de ce budget sont la conservation et la construction du réseau routier, dont les crédits prévus sont de 1 019 679 000 \$ et les crédits de transfert relatifs au transport en commun et au transport scolaire, pour un montant de 880 631 000 \$.

Concernant la conservation et la construction du réseau routier, le ministre délégué à la Voirie vous présentera demain les faits saillants de ces programmes. Pour ma part, je vous entretiendrai des programmes des systèmes de transport terrestre, maritime et aérien. Quant au transport terrestre de personnes, un budget de 471 500 000 \$ lui est alloué en 1990-1991, soit 23,3 % du budget total du ministère. Ces sommes seront affectées essentiellement aux programmes d'aide au transport en commun et au transport adapté des personnes handicapées.

Le ministère des Transports n'a pas cessé d'appuyer le développement des deux modes de transport, car ils sont essentiels pour le déplacement d'un grand nombre de personnes au Québec, particulièrement chez les personnes âgées, dont

le nombre est en croissance. De plus, le transport en commun constitue un instrument capital, notamment dans la région de Montréal, pour atténuer les problèmes de congestion et de vieillissement de plus en plus aigus du réseau routier. Sa complémentarité avec ce dernier fait en sorte que, dans plusieurs cas, il représente une solution plus économique que le développement du réseau routier pour atténuer les problèmes de congestion.

Le budget de 445 900 000 \$ est consacré aux programmes d'aide aux transports en commun, en 1990-1991. Afin de maximiser les retombées d'un budget important alloué, chaque année, à ce mode transport, le ministère des Transports a cherché à encadrer les différentes interventions dans ce secteur, à l'intérieur des stratégies développées en concertation avec les entités locales responsables de leur administration et leur clientèle. En vertu de cet esprit de concertation, j'ai rencontré, depuis mon arrivée au ministère, la plupart des intervenants, afin de prendre connaissance de leurs besoins. J'ai pu ainsi mieux intégrer leurs préoccupations dans les diverses décisions prises par le gouvernement. De façon plus particulière, j'entends donner suite à l'accord conclu en septembre dernier avec les élus de la région de Montréal, en vue de la création d'un organisme régional de transport. Il est à signaler que la création de cet organisme n'éliminera aucune des responsabilités actuelles des institutions locales et régionales en place et leur servira plutôt à mieux coordonner leurs services et le développement des infrastructures régionales requises. Les usagers profitent déjà de cette concertation. Ils peuvent, en effet, depuis le 1er janvier, bénéficier d'un laissez-passer interréseaux au coût de 42 \$ par mois et d'une intégration tarifaire complète train-autobus-métro, sur l'ensemble du territoire de la CUM. De plus, ils profitent aussi, à court terme, d'une meilleure coordination de services aux points de raccordement entre les réseaux. L'adoption du projet de loi qui permet la création de cet organisme régional sera une de nos principales préoccupations durant les prochaines semaines.

Un autre fait marquant en 1989-1990 a été amorcé à des degrés différents de la majorité des projets d'un plan d'action 1988-1998 qui a été adopté par le gouvernement pour la région de Montréal, ce plan faisant suite à de nombreuses consultations, notamment lors d'une commission parlementaire tenue en août 1988 et en février 1989. Rappelons que ce plan d'action privilégie notamment le maintien des acquis, les améliorations aux infrastructures et équipements en place. Il recommandait un ensemble de projets requérant des investissements de

1 700 000 000 \$. Parmi les projets prioritaires de ce plan, la modernisation des lignes de train de banlieue de Montréal-Rigaud a été poursuivie en 1989 et sera complétée au cours de 1990. Ainsi, une composante majeure sur la stratégie d'un plan d'action 1988-1999 sera en place. Les résultats obtenus par la STCUM sur cette ligne indiquent une nette amélioration de l'utilisation du transport en commun par une proportion importante de la clientèle qui l'avait abandonné dans le passé, en raison de l'état du service. Les usagers peuvent maintenant bénéficier de l'utilisation d'équipements neufs ainsi que de stations plus modernes et plus accessibles. Ces résultats positifs obtenus indiquent, par ailleurs, la pertinence de l'orientation prise par le gouvernement dans le plan d'action 1988-1998 à l'égard de la rénovation des équipements existants.

Un autre important projet de rénovation des équipements existants a été amorcé. Il s'agit d'un programme de rénovation des 336 voitures du métro de la série MR-63. Le programme des travaux a été élaboré avec la STCUM et sa réalisation débutera au cours des prochaines semaines. La contribution gouvernementale à ce programme sera de 75 % des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 68 700 000 \$. Ce projet permettra de prolonger la vie utile des véhicules et de maintenir ainsi la qualité et la quantité des services offerts présentement à la clientèle, à un coût inférieur à leur remplacement par des véhicules neufs. Il s'intègre donc bien à l'intérieur de la préoccupation du ministère des Transports à l'égard d'un maintien du patrimoine.

Le projet des terminus de la STRSM au centre-ville de Montréal a aussi été poursuivi en 1989 et ce dernier sera complété en 1991-1992. Il amènera une meilleure intégration des réseaux de la STRSM et de la STCUM, ce qui va faciliter l'accès des usagers de la rive sud au centre-ville de Montréal. Par ailleurs, deux autres projets prioritaires de plan d'action ont été amorcés en 1989-1990 et se poursuivront en 1990-1991. Ces deux projets sont le projet "Estacade" dans l'axe du pont Champlain et la modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes.

Soulignons que le projet "Estacade" vise à remplacer la voie réservée actuelle du pont Champlain. Il a été établi que le maintien en opération de celle-ci pose des problèmes de saturation graduelle et de sécurité. Ce projet a déjà été approuvé par le gouvernement et fait présentement l'objet d'études préliminaires, notamment au niveau de ses impacts sur l'environnement, ainsi que de consultations auprès des différents groupes et organismes impliqués par celui-ci, notamment la STRSM et la ville de Brassard. Ce projet constitue un bon exemple d'améliorations à des installations déjà en place qui peuvent réduire la congestion du réseau routier à un coût moindre que celui de projets de développement routier ou d'infrastructures

lourdes. En effet, son coût estimé à 85 000 000 \$ est de beaucoup inférieur à celui des solutions telles que le prolongement de métro, ou de train, ou encore de construction de nouveaux ponts.

Quant au projet de modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, sa réalisation est urgente compte tenu de l'état vétusté de ces installations et du nombre important d'usagers. Signalons que certains des équipements sont âgés de plus de 60 ans et ne sont maintenus en opération que moyennant d'importantes dépenses d'entretien et de réparations majeures dont les coûts annuels sont de plus en plus lourds à supporter. L'année 1992, qui marque la fin de l'actuel contrat d'exploitation avec le Canadien National, constitue l'extrême limite du maintien du service actuel avec le matériel existant qui, passé cette date, ne pourra même plus être réparé à un prix raisonnable.

Les études en cours ont pour but, entre autres, de préparer les avant-projets définitifs, d'évaluer les impacts sur l'environnement et de préparer les spécifications du matériel roulant existant. La réalisation de ce projet débutera en cours d'exercice. Le ministère entend aussi, au cours de l'exercice 1990-1991, faire suite à ses engagements pris lors de la création de l'organisme régional à l'égard des prolongements de métro vers Laval et l'est de la CUM. Il participera, notamment, aux études préliminaires qui seront exécutées avec la participation de la STCUM et celle de la STL. Il prévoit aussi poursuivre sa participation au projet de réaménagement de la station de métro à Longueuil. Le schéma directeur du projet sera complété en collaboration avec la ville de Longueuil et la STCUM. Ce projet doit commencer au début de 1991.

Nous continuons à appuyer la réalisation de projets importants à l'extérieur de la région de Montréal. Ainsi, le ministère continuera de collaborer avec les organismes impliqués, entre autres, à la réalisation en 1990 de terminus à Trois-Rivières et à Jonquière.

Par ailleurs, malgré que les organismes publics de transport en commun n'auront plus, pour la plupart, à accroître leur parc d'autobus au cours des prochaines années, ils devront voir à son renouvellement.

Dans ce contexte, nous avons, conjointement avec l'Association des transporteurs urbains du Québec, entrepris l'examen des possibilités de moderniser l'image de ces véhicules afin d'accroître leur attrait auprès de ces citoyens. Cet examen tiendra compte aussi de normes environnementales de plus en plus restrictives qui s'appliqueront au cours des prochaines années au niveau des sources d'énergie utilisées pour la propulsion de ces autobus.

Une autre de nos préoccupations de l'exercice 1990-1991 sera la révision des modalités du programme d'aide au transport en commun en ce

qui concerne les immobilisations. Cette révision aura pour but de les adapter aux réalités des années 1990.

En effet, ces modalités ont été conçues au début des années quatre-vingt davantage en fonction d'entités en phase de démarrage et de développement. Or, comme ceux-ci ont pour la plupart atteints un niveau stable d'opérations, une adaptation de ces modalités s'impose.

Elles doivent être adaptées, entre autres, au fait que les organismes publics devront effectuer dorénavant des investissements importants pour l'augmentation de leur productivité et pour la conservation et la rénovation de leurs équipements.

Une révision du programme d'aide au transport adapté s'impose aussi. Ses modalités ont été établies en fonction des entités en phase de démarrage et de développement et les caractéristiques de sa clientèle ont évolué considérablement depuis sa création au début des années quatre-vingt-dix.

Cette révision visera, entre autres, à définir un nouveau cadre de façon à assurer une meilleure performance des services, à alléger l'encadrement administratif du ministère et adapter les modalités aux nouvelles caractéristiques de la clientèle desservie.

Soulignons que les budgets alloués à ce programme ont enregistré une forte croissance depuis 1985-1986. Les crédits alloués en 1990-1991 s'élèvent, en effet, à 25 600 000 \$, comparativement à 11 700 000 \$ en 1985-1986, ce qui représente une augmentation en moyenne de 17 % par année.

Une telle croissance s'explique par les principaux facteurs suivants: la politique de **désinstitutionnalisation** du ministère de la Santé et des Services sociaux; l'implantation de nouveaux programmes d'accès au travail, aux études et aux loisirs; l'augmentation du nombre d'organismes bénéficiaires et du nombre de municipalités desservies, soit respectivement de 50,7 %, soit de 53 à 82, et de 36 %, soit de 381 à 518 entre les années 1986 et 1989. Conformément à la stratégie suivie par le ministère des Transports, ces révisions se feront en collaboration avec les différents intervenants du milieu.

Toujours dans l'esprit de concertation avec notre clientèle, nous avons conclu avec la Ligue de taxi de Montréal inc. de mettre fin au programme de rachat des permis de taxi initié en 1985. Ce programme a atteint avec succès son objectif, à savoir l'amélioration de la rentabilité de l'industrie du taxi à Montréal.

En effet, ce programme a permis jusqu'à présent le rachat de près de 1200 permis.

Ces rachats ont été effectués au coût de 13 000 000 \$ et ont été totalement financés par les détenteurs des permis. Le gouvernement a servi d'intermédiaire entre ces détenteurs et le fiduciaire mandaté pour racheter les permis, grâce à la mise en place de l'encadrement

réglementaire adéquat à l'opération.

Devant le succès de ce plan de **rachat**, les membres de la Ligue ont accepté la stratégie de fermeture élaborée en collaboration avec la direction de la Ligue. Cette stratégie **prévoit** notamment une hausse du prix de rachat à 30 000 \$. La fermeture de ce programme fera l'objet d'un projet de loi qui sera déposé sous peu pour étude à l'Assemblée nationale. Ce projet inclura, entre autres, des modalités pour contrer des manoeuvres spéculatives pendant la **période** transitoire.

Au chapitre du transport scolaire, de plus, c'est 365 200 000 \$ que nous consacrerons, au cours de l'année 1990-1991, au transport scolaire, soit 16 400 000 \$ de plus qu'en 1989-1990. L'année scolaire 1990-1991 constitue la dernière année du présent cadre financier. De concert avec les commissions scolaires, les transporteurs et les parents, nous procéderons, au cours de l'année 1990-1991, à une révision des modalités de ce cadre, de façon à les adapter aussi aux réalités des années quatre-vingt-dix. Cette révision tiendra compte, entre autres, des nouvelles réalités suivantes: les besoins financiers des commissions scolaires, la formule d'indexation des contrats et l'adaptation du cadre réglementaire.

Abandon du réseau ferroviaire. Parmi ses autres grandes priorités, le ministère entend consacrer toutes les ressources nécessaires pour contrer les abandons qu'il estime nuisibles à l'intérêt public. Pour ce faire, il offrira le support nécessaire aux expéditeurs **touchés**. Il entend aussi profiter au maximum des dispositions prévues par la loi nationale de 1987 sur les transports et fera un effort particulier pour faire démolir les structures abandonnées.

Le ministère a entrepris de définir un réseau de base qui devrait être soustrait de la procédure d'abandon. Cette mesure vise spécifiquement à protéger les expéditeurs touchés et elle exigera la conception de méthodes originales d'exploitation, afin de garantir une rentabilité.

Quant aux aéroports nordiques, le ministère poursuit aussi le développement des aéroports nordiques. Il investira, en 1990-1991, 6 048 000 \$ pour assurer la progression des travaux déjà entrepris à **Akulivik** en plus de permettre le début des travaux à Aupaluk et à Povungnituk, dont les coûts sont estimés à 3 500 000 \$ chacun pour cette année.

Je vous remercie, Mme la Présidente, et je vous invite à nous poser des questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre.

**M. Elkas:** J'aimerais, si vous me le permettez, présenter les gens qui **sont** avec moi aujourd'hui. Jean-Marc Bard, sous-ministre, Liguori Hinse, sous-ministre adjoint, Paul Maranda, sous-ministre adjoint; Théodore **Jiona**, sous-ministre

adjoint, et Yvon Demers, sous-ministre adjoint. Ils sont accompagnés de différents fonctionnaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, pour les remarques préliminaires, 20 minutes.

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'aimerais qu'on reprenne le retard qu'on a perdu, les 10 minutes au début de l'assemblée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La secrétaire nous dit huit minutes, M. le député.

#### M. Jean Garon

**M. Garon:** Si c'est huit minutes, ça veut dire que le ministre a parlé plus de 20 minutes. De toute façon, qu'on reprenne le temps perdu, parce que c'est un nombre d'heures fixe. Alors, il ne faudrait pas diminuer notre temps d'inter-vention parce que les gens sont arrivés en retard.

J'ai trouvé suave que le ministre nous présente les hauts fonctionnaires de son ministère. Mais j'ai mal compris qu'il nous présente un organigramme dans lequel a n'y a aucun nom de fonctionnaires. Je me dis: Ce n'est vraiment pas la règle de la transparence si, même dans les organigrammes, on enlève les noms des fonctionnaires. C'est la première fois que je vois ça - et ça fait plusieurs années que je vois les crédits - qu'on ait un organigramme fourni, mais qui ne comprend pas les noms des fonctionnaires. Franchement, on n'est pas dans une société secrète, j'Imagine, au ministère des Transports. Et, ça, ça m'a surpris. Alors, j'aimerais ça que le ministre fasse corriger ça immédiatement. Puis j'Imagine qu'il doit y avoir des organigrammes au ministère qu'on n'est pas obligés de regarder avec des loupes. J'Imagine que ça ne doit pas être en deux points romains ou en deux points italiques, ça doit être en huit points, en caractères d'imprimerie, quelque chose qui est lisible par du monde normal.

(10 h 30)

Deuxièmement, ce qui m'a frappé également, c'est que les gens de la Régie de l'assurance automobile du Québec ne sont pas là. Normalement, les organismes qui sont sous la responsabilité du ministre des Transports devraient être là parce qu'ils relèvent de l'autorité du ministre qui répond d'eux à l'Assemblée nationale. Comme la période des crédits est une période pour connaître les orientations du ministère, même si, strictement, on peut dire que, normalement, il n'y a pas strictement de crédits, mais quand on prélève au-dessus de 1 000 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile du Québec, il est peut-être un peu normal qu'on se pose un peu de questions.

Et je voudrais vous faire savoir que j'ai

fait parvenir hier au Vérificateur général une lettre concernant les projets de loi que vous avez déposés, concernant la Régie de l'assurance automobile du Québec, sur les pouvoirs légaux que vous pouvez avoir de faire ce que vous voulez faire avec la Régie de l'assurance automobile du Québec. Quand on regarde les mandats de la Régie de l'assurance automobile du Québec, on se rend compte que le mandat de l'assurance automobile a pour fonction, d'après la loi, d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévus par la Loi sur l'assurance automobile, d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévus par le être IV de la Loi sur l'assurance automobile, d'appliquer le Code de la sécurité routière relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles, à la délivrance des permis et de promouvoir la sécurité routière - écoutez bien, pas n'importe quelle sécurité routière, pas des barres blanches, des clôtures et tout ça, écoutez bien - en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relative aux véhicules utilisés. Or là, on est fortement en droit de se demander si le mandat de la Régie n'est pas dénaturé. Elle a un mandat en vertu de la loi, et là, vous êtes en train de siphonner des fonds d'une Régie qui n'a pas le droit de percevoir des fonds pour les fins que vous voulez lui faire vous remettre des fonds au fonds consolidé du revenu. La Régie de l'assurance automobile du Québec est un organisme d'assurance qui, en vertu de la loi - et personne n'est au-dessus de la loi, même pas le premier ministre - ne peut pas "collecter" des fonds qui équivalent à des taxes. Les fonds qu'elle doit "collecter", ce sont des primes d'assurance pour payer des indemnités aux victimes d'accidents d'automobile, point à la ligne. Pour faire des routes, pour faire des barres blanches, pour faire des clôtures, pour faire des panneaux de signalisation, je regrette, ça ne fait pas partie, en aucun endroit, des lois, et le gouvernement lui-même ne peut pas donner des rôles à la Régie que la loi ne lui permet pas de faire.

La meilleure preuve de ça, c'est que, dans la loi que vous avez déposée devant l'Assemblée nationale, vous prévoyez même des paiements rétroactifs pour des services ambulanciers, des paiements rétroactifs. Ou bien ces montants-là n'ont pas été payés parce que la Régie a dit: Je n'ai pas le droit, ou bien ils ont été payés sans droit et vous voulez régulariser ce que vous auriez fait sans droit parce que c'est l'un ou l'autre. On se rend compte là-dedans que le gouvernement a fait une négociation épouvantable dans laquelle maintenant l'assurance automobile va payer 1500 \$ pour un voyage d'ambulance plus le kilométrage, alors que pour les autres, ce sera 70 \$. En quoi prendre quelqu'un à la maison qui a fait une crise cardiaque et l'amener à l'hôpital, ça coûte 70 \$ et prendre quelqu'un sur le bord

de la route qui a eu un choc, en ambulance, l'amener à l'hôpital, ça coûte 1500 \$ par rapport à 70 \$? Alors là, je vous dis: La Régie de l'assurance automobile du Québec a un rôle en vertu de la loi et c'est de protéger ses assurés, pas de protéger le ministre des Finances. Son mandat ne lui vient pas du gouvernement, ne lui vient pas du ministre des Finances, il lui vient de l'Assemblée nationale en vertu d'une loi. Donc, aujourd'hui, que le ministre veuille changer les lois, Loi sur l'assurance automobile, la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec, le Code de la sécurité routière, qui ont été modifiées depuis 1986, pour aller chercher des sommes d'argent considérables. On parle **d'au-dessus** de 1 000 000 000 \$, des sommes d'argent considérables. La loi 19, 60 000 000 \$ indexés, ça veut dire 256 000 000 \$ qu'on est allé chercher à la Régie entre 1986 et 1989 pour des fins de services de santé. La loi 62, on est allé chercher 200 000 000 \$, 100 000 000 \$ en 1988-1989 et 100 000 000 \$ en 1989-1990, pour des fins, on dit, d'immobilisations en sécurité routière, à notre avis sans droit. Le 21 décembre 1988, le gouvernement a adopté le décret 207-88 pour majorer de 1430 \$ le taux de transport par ambulance d'un accidenté de la route, pour porter ce coût à 1500 \$ plus le kilométrage.

On n'est pas dans les grenailles là, on est dans des sommes d'argent importantes. Ce qui fait qu'on veut demander actuellement devant l'Assemblée nationale d'aller chercher 625 000 000 \$ à la Régie de l'assurance automobile, plus 83 800 000 \$ de 1988 à 1990 et, par la suite, un montant de 37 200 000 \$ pour contributions au transport ambulancier. On est dans des sommes d'argent considérables, et, nous, on prétend que c'est sans droit. On dit au Vérificateur général qu'il a des pouvoirs en vertu de l'article 45 de la loi et on ne voudrait pas être dans l'obligation de regretter de ne pas avoir un Vérificateur général du type de Kenneth Dye. Qu'est-ce qu'il dit, l'article 45 du Vérificateur général? "Le Vérificateur général peut soumettre, en tout temps, un rapport spécial à l'Assemblée nationale sur toute affaire - pas se réfugier dans le rapport annuel, en tout temps, un rapport spécial à l'Assemblée nationale sur toute affaire - d'une importance ou d'une urgence telle qu'elle ne saurait, à son avis, attendre la présentation de son rapport annuel. Un tel rapport est déposé devant l'Assemblée nationale selon le mode établi pour le rapport annuel." Quand on pense qu'on est rendu à aller siphonner l'argent des assurés sans droit, parce que le mandat de la loi, c'est ça qui fait partie du droit. On ne peut pas enlever l'argent et si on collecte trop d'argent il faut réduire les primes. La Régie, en vertu de la loi, pas en vertu des ordres du gouvernement, en vertu de la loi, n'a pas le droit de collecter plus d'argent qu'elle n'en a besoin pour indemniser les victimes d'accidents d'automobile. Elle n'a pas le droit

d'aller chercher plus d'argent, de mettre ça dans une caisse qui va devenir une source de taxation dont le gouvernement va s'emparer pour des fins d'immobilisations routières.

On vit dans un système démocratique parlementaire. **Deuxièmement**, on peut faire fi des droits des parlementaires ou on va voter une loi et on va dire: Vous envoyez tant d'argent - comme si le contrôle des revenus du gouvernement ou des dépenses du gouvernement n'était pas un contrôle annuel du Parlement - et soustraire de cette façon les sommes qui sont votées par l'Assemblée nationale, du vote de l'Assemblée nationale, en faisant une loi générale où on va dire: On va aller chercher tant d'argent par année dans la caisse de la Régie, comme si ce n'était pas une compagnie d'assurances, la Régie de l'assurance automobile, alors que c'est strictement une compagnie d'assurances, de type mutuelle si on veut, où, si on perçoit trop d'argent, on devra le remettre aux assurés et si on n'en perçoit pas assez, on charge plus cher, mais pas pour des fins autres que de l'assurance, sans changer le mandat de la Régie. Et ça, ça doit faire l'objet d'un débat si on veut changer le mandat de la Régie. Parce que, ne nous trompons pas, les gens ont des droits par rapport aux sommes d'argent qui ont été payées dans ce **fonds-là**. On n'est pas dans les grenailles, on n'est pas dans les cure-dents et on n'est pas dans les bâtons de "Popsicle". On est dans des centaines de millions de dollars.

Est-ce que la Régie - je dis bien la question, la Régie a un mandat en vertu de la loi - avait le droit de "collecter" des primes d'assurance automobile pour être affectées à des fins autres que l'assurance automobile? Est-ce qu'elle avait le droit seulement de collecter des sommes d'argent en vertu du mandat qui lui est confié par la loi? Est-ce que le financement des immobilisations du réseau routier par la réserve de stabilisation de la Régie est possible? Ce sont des questions fondamentales. J'ai retenu d'autres questions que j'ai rendues publiques ce matin, dans un document de six pages que j'ai fait parvenir au Vérificateur général, et je ferai parvenir une lettre également au Protecteur du citoyen, parce qu'il **m'apparaît** que les gens ont des droits également. Ils ont des droits par rapport aux fonds qu'ils payent à un organisme d'État qui doit opérer en vertu d'une loi, et le gouvernement **lui-même** n'est pas au-dessus des lois votées par l'Assemblée nationale. Question fondamentale qui doit être regardée et je serais même étonné qu'à ce stade-ci la Régie n'ait pas demandé d'opinion **juridique** ou que le Vérificateur général n'en ait pas demandé lui non plus. Ça révélerait une insouciance crasse. Je dois vous dire que si on n'avait pas, devant les agirs du gouvernement, demandé d'opinion juridique au niveau de la Régie ou du Vérificateur général devant les actions que veut commettre le gouvernement, j'ai l'impression qu'il y en a eu parce

que, quand on voit qu'on veut aller chercher des fonds rétroactivement dans le système de services ambulanciers, il a fallu qu'à un moment donné, on se rende compte que le décret qu'on avait fait n'était pas légal, urbi et orbi, autrement on ne sentirait pas le besoin de mettre un article pour aller chercher des fonds rétroactivement.

Alors, je dois dire au ministre que, s'il n'est pas au courant de ces opinions juridiques, j'imagine... Je suis obligé de penser que les organismes sont administrés de façon compétente. On est supposé présumer de la bonne foi de tout le monde. Alors, dans la perspective de bonne foi de tout le monde, j'imagine que des organismes comme ceux-là, tant à la Régie de l'assurance automobile qu'au Vérificateur général on s'est posé des questions concernant la légalité des actions que le gouvernement a commises ou qu'il se prépare à commettre.

Mme la Présidente, sur d'autres points. Depuis 1986, le gouvernement du Québec a consacré 445 000 000 \$ de moins pour la construction et la conservation du réseau. Le ministre a dit: On a fait des efforts, et tout ça. Quand on parle en termes de travaux - remarquez bien, là, en termes de travaux - c'est 445 000 000 \$ de moins de travaux. Parce que, quand on fait des travaux, on fait des travaux avec de l'argent indexé. Quand je fais une piastre de travaux en 1960 et une piastre de travaux en 1980, ça ne fait pas la même quantité de travaux. Pour faire la même quantité de travaux en 1980, il faut avoir un dollar de 1960 indexé. Ça veut dire que nos sommes augmentent, mais ça ne veut rien dire, ça. En termes de travaux réalisés, on se rend compte qu'il y a 445 000 000 \$ de moins de travaux pour la construction et la conservation du réseau routier.

Seulement pour la voirie régionale, le gouvernement, le ministère des Transports a consacré 152 000 000 \$ de moins que le gouvernement du Parti québécois consacrait de 1981 à 1985 - 152 000 000 \$ pour la voirie régionale. Seulement cette année, le budget des routes secondaires et tertiaires est coupé de 40 %, passant de 172 000 000 \$ l'an dernier à 105 000 000 \$ cette année. Ça veut dire 40 % de moins. Jamais on aura aussi peu dépensé dans la voirie régionale. En plus, le gouvernement veut refile la facture de ses routes aux municipalités. Rappelons-nous le projet de loi 112 déposé l'an dernier. N'eussent été de la tenue des élections et de la vigilance de l'Opposition qui a alerté la population, ce projet de loi serait sans doute adopté.

Les ponts sont aussi dans un état lamentable. Celui de Saint-Romuald, par exemple, où le syndicat, en grève, des ingénieurs est venu démontrer que la structure, on pouvait passer des crayons dedans, où il passe plusieurs milliers de véhicules par jour. On dit que c'est un pont

dangereux. On laisse passer des charges beaucoup plus pesantes et, en plus, on ne l'entretient pas depuis des années. C'est le pont de Saint-Romuald. C'est quelque chose, ça. C'est le pont qui donne accès au pont de Québec. Quand on regarde le pont de Québec lui-même, si vous regardez la travée centrale, c'est une honte. C'est une honte de voir un pont, qu'on disait une des merveilles du monde, qui est en train de devenir une des merveilles rouillées. Pas qui est en train de devenir, est devenu.

Alors que le ministre Côté disait avoir besoin de 30 000 000 \$ par année pour renforcer et réparer les ponts, et ce, dès l'an prochain, le budget de cette année ne sera que de 15 000 000 \$. C'est ce qu'indique la programmation du ministère fournie dans le cahier des crédits, dans la section programmation. La moitié moins. Les ponts, j'imagine, vont continuer à se détériorer encore davantage, vont devenir plus dangereux. Le prétendu plan quinquennal ne contient pas de crédits additionnels d'ici trois ans et son impact global pour les cinq ans ne dépassera pas 104 000 000 \$ en travaux additionnels. Si on tient compte du montant de 1989-1990 qui n'était pas déjà une année faramineuse et si on tient compte de l'indexation de l'argent, ça veut dire qu'en 1990, 1991 et 1992, il n'y a pas un cent de plus, en moyenne, que pour l'année 1989.

(10 h 45)

Les députés libéraux se sont fait emplir et leur décision de ne pas appuyer la motion sur les routes le montre bien. Ils n'était pas contents du budget des routes lors du dépôt des crédits, mais, après le discours sur le budget, ils rayonnaient de joie, alors que le budget des routes en 1990-1991 est exactement le même que celui déposé aux crédits au mois de mars. Comment pouvaient-ils être tristes après le dépôt des crédits au mois de mars puis rayonner après le budget, alors qu'ils n'avaient pas un cent de plus, sauf si on avait abusé de leur bonne foi? Et j'inclurais même le ministre de la voirie là-dedans.

Absence de contrôle routier et laxisme du ministère pour le respect des limites de charge. Le Québec est parmi les plus tolérants pour les limites de charge en Amérique du Nord, alors qu'on a des conditions plus difficiles à cause de l'hiver, du dégel, etc. L'an dernier, la Régie a émis plus de 15 000 permis spéciaux pour dépasser les limites de charge. En plus, le ministre a émis, sous sa signature, plus de 1500 permis, au-delà de ces 15 000 permis-là, pour dépasser les limites de charge que la Régie n'a pu autoriser d'elle-même, pas 1500, 3500 permis de plus, comme si un permis rendait les camions plus légers, comme s'ils n'écrasaient pas les routes parce qu'ils ont un permis de la Régie pour être plus pesants, alors que dans beaucoup d'États, dans l'État de New York, les gens le disent: La tolérance, c'est zéro de tolérance. C'est telle-

ment important pour le ministère de dépasser les charges - écoutez bien - l'émission de ces permis spéciaux pour dépasser les limites de charge, que les deux ingénieurs travaillant sur ce dossier ont été considérés comme un service essentiel dans le présent conflit avec les ingénieurs du gouvernement. C'est quelque chose, ça. On n'a pas demandé beaucoup de services essentiels, mais on a demandé les deux ingénieurs affectés aux permis spéciaux pour dépasser les charges excédentaires. Aïe! On est dans le grave, vous savez, dans le conflit avec les ingénieurs du gouvernement. L'adjoint parlementaire au ministre des Transports **n'a-t-il** pas déclaré, lors du débat sur la motion sur les routes, qu'il fallait s'adapter à la venue des gros camions, que c'était normal d'émettre autant de permis pour dépasser les limites de charge? Même le ministre, qui a fait une tentative d'application temporaire d'un contrôle routier vendredi de la semaine dernière, s'est rendu compte que, sur les 15 camions vérifiés qui passaient à la frontière américaine, 13 camions américains n'avaient pas de permis, 13 sur 15. On voit que les camionneurs n'ont pas tort, hein! C'est une passoire, le Québec, ou c'est le "free-for-all" à cause de l'incurie du gouvernement, l'incurie du gouvernement, parce que le ministre, l'ancien ministre avait essayé et il a été refusé par le ministre responsable du Conseil du trésor.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Il a été empêché par le ministre responsable du Conseil du trésor. Alors, vous comprenez que, pour le contrôle routier, les gens ont fait uniquement accroire ce qu'a dit le gouvernement. J'ai répété que, le 11 décembre 1987, le ministre des Transports disait, à la fin de l'adoption du projet de loi 76 sur le camionnage, en commission parlementaire, que tout cela ne voudrait rien dire, la loi 73 sur la sécurité routière puis le loi 76 sur la déréglementation sur le camionnage, s'il n'y avait pas un contrôle routier adéquat, juste, équitable et uniforme - c'étaient les termes exacts qu'il employait. Je le cite puis je peux mettre ça entre guillemets même, "juste, équitable et uniforme", alors qu'aujourd'hui, on se rend compte qu'il n'y a rien, que les gens se plaignent et que c'est le "free-for-all" dans le domaine des transports.

Maintenant, comme j'ai plus d'interventions à faire que pour 20 minutes, je vais arrêter ici mes 20 minutes, puis je recommencerai dans les prochaines 20 minutes que j'aurai. Je continuerai.

**Le Président (M. Bélanger):** Merci, M. le député de Lévis. Maintenant, M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires à apporter aux remarques de M. le député de Lévis?

### M. Sam L. Elkas (réplique)

**M. Elkas:** Oui. Comme d'habitude, il faudrait être mis au fait de ce qu'il y a dans nos programmes. Pour commencer, quant à sa première question sur l'organigramme, ça me fera grand plaisir de lui envoyer un nouvel organigramme existant, si vous voulez - il n'y a pas de changement dedans - avec les noms. Malheureusement, ce ne sera pas en couleur, mais on va vous envoyer quelque chose que vous pouvez comprendre.

Quant à la présence de la RAAQ ici, il faut comprendre que la RAAQ, c'est extrabudgétaire, ils n'ont pas demandé à être ici. Ça me fera plaisir, à votre demande, si vous **voulez**, que ces gens-là soient ici, soit cet **après-midi** pour répondre aux questions qui ont été posées par le député de Lévis, qui ne croit pas à la mission de la Régie, qui est non seulement une compagnie d'assurances... D'ailleurs c'est leur gouvernement qui l'a mise sur pied, qui a "appointé" le président qui est là aujourd'hui. Si on n'a pas confiance en lui, je me demande si on avait confiance en lui, dans le temps. Moi, j'ai entièrement confiance en lui. Son but n'est pas seulement de gérer une **boîte** d'assurances, **mais** de s'assurer... L'administration de cette Régie comprend l'émission des permis, des droits **d'immatriculation**. La promotion de la **sécurité** est très importante pour lui. C'est un des volets les plus importants. Quant aux permis spéciaux, vous revenez toujours avec cette **question-là**, et vous savez exactement quelle est la réponse. La grande majorité des permis émis sont de type **B**, qui sont acceptés à travers le Canada. La seule raison pour laquelle on émet et pour laquelle je signe ces permis, c'est parce que ce n'est pas dans notre réglementation. Alors vous continuez à faire le point...

J'aimerais aussi, vu que mon collègue, M. Vallières, va être ici pour traiter des programmes 3 et 4, faire le point qu'en **1977-1978**, lorsque **vous** étiez au pouvoir, il y avait 707 000 000 \$ dans le budget, pour des programmes routiers, et qu'en 1988-1989, on en avait pour 913 000 000 \$. J'aimerais aussi faire le point sur le fait que vous étiez pas mal bons avec le couteau, dans le temps. En 1977-1978, il y a eu une baisse, une fois le budget annoncé - ça été périmé tout de suite après - de 6,3 %, suivie, l'année suivante, en 1978-1979, d'une baisse de 6,1 %. Alors, vous sortez de là, vous vous pêtez les bretelles, et vous dites: Toutes sortes de beaux programmes. Mais, le mois suivant, vous coupez. Belle pratique. Alors, je n'ai pas de leçon à prendre de vous, M. le député, sur la gestion des programmes routiers. J'ai entièrement confiance en mon collègue, M. Vallières, qui va pouvoir répondre à vos questions sur les programmes 3 et 4, demain. C'est à peu près tout, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le

ministre. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui veulent faire des remarques préliminaires? M. le député de Saguenay.

### M. Ghislain Maltais

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Le ministre a élaboré, tout à l'heure, un peu sur les volets des programmes. Il y a une question sur laquelle j'aimerais revenir, c'est au niveau des ponts. Bien sûr, le député de Lévis a critiqué âprement l'entretien des ponts, mais j'aimerais savoir une chose. Ces ponts-là, est-ce qu'ils sont déficitaires depuis que le Parti libéral est au pouvoir, ou si ce sont des ponts... Écoutez, moi, je sais particulièrement, au cours des cinq dernière années, dans mon comté - je suis dans un comté où il y a beaucoup de rivières et de ponts - que presque la moitié de mes budgets de construction ont été sur la réparation d'urgence des ponts. S'il y avait des réparations d'urgence des ponts, est-ce que c'est arrivé d'un coup sec, ça? Comment se fait-il qu'on s'aperçoive du jour au lendemain, que, depuis cinq ans, particulièrement chez moi, où il y a une trentaine de ponts dans mon comté, des gros ponts, et... On fera une conférence de presse après, M. le député de Lévis, vous l'avez faite ce matin. C'est important ce qu'on veut chercher à savoir. Ces ponts-là, est-ce qu'au cours des prochaines années, on va être capable de faire du rattrapage de ce qui s'est passé depuis une quinzaine d'années parce que, finalement, ils n'ont jamais été réparés? Le pont de Saint-Romuald, là, nous ne me ferez pas accroire qu'il est percé depuis hier après-midi. Pourquoi est-il percé? Est-ce qu'au cours des dernières années, on n'a pas fait d'entretien suffisant? Est-ce qu'on avait mis d'autres priorités au niveau budgétaire des gouvernements? Est-ce que les ponts, aujourd'hui, on va s'en sortir, au Québec? Et combien de temps et d'argent ça prendra-t-il, d'après, je ne sais pas, vos professionnels, pour en arriver à avoir un minimum de sécurité? Ceux qui ont trois ou quatre routes dans leur comté, ceux qui ont des autoroutes, ce n'est pas leur problème. Mais ceux qui ont seulement une route et qui ont 30 ou 35 ponts sur leur route, ça, c'est un problème et c'est pour ça qu'on pose la question. Quand une route est fermée, dans certains comtés, on peut passer par d'autres, mais, dans le mien, il n'y en a qu'une, qui s'appelle la route 138. Et il y a 30 ou 35 ponts dessus qui, à mon avis, à partir de 1977-1978, étaient presque condamnés, qu'on a réparés, de fil en aiguille. Est-ce que c'est de même à la grandeur du Québec ou si, un jour ou l'autre, on va finir par arrêter de prendre des budgets pour réparer des ponts cassés qui n'ont pas été faits dans le temps pour pouvoir, finalement, faire des travaux routiers d'importance?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Pour répondre à votre question, ce n'est pas un mystère le fait que les ponts, au Québec, ont besoin d'attention. Si, cette année, on a fait le point, c'est qu'on l'a fait avec le ministère des Finances, comme tout autre ministre qui doit aller vendre sa salade lorsqu'il cherche les fonds nécessaires, les crédits nécessaires pour réparer ce qui a été négligé pendant des années. On a fait le point. Je n'étais pas fier de le faire parce que personne n'est heureux de dire: Nos ponts, ils font pitié. Par contre, j'aimerais que vous reconnaissiez notre sincère intervention dans ce dossier. C'est qu'on va consacrer 45 000 000 \$ par année, sur une période de cinq ans pour s'assurer que tout est revenu à la normale et aussi pour répondre à de nouvelles charges et dimensions. La technologie a changé, les camions changent. Et ça, il faut le regarder. Dire que nos ponts sont au point désastreux, que les gens ne devraient pas passer dessus, c'est faux, c'est un peu exagéré. Je dois vous dire qu'on respecte simplement qu'on va s'assurer que les charges et dimensions seront respectées, surtout pour ceux que vous avez portés à notre attention. J'aimerais aussi ajouter que s'il y avait une urgence, on y apporterait attention immédiatement. Ce n'est pas une question d'attente pour avoir des crédits. C'est un peu pour ça qu'on a des budgets supplémentaires.

**M. Maltais:** Est-ce qu'à l'heure actuelle...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay. M. le ministre.

**M. Maltais:** J'ai 20 minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il a 20 minutes, il a droit à ses 20 minutes.

**M. Maltais:** Les crédits, c'est 50-50.

**M. Garon:** Il y a la règle de l'alternance à respecter.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, là, on est encore, M. le député de Lévis...

**M. Maltais:** Dans les remarques préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):**... sur les remarques préliminaires...

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):**... et si, durant son intervention sur les remarques préliminaires, il désire avoir des réponses du ministre, le ministre a droit à une intervention après chacune des interventions. Alors, si le député veut avoir des réponses du ministre

pendant son intervention, il a le droit d'en avoir.

**M. Garon:** Mme la Présidente, des remarques préliminaires, ce sont des remarques préliminaires, ce ne sont pas des questions. Tantôt, il y aura des questions sur des programmes, **mais**, là, on est dans l'ordre des remarques préliminaires, vous l'avez bien dit.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Dans les remarques préliminaires, il n'y a pas de questions sur des programmes; ce n'est pas ça. Le but des remarques préliminaires, c'est de faire des remarques préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, par contre, M. le député de Lévis...

**M. Garon:** À ce moment-ci, ce n'est pas un questionnement comme si on fait...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...les réponses du ministre sont calculées sur les 20 minutes du député.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça, c'est que les remarques préliminaires, ce sont des remarques préliminaires. Chacun fait ses remarques préliminaires et c'est fini. Après ça, on passe au questionnement. Mais, là, ce n'est pas ça. Là, on est en train de commencer le questionnement dans le cadre des remarques préliminaires. Ça ne marche pas.

**M. Maltais:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député.

**M. Garon:** Ce n'est pas de même que ça marche.

**M. Maltais:** ...je n'ai pas à juger... Ce n'est pas moi qui ai préparé le contenu des remarques préliminaires du député de Lévis. J'espère que ce n'est pas lui qui prétend venir préparer mes remarques non plus. Alors, je suis dans la période préliminaire. Si ça ne fait pas son affaire, ses 20 minutes sont prises, il a juste à se tasser de la table et, moi, je continue.

**M. Garon:** Un instant!

**M. Maltais:** C'est clair, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Non, mais c'est clair. Écoutez, moi, je ne l'ai pas "tanné" pendant ses 20 minutes. Qu'il me laisse la paix et on va con-

tinuer avec les miennes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce que je peux vous dire, M. le député de Lévis, c'est que les 20 minutes de M. le député de Saguenay... Si, lui, décide, dans ses 20 minutes, d'avoir des réponses du ministre, les réponses du ministre sont calculées dans ses 20 minutes.

**M. Garon:** Alors, ça ne veut plus dire des remarques préliminaires. Vous pouvez bien donner une décision comme ça, excepté que ça veut dire que les remarques préliminaires ne sont plus des remarques préliminaires. Là, vous questionnez comme si on était dans le cadre du questionnement sur des programmes. En tout cas, ce n'est pas ça, des remarques préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, normalement, M. le député de Lévis, je pense que, pour les remarques préliminaires, il y a un sens assez large d'interprétation, sauf que les réponses du ministre, si lui décide de faire ses remarques préliminaires par un questionnement, les réponses du ministre sont calculées sur ses 20 minutes. Alors, il n'aura pas plus de 20 minutes.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça le but de la loi. Le règlement, c'est des remarques préliminaires.

**Une voix:** Quel article du règlement invoquez-vous, M. Garon?

**M. Garon:** Les remarques préliminaires, c'est quoi? Il y a une définition des remarques préliminaires. C'est **quoi**, des remarques préliminaires? C'est des remarques préliminaires. On ne commence pas à questionner dans les programmes...

**M. Maltais:** Quand ça ne fait pas ton affaire, tu cries au meurtre... Tu passes ton temps à engueuler les autres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis... Un instant, M. le député de Saguenay.

**M. Garon:** Mme la Présidente, je demande au député de **Saguenay** qu'il ne se comporte pas comme un voyou. Je ne le tutoie pas. Il n'a pas d'affaire à me tutoyer.  
(11 heures)

**M. Maltais:** Mme la Présidente, je pense que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** ...s'il y a des voyous ici, ils ne sont pas de notre bord, ils sont de l'autre bord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député,

j'aimerais que vous soyez un peu plus calme, s'il vous plaît.

**M. Maltais:** Je suis très calme. Mais qu'il ne m'interrompe pas; il n'a rien qu'à me laisser aller.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Lévis, le secrétaire m'a dit que les remarques préliminaires, c'est une tradition et ce n'est même pas dans les règlements. Alors, je pense qu'on peut...

**M. Garon:** Ça fait partie du règlement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais ce n'est pas écrit dans le règlement. Une tradition, c'est...

**M. Garon:** Bien, une tradition... Ça fait partie de la loi. La loi... Il y a des règlements et il y a des coutumes, oui. Mais c'est tout du même caractère légal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais de toute façon, d'après mon interprétation, si le député de Lévis, dans ses remarques préliminaires, décide de se faire donner des réponses par le ministre...

**Une voix:** Le député de Saguenay.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...le député de Saguenay, c'est-à-dire, il a le droit. Sauf que les réponses du ministre sont comprises dans ses vingt minutes. D'accord? M. le député de Saguenay.

**M. Garon:** On s'en rappellera.

**M. Maltais:** Alors, j'aimerais ça qu'on dissocie de mon temps les quatre ou cinq minutes qu'il nous a fait perdre, Mme la Présidente. On a un esprit d'équité, là. Alors, j'aimerais qu'on fasse cette dissociation. Je veux revenir au pont...

**M. Garon:** Qu'on fasse appliquer la règle qui dit qu'on n'a pas le droit de fumer dans les commissions parlementaires.

**M. Maltais:** Tu la feras appliquer tantôt.

**M. Garon:** Le respect de l'environnement, ça se pratique. Alors, j'aimerais que vous fassiez respecter cette règle, qui fait aussi partie des règles qu'on doit respecter en commission parlementaire, de ne pas fumer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. M. le député. M. le député Saguenay.

**M. Maltais:** Ça va, c'est terminé? On peut y

aller, Mme la Présidente? Les **niaiseries** de Lévis sont finies?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Garon:** Une question de règlement, Mme la Présidente. Vous présidez la commission. Je pense qu'on n'a pas à être assujettis au comportement du député de Saguenay. Alors, je pense que de ne pas fumer, c'est la présidence des commissions qui doit faire respecter cette règle-là. Je vous en avise. Ça fait partie de nos règles. Ce n'est pas des niaiseries, le respect de l'environnement. Je comprends que, dans Saguenay, c'est **peut-être** moins respecté qu'ailleurs...

**M. Maltais:** C'est à la population de juger, pas à toi.

**M. Garon:** C'est pour ça, je suppose, que le gouvernement envoie là les **BPC**.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay, s'il vous plaît!

**M. Maltais:** Écoutez, Mme la Présidente, moi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je demanderais qu'on revienne aux débats. M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** ...c'est ce que je demande. Si vous voulez permettre à...

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'aimerais que vous fassiez l'application du règlement et que le député retire ses paroles. Demander qu'il n'y ait pas de "fumage" en commission, ça fait partie des droits que j'ai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais est-ce qu'il y a quelqu'un qui fume, là?

**M. Garon:** Oui, le député de Saguenay fumait quand je vous l'ai demandé. Il a appelé ça des niaiseries. Je pense que ce ne sont pas des termes parlementaires.

**M. Maltais:** Alors, on continue, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous voulez retirer votre mot...

**M. Maltais:** Jamais! Écoutez, Mme la Présidente. On est ici pour faire les crédits. Si le député de Lévis a d'autres choses dans la tête que de faire les crédits, il y a l'Assemblée nationale où on le fera, le débat. On a huit heures de crédits. J'entends, avec mes collègues, prendre les quatre heures qui nous appartiennent.

Et si le député de Lévis veut continuer de la façon qu'il le fait, je pense que les crédits, il va trouver ça long, Mme la Présidente. Ce que j'ai dit tantôt, ça fait à peu près sept ou huit minutes qu'il interrompt, parce que je veux poser mes remarques préliminaires au ministre. Et je trouve ça des niaiseries, c'est ce que j'ai dit.

Et je répète que son agissement, c'était des niaiseries concernant le choix de mes remarques préliminaires. À savoir si je n'ai pas le droit de fumer, on m'a dit que je n'avais pas le droit de fumer et j'ai éteint ma cigarette. Ça règle le problème. Ça va? Alors, si je peux continuer maintenant, je vais continuer. Sinon, il va trouver ça long.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, M. le député de Saguenay, je vous demanderais aussi de modérer votre langage et de choisir vos termes pour...

**M. Maltais:** Je suis très prêt à le faire, Mme la Présidente, mais à condition de ne pas se faire dire, comme on se l'est fait dire tout à l'heure, de se faire emplir. Je n'ai pas la compulsi-  
 on du député de Lévis, mais je ne suis pas prêt à me faire emplir par n'importe qui. Alors, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Question de règlement. Le député de Saguenay a prononcé des propos qui ne sont pas parlementaires, et vous lui avez demandé de les retirer. Il a refusé de les retirer. Je vous demande de faire appliquer votre décision.

**M. Maltais:** Qu'on sorte les galées et on va voir si mes propos sont antiparlementaires, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay, vous avez employé le mot "niaiseries", qui est considéré un mot antiparlementaire. Je vous demanderais de retirer ce mot-là.

**M. Maltais:** Je le retire avec ferme propos de recommencer.

**M. Camden:** Mme la Présidente, une question de règlement. Le député de Lévis a qualifié l'attitude du député de Saguenay de "voyoute". Je pense que ce n'est pas plus édifiant de l'autre côté. Ça pourrait être réciproque. Et je pense que ça réglerait le problème, parce qu'à sa face même... Ça ne m'apparaît pas trop à la hauteur d'un parlementaire, que de qualifier les attitudes des autres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je demanderais la collaboration des deux côtés de cette table pour qu'on puisse enfin étudier les crédits.

**M. Camden:** Pour les galées, Mme la Présidente, vous les relirez. Ça va être assez édifiant, je pense.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je demanderais la collaboration de chacun des membres de cette commission.

**M. Maltais:** Mais il y a une demande du député de Lotbinière de retirer les paroles au député de Lévis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, écoutez, ça fait 10 minutes que ces paroles-là ont été dites. On les oublie.

**Une voix:** Bien...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, écoutez... Au moment où ça s'est dit, personne n'a parlé. Alors là, on demande la collaboration de chacun des membres de la commission et, M. le député de Saguenay, vous avez la parole.

**M. Maltais:** Êtes-vous correct, là? Vous êtes prêt? Étant donné qu'il n'y a pas de voyou qui va interrompre, on va y aller.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Mme la Présidente, M. le ministre, tout à l'heure, on parlait de la sécurité des ponts sur toute la ligne. Est-ce que, par exemple, dans... Il y a des rapports au ministère des Transports qui nous disent qu'il y a des ponts qui sont absolument... Je parie des grandes artères. Je ne parierai pas des ponts de rang, si vous voulez bien, mais de ceux des grandes artères. Est-ce qu'il y a des rapports qui nous disent qu'il y a des ponts qui ne sont pas sécuritaires du tout?

**M. Elkas:** M. le député de Saguenay, on m'assure qu'il y a des rapports qui se produisent et qui concluent qu'il n'y a pas de ponts dangereux. Il y a des ponts faibles, et on est en train de faire l'inventaire et d'établir une priorité. Alors, mettre la peur dans tout le public ou la société québécoise, c'est totalement irresponsable. Les ponts, on l'a reconnu, il faut les adresser; il faut faire quelque chose pour s'assurer du bon entretien et renforcer les autres. Je dois ajouter que sur les montants d'argent, il y avait 15 000 000 \$ par année pour l'entretien, et les autres 30 000 000 \$ étaient pour le renforcement des ponts. Le commentaire a été fait et je trouve ça un peu bizarre, peut-être parce que je suis nouveau mais, par contre, j'ai oeuvré sur la scène municipale. Le député de Lévis continue de nous affronter avec la question qu'on siphonne des fonds d'une agence comme la Régie. Mais en 1983-1984, alors que c'était son gouvernement qui

était au pouvoir, il y avait un projet d'importance le long de la Transcanadienne. Ça s'adonnait que c'était dans ma ville à Kirkland. Ça faisait cinq ans qu'on avait identifié que le viaduc lui-même, qui était propriété du gouvernement du Québec, était dangereux. Là, on ne parle pas d'une question s'il avait besoin d'entretien. Il était dangereux, s'il tombait. On a soulevé le point au gouvernement du temps et on n'a pas eu grand pitié. Je sais que c'était dans l'ouest de l'île mais, par contre, pour la première fois de leur histoire, ils ont pris un pistolet, l'ont mis à la tête de cette municipalité-là et ont dit: Vous allez contribuer au-delà de 250 000 \$ ou on ne le répare pas. Alors, j'aimerais faire le point, parce que si c'est bon pour l'un, c'est bon pour les autres. Mais c'est un geste qui a été fait par le gouvernement du temps. Le pistolet à la tête et: Paie ou on ne répare pas. On parle de responsabilité, en voici un exemple.

**M. Maltais:** Je continue, Mme la Présidente. Dans un autre volet de mes remarques préliminaires, j'aimerais, en premier lieu, vous remercier, M. le ministre, parce que lors des crédits du mois de février, je vous avais demandé un traversier supplémentaire Godbout-Matane-Baie-Comeau. Effectivement, le traversier est en place et ça va très bien, sauf que j'en avais aussi demandé un à Tadoussac, et celui qu'on avait apporté n'était pas conforme pour la mer. Écoutez, c'est dans l'estuaire du Saguenay, c'était le Lucien L, et il n'a pas "toffé" la brise. Il a toffé" une journée et bon... On comprend que ce n'est pas facile d'en trouver, non plus, et je sais que c'est rare... Parce qu'il y a des petits traversiers de lac qui sont disponibles, mais ils ne sont pas capables de faire la traversée du Saguenay. Mais depuis environ deux ou trois semaines, je me suis appliqué à regarder le nombre de personnes qui circulent là et on sent une... Vous allez comprendre qu'avec la construction de Reynolds à Baie-Comeau, la construction d'Alouette à Sept-îles et la construction des puissances additionnelles sur la Manicouagan, il y a un afflux de trafic lourd. Ça a presque doublé en l'espace de six ou sept mois. Bien sûr, les deux traversiers de Tadoussac, qui ne sont pas jeunes, entre parenthèses, ont besoin de réparations, de temps en temps. Je ne vous demande pas l'impossible, je sais que c'est rare à trouver, mais est-ce qu'il y a encore des démarches qui se font pour permettre d'améliorer un peu la situation que tout le monde déplore, vous aussi, j'imagine? Il reste que ce n'est pas facile à trouver, un traversier, et on ne peut pas en construire un en trois mois. On n'a pas nécessairement les moyens, non plus, et on n'en a pas besoin à l'année. Moi, j'avais dit, à ce moment-là, pour la période de juin à septembre, à cause de l'affluence du traversier routier, de l'activité économique et aussi de l'accroissement touristique, s'il y avait possibilité d'en avoir un troisiè-

me, qui serait sécuritaire, bien sûr, si ça existe encore au Québec ou, en tout cas, dans les provinces maritimes, si on pouvait trouver ou louer un troisième traversier. À Godbout, ça a réglé le problème, c'est merveilleux, je vous remercie; il m'en resterait un à Tadoussac.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** M. le député de Saguenay, excusez-moi, je voulais m'assurer des faits. Lorsqu'on a regardé le projet dans son entier... On continue à faire des études, parce que les coûts nous ont vraiment surpris. Du fait qu'en 1980, un traversier semblable nous coûtait environ 5 000 000 \$, on a mis à la disposition de notre ministère un service au montant de 12 000 000 \$, et on a des estimations de 20 000 000 \$. Le design comme tel n'a même pas changé, c'est la même chose. On se questionne encore sur la façon dont on pourrait le faire, en plus du fait qu'on est à la recherche... Comme vous le mentionnez, souvent, on va trouver du bon usagé ailleurs, surtout dans les endroits où il n'y a pas un achalandage aussi important que chez nous.

J'ai une question à vous poser. Vous avez demandé aussi des services, je me demande si ça a été mis en place. J'étais préoccupé par ça.

**M. Maltais:** Ça n'a pas encore été fait, et j'espère toujours. Écoutez, je vous ai demandé ça en plein hiver; vous conviendrez que ce n'était pas faisable en plein hiver. Mais à la période d'été, si ça peut se faire, je l'apprécierais.

**M. Elkas:** On m'avise que ça va être fait au tout début de juin, les toilettes et services.

**M. Maltais:** Merci beaucoup. Madame, ça termine mon...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente-

#### Organisation des travaux

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, on appelle le programme 1. M. le député de Lévis, vous voulez discuter programme par programme?

**M. Garon:** Non, on va continuer dans les remarques préliminaires.

**M. Elkas:** Oui, oui, nous autres...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais pour les remarques préliminaires, le temps est écoulé.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est plus des remarques préliminaires. Vous...

**M. Garon:** Non. On ne dit pas que c'est seulement 20 minutes pour les remarques préliminaires, on dit qu'il y a des remarques préliminaires et, au moment de l'intervention, c'est 20 minutes. Mais après ça, c'est un autre 20 minutes avant de passer au programme. Ça revient au même, au fond.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que, pour l'étude des crédits, il y a plus de questions qu'autre chose.

**M. Garon:** Non, c'est parce qu'à la fin, on adopte-

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais les remarques préliminaires elles-mêmes, c'est 20 minutes.

**M. Garon:** Non, non. On adopte les crédits...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Et on doit, après les remarques du ministre, les remarques du porte-parole et les remarques des autres membres de la commission, appeler programme par programme.

**M. Garon:** Non, non. On a un nombre d'heures...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis...

**Une voix:** Ce n'est pas correct, ça.

**M. Garon:** On a un nombre d'heures déterminé. C'est moi qui dirige les travaux, les questions que je vais poser. C'est moi qui dis sur quoi je vais poser des questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord, M. le député de Lévis...

**M. Garon:** Que je les pose sous telle ou telle forme, ça n'a pas d'importance, à la condition que j'aie le temps qui m'a été dévolu.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'aimerais qu'on s'entende avant, si vous voulez poser des questions sur les programmes.... On a les programmes 1, 2, et 5 à 9. Est-ce que vous voulez parler en général, ou appeler programme par programme?

**M. Garon:** À la fin, les crédits seront tous adoptés. À ce moment-ci, je veux continuer dans les remarques générales avant de passer au programme par programme. De toute façon, les

programmes sont adoptés à la fin du débat qui dure tant d'heures.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, si vous me le permettez, le but de notre exercice... Je viens d'en passer une, la **Sécurité** publique, et on l'a passée programme par programme. Tout le monde s'est entendu. C'est la façon dont on veut le faire.

(11 h 15)

**M. Garon:** C'est pour que le ministre décide.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous pouvez avoir une entente avec les membres de la commission. On peut parler des programmes en général et, à la fin, les adopter programme par programme. Mais je pense qu'on doit déterminer avant si le **porte-parole** officiel veut discuter des programmes en général sans commencer par un programme en particulier; il peut parler du programme 5 et revenir au programme 1. Il a le droit de procéder comme ça s'il y a une entente entre les membres de la commission.

**M. Gauvfn:** Mme la Présidente, il faut s'entendre. La même règle s'applique. Si vous acceptez la proposition du député de l'Opposition, le député de Lévis, la même règle s'applique pour les députés du gouvernement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, évidemment. Sauf que, M. le député de Lévis, j'aimerais vous dire que, dans le moment, les remarques préliminaires, c'est 20 minutes pour le ministre, 20 minutes pour vous et 20 minutes pour chacun des membres de l'Opposition. Après, on décide si on appelle programme par programme, ou si vous voulez discuter en général, questionner sur le programme 5 autant que sur le programme 1, et si les membres de la commission sont d'accord pour procéder de cette façon-là. Mais là, on ne parle plus de remarques préliminaires, parce que, sans ça... Il y a des collègues qui voulaient faire des remarques préliminaires; étant donné qu'ils les ont faites sous forme de questionnement, j'ai demandé l'alternance.

Après avoir donné la parole au député de Saguenay, je vous ai donné la parole, alors que le député de Montmagny voulait avoir la parole pour des remarques préliminaires. Mais je lui ai demandé si c'était sous forme de questionnement. Alors, j'ai dit: Si c'est sous forme de questionnement, on passe les remarques préliminaires, on revient à M. le député de Lévis, pour revenir après en **période** de questionnement.

**M. Garon:** C'est des questions d'ordre général. Ce qu'on appelait les remarques préliminaires, au fond, c'était la période générale au début, avant de passer programme par programme.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça.

**M. Garon:** C'est toujours ça qu'on a fait. Ça fait quand même plusieurs années que j'en fais, de ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, sauf que là, vous pouvez décider, en tant que porte-parole officiel, si vous voulez discuter programme par programme ou des programmes en général.

**M. Garon:** Des programmes en général, à ce moment-ci, parce qu'il y en a qui font appel à plusieurs "items" qu'on ne trouve pas à un endroit particulier.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, est-ce qu'on doit donner notre accord, si on préférerait y aller programme par programme?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non. Je pense que le porte-parole officiel peut décider de la façon qu'il veut procéder pour étudier les crédits.

**Une voix:** Pour un consentement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse. On me dit qu'on doit y aller programme par programme, l'ordre donné par la Chambre, et s'il y a consentement des membres de la commission, on peut y aller en général.

Alors, est-ce qu'il y a consentement pour...

**M. Maltais:** Programme par programme.

**M. Garon:** Ça ne me dérange pas, vous savez, parce qu'il y a assez de lois, le ministre va avoir besoin d'assez de consentements... J'aurais pu appliquer la même règle, et il n'y en aurait pas, de consentement. Je suis facile, ça ne me fait rien, ça ne me dérange pas du tout.

**M. Camden:** Écoutez bien, Mme la Présidente, on n'endurera pas le chantage ici ce matin; on est libre de nos actions. On souhaite intervenir programme par programme, alors, on va procéder ainsi plutôt que de procéder de façon générale, pour l'ordre, le décorum et le bon fonctionnement de cette commission. Ça nous apparaît souhaitable et souhaité.

**M. Garon:** Parfait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour l'ordre, M. le député de Lotbinière, quand vous voulez prendre la parole, vous me demandez la parole.

**M. Camden:** Mme la Présidente, vous regarderez un peu plus de ce côté-ci de la commission et vous allez voir que depuis déjà cinq minutes, j'avais la main levée.

**M. Garon:** Passons programme par program-

me.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, le programme 1, Systèmes de transports terrestres.

### Systèmes de transports terrestres

**M. Garon:** Mme la Présidente, on remarque, depuis 1986, qu'on récolte beaucoup plus d'argent des automobilistes, mais qu'on fait moins de travaux et que les travaux effectués sont de moins bonne qualité. On est incapable de respecter les contrats initiaux: plusieurs contrats, en particulier dans l'ouest de Montréal, dépassent largement les prix établis lors des soumissions. L'autoroute 73, les travaux effectués l'an dernier à Montréal, le prolongement du boulevard Henri-IV à Val-Bélair sont des exemples frappants que les usagers des routes n'en ont pas pour leur argent du point de vue de la qualité. Pourquoi...

**M. Elkas:** Je m'excuse, Mme la Présidente, est-ce qu'on se retrouve dans le programme 1? Vous êtes au programme 3 ou 4?

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Vous êtes dans le programme 3 ou 4?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Est-ce qu'on pourrait le faire programme par programme? J'étais au programme 1.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'ai appelé le programme Systèmes de transports terrestres.

**M. Garon:** Il y a des travaux qui ont été faits à Montréal dans le cadre du programme 1. Si vous regardez le programme 1: Transport en commun, Transport des personnes, Transport des marchandises, Recherche et Développement...

**M. Elkas:** Recherche et Développement, O.K.

**M. Garon:** On ne peut pas dire qu'il n'y a pas de travaux qui ont été faits là-dedans.

**M. Elkas:** Parce que votre préambule me laissait penser qu'on tombait directement dans les programmes 3 et 4, qui vont être adressés demain.

**M. Garon:** Oui, mais... C'est pour ça que je dis que ce n'était pas... Moi, je peux vous dire...

**M. Elkas:** Yeah, but you're all over the map, you know.

**M. Garon:** Ah oui! Mais, qu'est-ce que vous

voulez, Christophe, il faut que les autobus passent aussi sur ces routes-là...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Alors, qu'est-ce que vous voulez? Vous avez voulu procéder comme ça. Mais vous remarquerez que, tantôt, vous me demandez des permissions pour la fin de juin. Je vous dirai la même chose, je vous dirai non. J'appliquerai les mêmes règles.

**Une voix:** Des menaces.

**M. Garon:** C'est pas des menaces. Bien non, C'est pas des menaces; je vais appliquer les mêmes règles. Ça serait bon que vous regardiez, Mme la Présidente, ou que le ministre regarde le comportement de l'ancien ministre des Transports. Vous verriez que ça marchait de façon beaucoup plus agréable. À ce moment-là, on marchait de façon beaucoup plus... Enfin, on s'entendait. On s'entendait avant, et il n'y avait pas de chicane. Au contraire, le député de Charlesbourg passe pour quelqu'un qui est assez rigoureux et raide. Dans le temps, ça marchait... C'est le ministre avec qui je peux dire que j'ai eu les travaux les plus agréables en commission parlementaire. Pourquoi? Parce qu'il avait une expérience de parlementaire et qu'il ne se fiait pas sur les ragots de n'importe qui. Il était capable de se faire une idée par lui-même. Alors, ici, je veux vous dire simplement que dans les travaux qui ont été faits pour l'autoroute 73, les travaux effectués que vous mentionnez, les différents travaux qui ont été effectués, on s'est posé des questions au point de vue de l'argent dépensé. Pourquoi l'entrepreneur, par exemple... Je vais vous dire, par exemple, l'entreprise de la route de la Beauce, pourquoi l'entrepreneur Morin et Morin, qui a effectué les travaux sur l'autoroute 73, affirme que le ministère des Transports a abaissé ses normes? Le ministre Vallières répond que le ministère n'a pas modifié ses normes, mais que c'est l'entrepreneur qui, dans ce cas, n'a pas respecté les plans et devis. Qui dit la **vérité**? Ceux qui paient les taxes et les impôts ont le droit de le savoir. Dans le cas où les normes n'ont pas changé, comment se fait-il que la firme de surveillance n'ait pas fait son travail correctement et que c'est un an plus tard, lorsque les défauts apparaissent, qu'on accuse l'entrepreneur de ne pas avoir respecté les plans et devis? N'est-ce que pas le travail de la firme de surveillance de s'assurer que les travaux sont réalisés conformément aux plans et devis? Je pense que c'est une première question.

Le manque de transparence des deux ministères des Transports. Les documents concernant les travaux réalisés l'an dernier à Montréal ne nous ont pas été fournis. Une question au feuilleton a été posée à cet effet en novembre 1989. La demande a été répétée aux engagements

financiers, en janvier 1990, et une lettre a été adressée au ministre des Transports, le ministre en titre, vous-même, le 6 février 1990, réitérant la demande. Les mêmes questions ont été demandées lors de l'étude des crédits, et la réponse du ministère, c'est: Les recherches sont toujours en cours. Alors qu'on demandait des **plans**, etc., on n'a pas encore eu de réponses concernant les mois importants. On en a eu pour d'autres mois alentour, mais pour ces mois-là, non. Comment expliquer ce manque de transparence? Qu'est-ce que le gouvernement a à cacher, puisque le ministre Vallières répète de tous bords et de tous côtés que le cahier des charges et des devis généraux est respecté à la lettre? Pourquoi les questions qu'on a demandées concernant les dépôts de documents, il y a déjà plusieurs mois, ne sont pas encore déposées, alors qu'on est supposés le faire dans 15 jours, Mme la Présidente? C'est des genres de règlement qui... Ça aussi, il faudrait faire appliquer ça. Les ministres doivent répondre dans les 15 jours. Moi, il y a des questions qui ont été mis au feuilleton en novembre, des questions qui ont été posées en janvier, le 23, le 24, dernières journées de janvier, premières journées de février. J'ai écrit au ministre le 6 février, et on n'a pas encore eu les réponses. J'ai reposé les questions aux crédits, pas de réponses encore. On a demandé les prévisions de votre ministère concernant les engagements financiers des mois de mars, avril, mai et juin. On n'a pas encore eu de réponse. Mme la Présidente, j'aimerais savoir de votre part, avant de continuer mes questions, à ce moment-ci: Avez-vous l'intention de faire quelque chose, ou si je devrai en appeler au président de la Chambre, pour faire en sorte que les ministres répondent aux questions, réponses qu'ils se sont engagés à fournir eux-mêmes volontairement et qu'ils doivent fournir normalement dans les 15 jours?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, si vous me permettez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le ministre.

**M. Elkas:** Sur les questions qui ont été posées, mes engagements ont été déposés il y a deux semaines. Je ne **sais** pas si vous allez au bureau de temps en temps...

**M. Garon:** Il manque des mois.

**M. Elkas:** Bien, non, il ne manque aucun mois.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Bien...

**M. Garon:** Il manque avril, mai, juin.

**M. Elkas:** Tous les mois sont là. On va demander au secrétaire si les mois sont tous là. On a tout vidé, il y a deux semaines. Ceux de M. Vallières, je ne peux pas commenter ou m'en-gager, **mais...**

**M. Garon:** Bien...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, M. le sous...

**M. Garon:** On parle des plans de transport de la région de Montréal. Vous êtes supposés être en charge...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis...

**M. Elkas:** Ceux que vous m'avez demandés, je les ai envoyés.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...le secrétaire me **dit** que toutes les réponses aux questions qui ont été posées à M. le ministre Elkas ont **été** envoyées. Tous les mois, il les a toutes reçues à son bureau et il vous les a fait parvenir.

**M. Garon:** J'ai posé aux deux ministres les mêmes questions concernant ces projets-là, concernant mars, avril, mai et juin, les mêmes questions, et on n'a pas eu de réponses concernant ces questions-là, ce qui concerne le plan des travaux, le plan de Montréal. Alors, le plan de Montréal, on **dit** que le ministre en **titre...**

**M. Elkas:** M. le député, l'autorité a été...

**M. Garon:** Un instant! Mme la Présidente, j'ai la parole. Le ministre en titre est responsable du plan et le ministre délégué est responsable des travaux...

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'exécution.

**M. Garon:** ...sauf que les deux sont responsables de ces travaux-là. J'ai posé la même question aux deux et je n'ai eu aucune réponse concernant ces **questions-là** pour les mois d'avril, mai, juin. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, les questions concernant la voirie ont été posées au ministre délégué à la voirie, elles ont été adressées au ministre délégué aux Transports...

**M. Garon:** Aux deux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais moi, je ne me souviens pas des questions à qui...

**M. Garon:** Aux deux. J'ai posé les questions

aux deux...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...parce qu'il y en a eu beaucoup de posées...

**M. Garon:** Aux deux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...sauf que M. le secrétaire me **dit** que toutes les réponses aux questions qui ont été posées à M. le ministre lui sont parvenues et qu'on **vous** les a expédiées. Alors, les questions...

**M. Garon:** Celles qu'il a fait parvenir...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...posées au ministre délégué à la voirie, là...

**M. Garon:** J'ai posé les mêmes questions aux deux concernant ces **travaux-là**, parce que le ministre en titre est responsable du plan de Montréal, et le ministre délégué est responsable des travaux eux-mêmes, sauf qu'ils sont les deux responsables dans ce cadre-là. Alors, on ne peut pas distinguer entre les deux. J'ai posé les mêmes questions aux deux, et aucun n'a répondu à ces questions-là concernant les travaux, concernant le plan de Montréal. Ni un ni l'autre n'a répondu.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le secrétaire me dit qu'il va vérifier et on verra à remédier à cette situation.

**M. Garon:** Alors, j'aimerais également demander, concernant l'abandon des lignes ferroviaires et le réseau de base...

**M. Elkas:** On tombe dans un autre projet.

#### Réseau ferroviaire de base

**M. Garon:** Pardon? Alors, le gouvernement libéral, par la voie de l'ancien ministre des Transports, nous avait promis l'établissement d'un réseau ferroviaire de base au Québec. On nous promettait ce plan pour juin 1989, ensuite pour avril 1990, mais ce plan n'est jamais venu et aujourd'hui, nous en sommes au même point qu'avant. Dans l'Ouest, le fédéral protège le réseau, par loi, jusqu'en l'an 2000 et paie les compagnies pour les déficits d'exploitation des lignes non rentables. Il compense l'abandon des lignes à Terre-Neuve. En juin 1988, il y a eu une entente de 800 000 000 \$, dans laquelle le fédéral compense en donnant 700 000 000 \$ à Terre-Neuve pour 1169 kilomètres de chemins de fer abandonnés. Au Québec, on abandonne sans donner une seule centne de compensation, et le plan de base que devait fournir le ministre des Transports n'est encore jamais venu. Il n'est pas venu en 1989, il n'est pas encore venu au mois d'avril 1990. On arrive au mois de juin 1990.

Quand **va-t-il** être déposé, ce plan de base là? Dans le dossier de Via Rail, le Québec est sorti perdant. En plus des 2000 emplois perdus au Québec, le fédéral a maintenu les lignes fortement déficitaires de l'**Ouest**, comme **Prince-Rupert**, Jasper, où il y a des subventions de 484 \$ par passager. Le montagnard des Rocheuses, 330 \$ de subvention par passager. Ce qui veut dire que si un Japonais arrive à **Prince-Rupert** pour prendre le train pour aller à Jasper et prend le montagnard des Rocheuses, ça coûte 814 \$ de subvention par passager pour lui. S'il vient avec sa femme, 1628 \$ de subvention. Et là, il paraît qu'il n'y a rien de trop beau pour aller dans l'**Ouest**, mais on coupe les lignes les moins déficitaires de Via Rail, qui sont situées au Québec, comme **Montréal-Trois-Rivières-Québec**, **Montréal-Sherbrooke**, **Québec-Mont-Joli**, où, dans chaque cas, il s'agissait de subvention de moins de 100 \$ par passager. On n'a rien entendu de la part du ministre, qui a l'air d'être dans la béatitude parfaite et qui n'a pas l'air d'être... Il a l'air de ne rien se passer, dans ce domaine-là. Il était complètement absent. J'aimerais savoir, Mme la Présidente, si le ministre a l'intention de faire quelque chose, n'importe quoi, juste bouger. Est-ce qu'il a l'intention, par rapport aux chemins de fer... Parce qu'on a le sentiment qu'il n'y a pas de ministre, au Québec, dans ces secteurs-là.

(11 h 30)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse, là, j'étais en train de...

**M. Garon:** J'ai posé ma question au ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez posé une question à M. le ministre? M. le ministre.

**M. Elkas:** Nous en étions, Mme la Présidente, à dire qu'on ne fait absolument rien dans ces dossiers. J'ai été préoccupé, j'ai continué à l'être. La preuve, c'est que des gestes très positifs ont été posés, il n'y a pas longtemps. Toute l'étude du réseau est en cours... La proposition est en étude au COMPAOR et sera transmise au Conseil des ministres dans les semaines à venir. Alors, dire qu'il n'y a absolument rien qui a été fait, je ne partage pas l'opinion du député de Lévis. D'ailleurs, il ne me suit pas de jour en jour. Dire que je ne suis pas présent est totalement faux. Je sais ce qu'il y a dans le réseau. On en a discuté. J'ai même **partagé**, avec certains de vos collègues, la mission, la façon qu'il devrait être, avec une personne qui semble aussi être préoccupée. Au niveau de l'industrie comme telle, on a mis sur pied un comité, à Montréal, présidé par le président du Conseil du trésor, qui vise à faire revivre cette industrie très importante pour la

société québécoise.

Il va sans dire qu'on a fait une contribution assez importante au comité conjoint **Ontario-Québec** sur le TGV dans le corridor Québec-Windsor. Alors, ce sont des gestes, je pense, assez importants. On a des ressources humaines mises à la disposition, en plus, afin de s'assurer que le Québec soit bien représenté. Donc, dire qu'il n'y a absolument rien qui se fait est totalement **"misleading"**, si vous me **permettez**.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Misleading.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça, Mme la Présidente. C'est que le ministre s'est engagé. C'est une demande du gouvernement fédéral.

**M. Elkas:** Ce sont des engagements...

**M. Garon:** C'est des engagements, c'est engagé. Les orientations du ministère, là, de fournir les plans, le projet, ce qui devrait être un réseau ferroviaire de base au Québec, ce n'est pas de la théorie, là. Ça devait être produit en **1989**. L'année 1989 est finie. Ça devait être produit en avril 1990. Avril 1990 est fini. On est en train de finir mai 1990. Vous dites... Ce n'est pas ça, là. Ce qui se passe en secret dans vos comités, ça n'a pas d'importance, ce n'est pas ça. Est-ce qu'il va y avoir le dépôt de ce que le gouvernement du Québec considère comme un plan de base pour le réseau ferroviaire au Québec, plan que le fédéral lui a demandé et qu'il devait produire l'an dernier?

**M. Elkas:** Processus pendant...

**M. Garon:** Est-ce que vous avez l'intention d'en déposer un, ou vous n'êtes pas capables de vous brancher là-dessus?

**M. Elkas:** On est branchés, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Alors, quand est-ce que vous allez déposer le projet de plan d'un réseau ferroviaire de base au Québec, que vous vous êtes engagés à produire, que le ministre a dit, ici, en commission parlementaire, qu'il produirait au gouvernement fédéral? Quand est-ce? C'est tout ce que je demande. Ce n'est pas...

**M. Elkas:** Avez-vous fini?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, comme j'ai mentionné, il me semble important, et **ça** toujours été le processus, il me semble, de ce gouvernement, que les ministres soient saisis du contenu de ce rapport avant qu'il soit déposé. **Il**

est publié, il est aux études au COMPADR, dans le moment, et il sera rendu au Conseil des ministres dans deux semaines. S'il est approuvé, il devient public. Ça me fera grandement plaisir de le partager avec le député de Lévis.

**M. Garon:** Donc, vous n'êtes pas capable de donner de date, là, quand est-ce qu'il va être rendu public?

**M. Elkas:** Là, vous savez comme moi que c'est une question de semaines.

**M. Garon:** Non, ça ne veut pas dire ça. Quand le ministre des Transports est allé pour...

**M. Elkas:** Je pense qu'on est assez convaincus.

**M. Garon:**... le contrôle routier, il s'est fait envoyer aux calendes grecques par le ministre responsable du Trésor. Il n'y a pas de contrôle routier. Ça fait trois ans qu'il en avait promis un. Alors là, vous avez pris des engagements en 1989: il n'y en a pas. Le ministre fédéral, pendant ce temps-là, démantelait le réseau ferroviaire au Québec, sans compensation. C'est seulement au Québec qu'il a un comportement comme ça. Et pour vous, ça n'a pas l'air d'être une grosse préoccupation. C'est de ça que je suis étonné. On a l'impression qu'il n'y a rien qui se passe là.

### Transport en commun

Dans le transport en commun, je vois que le gouvernement veut refile la facture des dépenses d'exploitation aux municipalités. Il s'agit d'un coût de plus de 250 000 000 \$, en 1990-1991. À Montréal, alors que le plan Côté, ce qu'on appelle le plan Côté, du nom de votre prédécesseur, prévoyait dépenser 554 000 000 \$ pour les cinq premières années pour le transport collectif, soit une moyenne de 111 000 000 \$ par année, le gouvernement n'en a consacré, en 1988 et en 1990, qu'un montant de 140 000 000 \$, soit une moyenne annuelle de 46 000 000 \$, sur trois ans. A ce rythme, comment pensez-vous pouvoir respecter vos échéanciers, alors que l'engagement était de 554 000 000 \$ sur cinq ans, pour les cinq premières années du plan? On disait que ce serait 554 000 000 \$ dans les cinq premières années du plan pour le transport collectif, alors qu'au bout de trois ans, on a seulement 140 000 000 \$ d'investis dans le transport collectif. À Montréal, j'entends; et vous, vous êtes supposé être l'étoile filante de Montréal. Alors, ça veut dire que, 554 000 000 \$ moins 140 000 000 \$, il reste 414 000 000 \$ qui manquent en deux ans, dans les deux prochaines années. Alors, cela n'a pas empêché le gouvernement de promettre le métro à Laval et dans l'est de Montréal, dont la construction commencerait

en 1992, alors que des 554 000 000 \$ qu'on devait dépenser en cinq ans, il n'y a, au bout de trois ans, que 140 000 000 \$ qui ont été dépensés. Quand vous dites que vous êtes allé voir le ministre des Finances pour lui vendre une salade, j'ai l'impression que c'est lui qui vous en a vendu une.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Disons que vous n'avez rien vendu au ministre des Finances, mais lui vous est arrivé avec une charge de salades.

**M. Elkas:** Ah oui! Ah oui! Vous parlez comme un avocat. Mme la Présidente, est-ce que le député de Lévis est en train de me dire qu'on devrait prendre l'argent, une fois reçu, puis aller acheter du matériel et bâtir n'importe quoi sans étude? Ils seraient les premiers à nous tomber sur la tête une fois que les choses seraient mal faites. On est en plans et devis sur la ligne des Deux-Montagnes, on est en plans et devis sur le prolongement du métro à Laval, ainsi qu'à Montréal-Nord. Ce sont des études qui doivent être faites avant qu'on commence les travaux, et il me semble que c'est normal, que c'est de la bonne gestion, quant à moi.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'on vous a présenté, est-ce qu'on a présenté au nouveau ministre le plan Côté comme un plan d'études ou un plan d'action? On l'avait tous compris.

**M. Elkas:** C'est un plan d'action.

**M. Garon:** C'est un plan d'action. À ce moment-là, si c'est un plan d'action, les études sont faites, on est prêt à agir.

**M. Elkas:** Plans et devis font partie...

**M. Garon:** Là, quand on a dit qu'on dépenserait 554 000 000 \$ sur cinq ans, que c'est un plan d'investissement de 554 000 000 \$ sur cinq ans, ce n'était pas un plan pour commencer les études après. On disait qu'on dépenserait. Il existe encore, ce plan-là, vous pourriez vous en faire donner une copie pour la regarder. Ce sont 554 000 000 \$ d'investissements sur cinq ans pour le transport en commun, le transport collectif. Et là, on se rend compte qu'au bout de trois ans, il y a seulement 140 000 000 \$, en incluant les montants de cette année. Alors, comment pense-t-on qu'on va arriver à ça? Et si on décortique les montants, on se rend compte que, pour la conservation des acquis, par exemple, il était prévu 288 000 000 \$ pour les cinq premières années. Et là, on voit, avec les dépenses de 1988, 1989 et 1990, qu'on aurait dépensé 125 000 000 \$. En amélioration, on avait prévu 70 000 000 \$ pour cinq ans. On voit que, pour 1988, 1989 et 1990, il y aurait 6 600 000 \$

dépensés. Par rapport à 70 000 000 \$, c'est 10 fois moins, ça, en trois ans, que le montant prévu sur cinq ans. Puis, en développement, on prévoyait 196 000 000 \$ pour les cinq premières années, et là, en autant qu'on sache, on n'a rien vu. Il y aurait 2 000 000 \$, 2 000 000 \$ sur 196 000 000 \$, au bout de trois ans. 2 000 000 \$ de dépensés sur 196 000 000 \$ prévus sur cinq ans. Ce qui donne 554 000 000 \$ de prévus dans le plan, alors que, quand j'ai dit 140 000 000 \$ dépensés, j'ai été généreux: dans le fond, c'est 133 600 000 \$. J'aurais pu arrondir à 130 000 000 \$, à ce moment-là. On prévoyait une moyenne de 111 000 000 \$ par année, alors qu'on a une moyenne de 45 000 000 \$ par année, depuis trois ans. On prévoyait une moyenne de 111 000 000 \$ par année sur cinq ans, alors qu'on a une moyenne, depuis trois ans, de 45 000 000 \$. Qu'est-ce qui se passe, là?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le ministre.

**M. Elkas:** M. le Président, j'ai un peu de difficulté à comprendre le député de Lévis. Lorsqu'on était à la défense de nos crédits, ce même député a critiqué le gouvernement parce qu'on préparait les plans et devis et qu'il n'y avait pas d'exécution de travaux. Il me semble que les plans et devis font partie des plans d'action. Pour être un peu plus concret, des exemples. Montréal-Rigaud, cette année: 1 600 000 \$; l'étude d'avant-projet pour ligne des Deux-Montagnes: 1 000 000 \$; matériel roulant sur l'achat: 54 000 000 \$; infrastructures: 4 700 000 \$; rénovation des 336 voitures du métro, des MR-63: 12 000 000 \$, sur un projet de 60 000 000 \$.

**M. Garon:** Au bout de trois ans?

**M. Elkas:** Non, non...

**M. Garon:** 60 000 000 \$ sur cinq ans?

**M. Elkas:**... c'était cette année, 12 000 000 \$.

**M. Garon:** Vous en avez fait combien, depuis trois ans?

**M. Elkas:** La décision est prise et on vient de recevoir les soumissions.

**M. Garon:** Oui, mais c'est 60 000 000 \$ qui sont prévus. Au bout de trois ans, il y a 12 000 000 \$ de dépensés.

**M. Elkas:** Ça va être fait.

**ML. Garon:** Ah! En tout cas. Vous pouvez le croire, mais...

**M. Elkas:** Non, mais... Vous pouvez le croire, c'est de l'argent... C'est fait.

**M. Garon:** Bien, écoutez, moi, je suis obligé de regarder, là.

**M. Elkas:** On vient de recevoir... Vous n'avez pas entendu les nouvelles, M. le député?

**M. Garon:** Écoutez...

**M. Elkas:** M. le Président, les nouvelles, dernièrement, portaient sur les soumissions qui ont été faites pas les deux intervenants, le CN et Bombardier. Le contrat avait été estimé à environ 60 000 000 \$. Vous vous souvenez que CN est entré à 57 000 000 \$ et Bombardier à environ 65 000 000 \$. Alors, ça été annoncé il y a assez longtemps. Et aussi, il y a deux semaines, la STCUM a accordé le contrat au CN. Vous n'êtes pas au courant?

**Le Président (M. Gauvin):** M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** Ça, vous avez ça dans vos cahiers, M. le Président. Il y a tout ça dans le cahier. Je ne comprends pas pourquoi on nous pose la question.

**M. Garon:** Bien, c'est-à-dire que si on met l'un à côté de l'autre le plan Côté, qui était le sommaire des coûts et des montants, des prévisions et tout ça, et votre plan d'action 1988-1998, dans la région de Montréal, le coût des interventions... Ce sont vos documents à vous, je n'invente rien, là. Je prends le plan Côté, et... Vous-même, écoutez, je lis les pages, là, c'est marqué, regardez bien: Plan d'action 1988-1998 dans la région de Montréal. Et vous marquez: Coûts des interventions à date. Je prends vos chiffres à vous, et ils donnent ça. Écoutez, vous avez beau dire ce que vous voudrez, mais j'ai pris le plan Côté tel qu'il était prévu, et le plan d'action que vous mettez, correspondant, en fonction des questions qu'on vous a demandées, et les réponses que vous m'avez données. Et c'est ça que ça donne comme résultat. Donc, ça veut dire que ça ne marche pas. Et là, quand vous me dites: Oui, mais au bout des trois premières années, tant... Et après ça, on va venir dans l'avenir... Moi, je suis obligé de voir ce que vous avez comme budget à la page 8 de l'annexe A.

Alors, à la page 8 de l'annexe A, qu'est-ce que vous avez comme budget? Vous avez un budget qui n'augmente pas. Si vous ne dépensez pas d'argent cette année et l'an prochain, et le ministre Vallières nous dit que l'an prochain ça va être le tour des régions, alors que même dans votre plan de Montréal, là, vous êtes terriblement en retard par rapport à ce que vous aviez annoncé... Et on voit que cette année, on dit: Oui, mais c'est le tour de Montréal; l'an prochain, ce sera le tour des régions. Alors que

même par rapport aux dépenses que vous avez annoncées, vous n'en réalisez même pas une partie importante. Comment allez-vous pouvoir réaliser ça, alors que les sommes dont vous allez disposer...

**M. Elkas:** Elles sont là.

**M. Garon:**... l'an prochain et l'année d'après... Bien écoutez, là, il faut quand même voir... La page 8 de l'annexe A vous indique ce que vous allez avoir dans les prochaines années. Votre document que vous nous avez fourni, un gros document, là - Crédits 1990-1991, ministère des Transports, renseignements pour l'Opposition officielle, demandes particulières - nous indique où vous en êtes rendus dans vos dépenses, au bout de trois ans. Additionnez vos chiffres à vous, pas les miens. On ne joue pas aux devinettes, là. J'ai additionné vos chiffres à vous, et j'ai regardé par rapport à ce qu'était le plan Côté. Après ça, je regarde ce qu'il y a comme budget prévu par le ministre des Finances, qui a dit: Voici votre budget pour les cinq prochaines années, en parlant du budget de base, plus le montant à ajouter chaque année. Ça donne tel montant pour chacune des années 1990, 1991, 1992, 1993 et 1994. Alors, moi, je ne comprends plus. Je ne comprends pas.  
(11 h 45)

On n'est pas dans la multiplication des pains. On ne vous prend pas pour Notre-Seigneur. Vous n'êtes pas dans la multiplication des dollars. Vos montants sont fixés. Alors, dans vos dollars fixés, ça ne marche pas. C'est pour ça que je vous demande ce qui se passe. Qu'est-ce que vous prétendez faire? Il vous reste deux ans dans ce plan-là. Vous avez 133 000 000 \$ de dépensés ou à dépenser cette année, par rapport à 554 000 000 \$ annoncés pour 1988 à 1992. Ça veut dire que vous allez avoir besoin de 421 000 000 \$ en deux ans, 210 000 000 \$ par année pour l'année prochaine et l'autre année après, alors que vous aurez dépensé seulement 45 000 000 \$ en moyenne pour les années 1988-1989 et 1989-1990. Qu'est-ce qui ne va pas, là?

**M. Elkas:** Fini?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Bon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, on regarde deux aspects, ici. Je pense que vous êtes mêlé un peu dans ce qui... Non, excusez, ce qui touche Vallières et ce qui touche mon ministère... 1 700 000 000 \$, une minute, 1 700 000 000 \$ s'adresse aux routiers. Quant à nous... Excusez-

moi, monsieur.

**M. Garon:** Non, je suis dans le transport en commun, là.

**M. Elkas:** Excusez-moi, Mme la Présidente, laissez-moi...

**M. Garon:** Je ne parle pas d'autre chose que du transport en commun.

**M. Elkas:** Le transport en commun, c'est le service de la dette. Ça, vous comprenez ça...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:**... ou est-ce qu'on vous fait un dessin?

**M. Garon:**...

**M. Elkas:** Non? Bon. Si je peux me permettre, je vais vous dire exactement ce qu'il y a dedans. Vous avez des blocs de cinq ans, 1988-1993, 1993-1998. Il est sûr qu'il y a une période de décalage. Ça, vous comprenez ça. En préparant les plans et devis, des études se font et là, on dépense l'argent nécessaire. Cette année, comme on l'a mentionné, il y a 87 000 000 \$, c'est un fait. Si vous me permettez...

**M. Garon:** Où?

**M. Elkas:** En 1988.

**M. Garon:** Ah oui!

**M. Elkas:** Dans le bloc de 1988-1993, rénovation des 336 voitures MR-63. Il y avait un estimé de 60 000 000 \$, je répète, il rentrait 55 000 000 \$. Ligne de Rigaud, c'était pour la réfection des voitures, 11 000 000 \$. Excusez. L'infrastructure des stations, 11 000 000 \$, réfection des voitures, 42 000 000 \$. Ligne des Deux-Montagnes, la modernisation, 175 000 000 \$.

**M. Garon:** À quelle page? Ah ouil dans les prévisions. Dans les prévisions, je sais.

**M. Elkas:** On a l'argent pour le faire. On y va. Attendez.

**M. Garon:** Ah non! les prévisions, j'ai ça.

**M. Elkas:** Non, mais c'est en bloc de cinq ans. Vous ne comprenez pas? Il nous reste encore deux ans.

**M. Garon:** Oui, mais vous avez quand même dépensé 75 000 000 \$. Vous avez fait une étude de 1 000 000 \$. Vous avez combien d'argent de dépensé dans la ligne de Deux-Montagnes sur la modernisation de 175 000 000 \$ qui était prévue

dans le plan de cinq ans?

**M. Elkas:** Un montant de 59 000 000 \$ cette année, pour répondre à votre question sur Deux-Montagnes. O. K. Amélioration au garage d'autobus de la STCUM, 46 000 000 \$.

**M. Garon:** On l'a mis, ça.

**M. Elkas:** C'est correct, je suis encore dans la tranche de cinq ans, 1988 à 1993.

**M. Garon:** Bien, oui, il est dans les 136 000 000 \$.

**M. Elkas:** Le terminus de Rosemère, 250 000 \$; Châteauguay...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:**... autobus...

**M. Garon:** On a tout additionné ça.

**M. Elkas:** 200 000 000 \$; réaménagement de station de métro Longueuil, 24 000 000 \$. Pour un total de 70 000 000 \$. Bon, dans le développement, la ligne 5 vers Montréal-Nord, 50 000 000 \$; métro ligne 2 vers Bois-Franc, 25 000 000 \$.

**M. Garon:** Bien oui, mais on a ça. C'est le plan Côté que vous lisez.

**M. Elkas:** Train de banlieue de Châteauguay, 35 000 000 \$.

**M. Garon:** On ne nie pas ça.

**M. Elkas:** Voie réservée sur l'estacade avec terminus Brassard au centre-ville, 85 000 000 \$; voie réservée aux approches du pont Mercier...

**M. Garon:** Un montant de 460 000 \$.

**M. Elkas:** Un montant de 460 000 \$.

**M. Garon:** Bien oui.

**M. Elkas:** Voie réservée aux approches nord du pont Mercier...

**M. Garon:** Un montant de 100 000 \$.

**M. Elkas:** Un montant de 100 000 \$, oui. Pour un total de 195 560 000 \$...

**M. Garon:** Et le grand total, lui?

**M. Elkas:**... pour un transport collectif de 554 000 000 \$ pour cette tranche-là.

**M. Garon:** C'est ça que j'ai dit.

**M. Elkas:** O. K. Et là, on ajoute la deuxième tranche, 1993 à 1998...

**M. Garon:** Non.

**M. Elkas:**... le total est de 226 000 000 \$.

**M. Garon:** On n'en a pas parlé, ça. Dans le plan Côté, on disait.. Pour 1988-1993, vous dites la même chose que nous autres, que le projet, et c'était 554 000 000 \$. Ça, c'était le plan d'action, 554 000 000 \$. Vous dites la même chose que nous autres. C'est ça qui devait être dépensé. Maintenant, quand on additionne les sommes effectivement dépensées en trois ans, on arrive à 133 600 000 \$, selon les documents que vous nous avez fournis. Que le député de Charlesbourg dans le plan Côté ou le plan d'immobilisations dans la région de Montréal 1988-1998 prévoyait 554 000 000 \$ pour le transport collectif, on ne s'obstine pas. C'est ça qu'on disait, et vous confirmez qu'on voyait correct. Mais, là, par exemple, quand on additionne vos documents où c'est rendu à date, on arrive à 133 600 000 \$ en trois ans, en 1988, 1989 et 1990. Donc, on vous dit: Qu'est-ce qui se passe? C'est 133 600 000 \$ de dépensés en trois ans, alors qu'on prétendait dépenser 554 000 000 \$ en cinq ans.

En plus, c'est sans compter que le métro de Laval, qui a été promis au cours de la dernière campagne électorale, il n'est pas là-dedans, lui, le métro de Laval. Et l'est de Montréal non plus n'est pas là-dedans. Le métro de l'est de Montréal n'est pas là-dedans non plus. Peut-être bien un petit bout, là, mais, d'une façon générale, il n'est pas là. Alors là, on ne comprend pas comment ça va marcher, comment ça va être financé.

**M. Elkas:** Le service de la dette. En service de dette, ce sont des valeurs qu'on vient de vous donner. C'est tout en service de dette, ce montant-là. Ce n'est pas la valeur dépensée dans l'année donnée. La STCUM va emprunter... Elle emprunte et, nous, on finance annuellement.

**M. Garon:** Ça prend l'argent pour ça.

**M. Elkas:** Oui, mais ça va venir. Ça s'en vient. On suit à la lettre le programme Côté. On est dedans. Je ne comprends pas pourquoi vous pensez que les valeurs devraient être reflétées dans l'année des études.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Vachon.

**Mme Pelchat:** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, pour rester dans le plan de transport, au niveau du transport collectif, un des grands engagements du plan d'action de Mont-

réel, c'était la construction de l'estacade sur le pont Champlain. Vous comprendrez que mon comté est directement concerné. La région de la rive sud immédiate de Montréal attend, avec empressement, la réalisation de cette estacade-là. J'aimerais avoir un peu l'échéancier de réalisation si c'est possible.

M. Elkas: Les études d'environnement sont terminées. Les plans et devis sont commandés sur le projet d'estacade. Je partage avec vous et l'ensemble des gens de la région de Montréal, pressés à mettre en place ce mode de transport sur estacade, parce qu'on veut.. C'est urgent, pour nous, d'enlever la voie réservée sur le pont Champlain. Tout va assez bien.

J'ai rencontré aussi le maire de Verdun, dernièrement, qui est totalement satisfait du design qui touche l'île des Soeurs, de son côté, une espèce de... Ça n'a pas nécessairement empêché d'aller de l'avant, mais, par contre, il fallait absolument qu'il consulte son conseil, aussi. Celui-ci est satisfait du design dans son entier. J'ai rencontré mon homologue, au fédéral. Il n'y a aucun problème sur le transfert de l'estacade au gouvernement du Québec.

Mme Pelchat: Maintenant, je ne veux pas entrer dans les données techniques, mais, à un moment donné, il a été question qu'on construise un tunnel plutôt qu'un pont pour arriver à l'estacade. Quelle est la solution qui a été retenue, finalement?

M. Elkas: On a retenu la solution de pont à cause de l'environnement et parce qu'elle est un peu moins, pas mal moins dispendieuse, surtout au niveau de l'entretien. Puis c'était plus recevable du côté sud et à Broseard, aussi.

Mme Pelchat: Oui, on avait eu des...

M. Elkas: Comme le projet

Mme Pelchat:... représentations là-dessus contre le tunnel. Moi, j'aimerais savoir quand les travaux pourront commencer?

M. Elkas: Si on obtient tous les permis, on aura commencé les travaux à la mi-1992. On va faire tout notre possible pour avancer.

Mme Pelchat: Est-ce que c'étaient les échéanciers qui étaient prévus dans le plan Côté?

M. Elkas: Oui, dans le temps, oui.

Mme Pelchat: Alors, il n'y a pas eu de retard?

M. Elkas: Non. Je dois ajouter, aussi, que la gare au centre-ville fait partie de cet ensemble.

Mme Pelchat: Le terminus du centre-ville...

M. Elkas: Le terminus, oui.

Mme Pelchat:... qui est bien emboîté. Ça va bien de ce côté-là. Au niveau de la possibilité, pour les CIT, d'utiliser l'estacade, est-ce que ça, c'est réglé? Parce qu'on a eu beaucoup de questionnement là-dessus. À l'heure actuelle, ils ne peuvent pas utiliser la voie réservée pour les autobus sur le pont Champlain, alors ils se sont sentis un *petit* peu mis de côté; ils aimeraient bien pouvoir utiliser l'estacade. Est-ce que ça, ça a été réglé?

M. Elkas: Ça a été réglé. C'est formel. Ils vont avoir la possibilité de s'en servir.

Mme Pelchat: O. K. L'autre question, ça concerne plutôt le projet de loi 67 qui a été déposé. C'est encore dans le transport collectif. Ma première question, M. Elkas, j'aimerais savoir pourquoi vous avez changé le nom de l'organisme? C'est une bonne question, hein? L'organisme qui aurait été originellement convenu, c'était l'ORT, l'organisme régional de transport...

M. Elkas: C'était le consensus des trois partenaires. Ce n'était pas un organisme comme tel, c'était un conseil.

Mme Pelchat: Là, ça va s'appeler le Conseil métropolitain de transport en commun.

M. Elkas: Oui.

Mme Pelchat: Les gens de la rive sud sont contents de ce nom-là?

M. Elkas: Il y a eu un consensus. Lorsqu'on a rencontré ces gens, il y a à peu près trois ou quatre semaines, il n'y a pas été question du nom. On n'était pas préoccupé de ça du tout.

Mme Pelchat: O. K. Est-ce que vous avez prévu une façon... J'ai feuilleté la loi rapidement, je n'ai pas vu, à l'intérieur de la loi, une façon d'intégrer les CIT, non plus, dans cet organisme régional de transport.

M. Elkas: M. Liguori Hinse pourra répondre à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Ce qui a été prévu lors des discussions avec les trois sociétés, c'est que, s'il y avait de l'intérêt pour les CIT à travers le projet de loi qui est actuellement déposé, il y aurait des ententes négociées entre les CIT et les sociétés. Sa y avait nécessité d'élargir le texte de loi, c'est une éventualité qui est toujours possible.

**Mme Pelchat:** Encore au niveau du transport collectif, vous avez parlé, dans vos notes préliminaires, du réaménagement de la station de métro Longueuil. Au début, dans le plan de transport, il avait été question de 24 000 000 \$ pour le réaménagement du métro Longueuil. On se souviendra que, à la biennale du sommet socio-économique de la **Montérégie**, Longueuil voulait amener une demande de crédits additionnels de plus de 10 000 000 \$; en tout cas, à l'époque c'était 10 000 000 \$. J'aimerais savoir si effectivement les coûts sont restés les mêmes, si ça a augmenté et si on va demander une participation de la ville de Longueuil et des membres de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, à ce moment-là?

**M. Elkas:** On est en train de regarder cette deuxième demande de 12 000 000 \$, de la deuxième tranche, qui va pour le stationnement à étages. On regarde les coûts-bénéfices de cette demande. Dans quelques mois, on devrait avoir une réponse à ces études.

**Mme Pelchat:** Est-ce qu'il y a une participation de la ville qui est prévue?

**M. Elkas:** On regarde cette question. Il est évident que les approches, ils ont voulu nous les passer. Il me semble que c'est un peu la responsabilité de la municipalité, alors on a décidé qu'on regarderait simplement tout ce qui nous touche, ainsi que leur participation. Je ne pense pas qu'il y ait de grands problèmes. Le partage entre trois partenaires dans tout ça, la STRSM, la ville de Longueuil - parce que vous savez comme moi que la ville de Longueuil bénéficie beaucoup du fait d'avoir le métro dans sa cour arrière - et le troisième partenaire, évidemment, qui est le ministère des Transports du Québec...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse, est-ce que vous pourriez parler un peu plus dans le micro parce qu'on a de la difficulté à vous entendre?

**M. Elkas:** Je m'excuse.

**Mme Pelchat:** Je suis contente de vous entendre dire que la ville de Longueuil va participer autant que la STRSM, parce qu'ils sont évidemment tous bénéficiaires de ça. Je dois vous dire qu'en tant que députée de Vachon, qui est la ville de Saint-Hubert, qui est une grosse ville à côté de Longueuil - on dit toujours que c'est la banlieue de Longueuil - je suis bien contente de l'organisme régional de transport pour une raison particulière, c'est qu'il n'y aura plus de

citoyens de deuxième classe. Les citoyens de Saint-Hubert vont payer le même montant que les citoyens de Longueuil, contrairement à auparavant. Les citoyens de Longueuil avaient l'accès privilégié à la STCUM avec des cartes moins chères, un rabais. À ce **moment-là**, pour nous, c'est intéressant.

(12 heures)

Est-ce que vous êtes optimiste quant à l'adoption du projet de loi 67? Est-ce que notre collègue, le député de Lévis, vous a manifesté un désaccord sur ce projet de loi? Parce que sur la rive sud de Montréal, c'est très attendu. Je ne sais pas si vous avez eu une manifestation de désaccord ou encore une manifestation d'appui sur ce projet de loi. J'aimerais le savoir pour en aviser, **peut-être**, les gens de la rive sud de Montréal.

**M. Elkas:** Je n'ai pas eu d'opposition, à date. Je ne vois pas qu'il y en aurait, d'ailleurs, parce que ça a toujours été voulu. Comme vous le savez, j'ai siégé au comité exécutif de la CUM pendant 11 ans. C'était le voeu des municipalités de la rive sud d'avoir un organisme semblable, surtout dans le temps du Parti québécois quand ils étaient au pouvoir. C'était voulu dans le temps. On leur donne aujourd'hui, alors ça nous fait grandement plaisir de l'offrir parce que, pour nous, ça représente une très bonne gestion quand on regarde l'ensemble. C'est malheureux qu'on retrouve Montréal en étant simplement une **île**. On a de l'eau qui nous divise, mais on regarde pour le bien de l'ensemble de la région de **Montréal**. Je **crois** fermement que le Conseil va en venir à réunir les intervenants et en faire une région très importante à l'intérieur du Canada.

**Mme Pelchat:** Mme la Présidente, j'ai une dernière question. Je sais bien que vous n'êtes pas ministre responsable des relations du travail, mais j'aimerais quand même vous demander si vous êtes au courant de la situation de la grève à la STRSM. Bien qu'on n'en entende pas tellement parler ces derniers temps, ça fait un bout de temps que les citoyens de la rive **sud** sont privés de transport en commun à cause de la grève qui a duré du mois d'avril au mois d'octobre. On a eu une **trêve** jusqu'au mois de janvier et c'est repris **depuis** le mois de **mars**. La grève a repris de **plus** belle. À l'heure actuelle, ce sont les cadres qui assurent les services essentiels les fins de semaine, ce qui fait qu'on n'en souffre pas trop. Sauf que j'aimerais savoir si, comme ministre des Transports, vous êtes au courant de la situation dernièrement et si les négociations avancent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Oui, je suis au courant. J'ai eu

des discussions avec le président Aubertin à ce sujet. Il est évident que notre position veut que la STRSM soit autonome dans ses négociations avec le syndicat. J'ai espoir qu'à ça va se régler. Je me sens très confortable dans l'ensemble des négociations qui se passent aujourd'hui. Il est évident que je ne veux pas, à ce point-ci, m'imposer, parce que les gens paient, puis ça, c'est très important.

LA Présidente (Mme Bélanger): Ça va, Mme la députée de Vachon?

Mme Pelchat: Ça va. Merci, M. le ministre.

LA Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, concernant justement l'estacade, on se rend compte que ce qui était prévu au plan Côté, c'était 85 000 000 \$. Là, on se rend compte que ce qui est dépensé actuellement, c'est 2 000 000 \$ cette année. Il n'y a pas eu une "cenne" de dépensée en 1988, pas d'argent de dépensé en 1989, 2 000 000 \$ en 1990. Sur 85 000 000 \$ prévus dans le plan Côté pour les premiers cinq ans, est-ce que vous voulez dire que les 83 000 000 \$ qui manquent seront dépensés en 1991 et en 1992? Combien d'argent avez-vous dans votre budget cette année pour l'estacade?

M. Elkas: 2 000 000 \$ pour les plans et devis, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mate cette année, dans le budget?

M. Elkas: Pour la réalisation, ça va débiter l'année prochaine.

M. Garon: Pas cette année?

M. Elkas: Non, l'année prochaine. J'ai le terminus aussi au centre-ville qui se réalise pour 25 000 000 \$.

M. Garon: Pour l'estacade?

M. Elkas: Ça fait partie du "package".

M. Garon: Pour l'estacade, on parlait de 85 000 000 \$ Ce n'est pas une gare d'autobus.

M. Elkas: En 1990-1991, 2 000 000 \$ pour la préparation de plans et devis; en 1991-1992, on estime 38 000 000 \$; et, 1992-1993, 45 000 000 \$, incluse dans ces sommes d'argent-là l'estacade comme telle...

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: ... fait partie la station de

25 000 000 \$ qui est déjà en marche.

M. Garon: Puis les métros? Qu'est-ce que vous allez faire de la rénovation des métros, ces 336 voitures de métros? Seulement 12 000 000 \$ cette année, alors qu'on prévoyait dans le plan 90 000 000 \$ pour la rénovation de 336 voitures. On prévoyait 60 000 000 \$, puis on a seulement 12 000 000 \$ cette année.

M. Elkas: C'est un projet de 30 mois, comme vous le savez.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est un projet de 30 mois, comme vous le savez. Ça ne se fait pas tout dans la même année.

M. Garon: Non, je ne dis pas ça. Je ne nie pas ça, mais je vous le demande. Il n'y a que 12 000 000 \$ cette année. Donc, les 48 000 000 \$ qui manquent vont se répartir comment?

M. Elkas: 12 000 000 \$, 23 000 000 \$, 23 000 000 \$.

M. Garon: 12 000 000 \$, 23 000 000 \$, 23 000 000 \$.

M. Elkas: Oui. On vient d'accorder...

M. Garon: Oui, puis ça, ça va couvrir les 336 voitures. Parce qu'on disait que 60 000 000 \$, dans le temps, c'était un montant conservateur. Disons qu'il n'était pas trop conservateur; il était assez libéral.

M. Elkas: C'était bien beau, puis il retraits 55 000 000 \$.

M. Garon: Ah!

M. Elkas: C'était bien beau; il retraits 55 000 000 \$.

M. Garon: Alors, vous dites donc que ça va être 23 000 000 \$, 23 000 000 \$ l'automne prochain et l'autre année après.

M. Elkas: On vient...

M. Garon: Maintenant, pour le métro vers Laval, quel est votre échéancier?

M. Elkas: On s'en va en étude cette année pour le prolongement du métro à Laval ainsi qu'à Montréal-Nord.

M. Garon: Et quel genre d'étude?

M. Elkas: L'étude d'orientation et de faisabilité cette année. Je pense que c'est normal

qu'on fesse ça. Même chose pour Montréal.

**M. Garon:** Orientation, ça veut dire quoi? Où il va passer?

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Ça veut dire où il va passer...

**M. Elkas:** C'est ça.

**M. Garon:**... l'orientation, faisabilité?

**M. Elkas:** C'est important de le savoir.

**M. Garon:** Combien d'argent avez-vous prévu pour ça, cette année, pour les études?

**M. Elkas:** Il y a 2 000 000 \$ de prévus pour ces études préliminaires...

**M. Garon:** Ah!

**M. Elkas:**... qui vont nous donner l'orientation du service.

**M. Garon:** Puis dans l'est de Montréal?

**M. Elkas:** O. K. Pour être plus spécifique, il y a le corridor qu'on doit emprunter, l'emplacement des stations, le niveau des services, la technologie à utiliser et l'achalandage...

**M. Garon:** Combien?

**M. Elkas:**... et les coûts.

**M. Garon:** Les coûts des études.

**M. Elkas:** Ça? 2 400 000 \$.

**M. Garon:** C'est préliminaire seulement?

**M. Elkas:** Pour tout ce qui comprend ça ici, que je viens d'énoncer.

**M. Garon:** Pour l'est.

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** 2 000 000 \$ pour Laval, les études préliminaires, et 2 400 000 \$ pour l'est de Montréal. C'est ça?

**M. Elkas:** Exactement.

**M. Garon:** Pour les études préliminaires. Mais les autres, les vraies études après, ça va être combien?

**M. Elkas:** Bien là, on retourne dans les plans et devis.

**M. Garon:** Oui. Vous avez prévu combien pour ça?

**M. Elkas:** Tout ça est fait par le BTM, le Bureau de transport de Montréal. Et puis c'est tout du capital.

**M. Garon:** Combien?

**M. Elkas:** Combien?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Par exemple, pour Montréal-Nord, l'estimation est de 270 000 000 \$. Les plans et devis sont de l'ordre de 14 %.

**M. Garon:** Ça veut dire combien?

**M. Elkas:** Alors, on peut penser que ça va être au-delà de 30 000 000 \$. Et la surveillance, d'ailleurs.

**M. Garon:** Ça veut dire près de 40 000 000 \$ de plans.

**M. Elkas:** Et pour Laval... Je m'excuse, le montant est estimé à 220 000 000 \$. Alors, les mêmes règles du jeu s'appliquent.

**M. Garon:** 220 000 000 \$ plus 270 000 000 \$, ça fait 490 000 000 \$. Alors, 14 % de plans, ça veut dire 49 000 000 \$ plus...

**M. Elkas:** 65 000 000 \$ environ.

**M. Garon:** 65 000 000 \$ de plans avant que les travaux commencent.

**M. Elkas:** Mais une fois que c'est commencé, ça roule. Et la surveillance aussi.

**M. Garon:** Oui, à condition qu'ils surveillent.

**M. Elkas:** Je ne pense pas que vous pouvez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, pour des besoins jugés essentiels, je suspens les travaux cinq minutes.

**M. Elkas:** O. K.

**M. Garon:** Pourquoi?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour des besoins jugés essentiels.

**M. Garon:** Est-ce que vous pouvez vous faire remplacer?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, ce n'est pas pour moi.

**M. Garon:** Hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas pour moi.

**M. Garon:** Ah bon! c'est pour qui?

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 12h 10)

(Reprise à 12h:20)

**La Présidente (Mme Bélanger):** A l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de la suspension, nous étions sur le questionnement du prolongement du métro Laval-Montréal-Nord.

**M. Garon:** Et Montréal-Nord. Là, vous aviez dit que vous alliez avoir 270 000 000 \$ dans un cas, 220 000 000 \$ dans l'autre; 470 000 000 \$, 14 % de plans, à peu près 85 000 000 \$ de plans.

**M. Elkas:** Ce sont des estimations.

**M. Garon:** Des estimations préliminaires et des plans et devis. En quelle année pensez-vous commencer les travaux dans les deux cas?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, lorsque les études seront terminées, nous aurons les coûts réels de ces deux projets. L'entente qui a été signée reflète les besoins des deux et les deux parties acceptent, c'est-à-dire le MTQ, la STCUM et Laval, la CUM je veux dire. Ceci va se faire sur une période de temps, selon la capacité du gouvernement de payer. Alors, dépendant du montant d'argent qui va être devant nous une fois que les études seront complétées, nous allons avoir une cédille de temps. Je ne peux pas m'engager aujourd'hui, ne sachant pas exactement les montants d'argent qui seront disponibles pour ces projets. Alors, ça pourrait être plus, ça pourrait être moins que prévu comme tel.

**M. Garon:** Non, mais vous avez un budget. À la page 8 de l'annexe A, vous avez un budget pour les cinq prochaines années. Votre budget est fixé pour 1990, 1991, 1992, 1993, 1994.

**Une voix:** C'est le routier, ça.

**M. Garon:** C'est seulement pour les routes.

**M. Elkas:** C'est pour les routes, ça.

**M. Garon:** Mais, il n'a pas été fixé pour le transport en commun.

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Bon. Et les études dans l'est de Montréal portent sur quoi? Sur quelles lignes? La ligne 5? La ligne 7?

**M. Elkas:** Les lignes 5 et 7, c'est Montréal-Nord, oui...

**M. Garon:** Dans chacun des cas, la ligne d'où à où? Dans le cas de la ligne 5, c'est la ligne de quel endroit jusqu'à quel endroit? Pour la ligne 7, de de quel endroit jusqu'à quel endroit? C'est-ce que le ministre a compris, Mme la Présidente?

**M. ELKAS:** Oui. Les endroits, oui. Mme la Présidente, le prolongement vers Montréal-Nord va partir de la ligne 5 existante qui va se réduire environ à Pie-IX. C'est pour ça qu'on demande des études préliminaires. De Pie-IX, il va aller vers Montréal-Nord. On va continuer de l'appeler le prolongement de la ligne 5. De Pie-IX vers la ligne 2 en allant vers le sud, on va avoir un prolongement de cette même ligne et c'est là qu'on va l'appeler le 7. Une fois complété de Pie-IX à la 2...

**M. Garon:** Est-ce qu'elle part de la ligne 1, la 7?

**M. Elkas:** De Pie-IX au Stade, sur la 2.

**M. Garon:** Est-ce que la 7 part de la ligne 1?

**M. Elkas:** Une fois que le prolongement de la 5 va aller vers Montréal-Nord, si vous me suivez, de la 5 jusqu'à Pie-IX, Pie-IX monte vers Montréal-Nord, et on continue de l'appeler la 5. Une fois complété, de ce même point à Pie-IX, on va vers le sud suivant le corridor Pie-IX jusqu'au Stade pour joindre la ligne 1. Une fois que l'ensemble de ces prolongements est complété, de Pie-IX en allant vers l'est à Anjou, il y aurait un prolongement, cette ligne sera appelée la 5.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. M. le député de Deux-Montagnes.

**M. Bergeron:** Voici, Mme la Présidente. Je pense, moi, que j'ai déjà vu le député de Lévis pas mal plus fort que ça dans les chiffres. Il me semble, en tout cas, selon ce que j'ai entendu pour la ligne Montréal-Deux-Montagnes - je n'ai pas le plan Côté devant moi, comme vous avez - je pense que, pour la ligne Montréal-Deux-Montagnes, on a parlé de 176 000 000 \$ à 225 000 000 \$ sur une période

de cinq ans. Ce que j'ai de la difficulté à comprendre aujourd'hui avec le député de Lévis et son assistant, c'est qu'on me dit que, par exemple - son attaché politique, je m'excuse, je ne sais pas son titre - il y a seulement tel montant qui a été dépensé sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Si vous regardez vos statistiques, vous avez l'échéancier 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 et printemps 1993. Je pense que le ministre l'a bien expliqué auparavant, vous comprendrez, M. le député de Lévis, qu'au début ce sont les plans et devis, etc. Je suis convaincu que l'argent qui a été investi en 1989 a été respecté sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Je pense que ça représente peut-être 2 000 000 \$ ou 3 000 000 \$ en deux ans, mais les gros montants, c'est pour 1990 et 1991. Vous n'avez pas 45 000 000 \$ sur le plan Côté en 1991 - j'ai ça de mémoire - ou quelque chose comme ça et, une autre année après, 55 000 000 \$.

C'est sûr que si, ce matin, on dit, qu'il s'est dépensé seulement 4 000 000 \$ sur 175 000 000 \$ et que le député de Lévis, qui est fort dans les chiffres, divise ces 175 000 000 \$ par quatre et qu'il dit qu'il y a seulement ça en pourcentage qui a été fait, je pense qu'il joue sur les mots. Je pense que l'argent qui a été programmé sur l'échéancier de l'année a été respecté.

**Une voix:** C'est un économiste, en plus.

**M. Bergeron:** C'est tout ce que j'avais à dire, Mme la Présidente.

**M. Garon:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je pense que le député peut être heureux sauf qu'en 1988, il n'y a pas eu une cenne de dépensée; en 1989, 800 000 \$ et, d'après les prévisions - ce sont les chiffres du ministre - on dit qu'il y a 59 650 000 \$. Mais les prévisions du plan Côté, sur cinq ans, ce n'était pas de 60 000 000 \$, à date, sur trois ans, c'est 175 000 000 \$ sur cinq ans. Est-ce que ça veut dire que le ministre a l'intention de dépenser la différence, 115 000 000 \$, en 1991 et 1992?

Mais là, Mme la Présidente, si, chaque fois que je pose une question, ça prend cinq minutes, on... Ça prend du temps un peu.

**M. Elkas:** Vous voulez qu'on vous donne une réponse qui soit exacte. Vous voulez avoir des...

**M. Garon:** Je comprends, mais j'imagine que le ministre s'est préparé un peu. Parce que là, chaque fois que je pose une question, c'est une grande discussion...  
(12 h 30)

**M. Elkas:** Bon, là, c'est toujours...

**M. Garon:**... et un silence de mort..

**M. Elkas:** Ça ne me dérange pas. On mange du temps là.

**M. Garon:** Si le ministre ne sait pas les réponses, il peut peut-être bien demander à ses fonctionnaires de les lui donner. Là, on n'aura pas le temps de poser beaucoup de questions si ça prend un grand bout de temps de même chaque fois. Ce n'est pas bien compliqué ce que je demande. Le plan Côté prévoyait 175 000 000 \$ sur cinq ans; vous avez 60 000 000 \$ de dépensés sur trois ans. La différence, 115 000 000 \$, est-ce que vous pensez...

**M. Elkas:** Mais pourquoi me demandez-vous les questions si vous avez les réponses?

**M. Garon:** Non, je n'ai pas la réponse. Je demande: Les 115 000 000 \$ qui manquent, est-ce qu'ils vont être dépensés en 1991 et en 1992? Combien chaque année? C'est tout.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, le député de Lévis vient de prendre autant de temps que j'ai pris pour aller chercher ma réponse dans son préambule à la question. En 1990-1991, il y aura 4 700 000 \$ versés au niveau du fonctionnement, suivis, en 1991-1992, par 44 300 000 \$ et, en 1992-1993, 40 000 000 \$. Ça, c'est du gouvernement. Au niveau du capital financé par le service de la dette, en 1990-1991, 54 000 000 \$; environ 37 000 000 \$ et 36 000 000 \$, en 1992-1993. Alors tout ça pour environ le montant qu'on avait mentionné.

#### Conflit du camionnage en vrac

**M. Garon:** Maintenant, je voudrais vous poser une question concernant le transport des marchandises, le camionnage en vrac. J'ai remarqué cette semaine que c'est le ministre délégué aux Transports qui rencontrait les associations, l'ANCAI. Est-ce que ça veut dire que le ministre en titre, vous-même, êtes déchargé de la responsabilité du camionnage en vrac puisque, dans vos attributions, j'ai compris que ça faisait partie de vos responsabilités?

**M. Elkas:** Non. À la question qui avait été posée, non, je ne me dégage pas de mes responsabilités, sauf que c'est un sujet qui traite de la voirie. On s'est entendus qu'il négociait avec eux. J'ai participé d'ailleurs à d'autres négociations. Comme vous le savez, j'ai été pris à négocier d'autres ententes avec l'Association des

camionneurs Indépendants. J'avais deux réunions la même journée, alors J'ai demandé à M. Vallières d'assister à celle-ci.

M. Garon: C'est vous qui êtes responsable de la Loi sur les transports, qui régit le camionnage en vrac ou non?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quand en a... à un ministre, on dit: Quelle loi refève de qui? La loi qui régit le camionnage en vrac dépend-elle de vous ou du ministre délégué aux Transports?

M. Elkas: Non. Ça dépend de moi et...

M. Garon: Bon.

M. Elkas:... comme je l'ai mentionné, j'ai aussi un droit de déléguer. Ça s'est adonné que ces gens-là voulaient nous rencontrer vendredi...

M. Garon: Oh! Oh!

M. Elkas:... et j'ai délégué la responsable à mon ministre délégué aux Transports.

M. Garon: Vous avez le vieux principe en droit qui dit: *detegatus non potest delegate*.

M. Elkas: Ce n'est pas nécessairement tout déléguer, M. le député.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Je suis très au courant des dossiers. Je sais la tenue des discussions. Je n'étais pas présent J'ai demandé au ministre délégué d'y assister pour moi. Alors, c'est la façon voulue par les deux parties. On l'a fait de cette façon-là. On voulait sauver...

M. Garon: Je comprends ça, mais quand le Conseil des ministres...

M. Elkas: Les parties, de plus, Mme la Présidente, étaient très satisfaites de la rencontre. Attendre que le ministre en titre soit disponible ne faisait pas l'affaire de l'Association, alors c'est pour cette raison-là qu'on est allé de l'avant et qu'on a agi de cette façon-là.

M. Garon: Non, je suis encore...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, depuis longtemps que M. le député de Montmagny m'a demandé la parole.

M. Garon: Non, non, c'est à mon tour, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais c'est l'alternance, M. le député.

M. Garon: D'après l'alternance, on a 20 minutes chaque fois.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, l'alternance ça pourrait être une question à vous, une question là, une question à vous, une question là. Et depuis le début des remarques préliminaires. M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais d'abord demander à M. le ministre, je ne sais pas si ça se place dans ce programme-ci, l'affichage... C'est prématuré d'en parler? Je vois qu'il y a eu, au niveau de la signalisation routière, des recherches qui ont été faites.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny, on est dans le transport...

M. Gauvin: C'est ça. C'est ce que je voulais vérifier, on y reviendra, d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous le voulez, vous y reviendrez.

M. Garon: Ça va.

M. Garon: Ce n'est pas une question de faveur, Je veux vider cette question-là un peu, parce que, autrement... On ne peut pas passer de...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Mais là, ce que ça veut dire au fond, c'est vous qui êtes le ministre responsable, toujours, du camionnage en vrac.

M. Elkas: Oui, je ne l'ai jamais nié.

M. Garon: Mais celui qui les a rencontrés... M. Vallières, ce n'est pas lui qui est responsable du camionnage en vrac. C'est ça, au fond.

M. Elkas: Le dossier, qui a été discuté cette journée-là, traitait de la matière première, qui était la question des routes.

M. Garon: Oui, mais il y a d'autres choses aussi. Il y a la forêt...

M. Elkas: Non, mais regardez-là, cette rencontre traitait de ce sujet-là.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Et ça touche directement le ministre délégué aux Transports.

M. Garon: Qui est responsable des négociations avec l'ANCAI? Est-ce vous ou le ministre délégué aux Transports?

**M. Elkas:** C'est moi, mais je peux me prévaloir des services du ministre délégué aux Transports. On traitait justement de ce volet-là.

**M. Garon: O. K.**

**M. Elkas:** C'est pour ça que je me suis permis de déléguer et de demander à M. Vallières d'assister à la réunion de vendredi, puisque j'étais pris ailleurs.

**M. Garon:** Combien de rencontres avez-vous eues avec l'ANCAI, vous, concernant le débat en cours? Combien de fois avez-vous rencontré l'ANCAI, depuis le débat en cours, dans l'échéancier du 26 mai, qui s'est prolongé jusqu'à la fin de mai? L'avez-vous rencontrée?

**M. Elkas:** Moi, j'ai rencontré ces gens-là au moins deux fois.

**M. Garon:** Quand?

**M. Elkas:** Depuis quatre mois, environ.

**M. Garon:** Quatre mois.

**M. Elkas:** Depuis le début de l'année. Je les ai rencontrés au mois de mai. J'ai un attaché politique qui est en communication avec eux sur une base continue.

**M. Garon:** Mais, dans le débat en cours, vous ne les avez pas rencontrés.

**M. Elkas:** J'ai rencontré le président à une occasion, M. Bélanger, qui m'a passé évidemment sa pétition. On a eu un échange, mais pas grand-chose. Mais, par contre, on avait convoqué une réunion pour jeudi, eux ne pouvaient pas. Alors, on l'a remise à vendredi, et ça traitait exactement du point que je vous ai mentionné. C'est pour cette raison-là que j'ai partagé la tâche avec le ministre délégué aux Transports, M. Vallières.

**M. Garon:** Mais comment se fait-il, à ce moment-là, si vous gardez la responsabilité et si vous dites que M. Vallières a rencontré les gens de l'ANCAI concernant les routes seulement, que M. Vallières va rencontrer aussi les autres ministres, comme le ministre responsable de la forêt, le ministre responsable de l'environnement, pour les autres travaux qui ne concernent pas les routes et que ce n'est pas vous?

**M. Elkas:** Quelle est votre question?

**M. Garon:** Mais comment se fait-il à ce moment-là... Le dossier, ça ne concerne pas seulement les routes, ce dossier-là concerne d'autres... Vous n'avez pas l'air au courant du dossier.

**M. Elkas:** Non, une minute, là.

**M. Garon:** C'est qu'il concerne d'autres...

**M. Elkas:** Non, j'ai bien expliqué, Mme la Présidente, je n'accepte pas cette allégation-là.

**M. Bélanger:** Monsieur...

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Elkas:** Je suis très au courant du dossier. On traitait un sujet et le député de Lévis le sait, à part ce ça.

**M. Garon:** Bien non, écoutez, vous pouvez dire la vérité, parce que le ministre Vallières m'a appelé moi-même pour me dire qu'il faut qu'il rencontre les gens dans le domaine de la forêt, dans le domaine de l'assainissement des eaux et dans le domaine d'un autre ministère. Il a trois ministres à rencontrer, apparemment. Ça veut dire que ce n'est plus vous qui pilotez ce dossier-là, à ce moment-là. Il ne les a pas rencontrés uniquement au sujet des routes. Là, vous me dites que c'est seulement les routes. Je prends votre parole. C'est seulement les routes. Donc, ce n'est pas vrai qu'il y a des rencontres concernant les autres dossiers. C'est ça que ça veut dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous n'avez pas le droit de douter de la parole....

**M. Garon:** La clause 75-25, par exemple, est-ce que c'est vous qui en discutez avec eux ou l'autre ministre?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Au sujet des rencontres avec les autres ministères, on en avait discuté avec eux, mon attaché politique et moi. Ça fait partie des discussions qu'on a eues avec ces gens-là. On a ouvert des portes. On voulait faciliter leur tâche, lorsqu'il y avait contact avec la SQAÉ, le ministère des Forêts ainsi qu'Hydro-Québec. On s'est engagé à participer à aider ces gens-là. Ça ouvre les portes évidemment et c'est une lettre que j'avais envoyée à ces gens-là, à ces ministères pendant la semaine. C'a été fait dans la semaine avant qu'on ne les rencontre. Alors, c'a été confirmé par le ministre Vallières qui était là, mais c'est moi qui avais écrit la lettre.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. Les rencontres avec d'autres ministres, c'est vous qui allez les diriger ou si c'est le ministre Vallières qui va les diriger?

**M. Elkas:** C'est moi. C'est moi qui statue.

M. Garon: C'est vous qui allez rencontrer les autres ministres?

M. Elkas: Je peux me faire représenter, mais le point que vous... Quand vous parlez des rencontres avec les autres ministres, que ce soit un ministre ou le ministère, la question est d'établir le contact..

M. Garon: Non, non, non.

M. Elkas:... pour que ces gens-là puissent aller dans l'avenir offrir leurs services.

M. Garon: C'est parce que...

M. Elkas: C'est ça le but de la rencontre, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. C'est que...

M. Elkas: Non, non, mais vous...

M. Garon:... dans tes responsabilités... au gouvernement, les responsabilités sont nominatives. Ce ne sont pas les organismes qui sont responsables. C'est vous- C'est vous qui êtes responsable et c'est le ministre Vallières. Ce n'est pas le ministère. Et la loi relève de voUS. Elle ne relève pas du ministère. La Loi sur les transports relève de vous. Et à l'Article, c'est marqué: Le ministre chargé de l'application. Donc, de la loi et des règlements. Là, je vous ai demandé qui les rencontrait. Vous avez dit: Le ministre Vallières les a rencontrés vendredi. J'AI demandé: Qui dirige les négociations, les rencontres avec les autres ministères dans l'application de la Loi sur le camionnage et de sa réglementation? Moi, je ne comprends pas, parce que le ministre Vallières m'a demandé des délais pour pouvoir rencontrer les gens et, vous, vous dites que c'est vous qui les rencontrez. Je veux savoir qui est responsable de quoi là-dedans, dans ce gouvernement-là. Je comprends que, là, on a un bicycle à deux roues. Je veux savoir quelle est la roue qui vire. C'est vous ou c'est le ministre Vallières, mate il ne peut y avoir deux responsables vis-à-vis, parce que le Conseil des ministres a délégué la responsabilité à une personne et c'est à vous. Il ne l'a pas délégué à l'autre. C'est à vous. Dans le décret, c'est vous qui êtes responsable de ça.

M. Elkas: C'est votre opinion. Mme la Présidente, c'est son opinion, celle du député de Lévis.

M. Garon: C'est un fait. Voulez-vous dire que ce n'est pas vous qui êtes responsable de la Loi sur les transports?

M. Elkas: C'est moi qui suis responsable et

J'ai aussi le droit de déléguer, et, si je dois déléguer la délégué. Et si j'étais absent ou à l'extérieur du pays en négociation avec je ne sais qui je ne sais pas où et si j'avais des négociations avec une association locale, vous me dites que je ne pourrais pas déléguer. Est-ce que c'est ça que vous me dites?

M. Garon: Je vous demande...

M. Elkas: Vous n'avez jamais délégué quand vous étiez ministre.

M. Garon: Je vous ai demandé qui est responsable

M. Elkas: Non, non, non. Je suis responsable. **sable.**

M. Garon: Non, j'étais tout seul ministre.

M. Elkas: Je suis responsable et je délègue certaines...

M. Garon: Il n'y en avait pas deux.

M. Elkas:... reponsabilités. Vous n'avez jamais délégué de responsabilités à...

M. Garon: C'est ça que je vous ai demandé.

M. Elkas:... un adjoint parlementaire?

M. Garon: J'ai demandé...

M. Elkas: Non, je vous pose la question. Moi, j'apprends. Je suis ici pour apprendre. Vous êtes en train de m'instruire.

M. Garon: Oui, oui. C'est ça. Le ministère a l'air d'une école. Ce n'est plus un ministère. Je vous Ai demandé une question très simple: Est-ce vous qui dirigez les opérations ou non? Vous m'avez dit que c'est vous.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Là, vous me parlez de délégation. Je vous demande si c'est vous ou ce n'est pas vous qui dirigez, si c'est vous ou ce n'est pas vous qui allez rencontrer les autres ministères impliqués. Il y a trois autres ministres impliqués, il y a des taux pour le transport des billots, du bois, il y a des taux pour l'assainissement des eaux, il y a des municipalités là-dedans. Alors, c'est vous qui les rencontrez ou ce n'est pas vous. C'est une question simple. Je vous demande si c'est vous qui dirigez les opérations ou si c'est le ministre délégué? Ça fait drôle...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, si on fait référence à la lettre et au contact avec les autres ministères, j'ai invité les autres ministères à recevoir l'ANCAI, pur et simple. Je gère encore le dossier. Ça s'adonne que vendredi, je n'étais pas ici. Je ne pouvais pas être à deux endroits en même temps. J'ai délégué le ministre Vallières, surtout vu le fait que ça touchait la matière première, les routes...  
(12 h 45)

**M. Garon:** Cette semaine?

**M. Elkas:** Cette semaine.

**M. Garon:** Cette semaine, ce n'est pas vendredi de cette semaine.

**M. Elkas:** Non, c'est vendredi passé.

**M. Garon:** Qui va diriger les opérations?

**M. Elkas:** Non, c'est vendredi passé, vendredi passé.

**M. Garon:** Non, non, mais cette semaine là. Vous avez un ultimatum, qui devait être le 26 mai, vous avez un ultimatum qui est vendredi prochain, alors, cette semaine - là, vendredi est passé - cette semaine: hier, aujourd'hui, mercredi, jeudi, vendredi, qui dirige les opérations? C'est vous ou M. Vallières?

**M. Elkas:** C'est moi qui dirige les opérations et je vais en discuter avec mon collègue Vallières, lorsque je vais le rencontrer aujourd'hui.

**M. Garon:** Qui va rencontrer les ministres? Vous ou...

**M. Elkas:** Ce n'était pas une question de rencontrer les ministres, le contenu était de demander aux ministres d'inviter l'ANCAI. C'est tout.

**M. Garon:** Et qui s'assure du suivi de ça?

**M. Elkas:** On va assurer le suivi de ça.

**M. Garon:** Qui, "on"? On, ce n'est personne ça.

**M. Elkas:** Sous ma gestion et possiblement par délégation.

**M. Garon:** La clause 75-25, son application pour la Société québécoise d'assainissement des eaux, pour les municipalités, c'est vous qui êtes chargé de ça, ce n'est pas le ministre de la voirie.

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas nous qui donnons les contrats pour ça. Vous le savez.

**M. Garon:** Non. La réglementation concernant la clause 75-25, est-ce qu'elle doit s'appliquer aux municipalités? Est-ce qu'elle doit s'appliquer à l'assainissement des eaux? Les clauses qu'il y a concernant l'application à d'autres aspects que demandent les gens de l'ANCAI, c'est vous qui vous occupez de ça. Ce n'est pas le ministre de la voirie qui s'occupe de ça. L'assainissement des eaux, ce n'est pas de la voirie. Les chemins municipaux, ce n'est pas de la voirie. C'est vous qui êtes responsable de ça. Et le transport en forêt?

**M. Elkas:** Mme la Présidente...

**M. Garon:** Vous avez l'air... Vous n'avez pas l'air sorti du bois.

**M. Elkas:** Non, non. Je vous écoute, là.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Vous voulez qu'on fasse le point. La clause 75-25 qui nous touche porte uniquement sur les travaux de transport. Ça, c'est ce qui nous touche directement.

**M. Garon:** Sauf que l'ANCAI...

**M. Elkas:** Non, vous ne comprenez pas.

**M. Garon:** Bien oui, je comprends très bien. L'ANCAI, je comprends ça très bien. J'ai l'impression que c'est plutôt vous qui êtes mêlé là-dedans.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Quand l'ANCAI demande... Vous n'avez pas l'air d'être au courant même des demandes de l'ANCAI. Elle demande d'appliquer cette clause-là dans les travaux ailleurs. Elle demande au ministre de travailler avec elle dans ce sens-là. Elle demande de l'appliquer, par exemple, aux travaux municipaux, aux travaux de la SQAÉ. Elle demande aussi d'avoir des tarifs dans le domaine du transport du bois. C'est vous qui êtes le ministre de tutelle de l'application de la Loi sur les transports, de qui relève la réglementation sur le camionnage en vrac dans le cadre de la Loi sur les transports, dont vous êtes le ministre de tutelle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, le député de Lévis est peut-être mal informé, parce que la préoccupation de l'ANCAI est de ne pas voir disparaître la clause 75-25, en premier lieu, en vue d'une déréglementation. Non, mais apprenez à faire votre devoir avant de faire des commentaires. Deuxième point, cette même ANCAI a

demandé qu'on intervienne pour rencontrer les autres ministères responsables de leurs propres dossiers, de leurs propres travaux. Vous seriez les premiers à nous critiquer si nous allions nous fourrer le nez dans les affaires des autres.

M. Garon: Donc, vous ne vous fourrez pas le nez dans les affaires des autres.

M. Elkas: Non. J'ai fait comme je l'ai mentionné. J'ai demandé aux ministères impliqués d'inviter ces gens-là, j'ai rendu facile leur introduction auprès d'eux, si vous voulez. Il est entendu que l'ANCAI a, elle aussi, sa vante à faire. Je suis sûr que ça va bien aboutir. C'est une question d'approche. Mais la loi fait que je ne peux pas intervenir et ordonner par le ministère...

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: ... aux autres municipalités à s'enligner sur la clause 75-25.

M. Garon: Vous, votre rôle consistait à leur aménager un rendez-vous avec ces ministres-là.

M. Elkas: Ça faisait partie des demandes. Lorsque je les ai rencontrés au début...

M. Garon: Vous n'êtes pas impliqué dans ça?

M. Elkas: ... ces gens-là, ils voulaient savoir comment ils pourraient aller chercher des travaux additionnels...

M. Garon: Mais vous ne vous êtes pas impliqué dans leur demande?

M. Elkas: ... On s'est dit... Ne dites pas qu'on ne s'est pas impliqué. On a ouvert des portes au niveau des fonctionnaires, suivi par une lettre qui est partie de mon ministère aux ministres impliqués. Je pense que ce sont des actions assez concrètes qu'on a posées, en plus d'autres choses, pour aider l'ANCAI à percer, si vous voulez, pour lui ouvrir les portes d'autres ministères.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de leur demande?

M. Elkas: Ha, ha, ha! J'aimerais qu'on réserve au moins l'opportunité de discuter du résultat des discussions qu'il y a eues entre mon collègue Vallières et les gens de l'ANCAI...

M. Garon: Vous n'êtes pas au courant.

M. Elkas: ... et de voir aussi les préoccupations des autres ministères, s'il y en a. Il me

semble que je leur dois au moins ça. Alors, je n'ai pas d'autres commentaires.

M. Garon: D'ailleurs, vous n'êtes pas encore au courant, à ce moment-ci. M. Vallières ne vous a pas fait rapport ni les autres ministères...

M. Elkas: Non, il ne m'a pas fait rapport de la réunion qu'ils ont eue vendredi...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il ne m'a pas fait rapport de la réunion qu'il a eue avec eux vendredi.

M. Garon: Il n'y a pas d'urgence?

M. Elkas: Bien oui, c'est urgent, oui.

La présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Elkas: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lotbinière.

M. Garon: Non, attendez un peu, là, sur le même sujet?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est sur le même sujet, votre intervention?

M. Camden: Je n'ai pas demandé la parole, Mme la Présidente.

M. Garon: Ne commencez pas à donner la parole à ceux qui ne l'ont pas demandée.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous m'avez envoyé un papier, tout à l'heure, disant que vous vouliez prendre la parole.

M. Camden: Oui, attendez un peu.

M. Garon: Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Garon: ... je vais continuer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce serait bien plus simple si vous me laissiez toujours la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que oui, M. le député de Lévis, vous avez raison.

M. Garon: Mais, dans le déroulement...

M. Elkas: Excusez-moi, Mme la Présidente,

j'avais un point...

**M. Garon:**... à venir...

**M. Elkas:** Mme la Présidente, est-ce que je peux mettre quelque chose au point parce que je suis un peu mélangé sur un point que M. le député de Lévis a fait. Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le ministre.

**M. Elkas:** Je suis concerné par un point que le député de Lévis a fait. Il a mentionné qu'il avait parlé avec M. Vallières récemment... Concernant L'ANCAI?

**M. Garon:** Vendredi.

**M. Elkas:** Il vous a parlé vendredi?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Vous vous êtes parlé personnellement?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Parce que son bureau vient de m'informer du contraire.

**M. Garon:** Vous pouvez le lui demander, je peux vous dire le sujet...

**M. Elkas:** Je pourrais lui demander... C'est important de savoir s'il y a eu ou non des discussions avec lui directement...

**M. Garon:** Oui, oui...

**M. Elkas:** Oui, O. K.

**M. Garon:** Je n'ai pas eu de discussion avec lui, là, sur le fond...

**M. Elkas:** C'est quoi?

**M. Garon:** On s'est parlé...

**M. Elkas:** Sur?

**M. Garon:**... sur les rencontres avec les groupes.

**M. Elkas:** Quels groupes?

**M. Garon:** Pas les groupes, les ministres. Moi, j'ai compris que c'était lui qui rencontrait les ministres. Moi, je vous pose la question et, là, vous avez l'air de dire que c'est vous qui êtes en charge.

**M. Elkas:** Non... Et M. Vallières vous a dit

qu'il rencontrait les ministres?

**M. Garon:** Bien, H m'a même demandé de reporter ma commission parlementaire de demain pour lui donner du temps de les rencontrer. Écoutez, moi, là, je ne sais pas... Alors, je lui ai dit qu'entre 16 heures et 18 h 30, 9 me semble qu'il y a le reste de la semaine, il n'est pas nécessaire de faire retarder ma commission parlementaire, parce que je ne peux pas la replacer ailleurs facilement. J'ai même proposé d'échanger avec M. Paradis le lendemain. Ça ne me faisait rien. J'ai dit: Moi, je suis prêt à prendre le jeudi après-midi ou jeudi matin, si ça vous adonne, pour remplacer le mercredi après-midi.

**M. Elkas:** Non, je voulais seulement faire le point, éclaircir ce point-là, c'est tout. Allez-y, M. le député.

**M. Garon:** Alors, j'ai compris que c'était lui qui rencontrait les ministres.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, pouvez permettre à M. Bard, qui a aussi assisté à la réunion...

**La Présidents (Mme Bélanger):** Oui, M. le sous-ministre.

**M. Bard (Jean-Marc):** Mme la Présidente, l'entendement, à la réunion de vendredi dernier avec les représentants de l'ANCAI, c'était qu'à la suite de la lettre signée par M. Elkas et adressée au ministre de l'Énergie et des Ressources, au ministre de l'Environnement et au ministre des Affaires municipales, M. Vallières fasse des démarches auprès de ces trois ministres-là pour faciliter une rencontre avec les représentants de l'ANCAI.

**M. Garon:** Il n'avait pas besoin d'être là, comme ça?

**M. Bard:** J'y étais à la réunion, et l'entente qui a été prise, c'est ce que je viens de vous citer.

**M. Garon:** Bien, moi, je n'y étais pas à la réunion, ce qui fait que...

**M. Bard:** Pour renchérir un peu sur ce que M. le ministre a dit, en fait, l'ANCAI a été encouragée à quelques reprises, en incluant la réunion de vendredi, à faire ses propres démarches auprès des ministères concernés. Mais M. Elkas, dans une lettre adressée aux trois ministres, avait demandé la possibilité que les ministres reçoivent les représentants de l'ANCAI - M. Vallières a continué dans la même veine - pour qu'ils fassent leurs propres démarches auprès des ministères concernés. Et ça a fait consensus chez

tout le monde autour de la table. Les sept ou huit représentants de l'ANCAI étaient tous d'accord sur cette démarche aux deux reprises où on leur en a parlé.

M. Garon: Je ne mets pas en doute ce que vous me dites. Je ne voudrais pas que vous pensiez que je mets *en* doute ce que vous me dites, mais j'essaie de comprendre qui est en charge du dossier.

M. Bard: J'essaie juste d'éclaircir ce qui a été dit. En fait, j'ai assisté à la réunion vendredi dernier.

M. Garon: Je comprends ce que vous me dites. Mais moi, j'ai compris, quand M. Vallières m'a demandé de retarder la commission parlementaire, que lui voulait rencontrer les ministres avec l'ANCAI. C'est pour ça que je me suis demandé s'il était maintenant en charge du dossier. Ce que vous dites, au fond, c'est que l'ANCAI doit rencontrer les ministres elle-même et, vous, vous allez faciliter cette rencontre. Mais, vous ne rencontrez pas les ministres avec l'ANCAI.

M. Bard: Ce n'est pas ce qui a été entendu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Lévis.

M. Garon: Il y a eu plus que ça, au fond. Ça a commencé par les bureaux des leaders. On m'avait demandé de déplacer ma commission parlementaire pour permettre à M. Vallières de rencontrer les autres ministres avec l'ANCAI.

M. Bard: Il est possible qu'après la réunion avec l'ANCAI, le cabinet de M. Vallières ait fait ces démarches-là. Mais ce qui a été entendu à la réunion avec les représentants de l'ANCAI, c'est ce que je viens de vous déclarer.

M. Garon: Ah bon! je comprends.

M. Elkas: Je sais que c'est souhaitable aussi pour le député de Lévis, c'est le résultat qui compte et ce n'est pas qui est en charge ou quoi.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Même incluant le député de Lévis.

M. Garon: Qui est en charge?

M. Elkas: Non, ce n'est pas une question de qui est en charge. C'est d'aboutir à une entente avec ces gens-là pour qu'ils sortent de là satisfaits. Je pense que c'est tout ce qui préoccupe les gens, en incluant le député de Lévis, j'en suis sûr.

M. Garon: Non, non, mais il y a une responsabilité. Moi, je suis obligé de questionner celui qui est responsable. On ne questionnera pas quelqu'un qui n'est pas responsable. Celui qui, pour moi, est responsable en vertu du mandat du Conseil des ministres, c'est vous. Ça, c'est très important. Que vous ayez demandé conseil à qui vous voudrez, ça ne m'intéresse pas, ce n'est pas ça qui est le problème. C'est qui est responsable pour l'opinion publique, pour l'ANCAI, pour le Conseil des ministres, pour tout le monde. Dans le mandat qui a été donné pour le Conseil des ministres, c'est vous le ministre responsable. Alors, à ce moment-là, concernant l'ANCAI, moi, je dis que c'est vous que je dois questionner. Cela m'apparaît évident. Officiellement, c'est vous. Maintenant, que vous vous fassiez aider de quelqu'un, c'est une autre affaire. Mais être ministre responsable, vous ne pouvez pas vous dégager de ça. C'est autre chose. D'ailleurs, même quand quelqu'un part en vacances, regardez bien...

M. Elkas: Il délègue.

M. Garon: Non, non, il ne délègue pas. Le Conseil des ministres nomme, pendant la période où il est en vacances, un autre ministre pour le remplacer. Ce n'est pas le ministre lui-même qui dit: Je te confie la job pendant que je ne suis pas là. Ça ne marche pas de même, ça ne marche pas comme ça. Je ne sais pas si vous avez déjà vu ça, des décrets de vacances. Quand un ministre part, on dit: Pendant les vacances d'un tel, c'est tel ministre qui va remplir la fonction de tel ministre. C'est un autre ministre qui est nommé et, si vous ne voulez pas vous faire remplacer, vous pouvez ne pas vous faire remplacer et on vous téléphone où vous êtes. Vous pouvez ne pas vouloir déléguer vos responsabilités, c'est possible, ça aussi. C'est le Conseil des ministres qui donne la job, d'une façon permanente, temporaire, limitée, etc., c'est-à-dire par un décret. Ça, c'est très important. C'est un décret, pas du Conseil des ministres, pardon, mais c'est un décret.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Si vous me le permettez, une question, toujours sur le vrac. M. le ministre, je pense qu'on voit probablement l'importance que les négociations se fassent avec différents ministères concernés pour le vrac. En effet, si jamais on en venait à une entente pour rassurer les camionneurs de vrac sur la clause 75-25 qui s'applique dans la construction au transport du matériel brut et si les camionneurs d'autres régions dont le gros du travail est du transport forestier, par exemple, eux autres n'avaient pas réussi à solutionner leur problème en même temps que l'ensemble des camionneurs de vrac, je

pense que c'est là qu'on en retrouverait l'importance et ça doit être la raison principale qui amène à négocier avec tous les ministères concernés en même temps, d'une part.

D'autre part, au moment où ils sont en demande pour du volume additionnel, on retrouve cela au niveau du ministère des Transports d'abord, est-ce qu'ils sont aussi en demande pour du volume additionnel dans le transport en forêt, d'après ce que vous en savez?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je m'excuse. La réponse viendra cet après-midi. Étant donné qu'il est 13 heures, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 13)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission, pour cette séance, est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2 et 5 à 9, pour l'année financière 1990-1991. Lors de l'ajournement, nous avions une question du député de Montmagny. Si vous voulez répéter votre question au ministre, M. le député de Montmagny. À moins que M. le ministre, si...

**M. Gauvin:** Mais je pense que M. le ministre voulait changer l'ordre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon? Vous voulez changer l'ordre?

**M. Elkas:** Changer l'ordre?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, vous m'avez dit que le président de la RAAQ...

#### Régie de l'assurance automobile

**M. Elkas:** Oui, que j'avais invité à la demande du député de Lévis, ce matin, deux représentants de la Régie de l'assurance automobile du Québec, son vice-président, M. Michel Giguère, vice-président aux finances et M. Claude Gélinas, du contentieux, pour répondre à deux questions. On m'a demandé que ce soit limité à deux questions. Alors, ces gens-là, il n'était pas nécessaire qu'ils soient ici, parce qu'on a mentionné que c'était extra-budgétaire, mais, par contre, pour répondre à la demande du député, il m'a fait plaisir de demander de les avoir avec moi aujourd'hui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On vous remercie beaucoup, M. le ministre. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente...

**M. Elkas:** Excusez. Monsieur ici est M. Giguère et lui, M. Gélinas.

#### Utilisation des fonds

**M. Garon:** Alors, Mme la Présidente, une question que j'aimerais demander aux gens de la Régie de l'assurance automobile du Québec c'est si les sommes d'argent concernant le service ambulancier, dont on demande le versement rétroactif ou l'autorisation rétroactive pour 1988-1989 et 1989-1990, ont déjà été versées? On demande aussi une autorisation pour régulariser ce qui a été fait en contravention de la loi. Alors, si elles n'ont pas été versées et qu'on veut autoriser à le faire, est-ce parce qu'on considère que la loi ne permet pas de le faire?

**Une voix:** Il n'y a eu aucune contribution à date.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):**... si vous permettez...

**M. Elkas:** Michel Giguère, vice-président à l'administration et aux finances.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. Giguère.

**M. Giguère (Michel):** À date, il n'y a aucune contribution qui a été versée en fonction des coûts du système ambulancier.

**M. Garon:** Et pourquoi, malgré le décret du gouvernement?

**M. Giguère:** On ne nous a pas demandé de le faire, à date. Il y a un débat qui s'en vient sur ça, à ma connaissance. On attend qu'on nous demande de le faire.

**M. Garon:** Alors, vous, on ne vous a pas demandé de...

**M. Giguère:** Ça fait partie du projet de loi qui est devant l'Assemblée nationale, ça inclut...

**M. Garon:** Il y aurait eu un décret du gouvernement pour demander le versement de ces sommes-là pour 1988 et pour 1989. Si vous ne les avez pas versées, c'est parce que la Régie de l'assurance automobile du Québec a décidé qu'elles ne devaient pas être versées... Surtout que vous êtes vice-président, vous devez participer aux décisions?

M. Guiguère: On n'a pas décidé de ne pas les verser, on ne nous a pas demandé de les verser, à ce moment-là. On ne nous a pas demandé de donner suite au décret.

M. Garon: Quand vous dites: "On" ne nous a pas demandé, vous voulez dire qui?

M. Guiguère: Bien, c'est le ministère des Transports. On répond au ministère des Transports.

M. Garon: Il ne vous a pas demandé de le verser?

M. Guiguère: Exactement.

M. Garon: Maintenant, si on demande, dans un projet de loi, une autorisation de verser rétroactivement des sommes de 1988-1989 ou des années financières qui sont passées, pourquoi? C'est rare, c'est assez exceptionnel, ça.

M. Elkas: M. Claude Gélinas, contentieux de la Régie.

M. Gélinas (Claude): La décret du gouvernement datait du 28 décembre 1988 et, au moment où la Régie a été informée de sa contribution au transport ambulancier, à ce moment-là, on a procédé à des études de nature juridique, administrative et financière pour voir comment le versement pouvait se faire et ainsi de suite. Il se posait des problèmes d'ordre technique pour que le versement puisse se faire directement au niveau des CRSSS et d'Urgences-santé, à Montréal. Ce qui a été décidé, en somme, après plusieurs débats et après plusieurs rencontres et consultations, c'était que la solution idéale n'était pas la solution proposée par le décret, mais plutôt un versement qui serait unique de par la loi et qui permettrait à la Régie de verser directement des sommes aux premiers intéressés, qui sont les CRSSS et Urgences-santé à Montréal. C'est un peu la nature du problème.

M. Garon: Mais là, étant donné que les années financières 1988-1989 sont passées, on ne vous a pas demandé de verser... Est-ce que ça veut dire que vous avez perçu des primes trop élevées des assurés par rapport aux obligations que la loi vous fait de charger des primes en fonction des prestations que vous avez à verser aux assurés?

M. Gélinas: Pendant Cette période, on a continué à payer ce que la Régie a toujours défrayé pour le transport ambulancier, c'est-à-dire les montants prévus au décret pour le taux que le gouvernement impose pour le service ambulancier. Mais on n'est pas allés au-delà de ça, on n'a jamais payé le montant somme tel, de

1480 \$, je crois, qui était prévu au décret.

M. Garon: Je comprends ça, ce n'est pas ça que je vous ai demandé, là, c'est que... Ce que je demande, Mme la Présidente, c'est que, si on demande de verser des sommes qui n'étaient pas prévues en 1988-1989 pour du transport ambulancier... Normalement, la Régie a des obligations de payer des coûts normaux; elle administre l'argent des autres, pas le sien, mais l'argent des autres. Parce qu'on lui a fixé arbitrairement un taux de services ambulanciers de 1500 \$ du voyage, plus le kilométrage, est-ce que la Régie, dans le cadre de sa bonne administration, peut se faire imposer n'importe quel taux, sans limite, de services ambulanciers, alors qu'on sait que les ministères du gouvernement, eux, vont payer 70 \$ du voyage? Est-ce, sur le plan normal de la bonne gestion, alors que ministère de la Santé et des Services sociaux, lui, va payer 70 \$, la Régie de l'assurance-automobile du Québec qui, elle, administre l'argent des assurés, pas l'argent du gouvernement, mais l'argent des assurés, peut impunément payer 1500 \$ du voyage, plus le kilométrage, comme s'il y avait deux genres de citoyens au Québec? Et est-ce que la Régie n'a pas, comme n'importe quel organisme, un devoir de bonne gestion, de protéger les fonds qu'elle administre, qui ne sont pas l'argent du gouvernement mais qui sont les fonds des assurés?

M. Gélinas: C'est exactement le débat qui va avoir lieu lors de la deuxième lecture et de la commission parlementaire pour l'étude du projet de loi 50, qui est présentement devant l'Assemblée nationale. Toutes ces questions-là seront abordées lors de l'étude du projet de loi comme tel, au moment de la commission parlementaire.

M. Garon: Je comprends ça, mais là, actuellement, on étudie en commission parlementaire. Vous êtes un des dirigeants de la Régie. Je vous demande si la Régie, elle, qui administre une loi... Elle n'administre pas les ordres du gouvernement, elle administre une loi. Elle doit charger, en vertu de la loi qu'elle administre, les montants d'argent nécessaires pour administrer sa loi, administrer normalement le régime d'assurance automobile. Est-ce qu'elle peut accepter de payer 1500 \$ du voyage d'ambulance alors qu'à côté, le ministère des Affaires sociales, lui, pour les mêmes fins, va payer 70 \$? Est-ce qu'on considère que c'est de la bonne gestion de la part de la Régie et qu'elle administre bien, comme gardienne des fonds des assurés, les fonds du public?

M. Elkas: Là, on entre dans le vrai débat du projet de loi. Je ne pense pas que ce soit la place pour le faire, ici.

M. Garon: Non, c'est sur l'orientation de la

Régie.

**M. Elkas:** Là, vous entrez dans la viande. C'est au projet de loi, lorsqu'on va en faire le débat.

**M. Garon:** Non, non. Ce n'est pas supposé être ça. C'est qu'elle a administré, jusqu'à maintenant. Le projet de loi n'est pas adopté. Il y a un projet de loi devant l'Assemblée nationale sur l'affaire, et il y a un décret du gouvernement qui a été adopté en 1988. On demande d'aller rétroactivement. La Régie, son mandat ne vient pas du gouvernement, il vient de l'Assemblée nationale. Il ne vient pas du gouvernement. Le gouvernement, lui, ne peut pas faire ce qu'il veut par rapport à la Régie, parce que la Régie est un organisme à caractère autonome. C'est un peu, au fond, comme la Régie des rentes du Québec. Le gouvernement ne pourra pas lui faire faire n'importe quoi au détriment des retraités. Autrement, les retraités diraient: Écoute, là, ça n'a pas de bon sens. Il pige dans la caisse des retraités. De la même façon, le gouvernement ne peut pas se comporter n'importe comment par rapport à la caisse des assurés. Il a un peu un rôle de fiduciaire, la Régie, par rapport à ces fonds-là qui ne lui appartiennent pas, qui appartiennent aux assurés, qui n'appartiennent pas au gouvernement.

**M. Elkas:** Non, je le répète à nouveau. Il me semble que ce n'est pas la place. Il va y avoir un débat sur le projet de loi, et c'est la place pour le faire, pas nécessairement ici. Alors, j'ai accepté de demander aux représentants de la Régie de se joindre à nous pour répondre à deux questions. C'est à peu près la cinquième question qu'il pose. On entre dans le débat du projet de loi, et c'est là qu'on devrait en faire le débat, pas ici.

**M. Garon:** Mme la Présidente, on étudie les crédits. C'est le budget, au fond, qu'on étudie actuellement. On est dans le cadre de l'étude du budget.

**M. Elkas:** Non, non, ça ne fait pas partie des crédits non plus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ils ne sont pas... M. le député de Lévis...

**M. Elkas:** Extrabudgétaire. Ce n'est pas nécessaire de venir ici.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** Ce n'était pas nécessaire de venir ici. J'ai fait ça comme service.

**M. Garon:** C'est-à-dire que si vous dites que vous venez et que vous ne répondez pas, c'est

comme si vous ne veniez pas.

**M. Elkas:** Ce n'est pas la question, non. Demandez des questions qui touchent ces gens-là mais qui ne font pas partie du projet de loi, on va en faire, du débat.

**M. Garon:** Non, mais je ne vois pas pourquoi vous avez un comportement "pogné" comme ça. là.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ce n'est pas votre argent C'est l'argent du public. Vous voulez siphonner l'équivalent de 1 300 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile du Québec, et c'est comme si ce n'étaient pas les affaires des représentants du peuple que nous sommes. Mol, je ne pose pas la question pour moi en particulier. Je pose la question pour l'ensemble des citoyens. Vous voudriez prendre 1 200 000 000 \$, 1 300 000 000 \$ dans la caisse sans que le monde crie: "Ayoille" C'est une grosse bouchée, ça. Alors, moi, je pense que notre rôle, comme Opposition, c'est de poser des questions...

**M. Elkas:** Il y a une place pour les poser.

**M. Garon:** Et comme tout ça vient du discours sur le budget... Ça vient du discours sur le budget, votre loi va essayer de mettre en oeuvre le budget. Deuxièmement, remarquez bien que, dans la lettre que j'ai envoyée au Vérificateur général, je dis bien que vous essayez de priver les parlementaires de leur droit de contrôler les revenus et les dépenses en passant par l'intermédiaire d'une loi, alors que la Régie est un collecteur de primes et n'est pas un collecteur de taxes. Alors, un collecteur de primes, ça collecte des primes pour des fins d'assurance. Ça ne collecte pas des taxes pour mettre des barres blanches sur les routes, pour mettre des clôtures l'hiver et mettre de l'asphalte sur les routes. Je me rappelle qu'on a déjà dit dans le passé que c'était pour mettre des couches d'usure. Les couches d'usure, c'est de l'entretien normal. L'asphalte, c'est la responsabilité du ministère des Transports. Là, on n'est pas dans quelque chose... On est dans quelque chose de gros. Là, si le gouvernement ou le ministre des Finances a voulu faire ça dans son discours du budget, il l'a fait. Mais, par ailleurs, il ne peut pas ne pas rendre des comptes. Là, je vais vous dire une chose. N'importe qui d'autre qui ferait ça se retrouverait sans doute devant les tribunaux. Je vais vous dire... Ne nous contons pas d'histoire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de...

**M. Garon:** Ce n'est pas l'argent, c'est l'argent...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Je pense que c'était le privilège du ministre d'inviter les gens de la RAAQ à venir répondre aux questions que vous avez posées cet avant-midi. Et c'est aussi le privilège du ministre de dire que les questions que vous posez, ça a rapport au projet de loi qui va être discuté article par article en commission parlementaire. Alors, je pense qu'on ne devrait pas continuer le débat. Si vous avez des questions en dehors du projet de loi, je vais permettre encore une couple de questions pour les gens de la RAAQ.

M. Garon: Bien, j'ai le droit de poser le nombre de questions que je veux.

M. Elkas: Non, une minute. On s'est entendus sur deux questions, puis...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'il y avait eu entente pour les faire venir ici une quinzaine de minutes.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait 16 minutes et ça fait 10 questions que vous posez.

M. Garon: Pas deux questions. Personne... J'ai le droit de poser le nombre de questions que je veux. Si je veux, je pourrais passer tout le reste de mes heures là-dessus. C'est comme ça que ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, écoutez, M. le député de Lévis, non...

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger):... parce que c'est extrabudgétaire, ça.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça ne fait pas partie des crédits qu'on a, des programmes 1, 2, 5 à 9. Alors...

M. Garon: Oui, mais, Mme la Présidente, ce n'est pas la première fois que je fais des crédits. Habituellement, les gens de la Régie étaient ici tout le temps de la commission parlementaire.

M. Elkas: Que je n'étais pas au courant.

M. Garon: Là, comprenez-vous, que vous les cachez, que vous donnez des organigrammes pas

de nom là-dessus, on est quasiment rendus... Le ministère devient une maison close.

M. Elkas: Mme la Présidente, ces gens-là... Mme la Présidente, excusez-moi, mais ces gens-là vont être avec nous lors du dépôt du projet de loi, et là, lors du débat du projet de loi, on va rendre des comptes. Mais là, on nous demande des questions auxquelles nous ne sommes pas nécessairement prêts à répondre, parce que la place pour répondre à ces questions est lorsqu'on va déposer le projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, vous savez fort bien que c'est le privilège du ministre d'accepter ou de ne pas accepter de répondre à des questions.

M. Garon: Ah oui! il sera jugé pour son refus de répondre. Alors, c'est ça. Moi, je veux bien indiquer clairement...

La présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a d'autres questions à poser à la RAAQ?

M. Garon: Oui, d'autres questions. Comment la Régie interprète-elle son mandat, quand on dit à l'article 2 de ses fonctions: "La Régie a pour fonctions: d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés"? Est-ce que ça veut dire que la Régie peut mettre des fonds pour l'asphalte, la signalisation, les barres blanches, etc., ou si c'est un mandat beaucoup plus restreint qui est prévu au paragraphe d de l'article 2 de la loi de la Régie?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gélinas.

M. Gélinas: La Régie a toujours donné une interprétation très large de son pouvoir en matière de sécurité routière en vertu du paragraphe d, comme en font foi toutes les campagnes qu'elle a menées depuis un certain nombre d'années, qui portent sur le comportement des usagers de la route et ainsi de suite et, également, au niveau des normes de sécurité routière concernant les véhicules pour la vérification mécanique des automobiles et, également, au niveau des mandataires, et tout le reste. Tout ça, ça a toujours été l'interprétation très large dans l'application de ce pouvoir, en ce qui concerne la sécurité routière. En plus, la Régie s'est donnée, au cours des dernières années - je pense que la date, c'est 1986 ou 1987 - une planification stratégique dans laquelle elle s'est fixée une mission comme corporation et comme organisme public. Et cette mission-là, c'est de diminuer les risques inhérents à la route, en somme. Diminuer les risques inhérents à la route, ça comporte également à la fois le mandat d'assurance des automobilistes pour les dommages corporels et

son mandat très large en matière de sécurité routière. Elle a également participé, au cours des dernières années, avec le ministère des Transports et avec la Sûreté du Québec, à plusieurs opérations de contrôle routier, toujours dans le cadre de son mandat de sécurité routière. Et enfin, je crois que c'était en 1988, lorsque la Loi sur l'assurance automobile a été modifiée. La Régie avait accordé, je crois, un versement au fonds consolidé du revenu d'un montant de 200 000 000 \$, à des fins d'immobilisations en matière de sécurité routière. C'est un...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Gélinas:** Elle avait accordé, en 1988, pour les années 1988-1989 et 1989-1990, un montant de 200 000 000 \$ à des fins d'immobilisations en matière de sécurité routière.

**M. Garon:** En vertu...

**M. Gélinas:** Il y a déjà un précédent, à ce niveau-là, qui a été entériné pour l'Assemblée nationale, à ce moment-là.

**M. Garon:** En vertu de quel article de sa loi?

**M. Gélinas:** En vertu de son mandat général en matière de sécurité routière et en vertu de la mission qu'elle s'est donnée, qui est de diminuer les risques inhérents à la route.

**M. Garon:** Non. La mission, c'est le Parlement qui la lui donne. Mais j'aimerais savoir en vertu de quel article... Sur quel article vous vous raccrochiez, pour pouvoir parler d'immobilisations en matière de sécurité routière? À quel article de la loi?

**M. Gélinas:** C'est notre article général qui nous donne un mandat en matière de sécurité routière...

**M. Garon:** Lequel?

**M. Gélinas:**... de diminuer les risques au niveau de la route. C'est, en même temps, promouvoir la sécurité routière.

**M. Garon:** Mais où? Quel article?

**M. Gélinas:** On n'a qu'un seul article, nous, qui nous donne un mandat en sécurité routière. C'est l'article 2...

**M. Garon:** Oui, mais à quelle partie... À quelle place, dans l'article 2, ça vous permettait de payer...

**M. Gélinas:**... alinéa 1, paragraphe d.  
(15 h 30)

**M. Garon:** Le paragraphe d?

**M. Gélinas:** Oui.

**M. Garon:** Qui dit: "de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route - pas au comportement de l'asphalte, au comportement des usagers de la route - de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés"?

**M. Gélinas:** Oui.

**M. Garon:** Là, vous pensez que cet article-là vous donnait le pouvoir de dépenser de l'argent pour refaire des couches d'usure d'asphalte?

**M. Gélinas:** Nous, comme je vous le dis, on a toujours donné une interprétation très large de cet article-là, de façon à ce qu'on puisse appliquer de la façon la plus efficace possible la mission de la Régie, qui était de diminuer les risques inhérents à la route pour l'ensemble des usagers de la route. Cette mission-là, la Régie l'a entérinée par son conseil d'administration. Il y a déjà plusieurs années. Elle s'est également fixée toute une série de mesures, en matière de sécurité routière, qui sont conformes à cette mission qui avait été acceptée par son conseil d'administration.

**M. Garon:** La mission est définie par la loi. Ce n'est pas le conseil d'administration qui la définit. Le conseil d'administration peut interpréter la loi sauf que la mission est donnée par la loi...

**M. Gélinas:** Oui.

**M. Garon:**... pas par le conseil d'administration.

**M. Gélinas:** Oui, mais le conseil d'administration s'est fixé des objectifs. C'est le but d'une planification stratégique à l'intérieur...

**M. Garon:** Non.

**M. Gélinas:**... d'une corporation comme la nôtre...

**M. Garon:** Oh!

**M. Gélinas:**... de se donner des objectifs à long terme et à moyen terme, en se donnant une mission à remplir...

**M. Garon:** Ce n'est pas l'argent de la Régie, c'est...

**M. Gélinas:**... qui est conforme à son mandat général.

M. Garon: Le mandat général, à quel endroit, là... Quand on va dire: On va faire faire les routes, on va payer de l'argent pour les routes, ce n'est plus... Vous prenez ça dans quel article? Toujours dans le paragraphe d de l'article 2?

M. Gélinas: Oui.

M. Garon: Est-ce que vous avez des avis juridiques, là-dessus?

M. Gélinas: À ma connaissance, moi, depuis que je suis à la Régie, je ne crois pas qu'il y ait eu des avis juridiques portés là-dessus.

M. Garon: il n'y a pas eu d'avis juridiques pour aller chercher les centaines de millions de dollars...

M. Gélinas: À ma connaissance. Mais je peux faire des recherches à ce niveau-là et...

M. Garon:... concernant.. Ou bien c'est parce que le Conseil du trésor aimait mieux ne pas en avoir?

M. Gélinas: Non, il n'y a jamais eu de demande comme telle.

M. Garon: Il n'y avait pas eu d'avis juridiques concernant le... On a accepté de verser des millions de dollars sans avis juridiques sur l'interprétation du paragraphe d de l'article 2?

M. Gélinas: On va vérifier, mais c'est ça. On pourrait les avoir lors de l'étude du projet de loi, parce que...

M. Garon: Mais vous, vous dites: A votre connaissance. Je comprends que l'attaché politique du ministre vous souffle une réponse mais, vous, vous avez répondu qu'à votre avis... C'est vous qui le savez. L'attaché politique n'est pas là, lui.

M. Gélinas: Non, ce que j'ai dit...

M. Garon: Je demande ça pour l'ensemble de la Régie, qui a un caractère d'autonomie dans son administration. Il y en a, des avis juridiques, ou il n'y en a pas?

M. Gélinas: J'ai dit à l'attaché politique, justement, que je ferais des vérifications pour voir si, effectivement, il y a des avis juridiques, et si c'est le cas...

M. Garon: Mais vous avez d'abord dit qu'il n'y en avait pas.

M. Gélinas: J'ai dit: À ma connaissance.

Moi, je suis là seulement depuis décembre 1986, janvier 1987.

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le ministre.

M. Elkas: Ça fait 30 minutes qu'on pose des questions. J'ai rendu un grand service au député de Lévis. Il me semble qu'on est ici pour débattre la question des crédits des transports, vous le savez. Encore, je le répète, la RAAQ, c'est extrabudgétaire et c'est une grande faveur que j'ai faite au député de Lévis de permettre deux questions qui ont duré au-delà de 30 minutes. Alors, si vous me permettez, je vais excuser mes collaborateurs de la RAAQ.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre.

M. Garon: Vous savez, M. le ministre, vous avez des lois devant le Parlement...

M. Elkas: On va se reprendre.

M. Garon:... vous allez avoir besoin de bien des consentement et vous allez être obligé de renseigner le public. C'est le public qui doit être renseigné et qui a le droit. On n'est pas dans une république de bananes. On n'est pas dans un dictature. C'est le Parlement qui vote les sommes d'argent. C'est le Parlement qui vote les lois. Et les organismes et le gouvernement lui-même ne sont pas au-dessus des lois. Et vous savez que si les organismes dépensent de l'argent qu'ils n'ont pas le droit de dépenser, il y a des gens qui peuvent aller devant les tribunaux, qui eux feront respecter les lois que le gouvernement ou des organismes ne s'occupent pas de respecter. Je vous dit ça...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, lors de l'étude du projet de loi 50, vous allez avoir l'opportunité de poser toutes ces questions-là à la RAAQ. Ils seront présents ici. Alors, messieurs de la RAAQ, nous vous remercions et nous revenons à nos crédits.

M. Garon: Mme la Présidente, j'avais posé une question dans les avis antérieurs à l'étude des crédits, pour les crédits, sur le Vérificateur général. C'est un blanc que j'ai eu, comme réponse. Concernant la Régie de l'assurance automobile, j'ai demandé s'il y avait eu un avis du Vérificateur général concernant... Je vais vous dire la question telle que je vous l'ai fournie... Vous avez dit que vous n'en avez pas eu. La liste des avis généraux ou particuliers adressés au ministère ou à un organisme qui dépend de vous par le Vérificateur général, durant l'exercice financier 1989-1990. Et j'ai eu un blanc

comme réponse, dans le cahier, à l'item" g, sur la question que je posais. Est-ce que vous avez eu des avis généraux ou particuliers, des avis du Vérificateur général, concernant le ministère ou les organismes qui relèvent du ministre des Transports, durant l'exercice financier 1989-1990? C'est un blanc... Est-ce que la Régie en a reçu? C'est évident le ministre ou la Régie.

**M. Elkas:** Ce qu'on m'a donné, Mme la Présidente, c'est que je n'ai aucun avis.

**M. Garon:** Vous n'en avez pas eu. Est-ce que vous avez demandé à l'organisme s'il en avait eu?

**M. Elkas:** Oui, et je n'ai aucun avis.

**M. Garon:** Est-ce que l'organisme vous a répondu qu'il n'en avait eu aucun?

**M. Elkas:** Je peux m'informer à nouveau, mais je n'ai reçu aucun avis.

**M. Garon:** Le vice-président est là. Est-ce qu'il y a eu des avis?

**M. Giguère:** À ma connaissance, M. le député, on n'a pas eu d'avis.

**M. Garon:** Du Vérificateur général.

**M. Giguère:** Du Vérificateur général.

**M. Garon:** Ni avis général, ni avis particulier...

**M. Giguère:** Non.

**M. Garon:**... concernant la.... Est-ce qu'il y en a eu au cours de la présente année financière, depuis le 1er avril?

**M. Giguère:** Non.

**M. Garon:** Il n'y en a jamais eu?

**M. Giguère:** À ma connaissance, non. Je vais vérifier, mais à ma connaissance, il n'y en a pas eu.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors ça va, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous étions à l'étude du programme 1. M. le député de Saguenay.

**M. Garon:** Attendez un peu.

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Oui,

on va laisser le temps aux gens de partir, là.

**M. Garon:** Il va falloir que les gens de la Régie ne soient pas partis, parce qu'ils peuvent être touchés par ça.

**M. Maltais:** Je m'excuse, c'est moi qui ai la parole.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, j'ai donné la parole au député de Saguenay.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'ai donné la parole au député de Saguenay.

**M. Garon:** Mais j'avertis le ministre, là, j'ai demandé... Il y a des questions qui concernent le ministère et la Régie. Ça peut avoir affaire aux deux. Alors, on est là, quand même, pour répondre au public, ce qui fait que... Alors, concernant les écoles de conduite...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je viens de donner la parole au député de Saguenay.

**M. Garon:** Écoutez, là, Mme la Présidente, je dis au ministre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'alternance.

**M. Garon:** Autrement, qu'il garde les gens de la Régie là. C'est tout. Qu'est-ce que vous voulez? Moi, les gens de la Régie, il y a des questions qui concernent les écoles de conduite, il y a de grandes interrogations dans le public, et j'ai le droit de poser des questions. Je vais poser les questions, et que les gens s'assoient là et qu'ils attendent. Ça finit là.

**M. Elkas:** On est prêts à répondre à la question de M. le député de Lévis, vu qu'il insiste.

**M. Garon:** Bien, j'insiste...

**M. Elkas:** Et ne dites pas qu'on est haïssables, qu'on ne veut pas répondre et qu'on ne veut pas collaborer.

**M. Garon:** Bien, là les réticences ne sont pas normales.

**M. Elkas:** Mais vous avez eu la chance pendant 40 minutes. Alors, allez-y, demandez la question.

**M. Garon:** Non, non, moi... Que le député de Saguenay la pose, ça ne me dérange pas du tout

Vous avez donné la parole au député de Saguenay.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, bien, là, écoutez, étant donné...

**M. Éikas:** Vous avez fait demander...

**La Présidente (Mme Bélanger):**... que la situation a changé et que les gens de la RAAQ sont assis, posez votre question sur l'école de conduite.

**M. Garon:** Bon, bien là, il va falloir arrêter de marcher ça comme des yo-yo. S'il y en a qui sont en andropause...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il faudrait peut-être être plus collaborateur, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il faudrait peut-être être un peu plus collaborateur.

#### Écoles de conduite

**M. Garon:** On n'a jamais eu de problème avec les ministres des Transports dans le passé. Depuis le mois d'août 1987, je n'ai jamais eu de problème à ce point de vue là. Mais là, ça n'a pas de bon sens. Si ça n'intéresse pas le député de Saguenay, c'est beau. Mais les écoles de conduite, je ne sais pas s'il le sait, si on le sait, excepté que c'est une question qui intéresse beaucoup de gens. Sur 427 écoles de conduite - y en a-t-il assez? - au Québec, le Club automobile en recommande seulement 13. Ça n'a pas d'importance, c'est l'argent du public, je suppose. Est-ce normal? Dans ce contexte, quelle est la valeur des cours de conduite qu'on administre au Québec? Comment se fait-il que le ministère maintienne le permis à ces écoles, en reportant, d'année en année, les tolérances? Quelle est l'évaluation du ministère des Transports du Québec, concernant les écoles de conduite, de même que de la Régie de l'assurance automobile, qui a des responsabilités, en termes de sécurité routière, bien plus vis-à-vis de ça que vis-à-vis de l'asphalte?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** M. Giguère va répondre à la question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Giguère, si vous voulez bien répondre.

**M. Giguère:** M. le député, on ne contrôle pas les écoles de conduite. On contrôle l'action

des écoles de conduite via les examens que la Régie fait passer à toute personne qui veut avoir un permis.

**M. Garon:** Dans la revue **Justice** - ça doit vous dire quelque chose la revue **Justice** - de décembre 1989, on dit: Le Québec compte 427 écoles de conduite, pourtant le Club automobile n'en recommande que 13 à ses membres. Quelle valeur ont les cours offerts aux nouveaux conducteurs? L'obligation de suivre un cours de conduite automobile a-t-elle vraiment pour résultat de peupler nos routes de conducteurs plus compétents? On dit que le Club automobile, à moins que vous ne disiez que c'est une organisation bidon, ou bien vous avez confiance au Club automobile, il en recommande 13 sur 427. En même temps, il y a une obligation de suivre un cours de conduite avant de passer les examens de la Régie de l'assurance automobile. On vous dit qu'il y en a seulement 13 de recommandables sur 427. Vous autres, vous continuez à exiger ce cours, alors que c'est quand même dans la revue **Justice**. Vous sentez-vous des responsabilités ou est-ce que vous vous en "sacrez"?

**M. Giguère:** Non, ce n'est pas qu'on s'en fout, c'est que je crois que les écoles ont, à divers degrés, certaines compétences, qu'on ne peut pas juger. Si le Club automobile agréé 13 écoles de conduite, c'est selon ses critères à lui. Nous, on passe la même grille d'examen à tous ceux qui veulent obtenir un permis. Il y a certains endroits où il y a des taux d'échec qui peuvent être assez élevés par rapport à d'autres endroits, d'une école par rapport à l'autre. C'est comme n'importe quelle école, je crois. Il y a des gens qui s'en tirent comme il faut et il y en a qui s'en tirent plus mal.

**M. Garon:** Pensez-vous qu'on devrait continuer à exiger des cours si les gens estiment qu'ils sont... Vous avez nié quand j'ai dit que le Club automobile, ce n'était pas une organisation bidon. Eux, ils disent qu'il y a seulement 13 écoles recommandables sur 427. Pensez-vous qu'il est utile de continuer à exiger des cours d'écoles de conduite, dont le Club automobile dit qu'elles ne sont pas recommandables?

**M. Giguère:** La solution n'est peut-être pas d'abandonner les cours, comme vous le suggérez, comme peut-être d'essayer d'améliorer les écoles de conduite. Je ne connais pas les critères du Club automobile, sur quoi c'est basé qu'ils en reconnaissent 13 qui ont les prérequis pour donner un cours de conduite qui est acceptable.  
(15 h 45)

**M. Garon:** Qu'est-ce que le ministre entend faire là-dedans, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** On m'avait, Mme la Présidente, mis au courant des lacunes dans les processus, soit de l'élaboration des cours ou autres, et puis notre ministère avait demandé à la Régie de regarder ce projet à nouveau. On m'avise qu'il y a du chemin qui a été *fait*, du progrès dans ce domaine, mais je n'ai pas toutes les informations, vu que les gens qui sont ici ne sont pas nécessairement les responsables de ce dossier. Mais Us me disent qu'il y a du progrès dans ce dossier.

**M. Garon:** Dans quel sens il y a du progrès? Parce qu'on entend dire que, d'une année à l'autre, on retarde l'échéance, puis il n'arrive rien depuis qu'on pose des questions là-dessus.

**M. Elkas:** Bien, je ne peux pas nécessairement entrer dans le débat au complet. M. Gélinas pourrait **peut-être** vous donner un ordre de grandeur où on est rendu d'après ce qu'il en sait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Gélinas.

**M. Gélinas:** C'est un projet qui est présentement à l'étude au niveau de la Régie, qui concerne l'accès au permis de conduire et qui peut toucher à la fois le permis, l'accès au permis d'apprenti conducteur, et aussi l'obligation de suivre des cours pratiques et des cours théoriques. Entre autres, ce qui est en train d'être discuté au niveau de la Régie et qui va être soumis au ministre d'ici peu, c'est la possibilité que, pour obtenir son permis d'apprenti conducteur, on ait l'obligation de passer un cours théorique, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Une personne **qui** veut obtenir son permis d'apprenti conducteur, dès l'âge de 16 ans, elle a la possibilité de l'obtenir en passant uniquement un examen visuel et elle l'obtient, à l'heure actuelle.

**M. Garon:** La Régie émet des permis aux écoles de conduite?

**M. Gélinas:** Oui, oui. La Régie émet des permis aux écoles de conduite.

**M. Garon:** Bon. Mais qu'est-ce qu'elle fait pour s'assurer que...

M. Gélinas: Il y a des inspections qui se font périodiquement au niveau des écoles de conduite. Il y a un règlement qui s'appelle le règlement sur les écoles de conduite. Les écoles ont des normes à respecter pour obtenir un permis, elles ont des normes à respecter pour obtenir le renouvellement de leur **permis** également et elles ont des normes de qualité aussi à respecter à ce niveau-là. Ça, c'est la Direction du dossier conducteur qui s'occupe de tout le dossier des écoles de conduite à la Régie de

l'assurance automobile.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet, sur le même sujet

**M. Gauvin:** M. Gélinas vient tout juste de répondre à ma question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Suite aux représentations qui ont été faites - ce n'est pas la première fois que c'est fait, ça dure depuis des années - pour dire qu'il y a beaucoup d'écoles de conduite déficientes, face à ça, qu'est-ce que la Régie fait?

**M. Gélinas:** À ce **niveau-là**, je peux vous dire que la Régie a refait au complet, à compter de janvier 1990, un nouveau règlement des écoles de conduite, une refonte complète du règlement une mise à jour des nouvelles règles d'application, des conditions d'accès à un permis d'école de conduite, les conditions de renouvellement d'un permis. Également le règlement contient en annexe toute la nomenclature du cours pratique qui est imposé à tous les conducteurs qui veulent obtenir un permis et que l'on **doit** passer, et les écoles sont tenues de respecter ces normes-là. Ce sont des normes réglementaires.

**M. Garon:** Suite à votre révision de toutes les écoles, combien y en a-t-il qui ont perdu leur permis?

**M. Gélinas:** À l'heure actuelle, il existe toujours au-delà de 400 écoles de conduite. Comme vous le savez, il y a un moratoire qui est en vigueur qui va se terminer, normalement, en décembre 1990. Le but du moratoire était justement de faire en **sorte** d'éviter une prolifération d'un nombre indéterminé d'écoles de conduite, toujours dans ce but d'améliorer la qualité. Ça, **ç'a** été fait; c'est la deuxième fois qu'il y a le moratoire. Il y a eu un premier moratoire qui a été repris pour une période additionnelle de deux ans, en 1989, je crois bien, en décembre 1988. Donc, à ce **niveau-là**, on tend, dans la mesure de nos moyens, nous, à faire les vérifications réglementaires et à faire les **vérifications** au niveau de la qualité des cours qui sont donnés. Mais, personnellement, je ne peux vous en dire plus puisque ce n'est pas un dossier qui tombe sous ma responsabilité dans l'application de techniques quotidiennes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

#### Pneus refaçonnés

**M. Garon:** Concernant les pneus réformés, plusieurs garagistes reformeraient les vieux pneus, c'est-à-dire qu'en les creusant ils les

revendraient, alors que ce commerce est interdit et la Régie de l'assurance automobile du Québec, qui est responsable de la sécurité, tarderait à intervenir, parce qu'on dit que qu'il y a quand même eu des représentations de faites et que c'a été mentionné à plusieurs reprises. Qu'est-ce que la Régie fait dans ce sens-là? Concernant sa sécurité, le public a le droit d'avoir des vrais pneus, pas des pneus qui ont été creusés pour faire croire qu'ils sont moins usés qu'ils ne le sont. Ça, ça fait partie, je pense, quand on dit à l'article 2, paragraphe d là...

M. Gélians: Oui.

M. Garon: ... parce que ce n'est pas l'asphalte, mais ils parlent de ça, ils parlent de ces questions-là, la sécurité des véhicules à moteur, je pense, les pneus...

M. Gélians: Ça fait partie des normes de sécurité des véhicules, ça fait partie, également, du règlement de vérification mécanique et des normes de sécurité des véhicules. Je pense que vous faites allusion, si je ne me trompe pas, au dossier des pneus refaçonnés? Est-ce que c'est ça?

M. Garon: Oui c'est ça

M. Gélians: Oui. Déjà, lorsqu'on a été mis au courant qu'il y avait des commerçants qui vendaient ce genre de pneus - et ça c'est fait par le biais d'enquêtes maison au niveau de certains commerçants - dès qu'on a appris, nous, qu'on pouvait avoir des preuves que ça pouvait se faire, on a avisé immédiatement - il y a à peine un mois et demi, à peu près, si je me souviens bien, à peu près un mois - la Sûreté du Québec en leur donnant les noms des commerçants dont on nous avait donné les dossiers, en leur demandant de faire enquête, en leur demandant également d'appliquer l'article 217 avec encore plus de rigueur. Comme vous le savez, la Régie établit les normes, mais ce n'est pas la Régie comme telle qui volt à ce que l'application de la norme soit respectée par tous les commerçants. C'est l'article 217 du Code de la sécurité routière qui est en cause. Et, tel que rédigé, l'article 217 du Code présente certains problèmes au niveau de la preuve qu'il faut recueillir pour qu'on puisse porter une accusation contre un commerçant qui vend des pneus refaçonnés. Ce n'est pas facile, ça exige une preuve assez complète et assez difficile à obtenir. Mais, déjà, la Sûreté du Québec est dans le coup, et on a reçu une lettre, récemment, du responsable de la sécurité routière, qui nous disait qu'ils allaient mettre tous les efforts pour que ce dossier-là obtienne une priorité.

M. Garon: Quand avez-vous été avertis qu'il y avait un tel commerce, par la Sûreté du

Québec?

M. Gélians: Ça date d'environ quelques mois, mais, déjà...

M. Garon: Ce n'est pas à l'automne 1989?

M. Gélians: A l'automne 1989?

M. Garon: Oui.

M. Gélians: Non, c'est plus au début de l'année 1990 où on nous a mentionné qu'on avait en main le nom d'un certain nombre de commerçants. Et ÇA, c'est arrivé par hasard, ce sont des inspecteurs au niveau de la vérification mécanique qui ont eu vent que certains commerçants faisaient ça, et sont allés voir dans les commerces en cause. Donc, c'est arrivé un petit peu par hasard.

M. Garon: Combien de commerçants?

M. Gélians: Nous, on avait en tout cinq commençants, et non pas... Je sais qu'il y a eu une émission de radio qui a parlé d'une cinquantaine. C'était exagéré, c'est plutôt cinq, non pas 50. Comme je vous le dis, ce sont des dossiers extrêmement difficiles à monter et la preuve est extrêmement difficile, compte tenu du libellé de l'article 217, sur le plan strictement juridique.

M. Garon: Est-ce que vous avez proposé des amendements concernant le libellé de l'article 217?

M. Gélians: On est en train d'étudier ce cas-là, justement. Mais des amendements à des articles de cette nature-là, c'est long à faire parce qu'on le fait normalement en consultation avec les policiers et qu'on le fait aussi en consultation avec le bureau juridique du Code de la sécurité routière, qui est responsable de la poursuite au niveau des infractions au Code de la sécurité routière. Donc, à ce niveau-là, on n'est pas les seuls acteurs et on doit faire des consultations. Ça prend du temps, mais on espère bien être capables d'avoir des amendements ou d'avoir un projet quelconque pour l'automne prochain, si possible.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je voudrais vous faire remarquer qu'on a au moins sept programmes à analyser dans un certain laps de temps et que ça fait au-delà d'une heure ou tout près d'une heure qu'on traite des dossiers de la Régie, sachant, comme le ministre l'a mentionné, qu'elle doit revenir à l'occasion d'un projet de loi. Donc, je souhaiterais qu'on passe à l'étude des programmes, qu'on continue avec le programme 1.

**M. Garon:** Il n'y a pas de projet de loi là-dessus, Mme la Présidente.

**M. Gauvin:** Non...

**M. Garon:** Justement, au contraire, peut-être que, si on prenait moins de temps pour faire des articles de loi pour prendre l'argent des assurés, puis qu'on en faisait plus sur la **sécurité routière**, il y aurait déjà un article proposé sur l'article 217. C'est justement ça, ce qu'on vient de nous dire, exactement, c'est qu'on n'a pas d'amendement pour l'article 217. Alors, moi je parle d'un problème réel, qui a été rendu public...

**M. Gauvin:** Ce que je voulais vous dire...

**M. Garon:** ...qui concerne vraiment la sécurité, qui est directement dans le mandat de Régie de l'assurance automobile du Québec.

**M. Gauvin:** Ce que je voulais vous dire, Mme la Présidente, c'est qu'on nous a informés que la Régie serait éventuellement à cette commission ici...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Gauvin:** ...dans le cadre de l'étude d'un projet de loi et probablement que toutes les questions pourraient alors lui être posées.

**M. Garon:** Non, non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez...

**M. Garon:** Ce n'est pas de ça dont il est question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...comme j'ai dit tout à l'heure, c'est le privilège du ministre de répondre ou de ne pas répondre à des questions. Bon, on m'a dit qu'il y avait eu une entente, que les gens de la Régie seraient ici pour 15 minutes. Ça fait bientôt une heure, là, alors je demande au député de Lévis d'être un peu collaborateur et, s'il a d'autres questions à poser, peut-être qu'il aura l'opportunité de les poser lors de l'étude du projet de loi.

**M. Garon:** J'ai une autre question...

**M. Elkas:** Vous **semblez** être très satisfait, monsieur-

#### Endroits dangereux du réseau routier

**M. Garon:** Non, j'ai une question. Comme il est question, actuellement, dans les orientations du ministère de cette année de ne pas faire de routes nouvelles, mais de réparer les routes existantes, quelle a été l'implication de la Régie

pour définir les lieux dangereux? On voit qu'aujourd'hui, même les CSS ou les départements de santé communautaire, les DSC, les hôpitaux s'impliquent. Mais on ne sent pas la présence de la Régie **là-dedans** concernant les lieux dangereux, les endroits où il y a des accidents, les points chauds, puis on ne sent pas le ministère non plus, je vais vous dire, là-dedans, concernant la sécurité du public. Parce que si on refait les routes, je pense bien que le critère premier, c'est la sécurité du public. Alors, qu'est-ce que la Régie **fait là-dedans?** Ça a l'air du secret le mieux gardé, ces endroits-là, alors qu'au contraire, si c'était le moins **publicisé**, il y aurait une pression pour faire la réparation de ces **endroits-là** où il y a des morts, où il y a des trafics importants, alors que même au ministère des Transports, on a les statistiques de circulation trois ans après que la circulation a eu lieu. Quand on a des chiffres, c'est trois ans en retard, alors ça prend bien du temps à compiler ça, aujourd'hui, même au règne de l'ordinateur, ça ne va pas plus vite qu'à la mitaine. Est-ce qu'on pourrait savoir, en termes d'orientation - parce que le ministère dit: Moi, je vais concentrer mon argent **là-dedans**, M. Vallières nous a dit ça, il est sous votre autorité - ce que la Régie fait pour indiquer à quel endroit les routes doivent être réparées parce qu'elles représentent des problèmes pour la sécurité des employés, des conducteurs de véhicules?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Gélinas.

**M. Gélinas:** On a eu l'occasion d'aborder cette **question-là** lors de l'enquête du coroner Marc-André Bouliane qui a étudié, je pense, à peu près 19 accidents qui ont eu lieu dans le bout de **Cowansville** et dans le bout de Granby. Lors des audiences du coroner, on a discuté assez longuement avec les DSC aussi du rôle de la Régie et du rôle du ministère. C'est évident que le ministère des Transports est celui qui a le rôle sur le plan des orientations dans ce dossier-là, mais par le biais des directions régionales de la Régie, parce que vous savez que la Régie est très décentralisée, au niveau de la vice-présidence aux opérations régionales, c'est dans le mandat de chacun des directeurs régionaux d'établir des liens, et des liens concrets sur le plan d'une concertation, sur le plan **régional**, avec les DSC **et** avec les responsables de la sécurité routière, tels que les policiers municipaux et la Sûreté du Québec, dans certains cas, pour discuter de ces **questions-là**. Et la Régie y participe activement dans toutes les régions, et les liens qu'on établit avec les directions de santé communautaire deviennent de **plus** en plus importants à mesure que les années passent. Parce que vous savez que la Régie s'implique beaucoup aussi dans le dossier de la réhabilitation, de la **réinsertion** sociale des accidentés de la route. Donc, nos liens avec les DSC sont

quand même assez étroits, tant au niveau de l'assurance automobile, qu'au niveau de la sécurité routière. Et on participe avec les gens des DSC à l'identification de ces lieux, qu'on appelle des points noirs, et, également, on travaille avec le ministère des Transports dans ce sens-là, à sensibiliser les gens à ça, au niveau des mesures de sécurité routière qui peuvent être prises. Ça fait partie de notre mandat général. On l'interprète comme faisant partie de notre mandat général de sécurité routière, toujours. (16 heures)

**M. Garon:** Il n'y a pas seulement les points noirs. Est-ce qu'il y a un endroit où il arrive plus d'accidents?

**M. Gélinas:** Oui.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a une liste d'identification des lieux dangereux?

**M. Gélinas:** Je crois.

**M. Garon:** À la Régie de l'assurance automobile du Québec?

**M. Gélinas:** Je ne suis pas au ministère des Transports, mais à la Régie, je sais que, nous, nous avons une Direction des statistiques qui peut établir des statistiques au niveau du nombre d'accidents, du nombre d'accidents par région, même du nombre d'accidents par municipalité. Donc, à ce niveau-là, il y a moyen d'identifier des lieux qui sont plus propices à des accidents que d'autres. Mais les statistiques comme telles sur les points noirs, c'est vraiment, à ma connaissance, le ministère des Transports.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça, l'objet de ma question, Mme la Présidente. L'objet de ma question, ce n'est pas de savoir s'il y a des accidents dans les municipalités, ou dans les comtés, ou dans les régions, ce n'est pas ça. C'est: Est-ce que la Régie, qui a tous les accidents d'automobile au Québec qui ont des victimes, a identifié des lieux dangereux et les a indiqués au ministère - c'est facile, au fond, la question - est-ce qu'elle a dit au ministère qu'il y a des endroits où il arrive des accidents, en les localisant, à 100 pieds près, si vous voulez, je veux dire qu'à tel endroit, il arrive des accidents, plus souvent qu'à son tour ou est-ce qu'il faut qu'une "vanne" rentre dans un restaurant pour que le monde réagisse? Comme à Baie-Saint-Paul ou dans la Beauce. Là, on se rend compte qu'on a fait une route qui n'a pas de bon sens, qui est trop à pic. On se rend compte que, même si tout ça avait suivi des plans, ça n'a pas trop de bon sens de faire des sorties comme ça. Alors, est-ce, que la Régie, elle, qui a un mandat de sécurité, interprète son... Elle a de l'argent en masse, il semble, la Régie, elle a de l'argent pour tout le monde,

mais est-ce, qu'elle en a pour faire sa job, pour identifier les lieux dangereux, par exemple, où il y a des accidents plus souvent qu'à leur tour?

**M. Gélinas:** Ça, comme je vous dis, je vais vérifier avec la Vice-présidence aux opérations régionales, parce que c'est vraiment sur le plan des directions régionales que ce travail se fait, pour qu'on puisse vous donner un rapport plus concret. Parce que je ne peux pas vous fournir une réponse plus exacte que ça, pour le moment, malheureusement.

**M. Gauvin:** Dans le sens de la même question du député de Lévis, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-l'Islet.

**M. Garon:** C'est parce qu'il demandait à madame, à quelqu'un de répondre, alors on va continuer. C'est ça que vous avez demandé? Non, vous n'avez pas demandé ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, il a dit à la présidence régionale.

**M. Gauvin:** On nous a déjà informé, à cette commission-ci, si je ne me trompe pas, que la Sûreté du Québec avait aussi la responsabilité d'établir des statistiques en collaboration avec vous autres, la Régie. Donc, on ose croire que la Sûreté du Québec, qui, elle, est au fait des activités routières, des accidents et du type d'accidents, finalement, est en mesure de vous fournir certaines statistiques.

**M. Gélinas:** Oui.

**M. Gauvin:** Vous n'avez pas développé...

**M. Gélinas:** Non. Il y a...

**M. Gauvin:**... de façon parallèle, des enquêtes ou un suivi de dossiers.

**M. Gélinas:** La Sûreté du Québec a ses statistiques, nous avons les nôtres et il y a également la Direction générale de la sécurité routière au ministère des Transports qui a ses statistiques. Donc, je pense que ces données-là existent. Pour répondre de façon plus exacte à la question du député de Lévis, je pourrai vérifier avec la vice-présidence aux opérations régionales pour savoir quels sont les gestes concrets qui ont été posés par les différentes directions régionales, sur le plan de l'identification des lieux, avec les DSC, et ainsi de suite. Ça, je pourrai faire ça et vous communiquer la réponse.

**M. Gauvin:** Excusez. La Sûreté du Québec ne vous fait pas, aussi des recommandations spécifiques? Est-ce qu'elle a le pouvoir de fai-

re ça?

**M. Gélinas:** Il n'y a rien qui l'empêche, absolument rien qui l'empêche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Mais, moi, je ne suis pas très satisfait. Parce que, dans le fond, la Régie a tous les accidents avec victimes qui demandent à être indemnisées. Elle a toutes les données. Elle a un mandat, en vertu du paragraphe d de l'article 2, de sécurité routière. Elle sait où ont lieu les accidents. Puis j'ai l'impression, là, qu'il y a des gens... Il y a quelque chose qui ne va pas. Ou bien il y en a, des données, et vous ne voulez pas le dire, ou bien il n'y en a pas, et là, je vais vous dire franchement, s'il n'y en a pas, que c'est de l'incurie totale. Parce que, aujourd'hui, avec toutes les statistiques qu'on peut avoir, là, si on n'a pas de compilation des lieux dangereux en fonction du nombre d'accidents qui ont eu lieu, moi, je vais vous dire, si ça continue, je suis à la veille de demander une enquête publique sur le ministère des Transports. Je vais vous le dire, je suis à la veille, parce que ça n'a pas de bon sens, là: les réponses que j'ai, depuis ce matin, je trouve ça épouvantable. On a un système routier qui est en dégradation; les camionneurs hurlent et demandent d'avoir des contrôles routiers; on a du monde qui hurle de partout. Et, au ministère puis à la Régie, tout le monde a l'air tranquille, il ne se passe rien, là. Bien, moi, je pense qu'il y a du monde qui a besoin d'être réveillé quelque part, il y a quelque chose qui ne va pas là. Et, pour les sommes d'argent que les gens paient, là, hein! alors qu'ils paient 3 \$ pour 1 \$ qu'il leur retourne et que, dans l'ancien gouvernement, c'était 2 \$ pour 1 \$, là, c'est rendu 3 \$ sur 1 \$, le service ne m'a pas l'air fort, vous savez, puis la sécurité, ça commence... Moi, j'imagine que l'abc, comme on a toutes les statistiques d'accidents, toutes les données sur les accidents, ça ne doit pas être très long de faire la liste des lieux dangereux puis de demander au ministère d'intervenir, de dire au ministère: On a la liste des lieux dangereux puis on va faire les interventions en conséquence. Ça m'apparaît normal, vous savez, on ne devrait même pas être obligés d'en parler. Mais là...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je ne peux pas accepter les propos du député de Lévis, qui dit qu'on n'a pas ces informations-là. Vous avez posé une question au représentant de la Régie; il n'a pas toutes les réponses, mais je dois vous assurer que le ministère des Transports a justement en marche des études qui sont faites par région, à savoir que la Sûreté du Québec puis la

Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports, tous ces gens-là travaillent ensemble à émettre des rapports qui vont démontrer clairement où sont les points faibles dans notre système, les points noirs auxquels on fait référence.

Vous devez savoir que, lorsqu'un policier va sur les lieux d'un accident, il ne peut pas préciser aux 10 cents qu'est-ce qui a causé nécessairement l'accident, mais, par contre, ça nous donne une bonne indication. Ensemble on peut démontrer les points noirs dans la province de Québec, par région, et c'est en train de se faire.

**M. Garon:** Depuis quand le comité, le groupe travaille-t-il?

**M. Elkas:** Ça fait environ un an et demi, Mme la Présidente, que ce dossier est en marche. Nous avons aussi donné un mandat à la firme SNC de mettre sur pied un programme informatique qui nous permettra de répondre, justement, à la question que vous posez. Mais de dire qu'il n'y a absolument rien qui est fait, je vous inviterais à aller dans les régions puis vous allez voir que ça se fait. Maintenant, il y a des informations qui sont disponibles, des questions "manuelles", si vous voulez, mais les gens, les DSC, comme je le répète, les DSC, la Sûreté du Québec, la Régie de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports sont tous à l'oeuvre pour établir ces listes, puis ça fait un an et demi qu'ils sont au travail.

**M. Garon:** Comment se fait-il qu'il faut que ce soient les départements de santé communautaire, les hôpitaux, qui doivent indiquer les lieux dangereux au ministère des Transports? Est-ce qu'on ne trouve pas ça un petit peu anormal, là, que... Premièrement, moi, j'ai vu, il y a quelques années - pas il y a quelques années - l'an dernier, des parents de certaines commissions scolaires exiger le transport scolaire, en disant à la commission scolaire: Il y a des lieux dangereux. Ils étaient tellement révoltés que la commission scolaire a été obligée de faire des audiences, des rencontres publiques, et, finalement, ils ont accepté un certain nombre d'endroits comme dangereux, et puis, quand le département de santé communautaire a sorti le nombre d'accidents aux différents endroits, tous les endroits qui étaient indiqués par les parents - ils avaient raison à 100 % - étaient tous des endroits dangereux. Hein? Là, c'était quasiment...

**M. Elkas:** Alors, vous démontrez clairement...

**M. Garon:** Non, mais c'était...

**M. Elkas:**... vous démontrez clairement la

raison pour laquelle...

M. Garon: Oui, mais comment se fait-il que... Ce n'est pas normal, ça, c'est la vie des...

M. Elkas: Non.

M. Garon: Le coroner Bouliane a dit, par exemple: Les accidents routiers sont les plus grands tueur<sup>s</sup> d'entente au Québec. Quelles sont les interventions du ministère? Quand une commission scolaire donne un transport scolaire, ce sont les parents qui doivent susciter des rencontres pour dire aux commissions scolaires: Il y a des endroits dangereux, il y a trop d'accidents, là. Puis, personne n'a l'air au courant. Et finalement, le département de santé communautaire de l'Hôtel-Dieu de Lévis sort un rapport. On voit dans les rapports, avec la compilation d'accidents... Ce n'est pas sa job, entre vous et moi. Il doit avoir moins accès aux statistiques encore que la Régie de l'assurance automobile et le ministère des Transports; bien, ils réussissent à sortir des statistiques, à faire un rapport et à indiquer qu'il y a des endroits dangereux. Ils l'ont fait à différents endroits au Québec. Le département de santé communautaire...

M. Elkas: Mais vous comprenez...

M. Garon: Il y a quelque chose qui ne va pas, là.

M. Elkas: Alors, vous n'acceptez pas le fait que le département de santé communautaire peut être un partenaire très important dans ces dossiers. Après tout, ce sont eux qui reçoivent les accidentés.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ils peuvent juger de la gravité des accidents. Il me semble que c'est important de prendre avantage des gens qui sont dans les régions. Et je peux vous rappeler aussi, M. le député, que c'est non seulement dans les dossiers d'accidents semblables, mais dans d'autres projets où il ne nous semble pas important de voir un département de santé communautaire s'impliquer dans des dossiers: l'environnement en est un exemple.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que ce soit eux qui l'aient initié. Parce que dans le domaine des transports, les gens n'étaient pas plus préoccupés que ça de la sécurité. Ce sont les départements de santé communautaire qui ont initié ces études-là. Ce n'est pas normal. Ça aurait dû venir du secteur responsable des transports, de la sécurité routière et de la sécurité des citoyens. Ce n'est pas normal. Concernant les accidents routiers pour les enfants, est-ce qu'on a fait des compilations et

est-ce qu'on a fait quelque chose concernant les accidents routiers qui touchent des enfants? Si ça touche des enfants, à des endroits... Pourquoi y a-t-il des enfants qui se font tuer? Avant de demander aux gens de faire plus d'enfants, dans le taux de natalité, on pourrait peut-être bien commencer à protéger ceux qui sont là. Ça serait déjà un début. Et, comment se fait-il... Je vous écoute, là, et je regarde ça, et je me demande, je me dis qué si le ministère des Transports avait plus de femmes dans son administration, peut-être y aurait-il une plus grande préoccupation au point de vue de la vie des enfants.

M. Elkas: Ça, c'est un...

M. Garon: Je m'aperçois...

M. Elkas:... une allégation gratuite.

M. Garon:... qu'il y en a rien qu'une. Je ne sais pas si elle était comme observatrice ou membre du ministère des Transports, mais je m'aperçois que quand le coroner Bouliane est obligé de dire, concernant les enfants... Et je vois que le département de santé communautaire... Et que je vois que depuis que les commissions scolaires ont plus de femmes sur leur conseil d'administration, il y a une plus grande préoccupation de ces questions-là. Il me semble qu'il y a quelque chose qui manque. Et je vous écoute et je vous parle, je pose des questions, et puis j'ai l'impression qu'on est dans le cinquième degré d'abstraction. Ça n'a pas l'air à vous émouvoir plus que ça. Ça n'a pas l'air d'être votre grand souci. Ça ne m'apparaît pas normal, dans l'orientation du ministère. Le précédent ministre parlait beaucoup de sécurité. Il a même fait changer des lois. Mais est-ce que le ministère a suivi ou si le ministère le regardait, en disant: Les ministres passent et les fonctionnaires restent. Qu'est-ce qui s'est passé? Est-ce qu'il y a une orientation, dans le ministère, au point de vue de la sécurité ou si les initiatives doivent venir d'ailleurs? Moi, je me pose la question sérieusement, là. Parce que c'est vous qui avez la responsabilité. La Régie, il semble qu'elle ait de l'argent en masse; elle est capable de donner des centaines de millions à tout le monde. Il me semble qu'on pourrait... Vous dites qu'on a confié à SNC... Les statistiques doivent être à la Régie. Quand avez-vous confié le mandat à SNC et quel est le mandat?

M. Elkas: Le dossier qui a été confié à SNC est de monter un programme informatique. Maintenant, on est en train de le faire d'une façon manuelle et, comme je l'ai mentionné, ça fait un an et demi que ces intervenants travaillent les dossiers dans les régions. Et si vous ne comprenez pas pour quelle raison les départements de santé communautaire sont impliqués,

bien là...

**M. Garon:** Non, non, au contraire.

**M. Elkas:** Ils sont invités à se joindre à nous aussi, et s'ils veulent faire des déclarations, qu'ils en fassent.

**M. Garon:** Quand avez-vous confié le mandat?

**M. Elkas:** Ils sont libres de le faire. Une chose qu'on n'a jamais faite, c'est qu'on ne se cache pas au moins. On en fait, des études.

**M. Garon:** Quand avez-vous confié le mandat à SNC? Quel est le mandat?

**M. Elkas:** Un an et quelques mois.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** Un an et quelques mois.

**M. Garon:** Oui? Et quand doivent-ils vous remettre leur rapport?

**M. Elkas:** Le rapport a été déposé il y a à peu près un mois, un mois et demi.

**M. Garon:** L'avez-vous vu?

**M. Elkas:** Non, pas à date, non.

**M. Garon:** Vous ne l'avez pas encore regardé.

**M. Elkas:** Non. Je vais en prendre connaissance bientôt.

**M. Garon:** Ce n'est pas...

**M. Elkas:** Mais là...

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

**M. Elkas:** Ah oui! O. K. Il y a une analyse qui se fait au ministère, et, lorsque j'aurai pris connaissance du dossier, il me fera plaisir de le rendre public.

**M. Garon:** Bien, peut-être que si vous en envoyiez une copie, vous vous dépêcheriez à le lire, au cas où on poserait des questions. Ça accélérerait votre processus. Mais, est-ce que je peux en avoir une copie? Nous autres, ça nous intéresse, la sécurité.

**M. Elkas:** Dans les prochains jours, on va s'assurer que vous en ayez une copie. Entretiens, Mme la Présidente, est-ce que je pourrais libérer les gens de la RAAQ? Il y a des ques-

tions qui seront posées à d'autres...  
(16 h 15)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a d'autres députés qui voulaient poser des questions. Ils commencent à s'impatienter drôlement.

**M. Garon:** Non. Mme la Présidente, j'ai d'autres questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, je regrette, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Non, je regrette.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les députés depuis... Ça fait exactement...

**M. Garon:** Bien, oui, mais...

**La Présidente (Mme Bélanger):**... une heure et quart que vous posez des questions.

**M. Garon:** Je comprends. Mais on a huit heures.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On est supposé suivre l'alternance.

**M. Garon:** Non. Ça ne me fait rien, l'alternance, mais je ne veux pas qu'ils s'en aillent par contre. On a huit heures dans l'année, écoutez, huit heures. Moi, ça ne me fait rien, l'alternance. Je n'ai aucune objection à ça, excepté que je ne veux pas que les gens s'en aillent

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est parce qu'eux n'ont pas de question à poser aux gens de la Régie.

**M. Gauvin:** Je veux juste faire un commentaire, Mme la Présidente, si vous me le permettez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député.

**M. Gauvin:** Nous avons donné notre accord quand le député de Lévis a demandé la présence de la Régie, toujours en espérant qu'on pourrait continuer à débattre les programmes dans les meilleurs délais. En fait, on avait donné notre accord à ce moment-là pour les entendre quelques minutes.

**M. Garon:** Écoutez, je l'ai dit tout à l'heure. D'ailleurs, les députés me le disent dans le corridor, hein? entre vous et moi. Parlons-nous franchement. J'ai demandé qu'on ait des questions générales ce matin plutôt que de marcher par programme et, quand vous arrivez avec des questions comme celle-là, ça concerne deux ou trois programmes. Les organismes, ce n'est pas particulier à un programme, ça se

retrouve dans plusieurs programmes. Alors, c'est pour ça. Le but des questions générales, ce n'est pas de ma faute si vous avez voulu étudier ça de cette façon. Quand on regarde la sécurité, par exemple, ça se retrouve dans le transport scolaire, ça se retrouve à la Régie, ça se retrouve dans le transport terrestre, ça se retrouve à peu près partout. Alors, quand je parle des enfants, l'enquête... Bien, les enfants, ça touche le transport scolaire, ça touche les écoles. Et c'est pour ça. Maintenant, vous avez voulu étudier ça comme ça. Moi, ça ne me fait rien que vous posiez des questions. Ça ne me dérange pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, M. le député de Lévis, les...

**M. Garon:** Excepté que je vous dis qu'on a huit heures. On a demandé que les gens de la Régie viennent cet après-midi. Est-ce que c'est trop leur demander que de rester jusqu'à 18 heures, entre 15 heures et 18 heures, comprenez-vous?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Garon:** Pour l'étude des crédits d'un an? 365 jours multipliés par 24, et ils vont être ici trois heures. Moi, c'est drôle, mais je vous trouve drôles pour des députés ministériels. Vous n'aviez pas la même façon de penser quand vous étiez dans l'Opposition. Alors, c'est normal que les fonctionnaires viennent répondre de leur administration devant les élus du peuple. Il n'y a rien de mal.

**M. Gauvin:** M. le député de Lévis nous trouve drôles. Évidemment, H est dans l'Opposition. On peut avoir chacun notre point de vue. Mais, en fait, ce que je souhaiterais, et probablement que les collègues sont de même avis, c'est qu'on puisse débattre les programmes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez, les députés ministériels qui veulent poser des questions n'ont pas de question à poser à la Régie. Alors, ces messieurs pourraient peut-être prendre place dans la salle, si M. le député de Lévis désire qu'ils restent ici et si M. le ministre accepte cette décision-là, étant donné que la Régie, c'est extrabudgétaire, c'est un privilège que vous avez fait au député de l'Opposition de demander à la Régie qu'elle vienne... Alors, je ne sais plus.

**M. Garon:** Ce n'est pas un privilège. Quand vous avez l'assurance-santé... Je comprends le député de Charlesbourg qui est celui qui comprend le mieux ces questions-là, semble-t-il, dans le Parti libéral. Le président de la Régie de l'assurance-maladie du Québec était là dans le temps de la commission pour répondre aux questions, même si c'était de l'extrabudgétaire.

C'est le même cas pour la Régie de l'assurance automobile du Québec, sauf que-

**La Présidente (Mme Bélanger):** Quoi?

**M. Garon:** La Régie de l'assurance-maladie du Québec était là pour répondre, parce que ces questions-là sont interreliées. Je vais vous donner un exemple, j'ai une question ici sur la signalisation routière. On a dit que la signalisation routière en français pouvait être responsable d'accidents. Moi, je veux poser la question: Est-ce que c'est la Régie? Est-ce que c'est le ministère? Combien... Je ne sais pas. Est-ce qu'il y a eu des études de faites là-dessus au ministère ou à la Régie? Est-ce qu'il y a des compilations? Je ne sais pas. Alors, je veux poser une question. Est-ce que la question peut avoir une réponse du ministère ou de la Régie? Je ne sais pas. Alors, les deux ont une responsabilité à l'égard de la sécurité routière. Alors, comme on demande des fonds à la Régie pour ces questions-là, eh bien, je me dis: Il doit y avoir des gens qui ont à répondre de ça. Mais, là, je ne peux pas savoir d'avance ce qu'elle va répondre. Je ne le sais pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, comme vous le savez, on ne s'attendait pas à ce que ces gens-là soient invités à la table pour se joindre à nous aujourd'hui. Il me semble que, par simple courtoisie, le député de Lévis aurait pu nous aviser ou nous demander hier que les gens soient ici pour répondre aux questions. En fait, on nous a demandé si on pouvait poser deux ou trois questions. Comme on l'a mentionné, ça fait une heure et vingt minutes qu'on est en train d'interroger des gens de la Régie, et pas nécessairement les représentants de la Régie qu'on aurait peut-être voulu avoir ici à la table avec nous. Alors, pour cette raison-là, il me semble qu'on a fait notre part. Vous avez fait la demande pour deux questions, et, là, on est rendus dans un grand débat...

**M. Garon:** La demande était pour deux questions.

**M. Elkas:** Oui, deux questions. Et c'est ta seule raison pour laquelle on a fait venir ces gens-là pour 15 heures en vue de répondre à un couple de questions qui vous préoccupaient...

**M. Garon:** Non, non, non.

**M. Elkas:**... concernant la loi.

**M. Garon:** Ce n'est pas...

**M. Elkas:** Et là, on est entré dans des

choses qui touchent d'autres ministères aussi...

**M. Garon:** ...exact.

**M. Elkas:** ...et je suis sûr que les autres...

**M. Garon:** Écoutez, Mme la Présidente...

**M. Elkas:** ...députés aimeraient...

**M. Garon:** ...question de règlement.

**M. Elkas:** ...être en mesure de poser certaines questions aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le député!

**M. Garon:** Question de règlement. Je ne commencerai pas à négocier mes questions avec le ministre. Il a huit heures. Il a huit heures à être là et à répondre aux questions qu'on lui pose. Ce n'est pas son argent à lui, c'est l'argent du public. Je regrette, il ne nous fait pas l'honneur, il est obligé d'être là, et il est là pour répondre aux questions qu'on lui pose. Ça, c'est le règlement de l'Assemblée nationale et je regrette, mais je demande qu'ils soient là. Et je vais vous dire une chose plus que ça, ce serait la première année où la Régie n'aurait pas été là. Je me demande plutôt si ça n'aurait pas au contraire surpris la Régie de ne pas être là. Elle a toujours été là dans le passé automatiquement. Elle était dans la salle, elle attendait son tour au cas où il y aurait une question qui lui reviendrait. Alors, il n'y a rien d'anormal à ce que la Régie soit là, au contraire. Ça serait anormal qu'elle ne soit pas là, étant donné l'importance de cet organisme concernant les orientations du ministère.

Alors, Mme la Présidente, moi, je vais vous dire: J'ai eu tant d'heures pour poser des questions et je ne veux pas être obligé de négocier chaque fois les heures et les questions que je pose. Il y a eu tant d'heures et on a commencé en retard deux fois. On a perdu 10 minutes ce matin et 10 minutes cet après-midi. Ce n'est pas parce que je n'étais pas là, j'étais là. Et là, en plus, il faut demander la permission pour poser des questions. Voyons donc! C'est notre devoir. On est obligés de poser des questions, comprenez-vous. Et je vais vous dire que les gens qui sont nécessaires pour répondre aux questions doivent être là. Ce n'est pas une autorisation, ils n'ont rien qu'à être là.

**M. Elkas:** On est ici pour étudier les crédits du transport et on a fait...

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Elkas:** Dans le passé, par courtoisie, on a invité les gens...

**M. Garon:** Alors, je vais vous...

**M. Elkas:** ...de la RAAQ. On les a invités encore aujourd'hui et il me semble qu'ils ont répondu à toutes les questions...

**M. Garon:** Je vais vous poser la question simplement

**M. Elkas:** ...qui préoccupaient le député. J'aimerais remercier les représentants de la Régie de s'être joints à nous. Passons donc aux crédits, la raison pour laquelle on est ici.

**M. Garon:** Non, non, ce n'est pas à vous de décider ça. Le ministre n'a rien à dire là-dedans. Ce n'est pas à lui de décider ça. Moi, ça...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, il est évident que, lors de l'étude des crédits, la règle de la pertinence... Je pense que ça fait partie de l'administration de votre ministère et même que les gens de la Régie ont l'habitude d'assister à l'étude des crédits. Il y a des députés qui ont des questions à poser, mais pas à la Régie. Alors, les gens de la Régie doivent ou rester ou s'en aller, mais, moi, je ne peux pas décider s'ils doivent rester ou pas, sauf que, pour le moment, la parole, je vais la donner au député de Saguenay pour qu'il puisse poser des questions, étant donné que ça fait une heure et vingt minutes que le député de Lévis pose des questions, étant donné que c'était adressé à la Régie et que les députés ministériels ne pouvaient pas poser de questions. Alors, les députés ministériels ont droit. M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, j'aimerais que vous vous adjoigniez votre représentant pour les négociations avec les autochtones, M. Tremblay, qui est ici et qui s'occupe du dossier des autochtones, s'il vous plaît, puisque j'en ai longuement... **Personnelle-**ment, je n'ai rien avec la RAAQ.

**M. Elkas:** Pouvez-vous passer à d'autres questions?

**M. Maltais:** O.K.

**M. Elkas:** M. Tremblay est parti à...

**M. Maltais:** À une réunion?

**M. Elkas:** ...une réunion sur l'environnement concernant les aéroports.

**M. Maltais:** Ah! Ça va.

**M. Elkas:** Pour satisfaire le député de Lévis, si vous me permettez, Mme la Présidente, je vais

aussi demander aux gens de la RAAQ de rester à la disposition de la commission.

**M. Garon:** Merci.

### Systèmes de transports terrestres (suite)

#### Lits d'arrêt

**M. Maltais:** M. le ministre, j'aimerais peut-être commencer par... On a parlé tout à l'heure de la protection aux endroits dangereux. Il y a quelques années... Je ne sais pas quelle était la personne du ministère des Transports attitrée à ce dossier-là, mais on avait fait sur la route 138... La route 138, vous allez convenir avec moi, est la plus longue du Québec. Il y a eu un programme au ministère des Transports qui avait été mis en vigueur en 1986 concernant les arrêts obligatoires sur les côtes très dangereuses. Je me reporte pour situer les fonctionnaires à celle de Tadoussac et à celle de Baie-Saint-Paul, là où il y avait eu des arrêts obligatoires avec vérification obligatoire du véhicule, la "vanne" du transporteur routier, pour en vérifier les freins avant qu'il se lâche dans la côte. Il y avait une voie d'évitement au cas où. Je ne sais pas, mais monsieur, sans doute, sait exactement de quoi je veux parler.

J'aimerais savoir, M. le ministre, si, au cours des prochaines années - il y en a deux au Québec présentement: la Côte-Nord, une région particulièrement accidentée, et Charlevoix - il y a d'autres sites qui ont été prévus par le ministère des Transports? Je vais citer un exemple: la côte de Sainte-Anne-de-Beaupré. Je ne sais pas, mais pour les habitués, on descend à peu près environ quatre milles, quatre milles et demi, en deux étapes. Je ne sais pas si elle a été analysée par les fonctionnaires du ministère des Transports comme pouvant être une côte ultra-dangereuse pour les transporteurs routiers lourds et s'il a été envisagé de faire une voie d'évitement comme ça a été fait à Tadoussac et à Baie-Saint-Paul.

**Le Président (M. LeSage):** M. le ministre.

**M. Maltais:** Pour commencer là-dessus. Des lits d'arrêt, qu'on appelle ça, communément.

**M. Elkas:** Je vous remercie de la question. Je sais qu'il y a dans les programmes des voies d'évitement, mais je ne peux pas vous dire particulièrement quels sont les endroits. Je demanderais à M. Jiona de se joindre à moi. Il va peut-être vous indiquer où on peut les retrouver dans le programme.

**M. Jiona (Théodore):** M. le député...

**Le Président (M. LeSage):** Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

**M. Jiona (Théodore):** Oui. Mon nom est Théodore Jiona, sous-ministre adjoint aux opérations au ministère des Transports.

**Le Président (M. LeSage):** Merci.

**M. Jiona:** C'est qu'il y a deux choses dans votre question. Le ministère, actuellement, construit des lits d'arrêt. Ce sont des routes avec du matériel meuble qui permet d'amortir le choc et d'arrêter les camions en détresse. L'autre chose qu'on construit, ce sont des endroits où le véhicule s'arrête pour faire faire une vérification mécanique de ses freins. Vous avez, dans Charlevoix, deux lits d'arrêt - dans le bout de la rivière Saguenay, je pense - et on est en train de penser à construire deux aires de contrôle de freins, une à Vallée-Jonction, et pour cause, et une autre dans la côte de l'Hôpital à Beauceville. Éventuellement, on va aussi avoir un programme de construction de lits d'arrêt et de zones de contrôle de freins dans les zones dangereuses, oui.

**M. Maltais:** M. Jiona, vous connaissez, sans doute, à partir de Saint-Tite-des-Caps, la côte de Sainte-Anne-de-Beaupré. Est-ce que c'est une côte qui pourrait être envisagée, possiblement pour faire une vérification des freins, parce que ça descend environ à peu près sur quatre milles, quatre à cinq milles...

**M. Jiona:** Oui, je connais très bien la côte dont vous faites question.

**M. Maltais:** Ah! vous connaissez la côte?

**M. Jiona:** Oui. On vérifiera évidemment la longueur de la côte et le pourcentage de la pente.

**M. Maltais:** Elle est en deux "steps".

**M. Jiona:** Elle est en deux systèmes. Je connais la côte.

**M. Maltais:** Vous allez me comprendre?

**M. Jiona:** Oui. On verra, selon les études techniques, si c'est utile de faire quelque chose dans ce coin-là, oui.

**M. Maltais:** Moi, j'ai fait l'expérience. M. Jiona. Je suis entré avec une "vanne" à Tadoussac - ça m'a pris tout mon courage parce que, au départ, j'avais peur - lorsque le ministère des Transports est venu faire le type expérimental il y a quatre ans. J'ai trouvé ça extraordinaire. Est-ce qu'il y a une analyse de faite sur le degré d'efficacité de ces deux arrêts-là, à Baie-Saint-Paul et à Tadoussac en particulier?

**M. Jiona:** Évidemment, c'a été conçu pour

arrêter les véhicules lourds en détresse.

**M. Maltais:** Oui. Ce n'est pas...

**M. Jiona:** O. K. ?

**M. Maltais:** Je l'ai fait en véhicule lourd, pas en voiture, sinon on "scrape son char".

**M. Jiona:** Oui. Maintenant, lorsqu'un véhicule léger, lui, est en détresse et qu'il emprunte le lit d'arrêt, évidemment, il ne s'enlise pas dans le matériel...

**M. Mettais:** Non.

**M. Jiona:**... il passe tout droit.

**M. Maltais:** Mais ce n'est pas pour les véhicules légers...

**M. Jiona:** Non.

**M. Maltais:**... c'est pour les véhicules lourds.

**M. Jiona:** C'est fait pour un véhicule lourd et c'est très efficace.

**M. Maltais:** Est-ce que, je ne sais pas, moi... Est-ce qu'il y a eu des statistiques qui ont été gardées là-dessus? Combien, par exemple, ont emboîté celui de Tadoussac et celui de Baie-Saint-Paul? Est-ce qu'on...

**M. Jiona:** Je ne les connais pas par coeur.

**M. Maltais:** Vous ne les connaissez pas par coeur.

**M. Jiona:** Je sais, pour l'avoir vu, qu'il y avait des traces de pneus dans ces lits d'arrêt là, parce qu'ils ont été utilisés, bien sûr. Maintenant, il faudrait demander ça au chef de district, voir s'il y a des statistiques d'utilisation. Moi, je n'en ai pas à la mémoire, non.

**M. Maltais:** Au niveau de la sécurité, en tout cas à Tadoussac, ça il y avait eu, je pense, pertes de vies dans les années 1982, 1983, 1984 et également 1985. J'ai été témoin, moi, d'une perte de vie lorsque le dernier qui s'est fait tué là était quelqu'un de mon comté. Depuis que c'est arrivé, il n'y a eu aucune perte, aucun accident. Quand on connaît la topographie du terrain, on s'aperçoit que... Bon. Moi, en tout cas, je trouve que c'est une amélioration et que ça devrait être une amélioration très appréciable, parce que je suis convaincu que, depuis quatre ans, ça a sauvé, avec l'accroissement du trafic, beaucoup de vies. Dans le cas de Sainte-Anne-de-Beaupré, je passe régulièrement, de deux à trois fois par semaine là, et, particulièrement l'hiver, ça descend. Ne vous inquiétez pas. Pas

une voiture, mais une "vanne" là et, surtout lorsqu'elles arrivent à cette hauteur-là, elles ont freiné sur cinq, six, sept milles avant d'arriver là et souvent leurs freins sont à bout et, là, elles s'alignent dans la côte, et on descend. De toute façon, j'aimerais ça... peut-être l'an prochain, il n'y a pas de commande urgente, qu'on ait au moins une idée de l'analyse de ces côtes-là qui ne sont vraiment pas faciles.  
(16 h 30)

Il y en a une qu'on appelle la côte Saint-Nicolas, à Godbout, dans mon comté. Là aussi, 0 y a un problème parce que les vannes de bois sortent pour la compagnie Quebec and Ontario Paper, et c'est la route 138 également. J'aimerais ça qu'on étudie cette possibilité-là au cours de la prochaine année et, si c'est nécessaire - ce n'est pas moi qui peux dire si c'est nécessaire, ce sont les gens du ministère - à partir de ce moment-là, peut-être l'an prochain, on pourra se réparer là-dessus, si c'était...

**M. Jiona:** C'est effectivement très efficace, ces lits d'arrêt là. Chez vous, comme en Gaspésie d'ailleurs, je pense qu'il y a des endroits...

**M. Maltais:** Combien en avez-vous au Québec, à peu près, présentement?

**M. Jiona:** Des lits d'arrêt?

**M. Maltais:** Oui.

**M. Jiona:** De mémoire, il y en a deux. Si vous êtes de la région de...

**M. Maltais:** Il y en a deux, ces deux-là.

**M. Jiona:** Mais c'est une technique qui est quand même assez nouvelle.

**M. Maltais:** Très nouvelle, je pense que c'est une technique qui provient des États-Unis.

**M. Jiona:** Oui, j'en ai vu aux États-Unis et il y en a aussi en Europe.

**M. Maltais:** En tout cas, pour moi, c'est une chose... Je ne sais pas si M. le ministre a eu l'occasion de voir ça, mais je vais l'inviter cet été, dans mon comté. C'est vraiment quelque chose d'extraordinaire. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions là-dessus, mais je passerais à un autre sujet.

**Le Président (M. LeSage):** Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis.

### Signalisation routière

**M. Garon:** Je veux seulement poser une question concernant la signalisation unilingue française, dont certains ont dit qu'elle était

responsable d'accidents. J'aimerais savoir quelles sont les études qui ont été faites au ministère ou à la Régie, concernant la signalisation unilingue française et la relation avec les accidents.

**M. Elkas:** M. le Président...

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a eu des études ou s'il n'y en a pas eu?

**M. Elkas:** Oui, des études et des représentations ont été faites par les ministères - parce qu'on n'est pas les seuls - qui regardent toute la question de la signalisation française et, en partie, bilingue, est avec le ministre Ryan, mais il n'a pas encore déposé son rapport. Alors, on attend de lui son rapport. Nous, on a fait des représentations et, là, on va attendre que son rapport soit déposé.

**M. Garon:** Moi, la question que je pose, ce n'est pas au ministre Ryan, c'est au ministre des Transports qui est responsable de la signalisation routière, pour savoir si, à son ministère, il a fait faire des études concernant les dangers et les causes d'accidents que pourrait représenter la signalisation unilingue française au Québec. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites? Est-ce qu'il y a des statistiques qui ont été faites concernant les dangers de la signalisation unilingue française? Il ne semble pas y en avoir concernant les lieux dangereux. Alors, je me demande s'il y en a eu vis-à-vis de la signalisation unilingue française et la relation entre la signalisation unilingue française et les accidents. Ou bien si les gens qui disent ça sont en connexion avec le Saint-Esprit ou si ça repose sur des données factuelles. J'aimerais savoir s'il y a eu des études concernant cette question-là, tant au ministère qu'à la Régie de l'assurance automobile.

**Le Président (M. LeSage):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Je répète, M. le Président, que nous avons un représentant du ministère des Transports qui représente le ministère, qui est en train de revoir toute la question des enseignes, et puis celles qui peuvent indiquer le même mot dans les deux langues. C'est un rapport qui est déposé. Les recommandations sont déposées auprès de M. Ryan et son comité. Je ne sais pas pour quelle raison je devrais dévoiler les résultats de ce que M. Ryan devrait déposer.

**M. Garon:** Ce n'est pas ce que je demande. Je ne demande pas les jeux de mots et les mots identiques en français et en anglais. Ce n'est pas ça que je demande. Je demande s'il y a eu des études où on a fait des corrélations entre la signalisation unilingue française et les accidents.

**M. Elkas:** Non. Pour répondre à la question,

non.

**M. Garon:** Il n'y en a pas eu.

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Bon. Alors je vous remercie. C'est facile répondre clairement. Vous dites: Il n'y en a pas eu. Je vous remercie, je suis content de la réponse.

**M. Elkas:** On anticipait votre question.

**Le Président (M. LeSage):** Merci, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Alors, sur quoi...

**Le Président (M. LeSage):** Est-ce qu'on procède avec l'alternance?

**M. Garon:** Non, non, mais je n'ai pas fini; c'est la même chose.

**Le Président (M. LeSage):** Merci. Allez-y, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Alors, sur quoi fonde-t-on la demande de signalisation bilingue, puisque, aux États-Unis, c'est en anglais; en France, c'est en français; en Italie, c'est en italien; en Angleterre, c'est en anglais? Sur quoi fonde-t-on, à ce moment-là, des représentations qui auraient été faites pour demander une signalisation bilingue si on n'a pas d'étude démontrant qu'une signalisation unilingue française pourrait causer des accidents au Québec? On n'a pas fait de corrélation entre la signalisation française et les accidents.

**M. Elkas:** M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint au ministère des Transports, qui parraine le dossier en partie pour le ministère, pourrait répondre à la question du député de Lévis.

**M. Demers (Yvan):** Il n'y a pas d'étude qui existe pour pouvoir faire une relation entre l'existence d'un mot qui serait en anglais, par exemple, et l'impact que ça pourrait avoir sur les accidents. Par contre, on a relevé peut-être une dizaine de mots qui sont un peu incompréhensibles pour des gens de langue anglaise. Par exemple, l'expression "route barrée", on n'a pas réussi à trouver de pictogramme pour pouvoir imaginer cette situation. C'est un peu, quand même...

**M. Garon:** Vous êtes-vous demandé si, en français, ça voulait dire quelque chose?

M. Demers: Pardon?

**M. Garon:** "Route barrée", je ne sais pas ce

que ça veut dire non plus en français.

**M. Deniers:** Bien, c'est une route qui est fermée pour des travaux.

**M. Garon:** Ce serait mieux de dire "route fermée".

**M. Demers:** Bien, en tout cas, c'est l'expression qui est comme ça, c'est "route barrée". Par contre, il y a des mots qui se comprennent en anglais et en français comme "construction", par exemple, c'est la même chose. Alors, c'est tout simplement découlant de l'expérience des gens qui sont au ministère, spécialistes en signalisation depuis de nombreuses années, qui nous font arriver à la conclusion qu'il y aurait **peut-être** avantage, sur le plan de la **sécurité** routière, que quelques mots, un certain nombre de mots puissent avoir une traduction anglaise au niveau de la signalisation, mais ce n'est pas basé vraiment sur des études scientifiques.

**M. Garon:** À ce moment-là, comme il n'y a pas d'étude sur la signalisation française, quelles études avez-vous faites concernant les recommandations du coroner Bouliane où il **dit**, par exemple, qu'une des causes **d'accidents** c'est que le ministère ne respecte pas lui-même ses normes de signalisation, que des panneaux, des fois, ne sont pas assez réfléchissants, puis que les gens ne les voient pas, et concernant les lacunes de la signalisation du ministère? Est-ce que vous avez analysé les critiques qui ont été faites, concernant les lacunes de la signalisation du ministère, par les coroners, entre autres?

**M. Demers:** Disons qu'il y a quand même des programmes au ministère pour, par exemple, le renouvellement de la signalisation, mais, chaque fois qu'il y a une enquête du coroner et qu'il y a des recommandations précises sur la signalisation, le ministère, habituellement, y donne suite.

**M. Garon:** Est-ce qu'il faut qu'il y ait un accident? Par rapport au coroner...

**M. Demers:** Non. Non. Comme je vous le mentionnais, il y a des...

**M. Garon:** Parce que, souvent, si on mettait juste la signalisation avant que les gens arrivent à l'endroit, ça ne serait pas pire. Des fois, la signalisation est après. L'autre jour, je passais avec quelqu'un puis j'ai dit: Aïe, tu te trompes de route. Oui, mais, il a dit, le panneau disait à droite à partir de là, je ne pouvais pas penser que c'était à droite avant le panneau. J'ai dit: C'est vrai, si le panneau avait été avant, ça t'aurait donné une meilleure chance de savoir qu'il fallait aller à droite. Souvent la signalisa-

tion est mal placée, est mal faite.

**M. Demers:** Bon. Il peut...

**M. Garon:** Mol, j'ai remarqué, par exemple, qu'aux États-Unis, la signalisation est bien mieux faite. Dans les endroits où ça roule, je vais vous dire une chose, quand vous êtes sur les routes de Los Angeles, de San Francisco, de San Diego, ça roule. Puis, c'est drôle, tu vois, puis tu n'as pas besoin de t'énerver. Tu n'es pas stressé, tu sais où tu vas t'en aller. Quand tu arrives au Québec, il faut quasiment toujours que tu aies la tête dans le dos pour voir si l'affiche n'est pas déjà passée, puis que tu n'es pas déjà passé. On met toujours l'affiche collée sur la place où il faut prendre la décision. **Est-ce** qu'on ne s'est pas interrogé concernant notre façon de faire la signalisation, comparativement à la signalisation américaine qui, à mon avis, **m'apparaît** de beaucoup supérieure?

**M. Demers:** On s'est interrogé, puis on s'interroge continuellement. C'est un domaine qui n'est quand même pas facile, la signalisation. Dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal, par exemple, on est en train de réexaminer la totalité de la signalisation routière dans l'agglomération de Montréal. Il y a des améliorations qui ont été apportées. Par exemple, par l'implantation de signalisation par fibres optiques au niveau du tunnel **Ville-Marie**. Alors, ce sont quand même des équipements **qui** sont coûteux mais qui améliorent la perception que les gens peuvent avoir de la signalisation.

**M. Garon:** Pensez-vous que la priorité, au ministère, ce serait de bilinguiser, rendre les panneaux bilingues, plutôt que d'identifier les lieux dangereux, les lieux où il y a des accidents d'enfants, les lieux où la signalisation est mal faite, tout simplement, ou encore si elle est mal placée, ou encore les **panneaux** qui ne respectent même pas les normes du ministère, vous ne pensez pas que ce serait la priorité?

**M. Demers:** Je peux vous donner une opinion - je ne sais pas si on peut me qualifier de spécialiste - mais, quand même, de responsable de la normalisation de la signalisation. Notre opinion, c'est que si le fait d'implanter quelques mots bilingues, quelques panneaux de signalisation bilingues sur le territoire du Québec, ça peut avoir pour résultat de sauver quelques vies, je pense que ça vaut la peine. Or, il n'est pas question, je pense, dans notre optique, de bilinguiser à la grandeur du Québec la signalisation. Sauf **qu'à** certains endroits, quand il s'agit de sécurité routière, il pourrait **peut-être** y avoir avantage... Je peux vous donner un exemple, le mot "brouillard" qui existe actuellement sur certaines routes, ou le fait d'ajouter, par exemple, **"fog"** qui est la traduc-

tion anglaise, si ça peut avoir comme résultat d'avertir les gens qui pourraient circuler sur le réseau et qui ne comprennent pas le mot "brouillard", je pense que ça pourrait être avantageux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Garon:** Pensez-vous qu'ils ont besoin d'un panneau **pour voir** la brume?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis...

**M. Garon:** Quand il y a de la brume, ils la voient.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ils auraient des chances de ne pas voir le panneau, s'il y avait de la brume, à **part ça**.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Elkas:** Ça n'a pas de bon sens. Je ne peux pas me permettre de ne pas répondre à cette question-là. Le député de Lévis, **peut-être**, devrait sortir de la région de Québec, visiter Montréal et voir ce que ces gens-là ont fait dernièrement au niveau des enseignes, messages variés et variables. Tout le monde en **parle** d'ailleurs. Alors, on est en essai et il y a des efforts qui se font. En positif, à part ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saguenay.

**M. Maltais:** Mme la Présidente, j'aimerais m'adresser au ministre et il pourra "dispatcher" la question, distraire la question à un de ses fonctionnaires. C'est concernant les feux de signalisation... Tu ne la trouves pas drôle?

**Une voix:**...

**M. Maltais:** ...Bon, j'ai dit "dispatcher" hein?

**Une voix:** Ah! moi j'ai toujours "dispatché".

**M. Maltais:** Bon! Alors, c'est défendu de fumer, mais c'est défendu de marmonner aussi. M. le ministre, au niveau de la signalisation, je ne parle pas des lumières, des lumières rouges, lumières vertes, je parle des endroits pour avertir qu'il y a une signalisation dense, une lumière jaune, qu'on appelle. Moi, ça fait quelques années que je demande, à deux ou trois

endroits, parce qu'on a des demandes d'une certaine clientèle, aux sorties d'usines, dans des endroits où la route passe transversalement. Au ministère des Transports, on nous dit toujours: Bon, on va faire une étude. Et l'étude arrive, elle n'est jamais concluante. Par exemple, au confluent des routes 170 et 138, à la sortie des routes 389 et 138, là où il y a une affluence, il n'y a même pas d'arrêt obligatoire. Bien sûr, il y a des arrêts obligatoires, mais je veux dire qu'il n'y a pas de lumières pour "signaliser", indiquer aux gens qu'il va y avoir un arrêt obligatoire, et ce sont des endroits où il passe beaucoup de monde. Moi, j'aimerais savoir, une fois pour toutes, les critères sur lesquels le ministère des Transports, ceux qui s'occupent de la signalisation, pour nous dire ça prend combien de monde à la minute, à l'heure ou à la journée ou à l'année. Est-ce que c'est une question de trafic ou une question de prudence? C'est quoi les critères sur lesquels ils se basent pour dire: Il n'y en aura pas besoin? Je vais vous donner un exemple: À la sortie de Reynolds, il y a 2000 travailleurs, il y en a 2000 qui entrent le matin, il y en a 2000 qui sortent le soir. On fait faire des études. Bon, le ministère des Transports nous dit: Il n'y a pas tout à fait assez de monde. Là, il va y en avoir 3000. Je recommence ma demande encore, **va-t-il** y en avoir assez, il n'y en aura pas assez, ça en prend combien pour avoir un "mautadit flash" dans le coin pour répondre à la demande des syndicats, les demandes de la ville et... Bon! C'est quoi, les critères? Est-ce qu'il y a une place, quelque part, où on peut dire: Bon, voici les **critères**, on va les donner aux gens qui viennent nous voir. Si vous n'avez pas ça, ne nous "tannez" pas pour rien, on ne fera pas de demande au ministère si vous ne rentrez pas dans les critères. C'est peut-être là-dessus que j'aimerais avoir plus d'informations. (16 h 45)

**M. Elkas: M. Demers.**

**M. Demers:** Je n'ai pas les critères, les chiffres quantifiés, mais je pourrais, demain, si vous êtes ici. Je pourrais de toute façon les donner au ministre. Les principaux critères, évidemment, c'est les volumes de circulation dans les deux sens. Souvent c'est le genre de dispositif qu'on installe à une intersection en croix ou en T. Les distances, aussi, de visibilité qu'on a à l'endroit où on pense qu'on devrait implanter ce genre de dispositif; le type de circulation aussi, le nombre de camions, le pourcentage de camions; l'existence ou non de piétons, bon... C'est un peu le genre de critères. Maintenant, ça, c'est quantifié selon la vocation de la route, le type de route. Je pourrais vous fournir les critères chiffrés, si vous voulez.

**M. Maltais:** Écoutez, il y a deux... Moi, je me base sur ce que je vis, ce n'est pas ce que j'ai vu ailleurs, c'est chez moi. J'ai la route 138

qui longe le fleuve et j'ai les routes 389, 170 et 189 qui s'en viennent en diagonale. La route 189, il n'y a pas de problème. À la route 170, elle croise la route 138 entre deux côtes, et, je vais vous dire une chose: Quand tu descends en arrière d'une "vanne" là, tu te demandes sur quel critère... Des fois, je voudrais bien vous avoir en avant de moi, parce que je vous en parlerais, des **critères**. Le gars qui a une "vanne" en arrière, qui arrive à 80 milles ou 80 kilomètres à l'heure, toi, tu signales pour entrer là, il faut que tu attendes que l'autre ait passé. Le critère, à ce **moment-là**, je ne sais pas s'il y a une possibilité, moi, j'appelle ça un critère de sécurité minimale. À partir du moment où il y a de la sécurité des gens, je pense qu'on ne devrait pas se couler dans le ciment sur des critères sortis par une grille, bon, ça prend 3000 personnes à l'heure ou quelque chose de même, parce qu'il s'est tué plusieurs personnes. Et, moi, je pense qu'une lumière, ça ne vaut pas le prix d'une personne. En tout cas, moi, ces critères-là, dans certains cas, je pense qu'ils ne s'appliquent pas. À la route 389, là où il y a 2000 travailleurs qui entrent, où il y en a 1300 qui s'en vont sur la route 389 pour Hydro-Québec, je ne sais pas s'il n'y aurait pas moyen... Parce que ce petit maudit "flash", s'il faut faire une collecte pour l'acheter, pour l'installer, on va le faire, écoutez, ça ne **coûte** pas si cher que ça, cette affaire-là. S'il faut **attendre** je ne sais pas combien de personnes qui se sont embouties ou de personnes blessées. Est-ce qu'il n'y a pas moyen d'aller en dehors des critères pour s'assurer de la sécurité minimale des gens? Lorsque ça n'entre pas dans les critères, on devrait peut-être regarder du côté sécurité? C'est peut-être ça que, je ne sais pas. Vous autres, qu'est-ce que vous en pensez? Moi, j'ai à vivre avec, puis les gens à mon bureau de comté, c'est moi qui les reçois, ils ne viennent pas vous voir à votre bureau ici, ils viennent dans le mien. Puis le petit "flash", je suis rendu que je pense que je vais l'acheter sur mon budget hors norme, s'il n'y a pas moyen d'en avoir un dans les critères nécessaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** M. le député de Saguenay, je vous remercie de votre question parce qu'elle est pertinente. J'ai eu, à l'occasion, à signer certaines lettres qui refusaient d'ailleurs des demandes semblables, et puis j'ai remarqué, comme vous nous l'avez mentionné, que c'est pas mal catégorique. C'est basé sur des chiffres, puis l'aspect humain n'est pas nécessairement inséré dans la réponse qu'on pose. Puis, à plusieurs occasions, j'ai envoyé des gens retourner et revoir avec les yeux, parce qu'il est évident que ce n'est pas seulement des chiffres qui nous dictent quoi faire, quelle sorte de geste on **doit**

poser. Et puis, dans une couple d'occasions, on a changé d'idée parce qu'on voyait la pertinence d'avoir des feux ou des arrêts, comme vous le mentionnez. Alors, si tu veux ajouter... Aussi, il y avait une question que j'avais posée: Une fois qu'on rend une décision, quand est-ce qu'on la reprend? Est-ce qu'on attend que le député du coin nous le demande à nouveau ou est-ce qu'D y a des suivis qui sont faits pour assurer qu'on rejoint les critères qui avaient été établis? Quand **est-ce** qu'on change les critères?

**M. Maltais:** Moi, si je regarde - et je vais **m'adresser peut-être** au monsieur au niveau de la signalisation - ça **m'enrage**, le soir, quand je pars à minuit du parlement pour m'en aller à Beauport. Ma résidence secondaire est là. J'attends presque une demi-heure sur les lumières où il n'y a pas un maudit chat qui passe, et ces gars-là qui sortent de l'usine le soir, à 17 heures, ils ont hâte de s'en aller chez eux, mais quand tu n'as jamais ton tour, tu viens en beau maudit... En tout cas, là, le feu de signalisation, il y a quand même une justice, il est égal chaque bord. Ce n'est pas tout à fait comme à la commission, ici, ce n'est pas plus d'un bord que de l'autre, un feu, c'est égal. **Ici**, ce n'est pas pareil à ça. Mais je trouve que ce serait une certaine justice pour ces gens-là, qui ont aussi hâte que n'importe qui de s'en retourner chez eux le soir ou de rentrer au travail le matin, d'avoir un minimum de sécurité. Là, je ne demande pas une Cadillac, je ne demande même pas un feu jaune, rouge et vert, je demande un jaune pour avertir que ces gens-là doivent entrer à l'usine, avertir que les gens doivent prendre la 389, et je pense que c'est un minimum. Je pense que mon collègue de Deux-Montagnes a des questions aussi là-dessus, M. Bergeron. Vous aviez demandé de...

**M. Bergeron:** Mme la Présidente-

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Est-ce que c'est sur le même sujet?

**M. Garon:** Ça ne fait rien, c'est l'alternance.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'alternance n'a pas été toute pratiquée, tellement, M. le député de Lévis, depuis le début ici.

**M. Garon:** Non, elle est pratiquée, l'alternance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous me permettez, on va laisser la parole à M. le député de Deux-Montagnes pour...

**Une voix:** Ce ne sera pas long.

**M. Garon:** Ah! ça ne me dérange pas. O.K.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** C'est vrai que vous n'êtes pas long, d'habitude.

**M. Bergeron:** Mme la Présidente, j'aimerais acquiescer dans le sens du député de Saguenay, et notre ami, le ministre des Transports, **doit** se souvenir, dans le temps qu'il était maire. Ce que je veux dire, c'est que, quand on avait un petit problème, on réglait ça le matin ou l'après-midi même, des problèmes qui étaient simples. Le problème que le député mentionne dans le moment, je l'ai vécu cette semaine. L'appareil est tellement lourd. Je le sais que ça va prendre un an, un an et demi, deux ans avant que ça se fasse. **Il** me semble, comme ancien maire, et vous, comme ancien maire, que c'est le gros bon sens, cette **affaire-là**. Je veux dire que les appareils électriques sont là, sur chaque coin de la rue, les fils électriques sont là. Tout ce qu'il faut, c'est poser une lumière en haut. Et, cette **lumière-là**, en quoi elle dérange? Elle ne dérange personne. Ce n'est pas un investissement, elle ne dérange rien. C'est une question de **sécurité**. L'appareil est lourd, M. le ministre, et il me semble que c'est du gros bon sens. Et, comme le député le disait tout à l'heure, je pense que les critères... On me l'a dit, **hier** matin: On va faire un "survey", combien il passe de gens, combien il passe de voitures, etc. Je sais, moi, que, sur l'autre bord de la rue, il y a une école, il y a une caisse populaire, puis les machines passent sur le **"highway"**. On demande quoi? Mettre une lumière qui peut coûter 200 \$, et les fils sont déjà là. On va être obligé d'attendre deux ans pour l'avoir. Je pense que les critères minimums, M. le ministre, devraient **être** reconsidérés.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Je me joins à vous, M. le député. **Moi** aussi, évidemment, je trouve ça un peu différent du fait qu'on part d'une municipalité où on peut donner ordre de le faire du jour au lendemain. Par contre, vous allez comprendre qu'il y a 60 000 kilomètres de route, qu'il y a **bien** des demandes qui entrent. Par contre, ça ne nous pardonne pas le fait qu'on ne devrait pas agir un peu plus vite. **Ça** a fait discussion des orientations du **sous-ministre**, alors qu'il a introduit son programme de qualité, au niveau du ministère. C'est de vraiment reconnaître la clientèle qu'on dessert. **Puis** vous êtes un fournisseur comme nous et puis vous faites partie de la machine comme telle, et, s'il y a des lacunes à l'intérieur du ministère, il me semble que, comme élu, c'est notre devoir de bien les identifier. On prend en considération la question posée. C'est des exemples comme ça dont on peut

se servir pour vraiment se corriger et assurer une très très bonne qualité auprès de notre clientèle, les citoyens donc, qu'on dessert dans la province de Québec. Pour votre question plus spécifique, je ne sais pas si vous l'avez envoyée au ministère à date ou non, mais si vous ne l'avez pas fait, on va en prendre note et vous assurer une réponse. Quant au député de Saguenay, sa réponse, on a pris note et puis on va vous revenir dans les jours à venir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'aurais un certain nombre de questions à poser au ministre concernant les renseignements qu'on lui a demandés, préalablement à l'étude des crédits, et pour lesquelles on n'a pas eu de réponse. Par exemple, on a demandé une copie de l'étude de Sodexen sur le lignosulfonate. On a refusé d'en produire une copie, pourquoi?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, il faut consulter le ministère de l'Environnement. On m'avise qu'on n'a pas eu la réponse du ministère avant qu'il la dépose publiquement, parce qu'on a fait cela en concertation avec lui.

**M. Garon:** Qui l'a payée?

**M. Elkas:** Comme c'était sous la supervision de l'Environnement, il me semble qu'on ne devait pas la rendre publique, que c'était à lui de nous donner l'autorisation de le faire ou de le faire lui-même. Quant aux coûts, oui, on a partagé les coûts de cette étude.

**M. Garon:** C'est que...

**M. Elkas:** Mais on n'a pas encore de copie du résultat...

**M. Garon:** ...l'étude...

**M. Elkas:** ...de ce qui a été analysé ou est en train d'être analysé par le ministère de l'Environnement.

**M. Garon:** L'étude a été faite à la suite de demandes qu'on a faites concernant les lignosulfonates. On a également tiré publiquement des conclusions de l'étude et, là, on ne peut pas rendre l'étude publique. **Il** y a quelque chose qui ne va pas **là-dedans**. On l'a dit maintenant, on a tiré des conclusions concernant cette étude-là et, par ailleurs, on ne veut pas rendre l'étude publique. Est-ce parce que l'étude n'a pas l'air aussi concluante qu'on l'a dit dans les communiqués de presse émanant du ministère?

**M. Elkas:** Non, je m'engage, auprès du député de Lévis, lorsqu'elle sera disponible et

publique... Ça dépend du ministère de l'Environnement et ça va me faire grand plaisir de lui en faire parvenir une copie, à sa demande d'ailleurs.

**M. Garon:** Alors, on la commentera...

**M. Elkas:** On ne cache absolument rien.

**M. Garon:**... on la commentera sans la voir.

**M. Elkas:** Non, non, on ne cache absolument rien, il me semble que la personne qui a parrainé ce dossier-là, c'est le ministre de l'Environnement et c'est à lui de le rendre public. Je n'ai pas d'affaire à...

**M. Garon:** O. K. Pas d'objection. Je vous pose une question, vous me répondez. Non, c'est aussi une réponse.

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Quand vous dites non, c'est aussi une réponse. Je vous ai demandé également le traitement annuel des membres de votre cabinet. De tous les ministères, le ministère des Transports est le seul à ne pas avoir fourni ces informations-là, ce que font tous les ministères du gouvernement. Je ne vois pas pourquoi.

**M. Elkas:** Vous avez la masse totale, M. le député?

**M. Garon:** Non, non, non, le salaire de chacun des membres de votre cabinet. C'est un document public. J'ai eu à y répondre pendant neuf ans comme ministre: tous les membres, les secrétaires autant que le personnel politique, dans le cadre de la masse. Tout le monde pouvait constater que je ne dépensais pas ma masse au complet, mais j'y répondais... Ça me "tannait", mais j'y répondais pareil, parce qu'on me disait: Vous êtes obligé d'y répondre. Je remarque que tous les ministres y ont répondu, d'après l'information qu'on me donne, sauf vous. Alors, c'est quoi le problème? Il y a une réticence à la transparence, depuis que vous êtes au ministère des Transports, c'est incroyable.

**M. Elkas:** Il ne faudrait pas, non... On m'a laissé entendre que la masse totale était suffisante, mais si vous me dites...

**M. Garon:** Non, non, non, non.

**M. Elkas:** Non, non, mais si vous me dites que les autres l'ont fait, je n'ai rien à cacher.

**M. Garon:** Tout le monde fait ça.

**M. Elkas:** On l'a fait à la Sécurité publique, on va le faire ici.

**M. Garon:** Bien oui.

**M. Elkas:** Pas de problème.

**M. Garon:** Bon. Est-ce qu'on pourrait avoir ça ce soir?

**M. Elkas:** Ou demain?

**M. Garon:** Ça ne doit pas être...

**M. Elkas:** En fin de soirée, oui.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** En fin de soirée, on va vous l'avoir.

**M. Garon:** En fin de soirée. Vous voyez, c'est toujours... Normalement, tout le monde fait ça, c'est automatique. Dans tous les ministères, c'est une question... D'ailleurs, c'est vous autres qui avez commencé...

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:**... à nous demander ça. On a continué la tradition que vous avez instaurée quand vous étiez à l'Opposition, de demander les salaires des membres des cabinets. De la même façon que les salaires des fonctionnaires sont publics, ce sont des fonds publics aussi pour les gens des cabinets.

**M. Elkas:** O. K.

**M. Garon:** Ils sont payés avec des fonds publics également.

**M. Elkas:** Le point est fait, M....

**M. Garon:** C'est public.

**M. Elkas:** M. le député...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:**... le point est fait.

**M. Garon:** Bon.

**M. Elkas:** Si on vous a seulement envoyé la masse totale, je m'excuse, on aurait dû vous envoyer l'ensemble. (17 heures)

**M. Garon:** Alors, concernant le dépassement des coûts, j'en ai parlé ce matin et j'attends toujours les réponses aux questions pour les mois d'avril, mai et juin. J'ai posé les questions à vous deux. Vous nous dites que vous avez fourni plus de réponses que votre collègue M. Vallières, mais je dois dire que M. Vallières, lui, il a décembre 1988 et janvier 1989. Après ça, il y en

a eu d'autres d'ajoutées et ça a pris du temps. Les mêmes questions ont été posées aux deux aux crédits. Je vais demander au secrétaire de relever ça, mais les mêmes questions ont été posées aux deux. Alors, vous vous étiez engagés tous les deux à y répondre, sauf que, concernant les renseignements sur tes contrats importants, ce n'est pas sorti.

**M. Elkas:** M. le Président, moi, j'ai... Ça a été vérifié avec le secrétaire de la commission. J'ai répondu à mes obligations et aux ententes qu'on avait, et puis, ça a été toit. Alors, personne n'est revenu pour dire...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Elkas:** Ce n'est pas te cas.

**M. Garon:** On vous l'a demandé...

**M. Elkas:** Alors, si on veut que... Non. Il me semble que la question est posée.

**M. Garon:** On vous l'a redemandé dans le cadre de l'étude des crédits, là.

**M. Elkas:** Eh bien, nous autres, nous l'avons demandé pour nous en assurer aussi et ce n'était pas le cas. La question avait été posée à M. Vallières.

**M. Garon:** Dans le cadre de l'étude des crédits, là, on vous l'a demandé. Regardez... C'est le même cahier, ce qu'on a demandé aux gens. Vous avez marqué: dépassements de contrat. Dans le cahier bleu, c'est écrit: Les recherches sont actuellement en cours et la documentation sera remise dès que disponible. Même question que j'avais posée aux engagements financiers, même question que j'avais posée par lettre le 6 février 1990, même question qu'on a mise au feuilleton au mois de novembre 1989. On vous l'a reposée et les études sont toujours en cours. On demande des photocopies de contrats et d'avenants. Je ne sais pas quelle étude vous faites. Ça doit vous coûter cher en péché. Je comprends pourquoi ça coûte cher au ministère et qu'il n'y a pas de routes qui se font. Si vous étudiez encore ça...

**M. Elkas:** Ça coûte plus cher quand on le demande en double.

**M. Garon:** Non, ce que je demande, c'est la même chose aux deux.

**M. Elkas:** Soyez cohérent dans vos questions.

**M. Garon:** Non. C'est la même liste. Vous avez fourni la même cahier bleu, venant des deux ministres, pour l'étude des crédits des transports.

C'est la même liste qu'on a envoyée aux deux, et il n'y a pas de réponse. Ça a l'air gênant.

**M. Elkas:** Il n'y a rien de gênant dans ça.

**M. Garon:** Ah!

**M. Elkas:** La bonne gestion détermine simplement qu'on pose une question à la personne qui gère les dossiers. Dans ce cas-là, c'est M. Vallières. Qu'est-ce que vous recherchez de plus...

**M. Garon:** Ce sont les cahiers des deux.

**M. Elkas:**... chez moi que chez lui?

**M. Garon:** Non. Vous, vous êtes responsable du plan de Montréal. Ce sont les cahiers des deux. C'est le cahier des transports. C'est le cahier pour répondre à l'étude des transports. Quand on a eu 14 heures pour les transports...

**M. Elkas:** Demandez à M. Vallières ce qui touche M. Vallières.

**M. Garon:** Non. C'est autant à vous qu'à lui. C'est aux deux. Mais nous autres. Nous allons agir en conséquence. Je vous l'ai demandé assez longtemps. Je vais agir en conséquence, mais vous allez peut-être bien trouver que c'est plus dur quand je tire de la hanche que quand je tire comme un "sniper".

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Vous allez voir qu'il y a plus de ronde qui sort à la fois. Alors, à la question 7 des demandes particulières, concernant les mesures prises à la suite du rapport du Vérificateur général de 1987, les réponses sont vagues et imprécises. La question était précise et demandait quels sont les mandats des responsables au ministère pour la mise en application des recommandations du Vérificateur général. Il n'y a pas eu de réponse à cette question-là non plus.

**M. Elkas:** Est-ce qu'on peut nous donner un exemple de ce qui n'est pas assez explicite? On s'interroge sur ce qu'ils veulent dire.

**M. Garon:** On a demandé les mandats. Il y a eu des recommandations précises dans le rapport de 1987 du Vérificateur général.

**M. Elkas:** Elles sont là.

**M. Garon:** Et on vous a demandé, à la suite du rapport du Vérificateur général, les mandats qui ont été donnés pour mettre en oeuvre ces recommandations du Vérificateur général. Ce n'est pas compliqué. Il y en a eu ou il n'y en a pas eu. Si vous dites qu'il n'y en a pas eu, c'est

une réponse.

**M. Elkas:** Ce ne sont pas tant les mandats qui sont nécessairement importants que les mesures. Il faut faire face aux interventions. Il me semble que c'est une façon d'opérer bien normale, le gros bon sens.

**M. Garon:** Les deux.

**M. Elkas:** Je ne sais pas si M. Maranda peut ajouter à la réponse. M. Maranda, est sous-ministre adjoint.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Maranda.

**M. Maranda (Paul):** M. le député, on vous a indiqué, dans le cahier que vous avez - dans le cahier bleu, pour reprendre votre expression - les recommandations du Vérificateur général ainsi que les mesures et interventions qui ont été prises. Prenons la deuxième recommandation, comme exemple, à moins que vous ne vouliez les passer toutes, qui était à l'effet que le ministère devait rationaliser sa programmation afin que le plan d'équipement soit, à tout le moins, le reflet des crédits budgétaires disponibles et anticipés. Pour avoir suivi les activités de MM. Vallières et Elkas au cours des derniers mois, je pense qu'on vous a fait part de la rationalisation que le ministère a faite de la programmation quinquennale. C'est une action qui a été entreprise par le ministère. Je ne sais pas si vous cherchez à savoir qui a été mandaté pour faire telle chose, mais là, on vous dit l'action qui a été entreprise.

**M. Garon:** Les mandats précis et les gens à qui les mandats ont été confiés, c'est ça qu'on vous a demandé.

**M. Maranda:** Eh bien, on pourra toujours les sortir, mais...

**M. Garon:** La question était précise. Elle demandait les mandats des responsables au ministère pour la mise en application des recommandations du Vérificateur général.

**M. Maranda:** Là, M. le député, on vous fait part des actions qui ont été prises et je pense que la deuxième recommandation, c'est le plus bel exemple des actions ministérielles qui ont été prises.

**M. Garon:** Oui, mais, moi, si je vous demande le nombre de milles qu'il y a entre Québec et Montréal et que vous me répondez le nombre de milles qu'il y a entre Paris et Lyon je ne suis pas satisfait. Ce n'est pas ça que je vous ai demandé. J'ai demandé les mandats qui ont été donnés aux responsables du ministère suite aux recommandations du Vérificateur général. Je veux évaluer ces mandats-là. Je ne veux pas avoir

trois ou quatre paragraphes de voeux pieux. Ce n'est pas ça. Je veux avoir les mandats précis suite aux recommandations du Vérificateur général. Il y en a eu ou il n'y en a pas eu. S'il n'y en a pas eu, vous me dites qu'il n'y en a pas eu. Et, s'il y en a eu, eh bien, je voudrais avoir ces mandats-là, point Ce n'est pas compliqué.

**M. Elkas:** M. le député, si vous voulez plus de précisions sur les interventions, les mesures prises et supportées par les mandats, il n'y a pas de problème. Est-ce que vous pouvez... Il faudrait s'entendre sur les mandats par contre.

**M. Garon:** Dans le rapport de 1987... Faites-vous passer le rapport du Vérificateur général pour le ministère des Transports en 1987. Vous allez voir que le Vérificateur a fait des recommandations. Il a dit au ministère des Transports qu'il y avait telle affaire, telle lacune, telle lacune et il a fait telle recommandation, telle recommandation. Je vous demande: Suite à ces recommandations-là, quelle action a été prise au niveau administratif au ministère pour corriger ou ne pas corriger? Vous pouvez dire: Nous autres, nous ne sommes pas d'accord, et nous avons dit non. Moi, ça m'est déjà arrivé comme ministre de dire: Non, je ne suis pas d'accord. Le Vérificateur n'a pas raison. Ça peut arriver. C'est pour ça que j'aimerais souvent qu'il y ait l'imputabilité. Les fonctionnaires pourraient dire... Dans certains cas, les fonctionnaires peuvent dire: On n'est pas d'accord avec le Vérificateur général. Il participe à une théorie, à une école, et on n'est pas de cette école-là. On peut dire ça. Moi, j'ai vu ça avec le Trésor et je calculais que les fonctionnaires avaient raison. Mais là, vous restez dans le gris. Ah! ce n'est pas bon, ça, une zone grise. Si ce n'est pas bon, on corrige. Et s'ils ont raison, on les appuie.

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas une question de rester dans le gris. Si vous voulez une réponse, on va vous la donner.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Elkas:** Plus spécifiquement, laquelle...

**M. Garon:** Ha, ha, ha! Je vous ai posé la question. Je voulais une réponse.

**M. Elkas:** Non, mais plus spécifiquement, on va aller là chercher, la réponse. On va vous la déposer demain soir.

**M. Garon:** Demain soir, j'aimerais mieux...

**M. Elkas:** Est-ce une année précise?

**M. Garon:** J'aimerais mieux ce soir. Demain soir, je ne serai pas là.

**M. Elkas:** Bien, on va la faire parvenir à votre bureau. ça, vous?

**M. Garon:** Une autre question et celle-là est plus gênante. La Société des traversiers du Québec moi, je remarque chaque fois que c'est le ministère mâle qui vous entoure. Vous comprendrez que père de famille de trois filles, moi, je pense qu'il faut faire une place aux femmes dans notre société. Je l'avais faite, au ministère de l'Agriculture. Il n'y avait pas de femmes. nulle part. J'en ai nommé un certain nombre. Je n'étais pas un grand théoricien. Vous ne me verrez jamais me promener comme quoi? un grand féministe, mais je pense et je crois à une société égalitaire. Alors la Société des traversiers du Québec n'a pas fourni - écoutez bien - la perception des effectifs selon le sexe, l'origine culturelle et le personnel handicapé, selon la question 10 que je posais, question générale concernant le ministère. La Société des traversiers affirma - écoutez bien ce qu'elle affirme - qu'elle ne dispose pas de cette information. Aïe! c'est fort!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Elle ne dispose pas de cette information. Alors, je demanderais au ministre responsable de l'application des règles du gouvernement: Comment la Société des traversiers peut-elle suivre les directives gouvernementales concernant les objectifs d'emploi pour ces groupes de personnes? Il y a des objectifs d'emploi concernant l'engagement des femmes et l'engagement des handicapés qui avaient été établis dans notre temps et vous en avez établis concernant l'origine culturelle. Comment la Société des traversiers peut-elle indiquer une certaine préoccupation, si elle n'a même pas de statistiques là-dessus et si elle dit que l'information n'est même pas disponible?

**M. Elkas:** Bon...

**M. Garon:** Vous n'avez pas l'impression que... On n'est plus à l'époque des bateaux à voile. On est en 1990. C'est une préoccupation de notre société d'avoir une société plus égalitaire, qui donne une chance dans cette perspective à différents groupes. Et la Société des traversiers a jugé bon de répondre en disant que ces données-là n'étaient pas disponibles. Je pense que le ministre, normalement... Moi, avant d'envoyer un cahier à l'Opposition dans le temps, je le regardais. Quand il y avait des affaires qui n'étaient pas correctes, je les faisais corriger avant de l'envoyer. Je pouvais dire à ceux qui posaient des questions au moins que je les avais corrigées. Alors, concernant une affaire comme celle-là, une affirmation comme celle de la Société des traversiers qui dit ne pas disposer de cette information-là, qu'est-ce que vous dites de

ça, vous? **M. Elkas:** Bon, j'ai M. Gagnon, le président de la Société qui est avec moi et je dois vous dire, M. le député, avant qu'il réponde, que je suis une personne qui a oeuvré dans le secteur privé et public et que je n'avais pas besoin de directives, comme telles pour, me dire quelles sont les réalités de la vie.. Chance égale à tout le monde, on a appris, ça, nous autres, en 1963, au travail.

**M. Garon:** Non, mais c'est justement. Chance égale à tout le monde, ça ne marche pas.

**M. Elkas:** Alors, pour répondre à la question, M. Gagnon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Gagnon.

**M. Gagnon (Jean-Yves):** Écoutez, au moment où on nous a demandé la question, si, je me souviens bien, on a eu une journée pour préparer la réponse. On n'avait pas les données. Alors, on a préparé la réponse de cette façon-là. Maintenant, la Société respecte en tout point les directives gouvernementales à, cet effet. On a des cadres, même une vice-présidente, chez nous est une femme. On a des femmes qui sont matelots. Je pense qu'on respecte cela en tous points, mais on n'avait pas les statistiques disponibles parce que c'est la première fois qu'on nous posait la question. Mais si vous voulez, on peut facilement les trouver. Ça va prendre une couple de jours pour passer à travers la liste, c'est tout.

**M. Garon:** Ce n'est pas la première fois, parce que j'ai posé la question chaque année.

**M. Gagnon:** Moi, c'est la première fois qu'on me la posait.

**M. Garon:** Je l'ai posée en 1987, en 1988, en 1989 et en 1990. Et je vais la poser en 1991, je vous le dis d'avance.

**M. Gagnon:** Depuis que je suis à la Société, c'est la première fois.

**M. Garon:** En 1992.

**M. Gagnon:** Ça fait quatre ans et c'est la première fois qu'on me la pose.

**M. Garon:** Après 1992, je vais la poser comme ministre.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je ne sais pas où là. Ça fait du bien d'avoir des femmes dans les ministères.

**M. Elkas:** On peut vous la fournir en dedans de quelques jours.

**M. Garon:** Savez-vous ça? Ça fait du bien d'avoir des femmes. Elles ont des préoccupations différentes.

**M. Elkas:** J'aimerais vous montrer des chiffres où on prend cette question très au sérieux. J'avais des chiffres intéressants. C'est sûr que le milieu des ouvriers, c'est un endroit où la tâche n'intéresse pas nécessairement toutes les femmes, par contre, dans tout ce qui touche l'administratif au niveau du ministère des Transports, il y a eu des percées assez importantes. Peut-être, M. Maranda, pourriez-vous donner des exemples de ce qu'on a pu relever, le pourcentage des personnes qui sont établies à l'intérieur du ministère. On parle du sexe féminin.

**M. Garon:** Pour la Société des traversiers, nous autres, nous avons envoyé les questions, en février ou mars. Ça fait longtemps.

**M. Gagnon:** Je les ai eues une journée à l'avance.

**M. Garon:** Oui, possiblement. Quand on envoie ça, on envoie ça au bureau du ministre. On envoie ça, je pense, au Parti libéral qui lui l'envoie au bureau des ministres. Je ne sais pas comment ça prend de temps, mais pour nous, ça fait longtemps que c'est envoyé. Je ne nie pas que vous ayez eu ça une journée à l'avance, ce n'est pas ça que je veux dire, mais...  
(17 h 15)

**M. Elkas:** Alors, on prend avis de la question et on va vous envoyer ces informations-là demain.

**M. Garon:** Maintenant, le président, M. Gagnon est là et il dit qu'il a les réponses.

**M. Gagnon:** Je ne les ai pas ici.

**M. Garon:** Non?

**M. Gagnon:** On va les trouver par contre.

**M. Garon:** Les avez-vous ou bien vous ne les avez pas trouvées encore?

**M. Gagnon:** Écoutez, on va prendre la liste des employés et on va compiler le nombre, c'est tout.

**M. Garon:** Ah bon! J'avais compris que vous les aviez faites depuis ce temps-là.

**M. Gagnon:** Non.

**M. Garon:** Non. Mais est-ce que c'est

une préoccupation de la Société des traversiers ou bien ce n'est pas une grosse préoccupation?

**M. Gagnon:** C'est une préoccupation parce que, comme je vous le disais tout à l'heure, on respecte en tous points les politiques gouvernementales et, au siège social de la Société, justement, on a, par exemple, quatre vice-présidents chez nous et il y a une vice-présidente. Notre chef-comptable est également une femme. Nous avons une avocate. Nous respectons toutes les politiques et nous avons même quelques femmes matelots qui travaillent sur nos bateaux.

**M. Garon:** Mais est-ce que vous avez des statistiques là-dessus? Connaissez-vous la norme du Conseil du trésor concernant le pourcentage de femmes, de personnes handicapées... Vous en avez établi une nouvelle...

**M. Gagnon:** Non. Je ne connais pas la norme, non.

**M. Garon:** Il y a une norme d'indiquée et qu'on vise à atteindre.

**M. Gagnon:** Mais je peux vous dire qu'on respecte toutes les politiques et qu'on se fait un devoir de les respecter.

**M. Garon:** Oui, mais c'est vous qui êtes en charge. C'est vous qui êtes en charge et vous dites...

**M. Gagnon:** Bien écoutez, je vous avoue que je ne connais pas la norme précise, mais je vous dis qu'on respecte les normes en autant qu'on recrute évidemment. On ne recrute pas des gens simplement pour respecter une norme. On recrute des gens quand on en a besoin.

**M. Garon:** Combien avez-vous engagé de personnes l'an dernier?

**M. Gagnon:** Très peu, parce que le roulement à la Société est très faible.

**M. Garon:** Combien?

**M. Gagnon:** Je ne le sais pas. Le nombre exact... On a engagé quelques matelots, quelques officiers, mais...

**M. Garon:** Bon.

**M. Gagnon:**... au siège social personne, parce qu'il n'y a pas eu de mouvement.

**M. Garon:** Avez-vous engagé quelques matelots de sexe féminin et quelques officiers de sexe féminin?

M. Gagnon: Des officiers, non; des matelots, oui.

M. Garon: Combien?

M. Gagnon: Du côté des matelots, il faut que je vous, fasse comprendre, une chose. Pour ce qui est d'un de nos syndicats de matelots, ce n'est pas nous qui choisissons malheureusement, parce que, dans la convention collective, il y a une clause qui dit qu'on doit faire affaire avec le bureau de placement syndical, et c'est le syndicat qui nous réfère les employés qu'il veut bien nous référer. Alors, à ce moment-là, évidemment, on prend ceux qu'il nous réfère.

M. Garon: Quel échéancier vous êtes-vous donné pour arriver à l'objectif fixé par le ministre responsable du Conseil du trésor qui, lui-même, n'est sans doute pas au courant de la norme?

M. Gagnon: Je n'ai pas d'échéancier précis. Je vous dis qu'on la respecte, en autant qu'on peut le faire, à l'intérieur des recrutements qu'on fait. On n'en fait presque pas. Il n'y a pas de roulement à la Société. Alors, on ne peut pas recruter du monde juste pour respecter une norme. Lorsqu'il y aura, des départs, on va, à ce moment-là, s'assurer de respecter les pourcentages requis mais, du moment où on ne fait pas de recrutement, on n'est pas pour mettre des gens, dehors pour en recruter d'autres.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir, M. le ministre, les engagements qui ont été faits depuis 1986 à la Société des traversiers du Québec, pour chacune des années et pour chaque catégorie d'emploi?

M. Gagnon: Le nombre de personnes engagées? On peut le trouver.

M. Garon: Qui ont été engagées pour chaque catégorie d'emploi...

M. Gagnon: Oui, on peut trouver ça.

M. Garon: ... pour chaque année et leur nom.

M. Gagnon: On peut sûrement trouver ça.

M. Garon: Pour toute la Société des traversiers.

M. Elkas: Ce qui vous intéresse c'est les personnes féminines, les personnes handicapées et celles des communautés culturelles?

M. Garon: Non. Plus que ça parce que..

M. Elkas: Il y a quoi?

M. Garon: Tous les engagés. Je ferai les compilations moi-même. Ça va, aller plus vite. Je veux avoir; tous ceux qui ont été engagés par la Société des traversiers en 1986, 1987, 1988, 1989 et depuis, le début de l'année 1990, pour tous les postes à la Société des traversiers.

M. Gagnon: La liste ne sera pas très longue, parce qu'on en engage très peu.

M. Garon: Le nombre et leur nom avec l'endroit d'engagement.

LA Présidente (Mme Bélanger): M. le député de-Montmagny.

M. Gauvin: Ma question s'adresserait peut-être à M. Gagnon ou au ministre. Pour ce qui est de la traverse Montmagny-île-aux-Grues, est-ce que c'est des employés, de la Société ou des employés de la compagnie - la société Lavoie - qui gèrent le traversier?

M. Gagnon: C'est la compagnie Navigation Lavoie.

M. Gauvin: Navigation Lavoie.

M. Gagnon: Ce n'est pas du tout...

M. Gauvin: C'est la...

M. Gagnon: Ce n'est pas nos employés à nous du tout.

M. Gauvin: Eux autres, c'est par contrat, finalement ils ont un engagement. Est-ce que vous en-avez plusieurs services comme ça?

M. Gagnon: C'est le seul.

M. Gauvin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors M. le député, étant donné que la, question a été très courte et que vos questions sont très longues, est-ce que je pourrais...

M. Garon: Non, elles ne sont pas longues. C'est les réponses qui sont longues.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Si j'avais des réponses, ça ne serait pas long. Alors, aux questions 10 et 11 que j'avais formulées dans les questions préalables au ministre, il y a des informations qui sont absentes. Les deux informations suivantes: l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles et la liste des immeubles vendus en 1989-1990.

M. Elkas: La Société des transports les

traviersiers?

**M. Garon:** L'ensemble, oui, oui. Je ne pose pas la question au président de la Société des traversiers, mais à vous. Il y avait un certain nombre de questions préalables. Il y avait les questions 10 et 11, concernant l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles, et la liste des immeubles vendus en 1989-1990. Il n'y a pas eu de réponse à ça.

**M. Elkas:** Quelle est votre question?

**Une voix:** Question 10.

**M. Elkas:** Vous les avez ici. Quel est le problème?

**M. Garon:** Pardon? Elles ne sont pas...

**M. Elkas:** Vous les avez, là.

**M. Garon:** Les questions 10 et 11, les adresses et...

**M. Elkas:** Ce sont les adresses, elles sont là.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas l'adresse des terrains qu'on a demandée. C'est l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles. Vous avez l'adresse des terrains. On demande l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles et la liste des immeubles vendus en 1989-1990.

**M. Elkas:** Est-ce qu'il y en a une en particulier, parce que c'est toute une job de faire sortir ça. Peut-être qu'il y a quelque chose...

**M. Garon:** C'est informatisé. Il n'y a qu'à peser sur le piton et ça va sortir.

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas le cas.

**M. Garon:** Oui, oui.

**M. Elkas:** C'est région par région, à ce qu'on m'avise.

**M. Garon:** Oui, oui, mais vous êtes capable de sortir ça facilement. La liste des immeubles, vous l'avez donnée pour les autres années, mais vous ne l'avez pas donnée pour 1989-1990. Ça ne doit pas être plus compliqué en 1989-1990 qu'en 1988-1989. Et l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles, vous avez ça aussi.

**M. Elkas:** On va la sortir. Elle n'est pas dedans, mais on va la sortir, Mme la Présidente.

**M. Garon:** Dans les chiffres que vous nous avez fournis, est-ce qu'il s'agit de pieds carrés

ou de mètres carrés? Ce n'est même pas marqué. Il y a un chiffre, là mais... Superficie transigée, c'est marqué un chiffre, 4735.

**M. Elkas:** Ce n'est pas informatisé. Je viens de m'informer et c'est très long. Ça nous aiderait... On peut passer des jours et des jours à vous sortir ça. S'il y avait quelque chose de plus spécifique, notez-le et ça va nous faire plaisir de le sortir. Mais là, ce que vous nous demandez, il y en a ça d'épais, M. le député. Il y a 130 pages et 50 lignes par page.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Et ce n'est pas informatisé, c'est manuel.

**M. Garon:** C'est parce que vous ne l'avez pas indiqué. Quand vous mettez une adresse, on ne sait pas de quoi c'est l'adresse.

**M. Elkas:** Non, mais indiquez-nous...

**M. Garon:** Quand même si ça avait été marqué juste, c'est l'adresse du terrain ou l'adresse de l'acheteur ou l'adresse du vendeur.

**M. Elkas:** Indiquez-nous vos préoccupations, ça va nous...

**M. Garon:** On vous l'a dit. On voudrait avoir l'adresse du terrain, l'adresse de l'acheteur et l'adresse du vendeur.

**Une voix:** C'est le numéro du lot au cadastre.

**M. Garon:** Et après ça, la liste des terrains qui n'apparaît pas pour 1989-1990. On a eu les autres coûts, mais on n'a pas eu, pour 1989-1990, la liste des immeubles vendus en 1989-1990. Il n'y a rien là.

**M. Elkas:** On va faire la même chose que par le passé, mais je dois vous avouer que ce n'est pas informatisé et que c'est toute une tâche.

**M. Garon:** Je vous avais demandé d'abord, si c'est en mètres ou en pieds carrés.

**M. Elkas:** En mètres carrés.

**M. Garon:** C'est en mètres carrés.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Bon. Ça n'aurait pas été dur de marquer ça, première affaire.

**M. Elkas:** Oui, mais ça a été converti.

**M. Garon:** Deuxièmement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le député. M. le député de Lotbinière, ça fait très longtemps qu'il...

**M. Garon:** Non, non, mais c'est la même affaire. On vide ça, là.

**M. Camden:** Mme la Présidente, on va donner une chance au député de Lévis, sinon il risque de faire une crise. Je passe.

**M. Garon:** C'est en mètres. Moi, je lui demande simplement qu'il nous donne la réponse, ça finit là. Ce n'est pas bien bien compliqué: la liste des immeubles vendus en 1989-1990.

**M. Elkas:** La liste n'est pas complétée. Elle vient d'être complétée. On va vous Ja donner, oui.

**M. Garon:** Bon. Alors, si, ça vient d'être complété, vous l'avez.

**M. Elkas:** 1989-1990?

**M. Garon:** 1989-1990, l'adresse des immeubles et l'adresse des acheteurs ou des vendeurs des immeubles. C'est l'adresse de l'un ou de l'autre. Si vous vendez, c'est l'adresse de l'acheteur; si vous achetez, c'est l'adresse du vendeur.

**M. Elkas:** Ma réponse est oui. Pour 1989-1990, oui.

**M. Garon:** Merci.

**M. Elkas:** Ça me fait plaisir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait prendre une pause de deux minutes...

**M. Garon:** Dans ce qu'on a, l'adresse qu'on a, c'est l'adresse de quoi? L'adresse qu'on a, on ne sait même pas de quoi c'est l'adresse.

**M. Elkas:** Mme la Présidente...

**M. Garon:** Dans ce qu'on a, on ne sait même pas de quoi c'est l'adresse.

**M. Elkas:**... est-ce qu'il y a moyen d'ajourner deux minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Les travaux de la commission...

**M. Garon:** Est-ce l'adresse du terrain? C'est l'adresse de quoi qu'on a dans ces colonnes-là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les travaux de la commission sont suspendus deux minutes pour des besoins essentiels.

**M. Elkas:** L'adresse et le numéro du terrain. Deux minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est fait, M. le ministre.

**Une voix:** Allez-y, M. le ministre. Allez en paix.

(Suspension de la séance à 17 h 28)

(Reprise à 17 h 36)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** On avait fini avec... Ah oui! Le ministre s'est engagé à nous fournir les documents qu'on avait demandés. Donc, la liste des immeubles vendus en 1989-1990 et l'adresse des immeubles, de même que l'adresse des acheteurs des immeubles ou l'adresse des vendeurs des immeubles, selon le cas. Ça marche. Alors, on était au... Voyons, où il est M. Brochu? M. Brochu?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Brochu?

**M. Garon:** Le plan de transport, il est à deux ou trois endroits, alors, moi, je n'ai pas d'objection à ce qu'on en parle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, vous voulez passer au programme 2, Commission des transports du Québec?

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous voulez passer au programme 2?

**M. Garon:** C'est que le plan de transport, il est surtout aux programmes 3 et 4, mais je ne veux pas que les réponses du ministre en titre-

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, les programmes 3 et 4 appartiennent au ministre délégué aux Transports.

**M. Garon:** Oui, sauf que le plan de transport, c'est là qu'est le problème, le plan de transport dans la région de Montréal, je suis d'accord avec la députée de Vachon, relève...

**Mme Pelchat:** Ne me mettez pas dans votre "garniture", là, vous.

**M. Garon:** Non, non, mais c'est pour ça que vous voulez lui poser une question, j'imagine, parce que vous dites qu'il relève du ministre qui est devant nous, alors que l'exécution, une fois que le plan est déterminé, relève du ministre délégué à la voirie pour ce qui concerne la voirie. Alors, ça nous met dans la situation où les questions qu'on adresse à l'un, au fond, c'est à l'un ou à l'autre ou aux deux. C'est pour ça qu'on est un peu dans l'embarras, mais ça ne me fait rien de céder la parole à la députée ou que la députée de **Vachon** pose ses questions. Je sais qu'elle voulait les poser ce matin, mais je poserais celles qu'elle n'aura pas demandées.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Mme la députée de Vachon.

### Parachèvement de l'autoroute 30

**Mme Pelchat:** Vous comprendrez, M. le député de Lévis, que mon comté, Saint-Hubert, c'est la rive sud de Montréal. Alors, c'est ce qui m'intéresse plus précisément. M. le ministre, je pense que vous me voyez venir avec mes gros sabots. En 1987, on a eu un sommet socio-économique, en Montérégie, c'était dans le temps un des premiers. Un des projets les plus structurants du sommet socio-économique, ça a été l'acceptation de l'autoroute 30, le parachèvement de l'autoroute 30. Je n'ai pas besoin de vous dire que l'autoroute 30, ça s'est terminé au coin de chez nous, **c'est-à-dire** au coin de Saint-Hubert et de **Brossard** en 1976, et qu'il n'y a aucun kilomètre qui a été fait de 1976 à 1985. Alors, pour la région, la pression est d'autant plus forte qu'on a été presque 10 ans avec de belles promesses, mais sans travaux de parachèvement.

L'intention du gouvernement a été clairement exprimée en 1987 de terminer l'autoroute 30 et ça a été réitéré dans le plan de transport comme un élément important non seulement du développement régional, c'est-à-dire de toute la Montérégie, - pas besoin de vous dire que la Montérégie, c'est 1 200 000 de population et ça couvre 225 municipalités - mais aussi, dans le plan de transport, en vue de désengorger Montréal et de faire en sorte qu'on ait un circuit périphérique à la région de Montréal. Moi, ce que j'aimerais savoir à l'heure actuelle, maintenant que le plan de transport a été adopté, je sais que vous avez dit plusieurs fois que le parachèvement de l'autoroute 30 était l'une de vos priorités, mais où est-ce que c'en est? Les citoyens chez nous, les entreprises, les villes nous demandent: **Coudon**, est-ce que c'est encore des vœux pieux ou les gens ont vraiment l'intention de réaliser le parachèvement de l'autoroute 30?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, ça me fait vraiment plaisir de répondre à la question, parce

que c'est une de mes grandes **préoccupations**. Il va s'en dire que la construction qui se fait sur la 40, le Métropolitain aujourd'hui, estimée à environ 60 000 000 \$, qui n'ajoutera aucun volume au niveau du nombre de trafic, va toujours continuer à recevoir ces poids, le camionnage, si vous voulez, une grande partie du camionnage qui n'a pas vraiment d'affaire sur le territoire ou sur la 40, ou alors de ne rien faire pour les voies de **contournement**, soit la 440 ou la 30, va nous mettre dans une situation où dans 15 ans ce n'est pas 60 000 000 \$ qu'on va avoir à dépenser, mais 100 000 000 \$. **Alors**, il est très très important qu'on aille de l'avant avec les voies de contournement. On discute de l'autoroute 30. Vendredi passé, j'ai rencontré des **intervenants** dans le dossier qui ne sont pas nécessairement d'accord avec le tracé actuel, mais on est en train de négocier et je crois qu'on va bien s'en sortir. La réserve de Kahnawake s'oppose au tracé de la façon dont H a été déposé, mais, par contre, leur grande préoccupation était au niveau de l'environnement, l'impact. J'ai mandaté nos fonctionnaires de s'asseoir avec les gens de la réserve, les Mohawks de Kahnawake, et de reprendre tous les points qui les préoccupent. Je suis sûr qu'on va pouvoir les réassurer que le **tracé**, tel qu'on l'a déposé, n'aura pas d'impact négatif sur la réserve comme telle.

**Mme Pelchat:** Ce que j'ai de la difficulté à comprendre avec le contournement de Kahnawake, c'est qu'il était sensé être le premier bout de la 30 à être commencé. En 1987, c'était l'engagement de M. Côté au sommet socio-économique, on est rendus en 1990 et on est toujours au même point avec le contournement de Kahnawake. C'est bien sûr que je prêche pour la paroisse des gens de la rive sud de Montréal, mais il y a quand même une concentration de population qui est là. Quand même, entre la 10 et la 15, je pense, si je ne me trompe pas, les spécialistes du ministère **des** Transports sont peut-être là pour nous aider, que les plans d'expropriation sont à peu près finis. **Il** ne reste pas **grand-chose** à terminer pour qu'on puisse commencer à faire le premier kilomètre. Et ça serait très important pour le développement économique, sans parler du développement, pour desservir tout simplement cette région-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Ce qui importe dans la décision finale sur Kahnawake, c'est qu'on ne voudrait pas qu'on retarde le projet à cause de Kahnawake. **Il** est préférable qu'on s'enligne sur le tracé comme tel mais, comme vous le dites, celle-ci n'a pas d'impact sur la route, sur le tracé entre la 10 et la 15, alors on ne verrait pas de problème à entreprendre les

travaux en 1992.

**Mme Pelchat:** Entre la 10 et la 15?

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Pelchat:** Qu'est-ce qui arrive avec le tronçon qui est situé dans la MRC de Beauharnois-Salaberry, le dernier tronçon de la 30, pour vraiment la terminer?

**M. Elkas:** Il y a une étude de faisabilité qui devrait être terminée en juillet 1900 pour ce tronçon-là.

**Mme Pelchat:** Ça, c'est l'étude d'impact?

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Pelchat:** Mais il n'y a pas eu...

**M. Elkas:** Nous avons aussi rencontré les représentants du ministre fédéral des Transports, M. Lewis...

**Mme Pelchat:** C'est là-dessus que je m'en venais, M. Elkas, et je suis bien contente que vos fonctionnaires soient là avec vous, parce qu'on a eu une promesse de Benoît Bouchard de 100 000 000 \$ pour payer le pont à cet endroit-là et, si je ne m'abuse, les élections fédérales vont venir avant les élections provinciales. De ce temps-ci, moi, je dois vous dire que j'aime mieux avoir des engagements signés, doublement signés, de la part du fédéral. Alors, ce qu'on s'est fait dire de la part du gouvernement fédéral, nous, les députés de la région... (17 h 45)

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Pelchat:**... c'est qu'il n'y aura pas de pont, pas d'engagement ferme pour un pont avant même que la route soit commencée à cette hauteur-là.

**M. Elkas:** L'étude d'impact est prévue pour la fin de l'année et je vais vous assurer, après les discussions que j'ai eues avec M. Lewis, le ministre fédéral des Transports, qu'une entente va suivre immédiatement après. Il a démontré son intérêt à continuer, il n'y a pas de changement de direction, si vous voulez, au palier fédéral. Ça a été confirmé par le ministre d'État aux Transports, M. Jean Corbeil, aussi.

**Mme Pelchat:** D'accord. L'autre question que j'aimerais vous poser concernant le plan de transport, c'est encore au sujet du développement routier, en fait, sur ce que vous avez qualifié, dans le plan de transport, d'amélioration du réseau. Il s'agit de l'échangeur du boul. Edna-Maricourt, qui relie Saint-Hubert, Longueuil, Carignan, Chambly, Saint-Bruno et toutes

les municipalités... En fait, c'est l'élargissement de la route 116 à trois voies et l'aménagement d'un échangeur qui relierait directement la ville de Saint-Hubert à la vide de Longueuil.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Le projet, dans sa totalité, dans le bloc 1994-1998, représente un investissement de...

**Mme Pelchat:** Infime.

**M. Elkas:**... 30 000 000 \$. Il y a le bloc 1994-1995 de 11 900 000 \$ qui touche les routes 112 à 116 et l'échangeur Edna-Maricourt, phase 1. C'est un nouvel échangeur à construire.

**Mme Pelchat:** M. le ministre, est-ce que 1994, c'est un nouvel échéancier? Si je ne me trompe pas, on était à 1993 au début.

**M. Elkas:** C'est le dernier, ça.

**Mme Pelchat:** Alors, ça a été reporté...

**M. Elkas:** Selon les études d'impact. Ce qu'on peut faire avec les dates va dépendre beaucoup de cela.

**Mme Pelchat:** Je vais vous expliquer pourquoi j'insiste un peu là-dessus. Il y a quand même... La rive sud de Montréal, je sais bien que vous la comprenez bien, vous êtes venu dans la région, vous avez rencontré le caucus des députés de la Montérégie et je pense qu'on vous l'a clairement exprimé, sauf que ça vaut peut-être la peine de le rappeler. Saint-Hubert va éventuellement abriter l'Agence spatiale canadienne et, à l'heure actuelle, le réseau routier de Montréal est suffisant, mais, avec les développements qu'on entrevoit, autant avec l'Agence spatiale qu'avec le développement démographique et économique de la rive sud, ça va demander un développement du réseau routier. Je pense que c'est avec ces prévisions-là que cela avait été mis dans le plan de transport. Alors, je comprends, les études d'impact et la question du ministère de l'Environnement. Pour être adjointe du ministre de l'Environnement, je comprends que ce n'est pas toujours facile de déposer des études d'impact et de les faire adopter assez rapidement, sauf que, quand on retarde le dépôt d'une étude d'impact de six mois, eh bien, ça retarde les travaux de la route d'un an ou même d'un an et demi.

**M. Elkas:** Je vais répondre à votre question, qui me préoccupe au sujet de l'Agence spatiale. Vous m'avez fait une demande concernant l'échangeur à Saint-Hubert et l'échangeur Clairevue, et on s'est engagé à contribuer pour

1 200 000 \$, soit 600 000 \$ cette année et 600 000 \$ l'an prochain. Alors, si ça peut vous aider, ça démontre clairement aussi qu'on supporte le projet.

**Mme Pelchat:** Je dois vous dire que ça m'aiderait aussi si, dans vos discussions avec le ministre fédéral, vous lui parliez de l'autre tronçon du boulevard Clairevue qui doit être complété et qui est uniquement sur les terres du fédéral. À date, le ministère fédéral des Transports a dit carrément non pour construire le prolongement de ce bout de route-là. Donc, c'est probablement les municipalités qui auront à assumer...

**M. Elkas:** Il se trouve sur un territoire fédéral, vous me dites?

**Mme Pelchat:** La partie que le gouvernement du Québec va payer se trouve sur des terres qui n'appartiennent pas au fédéral, sauf que, quand on arrive à la route de ceinture de l'aéroport de Saint-Hubert...

**M. Elkas:** O.K.

**Mme Pelchat:** ...c'est des terres qui appartiennent au fédéral...

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Pelchat:** ...et qu'on n'a pas comme politique de payer quand ce sont des terres du fédéral. On a écrit à M. Benoît Bouchard à plusieurs reprises, et le ministre Bouchard nous a dit, dans le temps, qu'il n'était pas question que le ministère fédéral des Transports paie pour le restant du bout de route. Alors les municipalités sont en train d'examiner la possibilité de défrayer cet engagement-là. Alors, dans vos discussions avec le fédéral, peut-être que le nouveau ministre va trouver des sommes d'argent un peu plus vite que l'autre. En fait, c'est 800 000 \$.

**M. Elkas:** C'est seulement...

**Mme Pelchat:** Je dois vous dire qu'au ministère des Transports du Québec, ce qu'on nous dit, c'est que le protocole d'entente ne sera pas signé avant que le fédéral ne dise s'il va payer l'autre bout de route. Nous, au Québec, on n'est pas pour faire un bout de route sans qu'il ne soit parachevé sur les routes du fédéral.

**M. Elkas:** La contribution du fédéral, si je vous entends bien, c'est 800 000 \$.

**Mme Pelchat:** C'est zéro. Pour l'instant, c'est zéro.

**M. Elkas:** Non, non. Mais à combien l'évaluez-vous?

**Mme Pelchat:** Ça devrait être 800 000 \$.

**M. Elkas:** Seulement 800 000 \$?

**Mme Pelchat:** Oui. Nous autres, on payait 1 200 000 \$: 600 000 \$, comme vous l'avez dit, sur cet ~~exercice-ci~~ et 600 000 \$ sur l'autre exercice. Le fédéral a refusé...

**M. Elkas:** J'en prends note et la prochaine fois que je le rencontrerai, j'en ferai mention.

**Mme Pelchat:** Je compte sur vous. Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, Mme la députée de Vachon. M. le député de Lévis.

### Plan de transport de Montréal

**M. Garon:** Alors, M. le ministre, j'aimerais poser une question concernant le plan de Montréal. Quand on regarde tout ça, il était question de dépenser 554 000 000 \$ sur cinq ans, on a 133 000 000 \$ de dépensés sur les 554 000 000 \$ après trois ans et on se rend compte que les sommes qui apparaissent plus grosses quand on regarde la conservation des acquis du réseau routier, c'est parce qu'il y a eu des dépassements considérables. Après seulement trois années écoulées, les travaux de conservation des acquis ont déjà dépassé d'au moins 30 000 000 \$ les prévisions des cinq premières années du plan et on ne sait pas si les prévisions de 1990-1991 seront respectées. Alors, qu'est-ce que vous allez faire? En fait, c'est clair. À mon avis, à ce moment-ci, quand on regarde la page 8 de l'annexe A du discours sur le budget, les prévisions budgétaires, vos prévisions pour le plan de transport pour Montréal, l'effort que vous faites, cette année, pour Montréal au détriment du reste du Québec, malgré ça, vous êtes bien en **arrière** dans le plan d'investissement pour la région de Montréal. Qu'est-ce que vous allez faire à partir de l'an prochain? Vous allez couper dans le plan d'investissements, dans la région de Montréal? Qu'est-ce qu'il va arriver? C'est clair, d'après nos chiffres, que vous ne pouvez pas arriver, dans ce plan-là, en fonction des prévisions budgétaires qu'il y a actuellement dans le budget du ministre des Finances, **dans** ce qui est prévu pour les années 1990, 1991, 1992, 1993 et **1994**. Après trois ans, vous avez seulement une petite partie de faite, alors qu'avec les sommes dont vous **semblez** devoir disposer dans les prochaines années, vous n'en aurez pas assez, même si cette année vous vous financez au maximum en amputant le budget de voirie régionale dans le reste du Québec. Alors, qu'est-ce qu'il va arriver, là? Allez-vous couper dans le plan ou allez-vous continuer à le faire en coupant

d'avantage encore dans la voirie régionale des différentes régions du Québec? Ça me paraît clair. Je pense qu'on ne peut pas se contenter de menteries, là. Alors, quelles sont vos hypothèses de travail?

Écoutez, on le voit, les dépassements sont importants, très importants. La route 20, par exemple, ça devait être... La prévision du plan Côté pour 1988 à 1992, c'était 73 400 000 \$. Vous êtes déjà rendus à 73 500 000 \$ et vous n'en avez qu'une partie de faite. La route A40: la prévision du plan Côté; pour les cinq ans, c'était 45 000 000 \$. Vous êtes rendus à 81 300 000 \$. Seulement trois ans et vous n'avez même pas fait les travaux que vous deviez faire. Et pour l'ensemble, vous êtes considérablement en arrière. Alors?

Quand on regarde, par ailleurs, l'amélioration des routes, il n'y a quasiment rien de fait. Il y avait 108 000 000 \$ pour l'amélioration et il y en a 6 000 000 \$ de dépensés après trois ans. Le développement, il y en a 157 000 000 \$ de prévus et il y en a 4 000 000 \$ seulement après trois ans, alors que c'était 157 000 000 \$ sur cinq ans. L'amélioration, c'était 108 000 000 \$ sur cinq ans. Dans les deux cas, si on fait le total, ça fait 265 000 000 \$. Bien, là-dessus, il n'y en a que 10 000 000 \$ de dépensés après trois ans, et c'était 265 000 000 \$ sur cinq ans. Par ailleurs, la conservation des acquis, vous avez plus que le montant prévu qui était 178 000 000 \$ sur cinq ans. Vous avez 186 000 000 \$. Vous n'avez pas encore fait la conservation des acquis que vous aviez prévus. Alors, vous avez, en réalité, sur 288 000 000 \$ de conservation des acquis sur cinq ans, selon votre prévision, 125 000 000 \$ de faits, même si vous avez dépensé 186 000 000 \$, parce qu'il y a eu des dépassements considérables. Alors, comment allez-vous arriver avec ce plan-là? Là, ça ne marche pas du tout. Il ne faut pas se contenter d'histoires. Ça ne marche pas du tout. On voit que vous n'avez quasiment rien fait sur trois ans par rapport à ce que vous aviez planifié sur cinq ans. Puis, par ailleurs, ça va vous prendre des sommes d'argent tellement considérables dans l'avenir... À moins que vous ne disiez: Bien, le réseau routier en dehors de Montréal, on l'abandonne. C'est fini, on n'en fait plus. Et, encore là, je pense que vous n'auriez pas assez d'argent pour faire ce que vous avez prévu dans la région de Montréal. Comment ça va marcher? Moi, je ne comprends plus.

M. Elkas: C'est bien compréhensible que vous ne compreniez pas.

M. Garon: Je pense que (es députés ont le droit d'avoir la vérité. Moi, la 30, je ne suis pas là. On ne pourra pas dire un mot. La 30, je ne suis pas là. Mais je pense que les gens ont le droit de savoir si vous la faites ou si vous ne la faites pas. Parce que là, l'ancien ministre des

Transports, je dois vous dire qu'il disait rarement non. La 15, pas de problème, la 50, pas de problème, la 30; pas de problème, la 20 au bout de Cacouna vers Rimouski, pas de problème. Des routes, il n'y a pas de problème. Sauf qu'il ne s'est pas fait un pouce. Il n'y a pas un pouce de fait. Là, vous, vous avez le problème.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je me mets à votre place. J'ai un peu pitié de vous parce que vous avez passé dans le tondeur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Non, n'ayez pas pitié de moi, s'il vous plaît. N'ayez pas pitié de moi. Ha, ha, ha! Not you.

M. Garon: Ce n'est pas mon rôle d'avoir pitié de vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais je vais vous dire que l'héritage que vous avez pris, vous ne l'avez pas pris sur le bénéfice d'inventaire, vous êtes "pogné" avec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Moi, je ne sais pas comment vous allez vous en sortir, mais je sais une chose, par exemple... Et, à part de ça, le ministre des Finances vous a laissé croire, comprenez-vous, que vous aviez tout l'argent qu'il fallait. Un montant de 1 700 000 000 \$ au-dessus du budget de base, c'est un budget à gogo au fond.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne blâme pas les gens de ne pas savoir ce que c'est, un budget de base. Je ne vous blâme pas, vous-même, même. Sans doute que vous ne le saviez pas. Je vais vous dire une chose. Sur les 28 ministres qui étaient là avant vous, même ceux qui étaient là avant vous, je suis convaincu qu'il n'y en avait pas cinq qui savaient ce qu'était un budget de base.

M. Elkas: Incluant ceux qui étaient là entre 1976 et 1984?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'étais un de ceux qui savaient ce que c'était.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'étais un de ceux qui savaient ce que c'était, et je vais vous dire pourquoi

d'ailleurs. Parce que je négociais moi-même les budgets. Quand les fonctionnaires étaient rendus au bout, ils disaient: M. Garon, on n'est pas capables d'aller plus loin, nous autres. Nous autres, notre bout est fait, on n'aura pas une "cenne" de plus, à vous la parole. Alors, je disais: C'est correct. Il fallait que je comprenne comment ça marche, par exemple. Et là, j'étais obligé d'aller négocier. J'ai su de cette façon-là ce que c'était, un budget de base. Mais c'est évident que ce n'est pas tous les ministres qui négocient leur budget. Ceux qui ne l'ont jamais négocié eux-mêmes, ils ne savaient pas ce que c'était. Je ne dis pas qu'ils étaient de mauvaise foi. Ils ne savaient pas ce que c'était. Mais là, à ce **moment-là**, quand on regarde ça et qu'on fait la compilation des chiffres, moi, je vais vous dire une chose: Si vous continuez à laisser croire aux gens tout ce que vous laissez croire, ça va faire dur tantôt. C'est comme dans le développement régional. Ça commence à réagir et violemment. Pourquoi? Parce que les gens se sont fait embarquer dans une affaire où l'argent n'était pas là. On les a envoyés dans des programmes réguliers des ministères et on a promis des affaires. Sauf que quand tout le monde arrive dans le budget régulier des ministères, les budgets ne sont pas là. Sauf que celui qui va passer au "**cash**", c'est vous, à moins que vous ne soyez remplacé avant longtemps. Mais vous allez passer au "**cash**".

**M. Elkas:** Je n'ai pas peur.

**M. Garon:** Ah! vous allez voir. Parce que là...

**M. Elkas:** Je passe à l'action.

**M. Garon:** Je n'ai pas posé le dixième des questions que j'avais à poser actuellement parce qu'il y en a dont j'ai les réponses. Mais la chanson, je veux dire qu'elle ne suivra pas la musique, et rapidement. C'est pour ça que, dans le plan de transport, vous allez faire **quoi?** Le plan Côté de **1988-1998**, est-ce que ça devient 1988-2008? **Qu'arrive-t-il** là-dedans? Parce que votre plan, le plan Côté, la réalisation va beaucoup plus lentement que prévu. Vous n'avez pas l'argent suffisant. Dans les prévisions budgétaires d'ici 1994, vous ne les avez pas non plus. Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Moi, j'aimerais vous demander une question parce qu'il vous arrive souvent de la poser. Mais je m'interroge sur vous, M. le député et sur ce que vous attendez sur un plan de base. Un budget de base, ça veut dire quoi, pour vous, ça? Puis-je vous demander la question parce que

vous la posez toujours? J'aimerais **bien** vous demander la question. J'aimerais une réponse.

**M. Garon:** Bien, vous, donnez-moi donc votre définition. Je vais vous donner la mienne après.

**M. Elkas:** Non, non, je vous demande la question. Non, non, allez-y! Non, allez-y!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Non, je vous demande la question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Garon:** Quelle est la définition que le ministre des Finances vous a donnée actuellement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je regrette, on n'aura pas la réponse avant 20 heures...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...puisque la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 10)

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Lors de la suspension des travaux, nous venions de commencer le programme 2. M. le député de Lévis, on parlait du plan de transport de Montréal.

**M. Garon:** Alors, j'avais posé la question, à ce moment-là, sur le respect des budgets, des échéanciers, et surtout de la quantité des travaux qui avaient été annoncés dans le plan d'action de l'ancien ministre des Transports pour 1988-1998. Je vous demandais si c'était un nouveau plan de transport que vous auriez annoncé, 1988-2028, parce que vous n'avez pas l'argent, vous n'avez pas les budgets, des dépassements de coûts épouvantables **dans** ce bout que vous avez entrepris. Alors que la devise de l'ancien ministre, c'était d'en faire plus avec moins, on réalise que c'est d'en faire moins avec plus, la vraie devise du ministère des Transports depuis le changement de gouvernement. C'est pour ça qu'on se demande si le plan de transport, **dans** son actualisation, **étant** donné que vous faites beaucoup de plans mais pas beaucoup de travaux... Même vos ingénieurs en grève le disent: Bien **des** plans et pas de travaux. Tu sais, l'ingénieur, il est bon ou bien il n'est

pas bon... Moi, les ingénieurs, j'écoute ça religieusement, parce qu'on dit que les ingénieurs aux Transports, c'est un peu l'alpha et l'oméga du ministère.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ils me disent, d'ailleurs, parce que j'ai compris qu'il y aurait de plus grandes économies si on leur confiait plus d'ouvrage, plutôt que de le donner à des firmes privées qui chargent beaucoup plus cher... Alors, c'est pour ça que, comme vous avez la haute main sur le ministère, j'aimerais savoir ce que vous allez faire au point de vue... Ou bien vous allez réviser les engagements du ministre Côté: Métro à Laval, métro dans Test de Montréal, autoroute 30, autoroute 15, autoroute 50, autoroute 25, pont sur la rivière des Prairies, autoroute entre Cacouna et Rimouski...

**Une voix:**...

**M. Garon:** Non, ce n'est pas dans le plan de transport, mais il est promis pareil. À Stoneham, on voit que Stoneham va se faire plutôt pouce par pouce. On va commencer par les barres blanches...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** J'aimerais savoir là, vous, vous allez où? Vous avez un beau sourire, vous avez l'air gentil, vous ne pouvez pas, à un moment donné, bourrer le monde, on ne peut pas laisser le monde comme ça, parce qu'il va devenir agressif. On voit que les camionneurs deviennent agressifs, les motocyclistes. Il y a des gens qui deviennent agressifs, parce qu'ils se sont fait promettre des affaires et que la marchandise n'est pas livrée. Je ne voudrais pas, moi, qu'à un moment donné, vos députés soient malheureux. Je regarde le député qui est gentil en face de nous...

**Mme Pelchat:** Pourquoi "il est gentil"? Expliquez ce que vous voulez insinuer là, vous?

**M. Garon:** La députée qui est gentille, et là, je ne voudrais pas qu'à un moment donné, parce que vous avez promis la route 30, vous ne vous avanciez pas là-dedans.

**Mme Pelchat:** J'espère que vous trouvez mon collègue de Montmagny aussi gentil?

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît, Mme la députée de Vachon.

**M. Garon:** Votre collègue de Montmagny, ce n'est pas pareil, il ne demande rien, lui. Alors, je ne dis pas un mot, je ne le dérange pas. Mais, vous, vous aviez l'air en demande de

l'autoroute 30. C'est pour ça que je demande ce que le ministre va faire, comment il va réajuster tout ça?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Finalement, vous avez fini?

**M. Garon:** J'ai fini, c'est une question.

**M. Elkas:** M. le député de Lévis, franchement je suis étonné, vos propos m'étonnent, du fait que, dans la vie, il faut se fixer des objectifs. Que ce soit au niveau de notre vie sociale, que ce soit au niveau de nos engagements vis-à-vis de nos familles, H me semble que dans ta vie, peu importe la tâche, il faut avoir des objectifs. Votre collègue, lui, avait des objectifs au niveau du municipal comme on en a tous eu. On vise nos objectifs, ce sont des défis pour nous, puis c'est placé avec l'aide des gens, en concertation avec des gens de la région de Montréal. Ils ont mis ensemble des objectifs...

**M. Garon:** C'est seulement un objectif.

**M. Elkas:** Ils visent ces objectifs, ça devient des défis pour eux, suivis par des plans d'action. Et on envisage, dans 10 ans, des coûts de 1 600 000 000 \$: la conservation des infrastructures, 185 500 000 \$; l'amélioration du réseau routier, 190 800 000 \$; le développement du réseau routier, 465 200 000 \$; le développement du réseau du transport collectif, 420 600 000 \$; la conservation des équipements pour le transport collectif, 289 500 000 \$; l'amélioration du réseau de transport collectif, 70 000 000 \$. Non, non, mais là, vous demandez la question. Si, admettons, il y avait des dépassements, il est évident que les bons gestionnaires, dans la vie, se réajustent non seulement aux 10 ans mais à la minute. Et c'est un peu ça qu'on recherche de nos gens, d'agir comme professionnels.

**M. Garon:** Qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. Elkas:** Mais on fixe des objectifs. Et ça a été fait en concertation avec les gens de la région de Montréal, les élus de Montréal. C'est à la demande du public qu'ils ont demandé qu'on fasse ça, ici, ces travaux-là. Pourquoi en voudrait-on à ces gens-là? Ce sont aussi des contribuables. C'est leur avenir, et je me demande aussi, souvent, si vous êtes sérieuse quand vous me dites que vous comprenez la région de Montréal. Vous avez fait des déclarations, l'autre jour, qui m'ont vraiment surpris. Quand on parle que, pour le Métropolitain, vous avez dit qu'on ne dépensait rien, là. 60 000 000 \$, cette année, sur le Métropolitain, ce n'est pas de l'argent assez important? La planification qui se fait au

niveau du contrôle du transport collectif, le train de Deux-Montagnes, ce sont des exemples très très clairs qu'on agit suivant des objectifs qui avaient été soumis dans le plan Côté.

Alors, Mme la Présidente, je ne sais pas exactement comment répondre parce que la question n'a vraiment pas de sens. On a un objectif, on vise les 1 600 000 000 \$, tout ça est en rapport avec ce que les gens de la place ont voulu. Le député de Lévis se rend à Montréal et il prétend que, pour le Métropolitain, les 60 000 000 \$ sont tout dépensés dans le West Island. Mais là, il faudrait regarder la géographie de Montréal. Je me demande si c'est à Montréal ou à Toronto que vous vous êtes rendu, parce que les deux tiers du Métropolitain sont à l'est du boulevard Saint-Laurent qui divise la ville entre l'est et l'ouest. Alors, je voulais faire le point. On est confiant qu'on va pouvoir atteindre ces défis. Ce sont de grands défis, je ne le nie pas. Et s'il y a des ajustements à faire, on les fera. Si ça ne se fait pas dans 10 ans, ça se fera dans 11 ans. Mais on va le viser. C'est tout ce qu'on peut demander à nos gens et on va s'assurer qu'on va être là, derrière eux, pour leur donner de l'appui.

**M. Garon:** Alors, je comprends, Mme la Présidente, que le ministre dise que c'est un défi. Je connais quelqu'un qui avait comme défi de se mordre le front avec les dents d'en haut. Il n'a jamais réussi. Mais c'était un défi qu'il s'était donné. Alors, je comprends. Le ministre s'est donné un défi, mais en tout cas... En vertu du vieux principe de Lavoisier, qui est vrai en finance comme en chimie, rien ne se perd, rien ne se crée, ce que vous mettez quelque part, vous ne le mettez pas ailleurs. Et là, il m'apparaît évident que vous n'avez pas l'argent, mais les gens s'en rendront compte au fur et à mesure.

Alors, je ne poserai pas davantage de questions sur le plan de Montréal. Maintenant, j'aimerais poser une question concernant la politique maritime.

### Transports maritime et aérien

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce qui veut dire que vous passez au programme 6, M. le député de Lévis?

### Transport maritime

**M. Garon:** Oui, mais je ne veux pas dire que les autres sont adoptés, parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, non, non.

**M. Garon:**... comme c'est bien difficile...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va les

adopter à la fin.

**M. Garon:**... de planifier la fin, puis que le ministre fait beaucoup de consultations...

**M. Elkas:** Je suis assisté par Jacques Girard qui va nous aider à répondre aux questions au niveau de la politique maritime.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bienvenue, M. Girard.

**M. Garon:** Il a peur de vous, j'ai compris. Il ne savait pas dans quoi vous alliez l'embarquer.

Alors, malgré son potentiel maritime immense, le Québec ne dispose d'aucune politique maritime - le Canada non plus, d'ailleurs - il abandonne cette responsabilité à Ottawa qui, lui, n'assume aucune responsabilité, plus préoccupé qu'il est à maintenir et développer le réseau ferroviaire dans l'Ouest, qui nous coûte une fortune. On en paie le quart. On les fait vivre, dans l'Ouest. Ne nous contons pas d'histoires: on les fait vivre. C'est comme si on avait été condamnés par l'Évangile à faire la charité toujours dans l'Ouest et dans les Maritimes. Il n'y a jamais rien de trop beau dans l'Ouest. Mais nous autres, la politique maritime, c'est rendu même que des revues britanniques comme **Fair-Play** - c'est un beau nom pour une revue à part ça - disent que si Québec était indépendant, il aurait une politique maritime, parce que l'intérêt du Québec est tellement évident que même des compagnies qu'on nomme comme Cast songeraient à établir leur siège social transféré des Bermudes au Québec ou encore que d'autres compagnies comme Canada Maritime pourrait aussi revenir au Québec. On mentionne des compagnies qui... Le journaliste qui est venu ici pour parler de la politique maritime du Canada s'était rendu compte qu'il n'y avait rien à faire, ça ne les intéressait pas. Il a entendu parler du lac Meech, puis il s'est rendu compte, par ailleurs, que le Canada pourrait se diviser et que le Québec pourrait être indépendant. Il a dit: Là, le Québec indépendant, je suis sûr qu'il y aurait une politique maritime qui serait très bénéfique. Quand on pense qu'on arrêterait de payer pour les chemins de fer de l'Ouest. Rien qu'avec cet argent-là, on aurait une fortune à mettre dans une politique maritime. Rien que les chemins de fer de l'Ouest. Rien que le Nid-de-Corbeau, ça nous coûte presque 800 000 000 \$. On a payé le quart l'an passé: 158 000 000 \$. C'est presque 200 000 000 \$ qu'on a payés.

Roger's Pass, le trou dans les Rocheuses, parce que les trains ne passaient pas assez vite. Alors 600 000 000 \$, on a payé le quart: 150 000 000 \$. On a de l'argent: 150 000 000 \$ pour envoyer les trains vers Vancouver, Prince Rupert. On a payé le quart: 150 000 000 \$. Ça, c'est une fois, par exemple, mais le Nid-de-Corbeau, c'est chaque année. On maintient

25 000 kilomètres de chemins de fer non rentables dans l'Ouest On en paye le quart. C'est comme si on payait 6000 kilomètres, qu'on leur donnait comme cadeau dans l'Ouest, de chemins de fer non rentables.

Puis on paye des wagons gratuits, payés par le fédéral et construits en Ontario, pour qu'ils ne disent pas grand-chose en Ontario, pour ne pas qu'ils parlent. Puis en veux-tu, en v'la. On subventionne le chemin de fer à tour de bras. Je vous disais ce matin: 484 \$ sur la ligne Prince Rupert-Jasper de subvention par passager, alors qu'on a fermé la ligne Québec-Trois-Rivières-Montréal, Québec-Mont-Joli, Montréal-Sherbrooke. Une coûtait 100 \$ par passager; l'autre 75 \$ et l'autre 47 \$. Elles coûtaient trop cher, mais 484 \$ Prince Rupert-Jasper, il n'y a rien de trop beau dans l'Ouest, on paye. Ça veut dire qu'on payait plus pour Prince Rupert-Jasper. Divisé par quatre, ça fait 121 \$ qu'on payait pour maintenir Prince Rupert-Jasper dans l'Ouest, alors qu'on n'était pas prêt à payer 100 \$ par passager pour aucune des lignes du Québec. Notre part pour Prince Rupert-Jasper, ça équivalait à 121 \$ par passager, seulement la part du Québec. C'est quelque chose. Grande générosité des Québécois. On voit que les organismes commencent à faire des recherches. L'institut Fraser vient de dire qu'on verse de l'argent à tour de bras dans ces provinces-là. On a dit: six fois plus d'argent apparemment, dans les nouvelles à la radio ce matin. Ça commence à sortir.

Alors, nous autres, les politiques maritimes, ça nous intéresserait: le fleuve Saint-Laurent, par hasard, est situé chez nous. Là, ce n'est plus intéressant, on n'a plus rien. Puis on ne sait pas ce que le ministre pense là-dessus. Le manque d'intérêt du fédéral pour le développement du secteur maritime est un fait notoire. Alors, j'aimerais savoir du ministre ce qu'il a l'intention de faire pour forcer le fédéral - parce que le ministre est un fédéraliste - à part d'avoir des objectifs, à adopter une politique maritime qui serait bénéfique pour le Québec?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je dois partager avec le député de Lévis, puis je suis complètement d'accord, il n'y en a pas de politique. Lorsque je suis venu ici il y a une couple de mois, au mois de septembre ou octobre, je me suis rendu compte qu'on avait un besoin et je m'apprêtais à m'asseoir avec mon homologue au fédéral pour créer au moins une base. J'ai eu des discussions avec des représentants de Montréal, le directeur du Port de Montréal, M. Dominique Taddeo. Il y a de l'ouvrage à faire, mais ce n'est pas du jour au lendemain qu'on va pouvoir tout mettre sur pied

et en créer une. Alors, ce sont les contacts qui ont été établis et je ne nie pas le fait qu'on n'a pas de politique comme telle.

M. Garon: Il y avait un mémoire au Conseil des ministres de Mme Bacon et de Marc-Yvan Côté, le 20 juin 1989, un projet de mise en valeur du Saint-Laurent, plan d'action.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est rendu où, ça?

M. Elkas: Justement, je suis en train de préparer avec le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, un plan de mise en valeur du Saint-Laurent. Comme je l'ai mentionné, il y a eu des contacts qui ont été faits, à mon niveau. Il y a des contacts qui ont été faits au niveau de nos fonctionnaires avec le ministère de l'Environnement, des gens du fédéral, encore, comme je l'ai mentionné, le groupe SODES qu'on a rencontré. On travaille avec eux afin de ressortir des recommandations qui ont été faites par le groupe sur le projet de mise en valeur du Saint-Laurent. Il est évident que c'est toute une recommandation.

Par contre, de la grande recommandation qui a été faite, qui est très très coûteuse, on peut sortir de ça des vôtés qu'on peut travailler, qui sont réalisables, et c'est un peu les objectifs que M. Paradis et moi recherchons, de trouver vraiment ce qu'on pourrait travailler et ce qui est réalisable. Nous allons soumettre au COMPADR, bientôt, notre rapport qui deviendra public pas longtemps après.

M. Garon: Mais qu'est-il arrivé du mémoire du 15 juin 1989?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Qu'est-il arrivé du mémoire du 15 juin 1989? Vous me dites que vous allez faire un autre mémoire, mais de mémoire en mémoire, sur le plan de l'action, qu'est-ce qui est arrivé de ce mémoire-là? C'était un beau mémoire, il y avait plusieurs recommandations...

M. Entas: Oui, comme je viens de le mentionner, on va retirer...

M. Garon: ... dont certaines concernent directement le transport maritime.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qu'est-ce qui est arrivé de ça?

M. Elkas: C'est le rapport, donc, auquel je fais référence, M. le député.

M. Garon: Il a été envoyé, lui...

**M. Elkas:** On est en train de reprendre les aspects qui sont faisables à l'intérieur de ce rapport-là, les choses sur lesquelles on peut aller en action immédiatement.

**M. Garon:** Il n'a pas été accepté?

**M. Elkas:** Il a été accepté, mais ce n'est pas nécessairement faisable. Vous voyez la demande qui est faite, c'est des montants de plusieurs milliards de dollars. Alors, on ne peut pas nécessairement le faire du jour au lendemain. Il y a des choses qu'on peut adresser, des secteurs qu'on peut adresser et accomplir, des points qui ont été soulevés par les gens qui ont préparé ce rapport. Alors, comme je l'ai mentionné, Mme la Présidente, mon ministère ainsi que celui de l'Environnement travaillent à déposer un rapport devant le COMPADR.

**M. Garon:** Quand?

**M. Elkas:** Dans les semaines à venir.

**M. Garon:** Oui, mais les semaines à venir, c'est long, ça. Ce n'est rien pour...

**M. Elkas:** C'est 174 recommandations, alors vous allez comprendre que c'est long à étudier afin de s'assurer qu'il y a des sommes d'argent qui sont...

**M. Garon:** Mais dites-m'en une que vous voudriez faire.

**M. Elkas:** Bien, le développement de la région de Montréal, l'assainissement des eaux usées, comme exemple, les bateaux de plaisance dans la région de Montréal...

**M. Garon:** Oui, oui, là, ce n'est pas pareil. Je comprends, là.

**M. Elkas:** Non, mais vous me dites... De mémoire, je vous en parle.

**M. Garon:** Je ne parlais pas des tours de chaloupe, je parlais de politique maritime.

**M. Elkas:** Tout ce qui peut être fait, en partie, des Grands Lacs venant vers la région de Montréal...

**M. Garon:** 174 recommandations, j'ai l'impression que c'est le principe "qui trop embrasse manque le train". Alors, dites-moi donc ce que vous avez l'intention de faire comme orientation? Je pense, par exemple, au transport de l'aluminium sur le fleuve, ici. Il y a déjà un rapport à Transports Canada de 1977 que j'ai rendu public, qui indiquait, dès 1977, que les routes étaient rentables en amenant de la bauxite et de l'alumine ici et en transportant du grain. Le ministre

de l'Industrie et du Commerce, qui n'avait pas l'air d'être trop fort en transport maritime, avait l'air de dire que ce n'était pas possible, mais les rapports qui ont été faits disaient que c'était possible.

(20 h 30)

Vous, en termes de transport maritime, est-ce que vous aimez mieux que l'alumine soit transportée par des compagnies d'ici? Ou encore, sur le fleuve Saint-Laurent, étant donné que, de toute façon, vous allez avoir à payer pour des compagnies comme Ultramar qui affrètent des bateaux ailleurs ou qui se préparent à renouveler leur flotte, est-ce que vous intervenez pour indiquer quelque chose au point de vue de la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent?

Parce que la sécurité sur le fleuve, c'est la sécurité du bord du fleuve aussi, et vous avez des responsabilités également là-dedans. Votre responsabilité ne peut pas rien que concerner la facture. Si le pétrole est répandu, est-ce que vous vous impliquez là-dedans ou si vous regardez passer les bateaux étrangers, avec équipage étranger, avec pavillon étranger, avec taxes payées à l'étranger, manufacturés à l'étranger, réparés à l'étranger, alouette, alors que les États-Unis, eux autres... Pas pire. Ce qui est bon pour les États-Unis, des fois, ça peut être bon pour nous autres, ils se protègent par le Jones Act et personne ne peut porter le drapeau américain sur son bateau s'il n'est pas fabriqué ou manufacturé aux États-Unis.

**M. Elkas:** Savez-vous que vous soulevez des points assez intéressants, mais vous comprenez aussi que c'est l'économie du marché libre.

**M. Garon:** Non, il n'est pas libre.

**M. Elkas:** Vous allez comprendre qu'à la minute où vous aurez commencé à imposer aux compagnies comment on va transporter puis combien on va charger... On vous voit venir, c'est la façon d'aller faire faillite. Vous vous enlignez sur la faillite.

**M. Garon:** Bien, le Jones Act... Connaissez-vous le Jones Act? Ce n'est pas très libre aux États-Unis, hein? Êtes-vous prêt à faire adopter le Jones Act tel quel? Moi, je serais prêt, tel quel, ne pas changer un mot. On l'amendera après. Tel quel, la même loi qu'aux États-Unis pour dire qu'on a la même loi. On est dans le libre-échange avec les États-Unis, ça ne serait pas pire d'avoir la même loi que les États-Unis dans le transport maritime. Là, on serait vraiment dans une zone **nord-américaine de libre-échange**, avec les mêmes règles du jeu. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Girard (Jacques):** Mais ça n'a pas été retenu dans le libre-échange, M. le député de Lévis. Ce n'est pas que le Canada n'a pas voulu,

mais les États-Unis n'ont surtout pas voulu, parce que leur flotte n'est probablement pas rentable. C'est pour ça qu'ils se sont protégés. Alors, ils se sont protégés derrière cet "Act", cette loi-là, pour dire: On n'est pas rentables, alors, on se protège.

**M. Garon:** Votre ministre, lui, pensait que c'était le libre marché complet. Je comprends, vous avez raison, ça ne l'est pas.

**M. Girard:** Ce n'est pas la libre...

**M. Garon:** Mais est-ce qu'on se satisfait de la situation? Les Américains, voyez-vous, il y a le libre-échange... Vous avez vu, dans le homard, ils n'ont pas niaisé. Ils ont dit: Le homard en bas de trois pouces, on n'en achète pas. Les Canadiens, puis les Québécois, puis tout ça, se sont plaints, ils sont allés au comité, le comité a dit: Ils protègent l'environnement, ils protègent les petits homards, ils veulent avoir plus de homards plus tard, s'ils gardent les petits dans l'eau. Les Américains ont raison. Ils n'ont pas dit: On est dans le libre-échange. Au contraire, ils ont dit: On est dans le libre-échange, mais ça ne veut pas dire que c'est le "free-for-all". Alors, dans la politique maritime, si on se donnait des instruments de négociation, aussi, peut-être que...

Comment voulez-vous, en politique maritime, quand la fiscalité, quand les gens sont enregistrés dans des bateaux, dans des républiques de bananes où ils ne paient pas de taxes, ils engagent des équipages qui... Les conditions sur le fleuve Saint-Laurent sont tellement pitoyables que, rendus parfois à Québec ou à Montréal, ils prennent l'avion puis ils s'en retournent chez eux, parce qu'ils ne pensaient jamais se retrouver à bord d'un bateau au mois de février où il n'y aurait même pas de chauffage. Ils ne fournissent pas les combinaisons d'hiver. Alors, vous voyez que les conditions font dur dans la navigation. On veut protéger l'Afrique du Sud, mais, comprenez-vous, il y a des esclaves qui viennent à bord des bateaux, ici, dans des conditions inhumaines, dignes du temps de Jacques Cartier, même de Christophe Colomb. Mais Christophe Colomb, il allait dans le Sud, lui, au moins.

Puis les gens, il n'arrive rien, on est sur le fleuve Saint-Laurent, ce sont des bateaux étrangers, pavillon étranger, équipage étranger à des salaires de famine, sans taxe à payer, puis on dit à nos gens, nous autres: Concurrencez ça. Est-ce qu'on est capable, au moins, de leur donner des exemptions fiscales ou bien d'imposer la même fiscalité aux bateaux qui viennent ici? Est-ce qu'on est capable de faire quelque chose, à un moment donné?

**M. Elkas:** M. le député de Lévis, vous savez que c'est un domaine fédéral, puis vous ne

m'embarquerez pas, ou ne m'engagerez pas ou que m'enlignerez pas sur le fait que, si on était indépendants, on aurait un contrôle sur l'ensemble, puis que "everything would be rosy". Je ne suis pas prêt à l'accepter. Ce serait tout un débat, mais, comme je vous mentionne, c'est un domaine fédéral. S'il y a des préoccupations, nous allons nous faire le grand plaisir d'adresser la question à nos homologues fédéraux.

**M. Garon:** Mais, Mme la Présidente, le travail du ministre, c'est de défendre les intérêts du Québec à Ottawa; c'est "everything would be rosy", mais...

**M. Elkas:** Non, non.

**M. Garon:** Je pense bien que le ministre ne peut pas dire: "Everything is rosy". À ce moment-là, il faut qu'il défende les intérêts du Québec. Est-ce qu'il les défend, là-dedans, ou bien s'il dit: Je suis impuissant...

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas une question...

**M. Garon:**... donc faites ce que vous voulez?

**M. Girard:** Il reste que la partie qui est intraitable à Ottawa, vous le savez sans doute, c'est le ministère des Finances.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Girard:** C'est le ministère des Finances.

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Girard:** Ce sont eux qui décident de ne pas exempter de la fiscalité canadienne les compagnies qui opèrent en haute mer.

**M. Garon:** En haute mer? Je parle du fleuve Saint-Laurent.

**M. Girard:** Mais sur le fleuve Saint-Laurent, il n'y a pas beaucoup de bateaux étrangers qui transportent des choses canadiennes ou québécoises. La flotte interne est québécoise et canadienne.

**M. Garon:** Vous pariez du Saint-Laurent-Grands Lacs; il y avait une grande carte au bureau du premier ministre, je pense qu'elle est rendue à Rimouski. Elle indiquait où se situaient les bateaux au mois de décembre. Les bateaux d'affaires, commerciaux, ils étaient dans le fleuve Saint-Laurent. Dans les Maritimes, c'étaient tous des bateaux qui appartenaient au fédéral, sauf un pétrolier à Terre-Neuve. Tous les autres appartenaient au gouvernement fédéral, bâtis avec nos subventions, avec les gens à bord payés avec nos taxes, tout ça. Ils étaient tous autour de Terre-Neuve, autour de la Nouvelle-Ecosse, autour du

Nouveau-Brunswick, de l'île-du-Prince-Édouard.

**M. Girard:** Oui, mais les bateaux...

**M. Garon:** Dans le fleuve Saint-Laurent, les bateaux commerciaux étalent dans le fleuve Saint-Laurent.

**M. Girard:** Dans le fleuve Saint-Laurent, les gens qui travaillent sur le fleuve Saint-Laurent sont sur des navires canadiens...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Girard:**... qui y vont. Il y a une loi, il y a la loi sur le cabotage qui protège ça. Les gens qui transportent du grain des Grands Lacs sont des navires canadiens. Socanav, qui transporte des produits liquides, ce sont des navires canadiens.

**M. Garon:** C'est un petit petit pourcentage des bateaux qui font du transport, ici.

**M. Girard:** Oui, mais là, vous parlez du commerce international. Moi, je vous dirais qu'il est facile d'avoir une flotte canadienne ou québécoise. C'est très facile. Il s'agit de décider de la subventionner, et pour la construction des navires et pour l'exploitation. Vous ne pouvez pas exploiter un bateau avec les normes canadiennes, avec des équipages canadiens à 50 000 \$, ou 60 000 \$ ou 70 000 \$ par année pour un mécanicien, par exemple, et "compétitionner" un équipage de Philippins qui en gagnent peut-être 10 000 \$, c'est impossible. C'est impossible.

**M. Garon:** Non, mais ce n'est pas ça qui est le problème. La fiscalité. Il y a toutes sortes de règles, au fond, où c'est une passoire. N'importe qui peut venir ici, puis on n'exige rien. Vous ne l'avez pas lu, l'article de **FairPlay**?

**M. Girard:** Oui, monsieur, je l'ai lu...

**M. Garon:** Vous l'avez lu? Bon. Alors, qu'est-ce qu'il dit?

**M. Girard:**... avant votre déclaration, d'ailleurs.

**M. Garon:** Il dit: Si le gouvernement avait une politique maritime, des gens rappelleraient, donc il y a quelque chose à faire.

**M. Girard:** Il y a peut-être quelque chose à faire du côté de la gestion de flottes de haute mer, dans une place comme Montréal. Et on n'a pas dit notre dernier mot là-dedans.

**M. Garon:** Comment ça, une flotte de haute mer comme Montréal?

**M. Girard:** Pardon?

**M. Garon:** Comment ça que vous dites: Une flotte de haute mer comme à Montréal?

**M. Girard:** À partir de Montréal. C'est qu'actuellement il y en a une, flotte de haute mer canadienne; Cast est une entreprise canadienne.

**M. Garon:** Ouais.

**M. Girard:** Ce n'est pas une entreprise étrangère, sauf que, pour "compétitionner" tout le monde sur le même pied, elle est obligée de s'immatriculer aux Bermudes...

**M. Garon:** Bien oui, c'est ça, aux Bermudes.

**M. Girard:**... puis de gérer ça de Londres, je ne sais pas trop, là, parce que, si elle gère ça du Canada, elle va être taxée.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Girard:** Mais sur ça, comme je vous ai dit, le ministère des Finances fédéral est absolument intraitable.

**M. Garon:** Puis vous autres?

**M. Girard:** Bien, nous autres, quand même qu'on voudrait, on peut pousser, mais ça ne pousse pas. Alors, ce n'est pas...

**M. Garon:** Ça ne pousse pas, vous avez raison.

**M. Girard:** Ça ne bouge pas, disons ça, ça ne bouge pas.

**M. Garon:** Ça aussi, ça ne pousse pas puis ça ne bouge pas. Je comprends. Je suis d'accord avec vous.

**M. Girard:** Je retire ma parole, je dis: Ça ne bouge pas. Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** C'est une question de subventions.

**M. Girard:** C'est une question...

**M. Elkas:** De subventions.

**M. Garon:** Non, non, non! Une question de politique fiscale.

**M. Elkas:** Comment pouvez-vous, pour l'amour du bon Dieu, M. le député, faire compétition, faire concurrence à des gens qui ne paient pas et à qui les bateaux ne coûtent pas une fortune comme ça nous coûte? Je vous al

expliqué ce matin qu'un traversier ici au Québec, qu'on a acheté en 1980, H nous a coûté 5 000 000 \$. On a mis des sommes à côté, environ 12 000 000 \$ ou 14 000 000 \$. C'est 10 ans, ça, plus que le double.

**M. Garon:** Puis?

**M. Elkas:** On nous demande combien ça nous coûterait, ce même bateau, même design: 20 000 000 \$. Alors, on dit: Comment est-ce qu'on peut faire pour faire de la concurrence? On continue, comme je l'ai mentionné, à faire soulever les 174 points qui ont été soulevés par le comité sur la mise en valeur du Saint-Laurent, à travailler avec ces gens pour faire ressortir les recommandations qui sont faisables, et nous allons déposer un rapport dans les semaines à venir au COMPADR. Là, ça ira au Conseil des ministres et on le rendra public. Entre-temps, j'ai aussi reçu l'estimation pour le bateau de Matane: 100 000 000 \$, le coût pour le remplacer.

**M. Garon:** Pardon? Un bateau de combien?

**M. Elkas:** 100 000 000 \$.

**M. Garon:** Quelle grosseur?

**M. Girard:** Le remplacement du Camille-Marcoux coûterait, disons, entre 80 000 000 \$ et 100 000 000 \$; il en avait coûté 14 000 000 \$.

**M. Elkas:** Alors, on est concurrents. Qu'importe la politique que vous voulez imposer, ce n'est quasiment pas faisable.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Ce n'est quasiment pas faisable.

**M. Garon:** Mais ailleurs ils ne construisent pas pour rien.

**M. Elkas:** Bien, ils subventionnent. On va subventionner. Est-ce que c'est ça que vous avez fait entre 1976 et 1985? Qu'est-ce que vous avez fait pendant cette période-là?

**M. Garon:** Pendant cette période-là...

**M. Elkas:** Vous avez subventionné?

**M. Garon:**... les chantiers maritimes Lauzon ont fait 12 plates-formes de forage en compétition avec tous les chantiers nord-américains.

**M. Elkas:** Vous les avez subventionnés à quel point?

**M. Garon:** Ils ont été en compétition avec tous les chantiers nord-américains. Ils en ont

fait 12, la plus petite coûtait 75 000 000 \$. En Europe, les chantiers sont subventionnés pour 25 % à 30 %, 35 %. Si vous voulez avoir le livre des subventions, je l'ai, le livre des subventions de chacun des pays où c'est subventionné.

**M. Elkas:** La contribution du fédéral, c'était de combien?

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** La contribution du fédéral était de combien?

**M. Garon:** Pour les plates-formes, il n'y avait à peu près rien.

**M. Elkas:** Vous dites à peu près rien...

**M. Garon:** Non, il n'y avait à peu près rien.

**M. Elkas:** Ça m'étonne, dans ce cas-là.

**M. Garon:** Savez-vous une chose? On a été tellement concurrents que, comme aux États-Unis, ce n'était pas couvert par le Jones Act, on pouvait soumissionner sur des plates-formes avec tous les chantiers nord-américains, et c'est nous autres qui en avons fait le plus pour le Texas.

**M. Elkas:** Mais ça m'étonne.

**M. Garon:** On est concurrents.

**M. Elkas:** Pourquoi, en 1980, ça nous coûte 5 000 000 \$ pour un traversier et, aujourd'hui, en 1990, 20 000 000 \$? Pour remplacer l'autre de 14 000 000 \$, on est rendu à 100 000 000 \$.

**M. Garon:** Oui, mais vous avez vu la littérature moderne là-dessus, les prix sont en train de monter partout, en Europe aussi, parce que la demande est plus forte maintenant avec le nombre de chantiers. Ce n'est plus la même situation qu'en 1980. Vous avez vu, même M. Michéa a parlé récemment de la situation en Europe. Les prix sont élevés, en Europe, aussi. Au Japon, les prix sont plus élevés qu'ici. En Corée, en 1988, les chantiers ont perdu quelque 600 000 000 \$. Ce n'est pas un cadeau. Le gouvernement a coté. Ce n'est pas de la concurrence directe. Nous autres, qu'est-ce qu'on fait par rapport à ça? On a une politique ou on n'en a pas, et on dit: On donne ça aux étrangers.

**M. Elkas:** Je ne dis pas qu'on le donne aux étrangers.

**M. Garon:** Les alumineries, on leur donne l'électricité, à toutes fins pratiques, on pourrait peut-être exiger que l'aluminium soit transporté à bord de bateaux faits ici. Il n'y a quasiment pas de retombées avec ces alumineries-là. Vous

voyez que les économistes de Laval, dont M. Bélanger, ont indiqué que chaque job équivalait à une subvention de 190 000 \$. On pourrait peut-être exiger que le transport d'alumine se fasse avec des bateaux fabriqués ici; c'est donc dire standard de sécurité pour le fleuve Saint-Laurent. Quand vous avez donné un contrat pour transporter les BPC en Angleterre, pourquoi avez-vous donné ça à un bateau russe, auquel vous avez payé le voyage de retour? Là, c'était le contrat du gouvernement, vous avez pris un bateau soviétique, un bateau communiste, comme aurait dit Duplessis, pour transporter les BPC en Angleterre et, après ça, s'il ne trouvait pas de port, il les ramenait ici aux frais de la princesse québécoise. C'est quelque chose. C'est un "mautadit" beau contrat pour faire faire du tourisme aux BPC. Ça a coûté un gros montant d'argent, c'est 10 000 000 \$, je pense, autour de 10 000 000 \$, le tour de bateau des BPC. Pourquoi avez-vous donné un contrat à un bateau russe?

**M. Elkas:** C'est une question qui doit être posée au ministre, comme la question devrait être, sur tous les chantiers maritimes...

**M. Garon:** Oui, mais c'est vous qui êtes responsable du transport maritime.

**M. Elkas:** Non, non, une minute.

**M. Garon:** Vous n'êtes pas intervenu?

**M. Elkas:** Non. Je ne suis pas intervenu.

**M. Garon:** Vous n'étiez pas là, mais votre prédécesseur?

**M. Elkas:** Je n'étais pas là.

**M. Garon:** Votre ministère n'est pas intervenu pour dire: Si on donne un contrat pour transporter les BPC, on devrait le donner à un bateau québécois? Socanav.

**M. Elkas:** Est-ce qu'il y en avait un de disponible? Je ne le sais pas, moi.

**M. Garon:** Ce serait peut-être une bonne chose de le savoir.

**M. Elkas:** Personne de notre ministère ne s'est occupé de ça.

**M. Garon:** Ah! je comprends. C'est ça.

**M. Elkas:** C'était fait auprès de l'Environnement.

**M. Garon:** Ça ne m'étonne pas.

**M. Elkas:** Comment "ça ne m'étonne pas"?

C'est le ministère de l'Environnement qui a fait affaire avec les transporteurs.

(20 h 45)

**M. Garon:** Bien oui. Vous savez, dans l'Évangile, c'est marqué que la main gauche ne peut pas ignorer ce que fait la main droite, quand on est dans un même corps. Alors, ici, vous êtes deux ministres dans un même corps, dans un même gouvernement. Normalement, vous ne pouvez pas ignorer ce que vous faites les uns les autres, parce que c'est le même gouvernement. Donc, je pense bien qu'il n'y a pas grand-chose à attendre dans le secteur maritime.

**M. Elkas:** J'ai une réponse à votre question, M. le député.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** J'ai une réponse à votre question.

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Girard.

**M. Girard:** M. le député, vous savez qu'au port de Montréal, il y a au moins 50 % des conteneurs qui sont destinés aux États-Unis ou qui originent de là.

**M. Garon:** Oui.

**M. Girard:** C'est quand même un signe que le port de Montréal est relativement compétitif par rapport à des ports américains.

**M. Garon:** Oui.

**M. Girard:** Et cette situation-là a soulevé pas mal de querelles, aux États-Unis, pas mal, j'oserais dire, d'actions et d'amicales. Un jour, ils ont voulu, par le sénateur Mario Biagi de New York, passer des lois pour interdire ça. Le président de Ford est intervenu là-dedans et a dit: Vous pensez que réellement, si vous passez une loi, vous allez protéger les ports américains? Il dit: Moi, si je paie - je ne me souviens pas quel montant il a dit - ces produits-là coûtent entre 5 % et 10 % de plus en Europe; je ne les vends plus. Alors, vous n'avez plus de marché en Europe, vous n'avez plus rien à transporter. Alors, pour l'aluminium, c'est un peu la même chose: si vous forcez tout le monde à prendre le plus cher du marché, vous aurez des résultats en conséquence. Ces gens-là viennent ici parce que l'électricité est bon marché; je ne pense pas qu'on ait à leur imposer...

**M. Garon:** Parce qu'il y en a.

**M. Girard:** Parce qu'il y en a. Oui, ils sont ici parce qu'il y en a, pas trop cher.

**M. Garon:** Oui.

**M. Girard:** Alors, je ne pense pas que ce soit au gouvernement de fixer dans l'économie, d'imposer à chaque intervenant qu'il prenne tel bateau.

**M. Garon:** Mais vous avez parlé de quelque chose d'intéressant, des marchandises en transit. Qu'est-ce que vous pensez, à ce moment-là, de Cast qui pense justement à quitter Montréal, à venir à Québec ou sur la côte de l'Atlantique, justement, parce que ces gens-là veulent faire le transport avec des plus gros bateaux? Ils vont changer de ports, dans quelques années, en Europe également. Ils ont déjà fait le choix, la décision est déjà prise. Alors, qu'est-ce qu'on fait, actuellement, pour qu'au moins, ils restent à Québec parce qu'ils pensent quitter Montréal? Parce que les gros bateaux ne vont pas à Montréal. Dépassé 35 000 tonnes, on ne va pas à Montréal, alors que les 150 000 tonnes peuvent venir à Québec. Qu'est-ce qu'on fait, actuellement, comme ministère, pour faire en sorte que Cast reste au Québec plutôt que d'aller dans un port de la côte de l'Atlantique?

**M. Girard:** D'abord, les bateaux de Cast ont plus de 35 000 tonnes et ils vont à Montréal.

**M. Garon:** Oui, mais ils ne sont pas chargés au complet, à ce moment-là.

**M. Girard:** Ils ne sont pas chargés au complet.

**M. Garon:** Oui. Ce n'est pas payant, transporter avec des bateaux... Transporter de l'air, ce n'est pas... C'est pour ça d'ailleurs qu'ils pensent à aller sur la côte de l'Atlantique ou bien à venir à Québec. Est-ce que le ministre, à ce moment-là, songe à dire à Cast: Bien, au lieu de partir pour les États-Unis, sur la côte de l'Atlantique, venez à Québec, ou bien si on dit: "Take it or leave it"?

**M. Elkas:** Non, non, ce n'est pas une question. Les gens du port de Montréal, au début, étaient préoccupés. Maintenant, ils croient qu'ils peuvent répondre - ce n'étaient pas des menaces - aux idées de transférer Cast ici à Québec. Ce qu'on me dit, c'est que Montréal peut répondre à de plus gros tonnages. En partie, les Grands Lacs ont un impact sur la hauteur d'eau et puis ça peut être corrigé ici. Puis, c'est fait, en partie.

**M. Garon:** Comment voulez-vous corriger la hauteur d'eau avec les Grands Lacs sans inonder les bords?

**M. Elkas:** Non. Vous pouvez réglementer la hauteur d'eau au port.

**M. Garon:** Où?

**M. Elkas:** Au port de Montréal.

**M. Garon:** Dans le fleuve, là.

**M. Elkas:** Dans le fleuve, dans la région de Montréal.

**M. Garon:** Je comprends, là, mais il faut monter à Montréal. Dans le fleuve, là...

**M. Elkas:** Je vous dis que ces gens-là semblent pouvoir répondre à la préoccupation de Cast, puis ils ne semblent pas avoir de problème à les maintenir là.

**M. Garon:** Là, vous voulez rajouter combien de pieds d'eau, dans le fleuve, là?

**M. Elkas:** Non, très peu...

**M. Garon:** Je dis qu'à Nicolet, là, vous ne rajoutez pas grands pieds pour que les outardes aillent faire un tour pas mal loin dans les terres.

**M. Elkas:** Je n'ai pas le chiffre exact, mais très peu d'eau peut avoir beaucoup d'impact sur le nombre de containers qu'on peut avoir sur un bateau, M. le député.

**M. Garon:** Combien de pieds?

**M. Elkas:** Ça, je n'ai pas les réponses, mais je pourrais les avoir pour vous.

**M. Garon:** Bon. Je vais vous poser une autre question: Pensez-vous que Cast viendrait à Québec pour deux pieds d'eau de plus?

**M. Elkas:** Les gens du port de Montréal ne semblent pas être inquiets.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** Les gens du port de Montréal ne semblent pas être inquiets. C'est les dernières nouvelles qu'on a.

**M. Garon:** Ouais, on verra ça. Alors, apparemment, c'est: "It's rosy in that field too. Rosy situation." Une autre question que je veux vous poser...

**M. Elkas:** Il ne faut jamais penser que c'est toujours "rosy".

**M. Garon:** Avec l'ancien ministre des Transports, au mois de juin de l'an dernier, il avait accepté qu'il y ait une commission parlementaire sur le transport des véhicules automobiles neufs vis-à-vis des manufacturiers d'auto-

mobiles vers le Québec. Il s'agit de 400 000 véhicules qui sont vendus au Québec, avec en moyenne 500 \$ par véhicule de frais de transport. Ça veut dire un minimum de 200 000 000 \$ de chiffres d'affaires. Ce transport-là est effectué à 100 % par des compagnies de l'Ontario ou des compagnies américaines. Même si un nommé Blanchette du Saguenay-Lac-Saint-Jean a eu l'accord des concessionnaires automobiles pour transporter les automobiles qui iraient au Saguenay-Lac-Saint-Jean, les concessionnaires automobiles qui voulaient l'employer n'ont pas été capables de donner leur clientèle aux camionneurs de leur région pour transporter les automobiles, pour leur région, de clients qui payaient les automobiles et qui, en plus, payaient le transport, parce que les frais de transport, vous savez, dans la livraison de l'automobile sont payables par le consommateur.

Est-ce que le ministre est prêt à ce qu'on fasse une commission parlementaire publique, ouverte, pour étudier la question du transport des véhicules à partir des compagnies manufacturières d'automobiles pour qu'on fasse la lumière sur cette collusion avec les transporteurs américains et ontariens et les manufacturiers d'automobiles, alors que le transport est payé par les consommateurs, non pas par les manufacturiers, hein? Je voudrais bien que le ministre m'écoute quand je parle. Le ministre n'écoute pas. Je ne veux pas répéter deux fois. Il serait mieux d'écouter ma réponse et d'écouter ses conseillers après.

Le transport est payé par les consommateurs. Ce n'est pas les manufacturiers qui paient, c'est le consommateur qui paie. Vous voyez, quand l'automobile est vendue, c'est marqué: Transport en sus - en sus ou en "sus-se", comme vous voulez - mais il paie les 500 \$. Est-ce que le ministre serait prêt à accepter qu'il y ait une commission parlementaire où on ferait venir les gens pour leur demander pourquoi ils sont obligés de faire transporter par des transporteurs de l'Ontario et des États-Unis, pour justement, dans un climat d'ouverture, permettre qu'on fasse la lumière sur ce cartel du transport de l'automobile?

Est-ce que le ministre est prêt à se battre un peu pour les camionneurs québécois? Il va avoir la collaboration totale de l'Opposition.

**M. Elkas:** Excusez-moi, Mme la Présidente, c'est parce qu'on veut préciser un point qu'on avait soulevé la dernière fois qu'on s'est rencontrés, lors de la défense des engagements financiers.

**M. Garon:**... commission parlementaire.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, on avait demandé, lors de la défense des engagements, une sous-commission pour regarder toute cette question. Je ne me souviens pas de ce qui s'est

passé, si ça a été mis sur pied ou...

**M. Garon:** Quelle commission?

**Une voix:** Une sous-commission.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est d'un mandat d'initiative dont on avait parlé.

**M. Garon:** Moi, j'ai demandé, mais les députés libéraux ont voté contre parce qu'ils ne voulaient pas vous déplaire parce que vous arriviez là. Mais l'ancien ministre, lui, avait accepté. Ça avait été d'ailleurs proposé par son adjoint parlementaire, le député de Matapédia. Il n'était pas l'adjoint parlementaire à ce moment-là. Il était au Développement régional... En tout cas, le député de Matapédia était d'accord et le ministre avait été d'accord pour qu'il y ait une commission parlementaire qui interrogerait, qui ferait la lumière sur le fait que 400 000 véhicules automobiles sont transportés au Québec par des camionneurs soit américains, soit ontariens, alors que les clients, ce sont les Québécois qui paient 200 000 000 \$ au moins pour le transport des véhicules à partir des entrepôts des manufacturiers d'automobiles.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, est-ce que vous voulez prendre avis de la question?

**M. Elkas:** Oui, je pense. J'aimerais prendre avis de la question parce que c'est une question qui est très importante, à savoir comment on pourrait la traiter. Je ne voudrais pas avoir une conférence ici pour la période qui nous reste. Je trouve qu'il y a peut-être des voies de sortie pour les gens qui sont préoccupés par ce problème, le camionneur du Lac-Saint-Jean qui est affecté...

**M. Garon:** Oui, mais ça fait...

**M. Elkas:** -par une politique, M. le député, qui date de bien longtemps. C'est une affaire qui est vraiment nationale et je m'interroge sur la façon dont ça se fait. J'aimerais prendre avis de la question et vous revenir avec une recommandation.

**M. Garon:** La raison pour laquelle les députés avaient retardé, n'avaient pas voté favorablement... Les libéraux disaient que c'est parce qu'il y avait une étude qui était en cours au ministère, qui est supposée être finie depuis l'automne dernier. Ils avaient dit qu'elle devait être remise l'automne dernier.  
(21 heures)

**M. Elkas:** Ça, je ne suis pas au courant.

**M. Garon:** Celui qui la dirigeait est assis à côté de vous, M. Hinse. À ce moment-là, on me

disait qu'on voulait vous permettre de la voir. Vous n'avez pas l'air au courant parce que si elle a été produite à l'automne, il semble bien que, rendu au printemps, vous ne l'avez pas encore vue. Alors, nous, est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'étude faite par le ministère concernant cette question? Ce n'est pas une question de politique, ça. Je ne veux pas essayer de faire de la politique avec ça, au contraire. Là, je ne commence pas là-dedans, ça fait presque trois ans que je pose des questions là-dessus, j'ai commencé à l'automne 1987. Là, de bonne volonté en bonne volonté, il n'arrive jamais rien. Alors, je ne veux pas essayer de faire de la politique. Je sais...

**M. Elkas:** Je vous suis, M. le député.

**M. Garon:** Au contraire, je voudrais que ce soit une commission parlementaire. On va questionner les gens pour savoir comment ça se fait, parce qu'il y a des gens qui ont voulu, dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean... Même s'il faut qu'on nous fasse siéger en commission parlementaire au Saguenay-Lac-Saint-Jean pour que des concessionnaires automobiles viennent nous dire comment ça se fait qu'ils ont voulu faire transporter leurs automobiles qu'ils achetaient par un camionneur de leur région et que les manufacturiers n'ont pas voulu. Qu'est-ce qui s'est passé là, alors que c'est eux autres qui paient? Normalement, quand je paie le camionneur, je choisis mon camionneur. Alors, c'est une question qui n'a pas de bon sens. Là, si vous ne voulez pas là-dessus, franchement, on va vous ramener dans les bicycles parce que peut-être que dans les bicycles vous allez vouloir plus parce que là...

On est dans le transport. Dans les bateaux, vous dites: Je ne peux rien faire. Dans les camions où les gens se plaignent, il y a des émeutes quasiment au Québec. Dans les motos, comprenez-vous, ils se sont rendus 16 000 devant le parlement. Là, dans le transport des véhicules, on paie là. Est-ce qu'il y a moyen de faire quelque chose? Rien qu'une entente... Tout ce qu'on vous demande, c'est que vous donniez votre accord pour qu'il y ait une commission parlementaire là-dessus et on va faire venir des gens du public. Ce n'est pas une question de blâmer un gouvernement ou l'autre, c'est une question de faire la lumière sur ce cartel-là. C'est un cartel, à toutes fins pratiques, parce que, normalement, celui qui paie, c'est celui qui décide. Là, ce sont les consommateurs qui paient, ce sont les concessionnaires qui font venir des automobiles et Hs ne décident pas. C'est les manufacturiers qui décident. Il semble qu'à part les Américains et les Ontariens ce ne soit pas possible. Alors, comment voulez-vous qu'on s'en aille dans la déréglementation, sérieusement, dans le libre-échange. On dit que c'est déréglementé et là, ça donne quoi? Vous comprenez pourquoi

les camionneurs sont révoltés. Ce n'est pas vrai qu'il y a de la déréglementation. C'est un cartel là-dedans. Là, est-ce que vous êtes prêts à ce que tous ensemble on fasse la lumière là-dessus?

**M. Elkas:** Sur quel aspect? Est-ce qu'on se limite aux problèmes que vous avez identifiés ou est-ce qu'on parte...

**M. Garon:** Le transport des véhicules...

**M. Elkas:** O. K. Moi, je veux prendre...

**M. Garon:** Le transport de 400 000 véhicules automobiles à partir des manufacturiers d'automobiles de l'Ontario et même du Québec.

**M. Elkas:** Avant que je m'engage sur une commission, ce soir, Mme la Présidente, j'aimerais prendre connaissance du rapport, me renouveler la pensée sur cette question. J'inviterais le député parce qu'il ne veut pas en faire de la politique, il me l'a mentionné...

**M. Garon:** Non.

**M. Elkas:** Alors j'inviterais le député à s'asseoir avec moi. On va le reprendre au complet. Je peux l'appeler.

**M. Garon:** Êtes-vous prêt à m'envoyer une copie du rapport comme signe de bonne foi?

**M. Elkas:** Je vous envoie une copie du rapport.

**M. Garon:** Quand?

**M. Elkas:** Demain.

**M. Garon:** Demain?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Il est fait? Il a combien de pages?

**M. Elkas:** Il est fait et je vais m'assurer que vous en receviez copie. Et en plus de ça, je vais m'assurer, je m'engage à vous rencontrer.

**M. Garon:** Il a combien de pages? Il a été remis à quelle date?

**M. Elkas:** Une quarantaine ou une cinquantaine de pages.

**M. Garon:** Une cinquantaine, 57.

**M. Elkas:** Je m'engage, M. le député, à vous appeler d'ici deux semaines. On fixe une rencontre, on en discute. Vous allez prendre connaissance du dossier, moi aussi de mon côté. O. K.

**M. Garon:** On va être encore à la fin de juin, là...

**M. Elkas:** Non, non, pas à la fin de juin, d'ici le 7 ou le 8 juin. Il y a bien d'autres chats à fouetter aussi.

**M. Garon:** Au début de juin, pour qu'on puisse réunir la commission et prendre une décision, parce qu'on pourrait commencer la préparation au cours de l'été.

**M. Elkas:** On verra. On va vous livrer le rapport. Prenez connaissance du rapport et je ferai la même chose. On se rencontre d'ici 10 jours. Trouvez-y un trou.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, j'aimerais vous faire remarquer que, suite à une réunion de travail de la commission, on avait demandé officiellement au ministre de faire parvenir ce rapport à la commission. Étant donné que les membres de la commission qui étaient présents voulaient voir ce rapport-là... On avait fait une résolution spécifique. Oui, on a envoyé une lettre officielle.

**M. Garon:** Oui, mais là, il ne lit pas les études, il lit ses lettres. Est-ce que vous avez reçu une lettre d'un membre de la commission vous demandant d'envoyer l'étude?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas d'un membre de la commission, c'est du secrétariat de la commission.

**M. Garon:** Vous l'avez écrite quand?

**Une voix:** D'envoyer quoi?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Suite à la séance de travail que nous avons faite.

**M. Garon:** Vous n'avez pas l'air à fournir, là. Sacrifice!

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je regrette, je ne suis pas sûr où est allé le rapport; j'étais quasiment convaincu qu'il avait été envoyé chez vous. Il est évident que je devrai l'envoyer chez vous avant de l'envoyer au député, pour que la commission prenne connaissance de ce rapport. Je vais m'assurer que, demain matin, ce sera envoyé chez vous.

**M. Garon:** Oui, mais je suis le président de la commission. Ça revient au même.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, monsieur.!

**M. Garon:** Aussitôt que vous l'envoyez au secrétaire, je l'ai, normalement, la même journée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Si vous voulez l'envoyer directement à monsieur...

**M. Elkas:** O. K. mais là, je vais m'assurer que les autres en reçoivent aussi en même temps que lui.

**M. Garon:** Ah oui! Non, moi, je ne suis pas jaloux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord, mais vous pouvez l'envoyer directement à M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** O. K.

**M. Garon:** Il n'y a pas de problème là, ils vont en avoir des copies immédiatement

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, M. le député de Lévis? Est-ce qu'il y a d'autres membres qui ont des questions?

**M. Garon:** Alors, vous allez nous faire parvenir ça demain?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Demain matin?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Avant minuit.

**M. Garon:** Ce soir, vous pourriez le déposer avant la fin, on a encore une heure. Ce n'est pas long. Le ministère est juste l'autre bord de la rue. Bon. Et puis on se rencontre dans les jours suivants.

**M. Elkas:** En dedans de 10 jours, comme j'ai mentionné.

**M. Garon:** En dedans de 10 jours.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** En comptant les samedis puis les dimanches?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Jours ouvrables, M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** Pas 10 jours ouvrables.

**M. Garon:** Maintenant, concernant les pistes cyclables, on s'est rendu compte que, concernant les pistes cyclables, les gens du vélo ne sont pas

très heureux et considèrent que, sous les nouveaux ministres, H y a un recul terrible parce qu'ils disent: Avant, on considérait le vélo non seulement comme un moyen de loisirs, mais également comme un véhicule de transport. Il semble qu'avec les deux nouveaux ministres, maintenant, on revient au vélo comme moyen de loisirs, ce qui, pour les gens du vélo, constitue un recul par rapport aux démonstrations qu'ils sont venus faire devant la commission parlementaire, au ministre entre autres, concernant des projets de loi. Est-ce que le ministre est préoccupé concernant les vélos, les pistes cyclables? Et est-ce qu'il va s'agir simplement d'avoir une automobile avec un vélo sur le toit pour pouvoir aller faire des petits bouts de piste de vélo parce qu'il n'y a pas de raccordement puis qu'il n'y a pas vraiment de conception des pistes cyclables ou s'il y a une véritable volonté d'aménager les pistes cyclables? Parce qu'il semble que, dans les nouveaux plans qu'on fait au niveau de Montréal, il n'y a rien de prévu pour les pistes cyclables.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, le ministre délégué aux Transports a le dossier en main. Justement, « n'y a pas longtemps, ses représentants et l'adjoint parlementaire ont rencontré les gens de Vélo Québec pour discuter d'une politique, parce qu'on était à un point où, sans trop entrer dans les détails, on avait des pistes cyclables ici et là et qu'il y avait très peu de contrôle sur la façon dont ce dossier était géré. Alors, on a décidé de faire des recommandations au ministre délégué aux Transports qui, justement, parraine ce dossier, puis, demain matin, ça lui fera plaisir d'y répondre.

**M. Garon:** Mais, dans le plan de Montréal, admettons, pour ce bout-là, qui dépend de vous...

**M. Elkas:** La même chose va s'appliquer.

**M. Garon:** Bien oui, mais, à ce moment-là, le plan, l'exécution du plan, c'est le ministre délégué. Mais la conception du plan, c'est vous.

**M. Elkas:** Oui, oui, puis j'attends avec anxiété les recommandations que M. Vallières et son comité, son ministère vont nous faire sur le plan de Montréal. Parce que, comme je l'ai mentionné, même les gens de Vélo Québec sont très préoccupés de la façon que la politique a été mise sur pied puis qu'il y a très peu... L'aspect sécuritaire n'a pas toujours été adressé. C'est un peu sur ça qu'on s'engage à discuter. M. Thérien, peut-être?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Rousseau.

**M. Thérien:** Si vous me le permettez, M. le

député de Lévis. C'est avec l'accord de Vélo Québec qu'on a arrêté les constructions de pistes, surtout pour permettre à Vélo Québec - puis on a financé ça à 66 000 \$, je pense - de préparer un guide qui a été déposé il y a deux semaines. Donc, il y avait eu une entente entre les deux parties à l'effet qu'il n'y avait plus de construction, qu'on évaluait le point sécuritaire d'abord, puis, après ça, la conception d'un guide et différentes propositions, en particulier à Montréal.

**M. Garon:** Puis là?

**M. Thérien:** Bien là, on vient de recevoir le guide.

**M. Elkas:** Le guide est déposé, il a été déposé, quoi...

**M. Thérien:** Il y a deux semaines.

**M. Elkas:** Il y a deux semaines.

**M. Garon:** Mais moi, j'ai vu les commentaires des gens de Vélo Québec. Ils n'ont pas l'air très très heureux de l'arrivée des deux nouveaux ministres, qu'ils ont un peu dénoncés comme n'ayant pas de préoccupations par rapport au vélo...

**M. Elkas:** Ah! ce n'est pas le cas dans les faits, ce n'est pas le...

**M. Garon:**... puis aux pistes cyclables.

**M. Thérien:** Il y a une rencontre de prévue avec M. le ministre et avec les gens de Vélo Québec dans les semaines à venir.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Vous m'avez, au début de la séance, aujourd'hui...

**M. Garon:** Attendez un peu, le ministre, il n'a pas répondu, là.

**M. Elkas:** Bien sûr, on ne ferme pas les yeux sur des artères assez importantes. Dans le projet Estocade par exemple, on prévoit une piste cyclable. Dans le réaménagement du pont de Québec, on prévoit une piste cyclable. Mais je suis intéressé à connaître les aspects sécuritaires qui ont été déposés aussi. Alors, H ne faudrait pas s'enligner sur une direction, puis se retrouver à tout reprendre. Alors, Il me semble que c'est important qu'on regarde à fond ce dossier, ce rapport, le guide qui a été déposé, puis on vous en fera rapport.

**M. Garon:** Le guide concerne quoi?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Rousseau.

**M. Garon:** Le guide pour trouver les bouts de piste?

**M. Thérien:** Il contient surtout la façon de construire une piste, où, et tous les moyens sécuritaires rattachés à ça. Ils insistaient surtout, les gens de Vélo Québec, pour les urbanistes des municipalités, quand on conçoit un schéma d'aménagement, d'introduire, à l'intérieur de ce schéma-là, des endroits où on pourrait mettre une piste cyclable de la façon la plus sécuritaire possible, le moins possible aux abords des routes, quand c'est un milieu plus rural, moins urbanisé.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Je vous disais tantôt qu'au début de l'après-midi, vous m'aviez rappelé à l'ordre, parce que je n'étais pas pertinent, mais là, on a sauté du coq-à-l'âne depuis le début de la séance. Je vais me reprendre à partir du début. Je voulais parler d'affichage et la question que je voulais poser au ministre pour savoir si, dans les nouvelles règles où les critères sont que l'affichage doit être à tant de mètres de la route, ça pose des problèmes à proximité des villes où cette règle-là ne s'applique pas. Est-ce que le ministre, dans l'application du règlement, a un peu de souplesse ou est-ce que le ministre a autorité de façon discrétionnaire à traiter des dossiers? Exemple: D'un côté du viaduc, c'est la ville, ce sont les limites de la ville, donc l'entreprise a installé son affichage à tant de mètres et, de l'autre côté du viaduc, c'est dans un secteur rural et elle doit, à coups de 3 000 \$ ou de 4 000 \$, déplacer... C'est une industrie qui est affichée de façon très esthétique. Moi, je me demande si vous avez un peu de souplesse dans l'application du règlement ou s'il n'y en a pas du tout. Parce que c'est difficile à vivre, cette situation-là.

**M. Elkas:** M. Roger Fortin, du ministère.

**M. Gauvin:** Et je pourrais vous donner un exemple spécifique. C'est à Saint-Pierre-de-Montmagny, à l'entrée de la ville de Montmagny, où la compagnie Picard - c'est plus facile à comprendre - l'industrie Picard a installé, récemment, il y a peut-être trois ou quatre ans, avec les conseils de bonne foi des représentants du ministère, à coups de 12 000 \$ de chaque côté du viaduc, de la publicité pour son industrie. Et là, on lui apprend que, du côté ouest, elle va

être obligée de la déplacer, parce que, dans le milieu rural, ce sont les règles du ministère des Transports qui s'appliquent. Et ça fait une frustration, avec un coût de 3000 \$ à 4000 \$, apparemment, pour la déplacer. Je demande, dans les situations comme celle-là?  
(21 h 15)

**M. Fortin (Roger):** Disons, qu'au niveau de cette nouvelle réglementation...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous voudriez vous identifier, monsieur, s'il vous plaît?

**M. Fortin:** Roger Fortin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Allez-y, M. Fortin.

**M. Fortin:** Alors, au niveau de cette nouvelle réglementation, on ne demande pas aux gens qui se sont installés en vertu d'un ancien règlement, de se déplacer immédiatement. Il y a des droits acquis et il y a un certain nombre d'années de prévues à cet effet. Maintenant, on est conscients que le règlement peut avoir certaines lacunes et c'est pour ça qu'il a été entendu qu'après un an d'application, on en ferait une évaluation, pour voir s'il n'y aurait pas lieu de faire quelques modifications. En passant, on applique cette loi-là depuis le 1er avril.

**M. Elkas:** M. le député, ça me ferait plaisir, aussi. Parce que je me joins à l'intervention qui a été faite au début de l'après-midi concernant certaines enseignes et des politiques que le gouvernement a, des règles du jeu à suivre et il me semble que ce serait important que le ministère crée un comité d'élus qui pourraient regarder certains règlements qui sont peut-être désuets, qui auraient besoin d'être changés.

**M. Gauvin:** En fait, le moins qu'on pourrait dire, c'est que ça crée certains irritants. Ce n'est pas la loi qui est en cause, c'est l'application dans des cas spécifiques où les gens ne peuvent absolument pas comprendre pourquoi à 500 pieds, à tant de mètres, c'est admissible et à 500 pieds plus à l'ouest, ça ne l'est plus. Tu sais, pour les gens, c'est difficile, et je pense qu'il y a peut-être lieu d'avoir un petit peu plus de souplesse dans la loi. On sait que toutes les fois qu'on fait une ouverture, on peut rendre la loi plus difficile d'application, mais il y a peut-être moyen de trouver un mécanisme pour évaluer des cas spécifiques comme ceux-là.

O. K., j'aimerais revenir si... Je pense que ça répond à la question que je me posais, M. le ministre. C'est déjà porté à votre attention.

**M. Elkas:** Je pense qu'on pourrait s'engager,

M. le député, à encourager la souplesse dans la première année, surtout dans la première année, puis s'ajuster et s'assurer qu'un comité soit mis sur pied pour faire la surveillance de ce qui se passe, et faire rapport pour mettre en ordre le règlement.

**M. Gauvin:** O. K. Est-ce que je peux...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet

**M. Gauvin:** Il y a un autre point qui m'intéresserait, que j'aurais aimé soulevé cet après-midi au moment où M. Jiona, je pense, est intervenu, mais je vais vous la poser cette question là/ C'est encore une question d'information pour savoir si, sur une route, un réseau routier important qui traverse une ville, une petite ville, il y a lieu, au Québec, de réaménager à trois voies avec la voie du centre virant à gauche? Est-ce que ça se fait au Québec ça? Bien, j'ai comme exemple la ville de Montmagny qui avait proposé ça.

**M. Elkas:** Sur la sive sud, la 9-C, à Gati-neau, il y a ça aussi, à Lennoxville, entre Sherbrooke et Lennoxville, ça, c'était une voie autrefois, mais c'est rendu quasiment une rue principale, à Aylmer aussi, sur la 20. Oui, ça se fait

**M. Gauvin:** Pourquoi je vous pose cette question-là, c'est parce que le plan préliminaire établi pour que la 132 puisse - M. Jiona connaît le secteur, je pense - traverser la ville de Montmagny semble être à quatre voies, et ça nécessite de l'expropriation. Ça dérange beaucoup de commerçants. La ville voulait proposer trois voies avec une voie du centre qui pourrait probablement régler le problème du trafic.

**M. Elkas:** Vous nous soulevez un bon point. Je pense qu'on peut le regarder de près. Si ça peut éviter des coûts et satisfaire les gens, surtout les commerçants...

**M. Gauvin:** Oui, c'est ça.

**M. Elkas:**... qui sont affectés par ça... On va regarder ça, on vous revient.

**M. Gauvin:** C'est juste... En fait, j'en fais une question d'information. Si vous nous dites que c'est possible, on va au moins conseiller à la ville de soutenir sa proposition.

**M. Elkas:** Mais est-ce que c'est la ville ou... Vous n'êtes pas au courant?

**M. Gauvin:** Oui, oui, je suis au courant.

**M. Elkas:** C'est la ville?

**M. Gauvin:** C'est le ministère des Transports et la ville qui se préparent un protocole d'entente pour aménager ce secteur de la 132.

**M. Elkas:** Et le tracé comme tel, est-ce que ça a été fait par la ville ou le ministère?

**M. Gauvin:** Non. C'est un réseau qui appartient au ministère des Transports, la route 132.

**M. Elkas:** Et le design pour faire de l'expropriation, c'est la ville?

**M. Gauvin:** Non, le ministère.

**M. Elkas:** On va le regarder de très près. On va revenir dans les semaines à venir.

**M. Gauvin:** Ça va. J'avais un autre point, si M. le député de Lévis me le permet. C'est au niveau du transport scolaire. C'est au cas où on ne l'aborde pas avant la fin de notre séance.

**Une voix:** On va l'aborder.

#### Transport scolaire

**M. Gauvin:** On va l'aborder? Bon, bien l'heure est arrivée de l'aborder d'abord. C'est qu'est-ce que... La Commission des transports qui régite ça.

**M. Elkas:** C'est un montant d'argent...

**M. Gauvin:** C'est-à-dire les règles avec les commissions scolaires, c'est qu'on a de moins en moins d'enfants sur les circuits. Les commissions scolaires, ce qu'elles font, et c'est peut-être justifié, elles enlèvent tous les ans un nombre de banquettes, ce qui réduit le contrat pour en venir, à un moment donné, à voir les transporteurs scolaires, à peu près crever de faim. Ils ont les mêmes coûts, le même chauffeur, le même équipement. Il y a cinq ou six ans, ils étaient payés pour 12 banquettes. Les commissions scolaires arrivent l'année suivante et disent: Vous avez deux banquettes de trop, on vous en enlève, on réduit de 4000 \$. Vous avez encore une banquette de trop. Je suis d'accord qu'il y a beaucoup moins d'élèves, mais est-ce que le ministère des Transports et les commissions scolaires sont conscients de ce problème? Parce que là, ce que le propriétaire des transporteurs d'écoliers fait dans des conditions comme ça, bien, il réaménage ses coûts. Il essaie de vivre à l'intérieur de coûts restreints. Il ne peut pas réinvestir dans la flotte, et on va se ramasser avec les années... Et là, on établit des critères de plus en plus difficiles sur le plan de la sécurité, et je suis en accord avec ça. Mais, à l'autre bout, il y a quelque chose qui n'arrivera pas.

**M. Elkas:** Quant au ministère, ce sont des montants d'argent qu'on subventionne au niveau scolaire et c'est sur une base de trois ans. C'est basé sur les coûts historiques indexés. Ça prend fin cette année. On recommence à nouveau. **M. Gordon Smith** pourrait **peut-être** vous donner des détails sur la façon dont on fonctionne.

**M. Smith (Gordon):** Comme l'a dit M. le ministre, on termine un cadre financier qui a été discuté largement avec les commissions scolaires en 1988-1989, qui était à la satisfaction à ce **moment-là** de l'ensemble des commissions scolaires. Ce problème n'a pas été porté, de façon particulière, à l'attention du ministère. Lorsqu'on a renouvelé le cadre financier en 1988-1989, les préoccupations des commissions scolaires portaient davantage sur de nouveaux besoins, par exemple, des secteurs en croissance ou des besoins plus spécifiques, par exemple pour certaines clientèles **comme**, l'enfance en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Je pense que le cadre financier qui est en vigueur actuellement satisfaisait, en tout cas, nos partenaires qui sont les commissions scolaires dans un cadre décentralisé. Cependant, on a eu certaines représentations des associations de transporteurs qui portaient davantage sur la formule d'indexation elle-même. On est dans une démarche avec les commissions scolaires et les transporteurs pour revoir, en fonction du prochain cadre financier, si les bases et les paramètres de cette formule sont toujours corrects. On a eu une rencontre **cet après-midi**, justement, entre deux séances de la commission parlementaire, sur cette question-là. On a rencontré les deux associations de transporteurs avec la Fédération des commissions scolaires et l'Association des commissions scolaires protestantes pour convenir avec eux d'une étude qui serait faite d'ici la fin de l'automne pour revoir l'ensemble de la situation financière des **transporteurs** à partir de l'analyse de leurs états financiers 1988-1989. On verra, à partir de ce **constat-là**, s'il y a effectivement d'autres ajustements à faire.

Quant au renouvellement de la flotte, on n'a pas d'indication à l'effet qu'il y a des retards, présentement. Il y en a eu autour de 1982-1983, lorsqu'on a introduit le nouveau régime, mais, depuis lors, je pense que le renouvellement se fait de façon régulière. Quand on arrive à la dernière année du cadre financier, il y a toujours certaines incertitudes qui font que les gens sont plus prudents dans les achats, mais, normalement, on constate que le renouvellement, maintenant, se fait sur une base régulière.

**M. Gauvin:** Je suis conscient que le problème que je soulève, on le retrouve surtout dans les municipalités rurales, où il y a une population décroissante, où il y a de moins en moins de jeunes. C'est sûr que ce **problème-là** ne se pose

pas là où il y a des élèves **qui** s'ajoutent tous les ans au niveau du circuit scolaire. Donc, ce n'est **peut-être** pas la majorité, mais il y a plusieurs régions où on nous **dit** que ça risque de poser un problème. C'est sûr que ce n'est pas les commissions scolaires qui sont nécessairement en demande. C'est elles,  **finalement**, qui négocient avec leurs transporteurs et qui appliquent certaines conditions qui ne sont pas faciles à vivre parce qu'elles se gardent un coussin, si je peux m'exprimer ainsi. Vous leur donnez une enveloppe en rapport avec le nombre d'élèves transportés ou le nombre de kilomètres, je pense, et elles se gardent un certain coussin. Je ne sais pas ce qu'elles font avec, mais surtout dans ces commissions scolaires là, elles l'appliquent de plus en plus en réduisant des banquettes.

**M. Smith:** Le phénomène que vous décrivez a surtout été constaté en 1982-1983, lorsque la réforme du transport scolaire a donné aux commissions scolaires la pleine responsabilité de l'organisation des services. Il y a eu, à ce moment-là, des réaménagements de circuits majeurs faits par les commissions scolaires. Ce phénomène-là, on le voit beaucoup moins aujourd'hui. En tout cas, même de la part des transporteurs, ce genre de questions ne nous a pas été présenté récemment. On a une table de travail au ministère. Le ministre des Transports avait mis sur pied une table de travail où siègent et les commissions scolaires et les transporteurs. Ce genre de choses nous avait été présenté en 1982-1983 lorsque, effectivement, il y a eu des réajustements majeurs dans certains cas des prix des contrats. Depuis lors, ça a eu plutôt tendance à se stabiliser, ce genre de situations-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Gauvin:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** En parlant de transport scolaire, puisqu'on a posé des questions là-dessus, ce n'étaient pas les mêmes questions que le député de Montmagny, mais, en **1982-1983**, il y a eu une politique du transport scolaire qui laissait un incitatif aux commissions scolaires parce qu'on avait des critères d'attribution d'un montant et si les commissions scolaires ne dépensaient pas tout l'argent, elles le gardaient, de sorte qu'il y avait un incitatif.

Depuis **1988-1989**, on récupère les surplus. Là, je suis avisé qu'il y a plusieurs commissions scolaires qui disent: Si c'est comme ça, on va dépenser. Ça ne nous donne rien de faire une gestion serrée, on va dépenser. L'an dernier, le ministère a récupéré un certain montant d'argent, mais là, j'ai l'impression que... Pour l'an

dernier, on parle de 1 800 000 \$, mais j'ai le sentiment que si ce qu'on entend dire est mis à exécution, ça veut dire que l'incitatif à faire une gestion serrée du transport scolaire - même, je dirais, dans certains cas, trop serrée - peut avoir pour effet, aussi, de faire en sorte que les commissions scolaires se désintéressent d'une gestion serrée et que, finalement, il n'y ait plus de surplus; elles n'ont pas intérêt à en faire puisqu'elles ne les gardent pas.

(21 h 30)

**M. Smith:** La question des surplus des commissions scolaires, en ce qui concerne les deux premiers cadres financiers, c'est exact. Elles conservaient entièrement les bénéfices des rationalisations ou, dans certains cas, effectivement, des réorganisations de bris de contrats. Depuis 1988-1989, la récupération ne porte pas sur l'ensemble des surplus, elle porte sur 30 % des surplus, passé un certain niveau au-dessus de 20 000 \$. Cette mesure-là a été négociée avec les commissions scolaires qui étaient d'accord. La Fédération des commissions scolaires était d'accord avec cette mesure-là, et cette récupération-là, en fait, est retournée immédiatement dans le système et avait pour but de permettre de corriger certaines inéquités dans le système, en particulier dans certains secteurs en croissance. Quant au comportement des commissions scolaires, il est difficile, par rapport à cette nouvelle mesure-là, de confirmer la situation sur une longue période puisqu'on n'a qu'une année d'expérience, c'est l'année 1988-1989. La deuxième année du cadre financier va se terminer au 30 juin prochain. Les résultats qu'on a présentement nous indiquent qu'après analyse des états financiers, pour la première année du nouveau cadre financier, la situation était que, sur une base normalisée et donc comparable, en 1988-1989, le total des surplus était de 4 950 000 \$, en fait presque 5 000 000 \$. Ça représentait 1,48 %, presque 1,5 % du total...

**M. Garon:** Puis l'an passé?

**M. Smith:** Ça, c'est pour l'année 1988-1989. Et la récupération que le ministère a effectuée équivalait, quant à elle, à 1 800 000 \$, compte tenu des règles qui avaient été négociées. Et si on compare à l'argent qui a été alloué pour corriger les problèmes qu'avaient les commissions scolaires en croissance, le total de l'argent consacré à ce poste-là, en 1989-1990 - qui est l'année scolaire actuelle - était de 1 900 000 \$. Alors, on a récupéré 1 800 000 \$, mais la correction pour les variations de clientèle a été de 1 900 000 \$.

Quant au comportement par rapport aux surplus, on n'a qu'une année d'expérience, mais la dernière année du cadre financier précédent, les surplus normalisés étaient de 2 300 000 \$. Alors, ils sont passés de 2 300 000 \$ à 4 900 000 \$. Ils ont presque doublé pour la

première année du nouveau cadre financier. Alors, le comportement se situe à peu près au même niveau, jusqu'à présent en tout cas. Il faudra voir pour la présente année scolaire qui vient de se terminer. Alors, présentement, ce qu'on constate, c'est qu'après une année du nouveau cadre financier, les surplus déclarés par les commissions scolaires, sur une base normalisée, ont doublé, et la récupération se situe à peu près au tiers

**M. Garon:** C'est-à-dire 1 800 000 \$.

**M. Smith:** 1 800 000 \$.

**M. Garon:** Mais l'an passé, en 1989-1990?

**M. Smith:** Ça, ce sont les données de 1988-1989. Les données de 1989-1990, on ne les aura pas avant le 15 novembre prochain.

**M. Garon:** Quand vous dites que l'argent récupéré est réinjecté dans le système, qu'est-ce que ça veut dire ça, au juste? Parce que, dans le fond, des crédits non dépensés, c'est réinjecté dans le Conseil du trésor...

**M. Smith:** C'est...

**M. Garon:**... dans le fonds consolidé du revenu. Est-ce que c'est ce que vous voulez dire?

**M. Smith:** Ça veut dire que lorsqu'on prépare le budget, on escompte des retours au niveau des récupérations de surplus. Or on avait, lorsqu'on a fait le cadre financier, effectivement escompté qu'il y aurait un certain surplus au niveau des commissions scolaires. On l'avait prévu autour de 1 000 000 \$ ou 1 200 000 \$. Il a été, pour la première année, de 1 800 000 \$. Par contre, les mesures de correction nous ont coûté 1 900 000 \$, compte tenu des variations de la clientèle qui ont été plus importantes que prévu. Alors, c'est au net qu'on en tient compte.

**M. Garon:** Donc, vous voulez dire que vous avez réutilisé les crédits parce que ça a coûté plus cher que prévu sous d'autres rapports.

**M. Smith:** C'est ça. Ça a coûté 1 900 000 \$ pour la mesure de correction pour les variations de clientèle, alors que la récupération effective est de 1 800 000 \$.

**M. Gauvin:** Dans le même ordre d'idées, quitte à échanger, êtes-vous au courant de ce que font les commissions scolaires? Est-ce qu'on leur indique où elles peuvent appliquer leurs surplus, elles? Parce que, si j'ai bien compris, vous avez dit: Au cours des deux premières années d'une entente-cadre, les surplus restent à la commission scolaire. C'est seulement au cours

de la troisième que vous en prenez une partie, que vous récupérez une partie des surplus.

**M. Smith:** C'est-à-dire que les premiers cadres financiers... On en est au troisième cadre financier.

**M. Gauvin:** Ah oui! O. K.

**M. Smith:** Il y a eu un cadre financier en 1982-1983, il y en a eu un en 1985-1986 et on est dans le troisième. Dans les deux premiers cadres financiers, elles pouvaient le réallouer entièrement à d'autres activités, que ce soit pour financer l'enseignement primaire et secondaire ou l'éducation des adultes.

**M. Gauvin:** O. K.

**M. Smith:** Présentement, ce qu'on constate, c'est qu'il n'y a pas de restrictions, effectivement, quant à la transférabilité. On voit les montants qui restent disponibles après application; on voit qu'il reste 4 900 000 \$; il y en a 1 800 000 \$ qui sont répartis différemment par des mesures de péréquation, si on veut, suite à la récupération. Alors, il reste à peu près 3 000 000 \$; c'est moins de 1 % dans les coûts de système. Et, dans la plupart des cas, les surplus servent à permettre aux commissions scolaires de payer le transport pour le dîner des élèves qui n'est pas subventionné. Le coût de ce service-là est de l'ordre de 4 800 000 \$, et si on regarde les surplus nets, ils sont autour de 3 000 000 \$. Ça ne suffit pas à payer ces services-là. Alors, présentement, à toutes fins pratiques, l'argent qui est voté demeure dans le système, et les commissions scolaires doivent même en ajouter à même la taxation locale ou la tarification, dans certains cas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente, je dirais que si toutes les réponses qu'on a eues aujourd'hui avaient été de la nature de celles qu'on reçoit du responsable du transport scolaire, on n'aurait aucune plainte. C'est clair, c'est précis, puis vous le laissez répondre. Vous avez l'air de vous instruire, puis d'être content d'apprendre ça.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Je ne veux pas dire qu'on est d'accord, là, mais, au moins, ça répond. Vous ne l'avez pas mis sur les "brakes", celui-là.

**M. Elkas:** Ce n'est pas une question de mettre les "brakes". Je l'écoutais avec intérêt, comme tous les autres fonctionnaires. Mais c'est de la façon dont vous posez vos questions, ce n'est pas toujours... Non, je ne me servirai pas

du mot, parce que je me suis embarqué dans le trouble la semaine passée. Excusez.

**M. Garon:** Avez-vous vérifié, par exemple, auprès de certaines commissions scolaires si, parfois, pour des fins d'économie - ou si vous laissez ça entièrement à l'autonomie des commissions scolaires - on utilise des circuits, au fond, que les gens ne prennent pas et qui pourraient être dangereux? Dire, par exemple: Dépassé un kilomètre, on transporte, mais en dedans d'un kilomètre on ne transporte pas. Mais, le kilomètre, je vais vous dire que vous ne prendriez pas cette route-là. Personne ne la prend, d'ailleurs, ça serait trop dangereux. Ou si vous ne vous occupez pas de ça, vous ne vérifiez pas ça, vous dites: La commission scolaire, on la laisse faire.

**M. Smith:** La politique du gouvernement est à l'effet que les distances de marche ou d'accessibilité aux services de transport sont effectivement fixées par les commissions scolaires, et c'est le cas depuis 1976. En pratique, les commissions scolaires, dans la plupart des cas, ont conservé les mêmes politiques qu'elles avaient précédemment, à savoir 1, 6 kilomètre. Dans certains cas, elles l'ont ramené à un kilomètre pour les élèves de niveau primaire et, dans certains cas, elles ont aussi introduit une politique dite "de zones dangereuses". Mais ça, c'est laissé à l'initiative de chacune des commissions scolaires. Les analyses qu'on avait faites pour le cadre financier actuel nous indiquaient qu'autour de 90 % ou 95 % des commissions scolaires s'en tenaient à cette règle de 1, 6 kilomètre.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a beaucoup de commissions scolaires qui vous ont indiqué, soit dans des lettres au ministre ou, sur le plan administratif, aux fonctionnaires, qu'elles n'étaient pas heureuses de cette politique de récupération? Même si la Fédération des commissions scolaires a dit une chose, on a vu...

**M. Smith:** Oui, il y en a une.

**M. Garon:**... au niveau de la commission scolaire que les gens ne sont pas très satisfaits qu'on ait adopté une mesure comme celle-là.

**M. Smith:** À ma connaissance, il y a une commission scolaire, c'est la commission scolaire de Chicoutimi. On lui a expliqué quelles étaient les choses qui avaient été discutées avec la commission scolaire. Il y a peut-être une autre commission scolaire dans la même région, parce qu'elles ont des tables régionales, il y a peut-être la commission scolaire du Lac-Saint-Jean, mais je sais que la commission scolaire de Chicoutimi nous avait fait part de certains commentaires à ce sujet-là. Il y a eu, par la suite, des rencontres avec la commission scolaire

pour expliquer le contexte, et je pense qu'elles étaient satisfaites des explications qu'on leur a fournies.

**M. Garon:** Est-ce que vous leur avez donné des explications, ou vous avez estimé que la commission scolaire de **Chicoutimi** avait raison?

**M. Smith:** On leur a fourni des explications quant à la façon dont les règles avaient été discutées avec la Fédération des commissions scolaires et quant à la façon dont on l'appliquait également. Il y avait eu des changements au niveau administratif à cette commission scolaire là qui faisaient qu'une certaine partie des règles n'avaient **peut-être** pas été toutes expliquées à ce moment-là.

**M. Gauvin:** Dans le même ordre...

**M. Garon:** Envoyez.

**M. Gauvin:** Dans le même ordre d'idée...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Merci, Mme la Présidente, dans le même ordre d'idée, finalement, est-ce que vous avez un système qui peut contrôler dans un sens **l'émission** des contrats dans chacune des commissions scolaires, à savoir il y a 10 ans, par exemple, puis avoir un circuit entre le lot 1 et le lot 50, et un autre circuit entre le lot 50 et le lot 85 sur la route 132? Ça, ça faisait deux contrats scolaires qui se dirigeaient vers l'école, parce qu'il y avait 48 élèves. 10 ans après, il y a 20 élèves dans le premier circuit, il y en a 15 dans l'autre. La commission scolaire semble avoir avantage à garder les deux circuits actifs, parce qu'elle peut percevoir probablement plus d'argent dans le cadre de vos critères. Par contre, elle, elle a réduit les banquettes, les deux crèvent de faim. Excusez l'expression, mais ce sont des situations parfois qu'on nous décrit. La question que je vous pose: Est-ce que la commission scolaire a avantage à garder ces deux **circuits-là** actifs?

**M. Smith:** Normalement non, alors elle ne devrait pas avoir ce **comportement-là**. Il est possible qu'elle l'ait, cependant.

**M. Gauvin:** Non, la question était: Est-ce qu'elle aurait avantage sur le plan financier?

**M. Smith:** Normalement, elle ne devrait pas avoir avantage à le faire, sur le plan financier, puisque, si elle rationalisait effectivement le parcours pour le remplacer par un seul, si techniquement c'est possible, elle conserverait 70 % de l'économie. Je pense que, dans le passé, il y a beaucoup de cas de commissions scolaires

qui l'ont fait. À titre d'exemple, lorsqu'on a introduit la réforme du transport scolaire en 1982-1983, les commissions scolaires ont délibérément choisi de réduire la flotte de l'ordre de 700 à 800 véhicules. Depuis ce **temps-là**, ça s'est stabilisé, mais ça veut dire que l'incitatif financier qui a accompagné la réforme était là et effectif. Mais ça se peut que des commissions scolaires aient ce **comportement-là**, et je sais bien qu'en tant qu'ancien transporteur scolaire, vous êtes bien placé pour le comprendre, là...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Smith:** Ça se peut que des commissions scolaires aient ce **comportement-là**.

**M. Garon:** Je commence à comprendre l'intérêt du député de Montmagny-L'Islet. Mais quand vous avez rencontré la commission scolaire de **Chicoutimi**, c'était - vous dites qu'après la rencontre, ils ont été satisfaits - c'était à quelle période?

**M. Smith:** L'automne dernier.

**M. Garon:** Vous ne vous rappelez pas de façon plus...

**M. Smith:** À la fin de l'automne.

**M. Garon:** À la fin de l'automne?

**M. Smith:** On a rencontré la nouvelle personne qui était responsable du transport et on lui a fait part de la situation, et je pense qu'ils étaient satisfaits des explications qu'on leur a fournies.

**M. Garon:** Vous venez de quelle région, M. Smith?

**M. Smith:** De la Côte-Nord.

**M. Garon:** Quel endroit?

**M. Smith:** Sept-Îles.

**Une voix:**...

**M. Garon:** Non, non, je remarque, parce qu'on a dit tantôt votre nom, Gordon Smith, puis je trouve que vous parlez un excellent français.

**M. Smith:** Ah!

**M. Garon:** Alors, je me demandais, c'était...

**M. Smith:** Je suis plutôt Québécois, maintenant, ça fait 20 ans que je suis à Québec.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

Une voix: Il ne parle pas anglais.

**M. Garon:** Pardon? Il ne parle pas anglais?

**M. Smith:** Je suis francophone, je me considère comme francophone.

**M. Garon:** Ah bon! Je n'ai pas d'autres questions concernant le transport scolaire.

Une voix: Ça va?

### Commission des transports

#### Transport des petits colis

**M. Garon:** J'aurais une question concernant le transport des petits colis. Selon des articles qu'on a vus dans les journaux, suite à la déréglementation de l'industrie du camionnage, le coût de transport des petits colis auraient doublé en raison de cette déréglementation. Donc, même si les camionneurs se plaignent de la baisse des taux de transport, il semble que les expéditeurs de petits colis, eux, paient plus cher. Comment expliquez-vous cela? Est-ce que vous avez enquêté sur cette situation, le coût de transport des petits colis aurait doublé depuis la déréglementation? Même si les camionneurs se plaignent d'être payés moins cher, il me semble qu'il y en a d'autres qui semblent payer plus cher.

(21 h 45)

**M. Elkas:** Mme la Présidente, si vous me permettez une seconde, je vais demander au président de la Commission des transports s'il y a eu enquête sur cette question.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez bien vous identifier, monsieur.

**M. Elkas:** Maurice Ferland.

**M. Ferland (Maurice):** Maurice Ferland, Mme la Présidente.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, M. Ferland.

**M. Ferland:** Évidemment, avant la déréglementation, il y avait des permis de transport spécialisé pour des petits colis en bas d'une certaine pesanture. Aujourd'hui, ça n'existe plus parce que la déréglementation permet à quiconque de transporter des colis de toute nature. À ce niveau-là, c'est évident qu'il y a beaucoup plus de transporteurs qu'auparavant qui transportent de petits colis, comme dans toutes les activités de transport.

**M. Garon:** Comment se fait-il que ça coûte plus cher?

**M. Ferland:** Ça, c'est...

**M. Garon:** Selon des articles qui ont été publiés au cours du mois de janvier dernier, le transport des petits colis avait doublé.

**M. Ferland:** Le transport avait doublé, mais pas les prix.

**M. Garon:** Non, les coûts ont doublé.

**M. Ferland:** Les coûts? Personne n'en a fait la démonstration, évidemment, mais je pense qu'il y a plus de transporteurs qui transportent les petits colis et que la concurrence et la loi du marché ont certainement fait comme dans les autres secteurs, qu'il fallait diminuer un peu. Il y a eu évidemment des compagnies qui ont fusionné les unes avec les autres, il y eu les grosses compagnies qui ont grossi davantage en achetant de moyennes entreprises, en fusionnant avec des moyennes entreprises, mais je serais surpris de savoir que les coûts auraient augmenté.

**M. Garon:** Les coûts auraient augmenté pour ceux qui ont un nombre restreint de petits colis, alors que ceux qui vont transporter plusieurs petits colis ont des **escomptes** de volume considérables.

**M. Ferland:** Oui.

**M. Garon:** De sorte que **ceux** qui font transporter un moins grand volume de petits colis paient deux fois plus cher, alors que ceux qui en font transporter de grands volumes paient moins cher.

**M. Ferland:** Évidemment, les tarifs de transport sont déréglementés maintenant. Il serait impossible, sans faire une étude de marché, de conclure là-dessus, mais, encore là, je serais surpris que, parce que je suis un petit transporteur, des compagnies comme Purolator refusent, au même tarif qu'ils le font ailleurs, de transporter les colis ou qu'un petit transporteur ne puisse le faire. Si j'ai de petits colis à transporter, je vais **m'adresser** à un quelconque transporteur en lui demandant le plus bas prix et je vais l'obtenir parce qu'il y a beaucoup de concurrence.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous avez une question à ce sujet?

**M. Elkas:** Est-ce que je peux m'iriformer auprès du député de Lévis si ce sont des tarifs qui ont été publiés ou si c'est un article?

**M. Garon:** C'est un article.

**M. Elkas:** C'est un article?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie? Je pourrais...

**M. Garon:** C'est **Le Journal de Québec** du mardi 25 janvier 1990 sur le camionnage signé par Richard Johnson. Pour le transport de colis, les coûts ont doublé, et on parle du président, Denis Moreau, de Moreau Trafic Consultants, qui déclare que les grosses entreprises paient moins cher, parce qu'elles bénéficient d'un escompte de volume alors que ceux qui font transporter de petits volumes paient plus cher. On dit, par exemple, que, dans le cas de volumes de 500 livres, les prix ont passé de 9 \$ et quelque chose les 100 livres à 19 \$ et quelque chose les 100 livres.

**M. Ferland:** Dans le marché, évidemment, celui qui s'accommode avec un transporteur pour transporter beaucoup de colis va certainement avoir de meilleurs prix. Dans ce sens-là, c'est vrai, mais il faudrait comparer ces prix-là avec ceux qui existaient avant la déréglementation. Ce n'est pas fait et ce serait difficile de le faire aussi.

**M. Garon:** Il dit qu'ils ont doublé...

**M. Ferland:** Doublé, ça me paraît...

**M. Garon:**... par rapport à avant la déréglementation.

**M. Ferland:** Ça ne me paraît pas prouvé.

**M. Garon:** Vous n'avez pas vu cet article-là.

**M. Ferland:** Non.

**M. Garon:** Vous n'avez pas de service de... Au ministère, il y en a, par exemple.

**M. Ferland:** Oui, oui, on a le service de presse du ministère. On voit ces articles. Mais il y en a...

**M. Garon:** Si on avait dit que la déréglementation, ça ferait baisser les prix... Les camionneurs disent qu'ils sont moins payés, mais ça ne veut pas dire nécessairement que les consommateurs paient moins cher. C'est ça qu'ils ont dit, la semaine dernière, les camionneurs.

**M. Ferland:** Bien, évidemment, l'expérience au pays ici, c'est difficile. Elle est récente. Mais aux États-Unis, à date, l'expérience démontre que ça fait baisser les prix. Tout le monde s'en félicite aux États-Unis.

**M. Garon:** Bien, oui et non. C'est-à-dire

qu'ils ont commencé à régler la Californie.

**M. Ferland:** Je ne suis pas convaincu de ça encore.

**M. Garon:** Ce n'est pas une question de conviction, c'est une question de fait. Ils ont recommencé à régler.

**M. Ferland:** Non, mais il faudrait voir dans quel sens ils ont commencé de régler.

**M. Garon:** Des taux minimums, par exemple. L'établissement de taux minimums.

**M. Ferland:** Je pense qu'en Californie, ils ont commencé à régler parce qu'ils veulent protéger certains marchés. Mais ça ne vise pas l'industrie. Je pense, au risque de me tromper, que, devant le Sénat américain, il y a un projet de loi qui est déposé, qui est inscrit au feuilleton, qui n'a pas été discuté encore, qui prévoit de pousser plus loin la déréglementation, de faire disparaître l'ICC et d'imposer aux États les règles de l'interprovincial qui s'étend d'un État, comme ici au Canada. C'est-à-dire qu'un transporteur qui fait de l'interprovincial est considéré comme de juridiction fédérale quand il fait de Cintra. Alors, aux États-Unis, on est en train de pousser la déréglementation encore plus loin.

**M. Garon:** Mais vous dites que le projet de loi n'a pas été étudié.

**M. Ferland:** Non, mais il est quand même déposé.

**M. Garon:** Ah oui! mais il n'est pas appliqué, là.

**M. Ferland:** Enfin.

**M. Garon:** Là, vous donnez ça comme un fait, alors que c'est un projet de loi qui va peut-être bien mourir au feuilleton. Il en meurt beaucoup aux États-Unis.

**M. Ferland:** Oui, oui.

**M. Garon:** Il en meurt bien plus qu'ici, aux États-Unis, des projets de loi au feuilleton. N'importe qui peut déposer un projet de loi. C'est plus facile aux États-Unis de déposer un projet de loi.

**M. Ferland:** Oui, mais il reste quand même que l'industrie aux États-Unis semble tendre encore davantage vers la déréglementation que vers la réglementation dans l'ensemble du pays. Les États, je vous le concède, tendent à régler davantage à l'intra.

**M. Garon:** Oui.

**M. Ferland:** C'est la guerre juridique, évidemment, comme ici, bien souvent, entre l'interprovincial et l'intra, ce qui est intra et ce qui est inter.

**M. Garon:** J'ai cité la Californie parce que, habituellement, la Californie devance le reste des États-Unis de 10 à 15 ans.

**M. Ferland:** Oui.

**M. Garon:** Eux autres, ils recommencent. Ils ont été les premiers à déréglementer et ils sont les premiers à "reréglementer".

**M. Ferland:** C'est vrai. Et, en Californie, ils auraient fait la démonstration que les taux auraient augmenté dans certains cas, à cause justement que des gros transporteurs auraient fait disparaître les petits transporteurs par le fusionnement.

**M. Garon:** Non, non. Les moyens.

**M. Ferland:** Les moyens.

**M. Garon:** Les gros ont fait disparaître les moyens. Des petits, il y en a plus qu'avant, mais ils se coupent le cou.

**M. Ferland:** Exactement.

**M. Garon:** Les gros ont fait disparaître les moyens. Il y a plus de petits, mais qui crévent de faim. Alors, on a recommencé à réglementer pour établir des niveaux minimums pour ne pas qu'ils crévent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Montmagny.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, c'était au niveau de la question tantôt du transport des petits colis. On a convenu que les taux étaient déréglementés. Est-ce que les transporteurs de passagers, les propriétaires d'autobus, sont assujettis à des taux contrôlés ou si c'est la déréglementation eux autres aussi? Parce que ce sont des transporteurs... Ce sont des gros transporteurs de petits colis.

**M. Ferland:** C'est déréglementé dans le sens où eux doivent cependant déposer leurs taux à la commission et les rendre publics.

**M. Gauvin:** C'est ce qui fait la différence entre le transporteur...

**M. Ferland:** Camionnage.

**M. Gauvin:** Camionnage.

**M. Ferland:** Et l'autobus.

**M. Gauvin:** Oui. Et ce que je soupçonne, c'est que le camionnage a tenté de s'ajuster avec le transport de passager, celui qui transporte des petits colis, donc ses taux étaient plus élevés.

**M. Ferland:** Oui, évidemment il y a peut-être une concurrence entre les deux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** J'aimerais poser une question concernant le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, vous savez l'autoroute 25, où c'est un fouilli indescriptible dans ce coin-là avec la route Henri-Bourassa qui fait dur, pas mal. On a l'impression de retomber à il y a plusieurs années quand on passe là. Est-ce que le ministre a l'intention de s'impliquer ou s'il considère que c'est une responsabilité municipale ou est-ce qu'il a l'intention de faire quelque chose concernant les représentations qui sont faites, concernant Henri-Bourassa, aussi les routes qui arrivent... Drôle d'organisation de routes, je suis allé visiter ça...

**M. Elkas:** Henri-Bourassa, je suis complètement d'accord.

**M. Garon:**... J'ai été surpris de voir qu'on trouvait ça à cet endroit-là, une organisation routière aussi déficiente.

**M. Elkas:** M. le député, vous avez absolument raison que le boulevard Henri-Bourassa a besoin d'un redressement. Vous le savez, c'est une route intermunicipale qui touche les municipalités d'Anjou, de Montréal-Nord et de Montréal.

**M. Garon:** Apparemment, ça coûterait 100 000 000 \$. Les villes sont prêtes à mettre 40 000 000 \$, le fédéral est prêt à mettre 20 000 000 \$ et les villes demandent 40 000 000 \$ au gouvernement du Québec. Votre réponse, c'est quoi?

**M. Elkas:** Bien, avant que j'arrive, mon prédécesseur a demandé une estimation sur l'ensemble des coûts, à savoir combien ça pourrait coûter pour améliorer le boulevard Henri-Bourassa. On pariait, dans le temps, de 16 000 000 \$, et puis mon prédécesseur s'est engagé à faire une contribution de la moitié qui était de 8 000 000 \$, mais jusqu'à concurrence de 8 000 000 \$. Il ne se trouvait pas en mesure de donner plus de 8 000 000 \$. Vous avez raison quand vous dites que les prix ont augmenté parce que c'est une espèce de - excusez l'anglicisme - "guesstimate" qui avait été soumis par des fonctionnaires qui avaient dit environ 16 000 000 \$. Mais, par contre, on est arrivé,

par après, avec une estimation sur un nouveau design de la route comme telle, ou la **voie intermunicipale**, et puis, on est arrivé à un coût d'environ 85 000 000 \$. Alors, vous n'êtes pas loin du 100 000 000 \$. Puis ils se sont retournés de bord, et ils ont dit: Vu que vous étiez prêts à donner la moitié, votre quote part est de 39 000 000 \$, une affaire semblable. Alors, on s'est engagés à faire une contribution de 8 000 000 \$, mais ce n'est pas vraiment la politique gouvernementale provinciale de s'impliquer dans des routes intermunicipales. Alors, s'il y avait une demande pour augmenter la contribution, le maire Doré a été avisé de presser la question au président du Conseil du trésor qui est président aussi sur le conseil ministériel de Montréal, et puis c'est là que la question devait être adressée.

**M. Garon:** La part du fédéral, c'est pour le viaduc, c'est pour le train, je pense hein?

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** La part du fédéral, c'est pour la partie chemin de fer?

**M. Elkas:** Oui, il y a eu des discussions. J'ai rencontré d'ailleurs le ministre délégué aux Transport, M. Jean Corbeil. Il nous avait dit que la contribution fédéral pourrait aller jusqu'à 20 000 000 \$, en ce qui touche les viaducs...

**M. Garon:** 20 000 000 \$ ou 40 000 000 \$?

**M. Elkas:** 20 000 000 \$.

**M. Garon:** 20 000 000 \$. J'écoutais aux nouvelles tout à l'heure, la fin d'une nouvelle, je n'ai pas écouté le début, qui indiquait qu'au pont de **Saint-Romuald**, dont je parlais cet après-midi, sur la rivière Chaudière, le ministère des Transport aurait réduit les pesanteurs permises pour ceux qui passent sur le pont de la rivière Chaudière à Saint-Romuald, avant de prendre le pont de Québec. Est-ce que c'est exact?

**M. Elkas:** Je pourrais élaborer sur la question demain, lorsque M. Vallière sera ici. Mais c'est un fait, oui.

**M. Garon:** Moi, ce que je veux vous demander là, comment se fait-il que ça prend des fonctionnaires en grève pour indiquer qu'il y a un pont **dangereux**, qu'on n'a pas de limitation, que le pont est **rouillé**, que, la tôle, il y a des trous dedans. Alors, la télévision a montré des images, ça a l'air d'un tas de ferraille rouillée. Et **s'il** n'y avait pas eu des ingénieurs en grève, il ne serait **peut-être** sans doute rien arrivé. Ça a pris le syndicat des ingénieurs du ministère des Transports en grève pour le faire savoir au **public**.

Considérez-vous que c'est normal, comme titulaire du ministère des Transports, que ça se produise comme ça et que, là, le ministère réagisse en disant: il faut réduire les pesanteurs parce que le pont n'est pas sécuritaire? C'est un pont très passant, c'est le pont qui précède le pont de Québec, sur lequel il faut passer pour aller prendre le pont de Québec. C'est un pont très achalandé. Je suis un peu surpris que ça se produise comme ça.  
(22 heures)

**M. Elkas:** Ça me surprend moi aussi, mais, par contre, je dois vous avouer que ce pont avait été identifié bien avant que ces gens-là en fassent l'annonce. Ça, ça vient du ministère.

**M. Garon:** Pourquoi le ministère a-t-il attendu que les fonctionnaires dénoncent le comportement du ministère pour réagir? Ce n'est pas normal.

**M. Elkas:** Mais c'était identifié.

**M. Garon:** Même si c'est identifié, il faut que vous le **sachiez**. Si le public ne le sait pas et qu'il continue à rouler avec des charges pesantes, à un moment donné, le pont va s'écraser et il va y avoir des morts. C'est profond, la rivière. La rivière ne passe pas à 20 pieds en dessous du pont. C'est très profond. Ça a l'air quasiment d'un canyon.

**M. Elkas:** Mais, M. le Président, c'était dans le processus pour l'afficher, et là, ils nous ont devancés, tout simplement. Ils font des moyens de pression, "coudon". Mais ce n'était pas pour mal faire, on avait l'intention de l'indiquer.

**M. Garon:** Est-ce qu'il va falloir qu'il y ait des grèves plus souvent au ministère des Transports pour que les gens sachent quels sont les ponts dangereux?

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Concernant la Régie. Je ne voudrais pas que les gens disent que je les ai fait veiller pour ne rien leur **demander**. Il y a une curieuse de situation à la Régie.

**M. Elkas:** La Commission des transports du Québec?

**M. Garon:** Non, la Régie.

**M. Elkas:** La Régie de l'assurance automobile.

**M. Garon:** La Régie de l'assurance automobile. Là, les mandataires de la Régie. Pour des **déclarations** d'état mécanique, dans l'Outaouais, la Régie n'acceptait qu'un seul mandataire

l'automne dernier, le Centre de vérification mécanique de l'Outaouais. Les autres garagistes ont crié à l'injustice et, maintenant, la Régie en reconnaît deux. Quelle est la situation dans les autres régions? Est-ce juste aussi pour l'automobiliste qui est insatisfait d'une déclaration? Comment la Régie procède-t-elle pour choisir ses mandataires?

**M. Giguère:** Le dossier de la vérification mécanique, M. le député, dans la région de l'Outaouais, je sais que c'est un dossier qui a été discuté à la Régie dernièrement, ça relève du vice-président aux opérations régionales qui n'est pas ici dans le moment. J'aimerais qu'on prenne note de la question et on vous adressera la réponse en conséquence. C'est un dossier avec lequel je ne suis absolument pas familier, ni mon confrère.

**M. Garon:** Je comprends... Je ne peux pas vous blâmer de ne pas être au courant du dossier, mais, M. le ministre?

**M. Elkas:** Il y avait, en effet...

**M. Garon:** Comment ça marche? Est-ce que c'est le ministère qui choisit les mandataires? Est-ce que la Régie a toute liberté? Est-ce qu'elle en choisit seulement un parce qu'on veut en favoriser un et il faut que le monde crie pour en avoir un deuxième? Comment ça marche?

**M. Elkas:** Pas nécessairement.

**M. Garon:** Il s'agit d'un garage qui est choisi, au fond.

**M. Elkas:** On avait établi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous pouvez répondre, M. le ministre.

**M. Elkas:** Je n'ai pas tous les détails de la réponse, mais je me rappelle que, lorsqu'on a établi des normes, on avait justement un inspecteur dans la région de l'Outaouais. Comme vous le savez, il y a beaucoup d'automobiles qui se vendent qui viennent de l'Ontario au Québec. Il y a pas mal plus d'inspection dans ces territoires. Le moyen de parcours était pas mal énorme. Après discussion, on a décidé qu'un deuxième serait nécessaire dans le coin.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'ailleurs, il n'y en a rien qu'un par région?

**M. Elkas:** Pas nécessairement. Il peut y en avoir, dépendant de l'achalandage. Là, on répond à une demande qui a été faite dans le coin, où on a réalisé que, oui, un deuxième serait justifiable. L'endroit est évidemment assez éloigné de la place, l'endroit initial qui avait été choisi.

On demande par publication. Il y a des appels d'offres qui se font. C'est le processus dont on se sert.

**M. Garon:** Mais c'est quoi, la politique? Il y en a combien par région?

**M. Elkas:** Je ne pourrais pas vous répondre.

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir la liste des garages accrédités comme mandataires de la Régie?

**M. Elkas:** Oui, définitivement, avec plaisir.

**M. Garon:** Par région?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Territoire couvert.

**M. Elkas:** Oui. Je veux même ajouter un approximatif du nombre de transferts qui se fait aussi, parce que ça a un impact sur la décision qu'on doit prendre.

**M. Garon:** Ça marche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Hull.

**M. LeSage:** Merci, Mme la Présidente. J'aimerais ajouter à ce que le ministre a dit, à la suite de la question du député de Lévis, à savoir pourquoi il n'y avait seulement qu'une personne qui s'occupait de la vérification dans la région de l'Outaouais. C'est que le ministère est sorti en appel d'offres. Il n'y a seulement qu'une soumission conforme qui a été déposée. Cette soumission était à l'extrémité est de la ville de Gatineau, ce qui forçait les gens de Hull jusqu'à Wakefield, sur le côté de la Gatineau et dans Pontiac, en montant passé Aylmer, à se rendre à Gatineau pour faire faire les vérifications. Le ministère a reconnu que la distance était trop longue à parcourir et ils ont accepté d'aller avec un nouvel appel d'offres pour couvrir les territoires de Hull et Aylmer. Il y a eu plusieurs soumissions qui ont été déposées. Celle qui a été retenue, c'est celle qui a été mentionnée tantôt, qui se situe dans le comté de Hull. Merci, Mme la Présidente.

**M. Elkas:** Merci, monsieur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je dois poser une question concernant le transport en commun: Le désengagement de l'État ou du gouvernement vis-à-vis des subventions d'exploitation du transport en commun, quelle orientation veut prendre le

ministre dans ce **sens-là?** Il a laissé entendre qu'on charriait quand on disait qu'il voulait se désengager. Il nous semble que c'est clair que le ministère ou le ministre ou le gouvernement veut se désengager. Quels seront les effets sur le coût du transport en commun à Montréal mais également le prix du passage du transport en commun dans les autres **régions?** Est-ce que ça va doubler le prix du passage du transport en commun? Quels sont les effets, l'impact du retrait ou du désengagement du ministère dans le transport en commun? Quel sera l'impact sur les usagers des municipalités?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, j'aimerais rassurer le député de Lévis. C'est totalement faux que les taux doubleront dans le cas dont on parle. Ce serait des ressources dédiées au transport en commun. Ce ne sera pas des montants d'argent versés au municipal et, de là, au transport en commun. Mais le député sait aussi que c'est une question qui doit être adressée aux Finances, vu que c'est eux qui vont en discuter avec les municipalités à la table Québec-municipalités.

**M. Garon:** Qui? Finances?

**M. Elkas:** Ce sont les Affaires municipales ainsi que les Finances qui vont en discuter avec la table Québec-municipalités. J'aimerais aussi ajouter que, lorsque je siégeais au comité exécutif de la CUM, en 1983-1984, on avait déposé un mémoire auprès du gouvernement du temps qui démontrait un grand intérêt, auprès de la CUM, d'aller chercher une autre forme de financement au lieu de toujours venir quêter au niveau du gouvernement provincial. C'est assez difficile, comme vous le savez, lorsqu'une municipalité essaie de préparer ses budgets, au mois de septembre ou octobre, ne sachant pas exactement ce qu'elle peut recevoir comme revenus ou subventions au niveau du gouvernement. Alors, ça, c'est une chose qu'on veut discuter avec l'esprit très ouvert, mais, en aucun temps, on va commencer à menacer les usagers de voir leurs tarifs doubler. Ce n'est pas dans notre politique. D'ailleurs, vous comprenez bien notre politique qui est d'encourager le transport en commun, et ce n'est pas en doublant les tarifs qu'on va atteindre nos objectifs.

**M. Garon:** Mais, dans les consultations qui ont été faites au mois d'août 1987, les gens recherchaient plutôt, ceux qui sont venus devant la commission parlementaire qui siégeait à Montréal, dans l'intimité la plus parfaite puisqu'il n'y a qu'un journaliste qui est venu faire un tour un après-midi, M. Francoeur, du quotidien **Le Devoir...** Et j'aime bien le souligner parce que, quand on nous demande de déplacer des commissions parlementaires et qu'on est d'accord, ça demande des efforts de beaucoup de gens. On

s'est rendu compte que **La Presse** de Montréal n'avait pas suivi beaucoup la commission parlementaire, mais tous ceux qui étaient venus avaient tous parlé d'une **quatrième** source de financement. Là, je constate que, non seulement ils n'auront pas vraiment de quatrième source, mais qu'ils vont perdre la troisième. Si le gouvernement se désengage, si le gouvernement a l'intention de se désengager, est-ce qu'il va se désengager ou s'il va rester engagé? On a compris qu'il y avait un désengagement, mais, là, j'ai l'impression qu'on va apprendre ça au cours du mois de juillet ou entre la Saint-Jean-Baptiste et la Confédération qui sera **peut-être** moins bien fêtée cette année.

**M. Elkas:** Mais vous savez, M. le député, qu'on recherche des engagements équivalents. Il y aura **peut-être** une quatrième, une cinquième, une sixième source. On demande aux municipalités, comme je l'ai mentionné, d'entrer, de venir à la table avec l'esprit ouvert, et on est prêt, on peut innover dans ce milieu. Je peux citer comme exemple la taxe sur le stationnement qui pourrait devenir une source de revenus assez importante. Mais il faudrait laisser *aux* municipalités, ainsi qu'à ceux qui vont se joindre à la table avec elles, regarder l'ensemble du financement. Je pense que le rôle du ministère des Affaires municipales ainsi que le rôle du ministère des Finances ont beaucoup ajouté aux sources de financement. Nous, de notre côté, la politique du transport en commun, on veut l'encourager. Il est évident qu'on ne voudrait pas que l'utilisateur soit affecté.

**M. Garon:** Oui, mais le ministre des Finances, dans son discours sur le budget, ce n'est pas ça qu'il dit.

**M. Elkas:** Bien, c'est la façon dont vous l'avez vu.

**M. Garon:** Il dit qu'il veut se retirer pour 250 000 000 \$. C'est ça qu'il dit, le ministre des Finances. On peut bien enrubanner ça dans tous les rubans rouges qu'on voudra, sauf que le ministre des Finances, dans son discours sur le budget, veut récupérer 250 000 000 \$ et se désengager.

**M. Elkas:** Mais pourquoi pas...

**M. Garon:** Alors, les 250 000 000 \$ vont venir d'où, quand le ministre des Finances du gouvernement du Québec ne donnera plus?

**M. Elkas:** C'est justement ce qu'on veut encourager à la table: regarder d'autres sources de financement. Il ne faudrait pas penser qu'on a le monopole sur les idées...

**M. Garon:** Non, non.

**M. Elkas:**... de financement. Il faudrait regarder avec nos partenaires, les municipalités, qui, elles, ont de bonnes idées aussi et on devrait les entreprendre un peu comme M. Des Marais a fait dans votre temps, mais, malheureusement, personne n'a écouté. Peut-être qu'aujourd'hui on ne ferait pas face à cette impasse si on avait écouté M. Des Marais, dans le temps. Je ne comprends pas pourquoi. Vous étiez là, dans le temps. J'aimerais vous poser la question: Pourquoi pas? Écoutez, qu'est-ce que vous avez fait du mémoire du président Pierre Des Marais II, dans le temps, qui suggérait une taxe d'essence dans un environnement de la région de Montréal ainsi que d'autres mesures? On a simplement dit: Non, on n'est pas intéressés.

**M. Garon:** Dans notre temps, nous autres, à Montréal, ça se chicanait pas mal.

**M. Elkas:** Dans votre temps, ça chicanait.

**M. Garon:** Il n'y avait pas de gros consensus à Montréal. Il y a bien plus de consensus, actuellement, qu'il n'y en avait dans ce temps-là. Mais, là, vous dites: On se désengage.

**M. Elkas:** Ce n'est pas un désengagement.

**M. Garon:** Là, actuellement, c'est à peu près un tiers, un tiers, un tiers: un tiers du gouvernement du Québec, un tiers des municipalités, un tiers des usagers. Là, vous dites: Nous autres, on se retire pour 250 000 000 \$. Puis, vous dites: On attend les idées. Mais les idées, quelles que soient les idées, il peut y avoir deux contribuables qui vont payer seulement: les usagers ou bien les municipalités, ou d'autres personnes qu'il restera à identifier par les municipalités. Si j'ai compris le budget du ministre des Finances, c'est qu'il veut se désengager. Il a calculé qu'il se désengagerait pour 250 000 000 \$. Ils ne sont pas enlevés encore, là, mais il veut aller récupérer 250 000 000 \$. Alors, quel que soit l'emballage, est-ce que le ministère a fait des études d'impact sur ce désengagement?

**M. Elkas:** M. Liguori Hinse va répondre à votre question, mais, avant qu'il réponde à votre question, j'aimerais lire un extrait du discours sur le budget concernant le transport en commun. "En ce qui a trait aux municipalités, le gouvernement a l'intention de soumettre au cours des prochains mois, pour consultation, un projet visant à modifier le financement du transport en commun." Alors, on ne dit pas qu'on va se désengager, qu'on va se laver les mains des subventions. Puis, n'oubliez pas une chose, il y a toujours la question des programmes d'immobilisations dont on continue à prendre charge, et puis on ne la transfère pas, cette responsabilité, au municipal. M. Hinse.

(22 h 15)

**M. Hinse:** Je pense que l'esprit de cette phase, M. le député, est dans le sens de modifier le programme à l'exploitation. C'est dans le sens de travailler avec les municipalités à la recherche de nouvelles sources, comme il a été longuement exprimé en commission parlementaire, en 1987, où la CUM s'était dite prête à examiner de nouvelles sources avec l'optique, par contre, que ce soit dédié au transport en commun pour que, justement, il n'y ait pas de désaffectation des sommes qui sont actuellement dévolues à l'exploitation, qu'il n'y ait pas de désaffectation de ces sommes-là pour que le transport qui a été bâti au fil des années périclite dans le temps. Alors, ce sont des sources qui seraient nouvelles qui seraient dédiées. Nous avons été mis à profit dans l'examen de diverses sources que nous avons soumises au ministère des Finances et qui seront reprises à travers des discussions de la table Québec-municipalités.

### Transport adapté

**M. Garon:** Maintenant, concernant ce qui fait partie du transport en commun, le transport adapté pour les personnes handicapées et pour les personnes à mobilité réduite, qu'est-ce que le ministère ou le ministre a l'intention de faire pour ces personnes-là?

**M. Elkas:** La demande, comme on l'a mentionné ce matin, est à la hausse, et ça, c'est basé sur plusieurs facteurs. On est à la recherche d'encourager d'autres modes de transport et s'assurer que ces mêmes personnes, surtout celles qui sont handicapées, qui se servent des fauteuils roulants, puissent avoir accès à des modes de transport autres que les minibus qui sont mis à la disposition des usagers. Il est évident, dans bien des municipalités, que les horaires sont limités, et on demanderait une flexibilité un peu plus grande. J'ai des propositions devant moi qui semblent très intéressantes, où on pourrait se servir d'une forme d'automobile taxi qui pourrait être convertie assez facilement pour permettre à un fauteuil roulant d'y avoir accès. Ce sont des choses qu'on est en train d'étudier. Dans la région de Montréal comme telle, il y a une hausse du nombre de personnes handicapées qui se servent du taxi au lieu des minibus qui sont normalement mis à leur disposition.

**M. Garon:** Est-ce que l'orientation...

**M. Elkas:** Est-ce qu'on peut continuer? Excusez-moi, on n'a pas fini la réponse à la question. J'ai demandé un complémentaire.

**M. Garon:** Oui, mais ça va juste, je pense, aller dans le même sens. Est-ce qu'on vise à ce que les personnes à mobilité réduite ou les personnes handicapées utilisent le transport en commun général ou qu'il y ait un type de

transport particulier? Je sais que c'est un des gros débats que discutent les handicapés, la modification du transport existant pour pouvoir utiliser le même transport que tout le monde. Ou **est-ce** qu'on vise à avoir un transport particulier, parallèle, si on veut, au transport en commun général? C'est ça, une orientation majeure, à mon avis.

**M. Hinse:** Mme la Présidente, M. le député, vous avez raison. Les handicapés, actuellement, réclament que soit éclaircie toute la question du transport adapté et la question du transport à mobilité réduite. Il y a une pression énorme qui est faite auprès des comités d'admissibilité dans les différentes municipalités ou commissions de transport pour accepter des gens qui sont en **vieillessement**, mais qui ne sont pas nécessairement handicapés. Il y a deux situations qui se présentent: une situation en milieu urbain, puis une situation en milieu rural. Là où il existe du transport en commun régulier, l'orientation que nous prenons actuellement avec les sociétés de transport, c'est d'essayer de faciliter l'embarquement des personnes âgées, vieillissantes, à mobilité réduite, à l'intérieur du transport régulier. Une troisième marche, une rampe continue dans le véhicule, aussi simple que des ganses pour se maintenir dans le véhicule, ce sont des "items" que nous regardons avec les sociétés et qui, dans le cadre des prochaines commandes d'autobus, pourraient être ajoutés et subventionnés selon des normes qui restent à définir, mais **qui** viendraient supporter les sociétés de transport à s'embarquer là-dedans.

Pour ce qui est du transport en milieu rural, c'est une autre dynamique puisqu'il n'y a pas de transport en commun régulier. Par contre, le programme de transport adapté, si on admet tout le monde dans le transport adapté, ce sont les handicapés eux-mêmes qui vont être pénalisés. Là, la problématique est plus grave. On se penche pour voir quel genre de système pourrait être mis en place pour faciliter les choses. Mais il y a quand même, dans ce contexte-là, des situations qui débordent le strict ministère des Transports. C'est pour ça qu'il y a de la coordination avec les autres ministères; on pense au ministère de la Santé et des Services sociaux, par exemple, pour des transports de traitements médicaux ou des choses comme ça. Nous sommes en relation avec le ministère de la Santé et des Services sociaux pour voir comment on pourrait coordonner nos efforts en ce **sens-là**. C'est plus facile en milieu urbain et plus difficile en milieu rural, actuellement, de répondre à la clientèle à mobilité réduite. Mais c'est définitivement un phénomène très important qu'il faut examiner. La population vieillit. Il y a une pression énorme. Cette année, nous avons, dans les budgets, **9,6 %** d'augmentation dans les budgets de transport adapté; **4,5 %** pour répondre à l'indexation du coût de la vie; et **5 %** pour répondre à du

développement. Et on pense qu'à l'**intérieur** des **5 %**, les sociétés pourraient, au même titre que le ministre l'a dit, rationaliser les déplacements en utilisant des moyens comme des taxis mieux adaptés. Dans ce **contexte-là**, nous sommes avec Transports Canada à une étude conjointe, pour essayer de voir comment on pourrait adapter une automobile au transport **d'une** chaise roulante, par exemple.

**M. Elkas:** Il faut penser à l'usager, aussi. Surtout quand son transport c'est le transport en minibus qui, mettons, à 22 h **30** fait la dernière ronde, et qu'il est en train de souper avec son amie. C'est un peu fâchant, si vous voiriez, de se voir limité et qu'il n'ait pas accès à du transport autre qu'un transport très limité. C'est pour ça qu'on regarde de très près la conversion d'une unité de taxi qui pourrait rendre l'accès assez facile pour une personne en fauteuil roulant.

**M. Garon:** Par ailleurs, quand vous dites ça, j'écoute ça, je trouve ça gentil, mais ça fait plusieurs fois que j'écris au ministère pour l'association des taxis de Lévis. Ils voudraient, justement, transporter les personnes avec **l'Hôtel-Dieu** de Lévis qui a ses propres automobiles. Chaque fois, ils ont dit que c'était illégal. Le taxi dit: Pour faire du taxi, il faut avoir un permis de taxi et les gens, comme hôpital, ne peuvent pas organiser du taxi. Je remarque que chaque fois que j'ai demandé ça au ministère des Transports, je vais vous **dire** que, le contentieux, ça prend bien du temps à avoir une réponse là-dedans. Est-ce que la loi du taxi s'applique ou ne s'applique pas? Est-ce que les gens, un hôpital, par exemple, peut se créer d'automobiles ou de transporteurs, peu important ceux qui le font, pour transporter des gens qui vont ou qui viennent de l'hôpital, alors que les gens de taxi disent: Ça, c'est un domaine qui nous revient, c'est nous qui investissons dans les taxis, c'est nous qui payons des permis, alors qu'eux ne paient pas de permis et qu'ils veulent, en fait, prendre une partie de notre marché? Je n'ai jamais été capable de faire clarifier ça. Ça fait des années que je demande ça.

**M. Elkas:** Est-ce que la question avait été demandée à notre ministère...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** ...ou à celui de la Santé et des Services sociaux?

**M. Hinse:** Oui? Est-ce qu'à votre connaissance, il s'agit d'un transport médical, c'est-à-dire une personne qui réside à la maison mais qui va suivre des traitements médicaux à l'hôpital? Dialyse ou chimiothérapie, des choses du genre? Si c'est le cas, actuellement, ce n'est pas sous la responsabilité du ministère des Trans-

ports, c'est sous la responsabilité soit de l'hôpital, soit de Santé et Services sociaux. Ça n'entre pas dans la définition d'un handicapé, donc transportable à travers le programme.

**M. Garon:** Non, ce n'est pas relatif aux handicapés quand je demande ça, là.

**M. Hinse:** O.K. D'accord. C'est une personne qui suivait des traitements?

**M. Garon:** C'est parce que les gens de taxi disent: Ça, c'est notre commerce, c'est notre domaine. On paie des permis pour avoir un taxi puis l'hôpital, bien, utilise soit ses gardiens, ou quelque chose de même, pour faire faire du transport, alors que ce n'est pas une compagnie de taxis. Il ne paie pas les permis et il nous fait une concurrence déloyale, alors qu'il devrait utiliser les taxis existants.

**M. Elkas:** Pourriez-vous me faire parvenir une copie de la correspondance que vous avez envoyée? Ça me ferait grandement plaisir de la regarder. On va rouvrir le dossier.

**M. Garon:** Je vous remercie. Je vais le faire certainement parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, étant donné l'heure, on pourrait adopter les programmes. Si vous avez des remarques finales à faire...

**M. Garon:** Non. Je n'ai pas de remarques finales. Puisque je vais continuer avec les Transports demain, alors mes remarques ne seraient pas finales. Et, étant donné l'heure...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, mais je veux dire avec le ministre...

**M. Garon:** ...je suis prêt à adopter les programmes.

#### Adoption des crédits

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Alors, le programme 1, Systèmes de transports terrestres. Adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le programme 2, Commission des transports du Québec. Adopté?

**M. Garon:** Sur division. Le premier aussi, sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le programme 5, Gestion interne et soutien. Adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le programme 6, Transport scolaire. Adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le programme 7, Transports maritime et aérien. Adopté?

**Des voix:** Adopté.

**M. Garon:** Sur division, à plus forte raison, lui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le programme 8, Transport aérien gouvernemental. Adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'ensemble des programmes sont adoptés?

**M. Garon:** Sur division. **Mais** pas l'ensemble parce qu'il faut en faire d'autres demain.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des programmes qu'on a étudiés aujourd'hui.

**M. Garon:** Non. On va les laisser ouverts parce qu'il faut voir avec le ministre demain, et je ne voudrais pas dire qu'on a adopté ça hier. On les a adoptés pour la partie avec le ministre. On va voir pour la partie avec le ministre délégué **demain**; après ça, on fera l'ensemble plus tard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. Alors, les programmes sont adoptés individuellement.

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Alors, la commission reprendra ses travaux à 9 h 30 demain. Alors, elle ajourne ses travaux.

**M. Elkas:** Nous allons déposer demain l'organigramme. Nous avons aussi l'engagement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Elkas:** Est-ce qu'on peut déposer l'organigramme, vu qu'on l'a?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Et aussi le dépôt de la liste détaillée du traitement du personnel de mon cabinet?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Alors, je veux tout simplement remercier les membres de la commission, vous, Mme la Présidente, mon cher collègue, le député de Lévis. Il m'a fait plaisir de vous voir à nouveau. Merci bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. Alors la commission ajourne ses travaux à demain matin, 9 h 30.

(Fin de la séance à 22 h 29)