



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME 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 28 avril 1992 - No 3

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur transports	CAE- 55
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE- 55
M. Jean Garon	CAE- 56
M. Sam L. Elkas	CAE- 60
Discussion générale	CAE- 63
Voyages à l'étranger	CAE- 63
Prolongement du métro	CAE- 66
Points-bonis	CAE- 67
Contrat d'engagement du président de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	CAE- 69
Systèmes de transports terrestres	
Plan Côté	CAE- 74
Train de banlieue proposé par CP Rail	CAE- 78
Construction de routes	CAE- 83
Place faite aux femmes au ministère	CAE- 87
Transport des copeaux et de bois en longueur	CAE- 91
Train de banlieue proposé par CP Rail (suite)	CAE- 94
Transport interurbain pour les personnes handicapées	CAE- 97
Traversiers	CAE-100
Tunnel entre Québec et Lévis	CAE-104
Baisse des crédits de transport à la Société des traversiers du Québec	CAE-111

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Ghislain Maltais
M. Robert Thérien
Mme Christiane Pelchat
M. Jean-Guy Bergeron

- * M. Paul Maranda, ministère des Transports
- * M. Georges Lalonde, idem
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Yvan Demers, idem
- * M. Germain Halley, idem
- * M. Jean-Yves Gagnon, Société des traversiers du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250\$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70\$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00\$ - Index: 10\$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 28 avril 1992

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures trente-quatre minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des transports, secteur transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1992-1993. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour l'étude de ces programmes est de 8 heures. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente, M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) par Mme Loïselle (Saint-Henri).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Alors, avant d'inviter le ministre à faire des remarques préliminaires, je demanderais au député de Lévis de quelle façon il veut procéder pour l'étude. Est-ce qu'on procède programme par programme ou si on parle en général?

M. Garon: Normalement, on fait des remarques préliminaires et, après ça, on procède programme par programme.

La Présidente (Mme Bélanger): Programme par programme. Est-ce que vous voulez les adopter programme par programme ou si vous voulez adopter l'ensemble des crédits à la fin?

M. Garon: À la fin, au cas où il faudrait revenir sur... Comme on a une enveloppe fermée, au cas où on aurait besoin de revenir, à la fin, on adopte tous les programmes. Mais, normalement, on va poser des points d'ordre général et, après ça, on va passer aux programmes un par un, sans les adopter, au cas où il faudrait revenir, mais, après ça, on les adoptera tous à la fin.

Secteur transports

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

Remarques préliminaires**M. Sam L. Elkas**

M. Elkas: Oui, Mme la Présidente. Pour l'année 1992-1993, les crédits alloués au ministère des Transports sont de 2 061 440 900 \$, ce qui représente une diminution de 4,7 % par rapport aux crédits de l'année précédente. Donc, Mme la Présidente, c'est une baisse nette de

100 000 000 \$, et il ne faudrait pas partir en peur, je vais l'expliquer. Cette diminution résulte principalement des effets de transfert, au palier local, de la responsabilité du financement du fonctionnement du transport en commun, compensé par la création de nouveaux champs de taxation au niveau municipal. Il y a eu également des compressions générales de l'ordre de 50 400 000 \$. Ces montants résultent des différents points suivants: retrait de l'indexation au fonctionnement et d'une partie des crédits de transfert, qui équivaut à 15 000 000 \$; réduction de 2 % des effectifs, ce qui est proportionnel à 190 temps complet ou un équivalent de 6 500 000 \$; réduction en vertu de l'application de la TVQ, 21 900 000 \$; réduction de l'indexation des dépenses de capital de 6 900 000 \$, et ceci, pour un total de 50 500 000 \$ pour l'année 1992-1993.

La variation la plus importante, Mme la Présidente, se trouve au programme 1. Ce programme vise à connaître, à améliorer et à coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées. La plus grande part des crédits, soit 338 500 000 \$, est consacrée à l'application de ces politiques d'aide.

Le ministère contribue, entre autres, à certains coûts de fonctionnement des services, pour 106 700 000 \$, et au paiement des services de la dette du métro et de divers autres équipements, pour 191 700 000 \$. Alors, la diminution de 34,7 % s'explique principalement par le transfert au palier local de la responsabilité du fonctionnement des organismes publics de transport en commun, ce qui implique une réduction de 210 800 000 \$ pour les subventions à ce chapitre.

Pour ce qui est du programme 2, Mme la Présidente, l'enveloppe pour 1992-1993 sera de 1 100 000 000 \$, soit une augmentation de 7,3 % pour l'amélioration et la réfection du réseau routier ainsi que pour l'entretien des infrastructures du transport routier, maritime et aérien. Je veux souligner ici, Mme la Présidente, que l'augmentation annuelle moyenne de cette enveloppe, entre 1977 et 1985, fut d'environ 1 %. Vous me permettrez de le répéter pour que tout le monde comprenne: Pendant la période de 1977 à 1985, il y a eu une augmentation annuelle d'environ 1 %. Cette année et pour les trois prochaines années encore, ces augmentations substantielles sont et seront principalement dues aux mesures prises par notre gouvernement. Ces crédits additionnels sont consentis dans le cadre du plan quinquennal d'investissement dans le réseau routier, et ce, après déduction des économies reliées aux mesures de réduction des dépenses et de celles es-

comptées suite à la modification de la taxe de vente du Québec.

Au programme 3, qui a pour but et objectif de planifier, de diriger et de coordonner les ressources humaines, physiques et financières essentielles à la gestion des activités du ministère, l'augmentation de 3,4 % des crédits résulte de l'indexation des dépenses et d'une relocalisation des ressources en fonction des priorités de mon ministère. Il y a une variation à la hausse de 3,4 % dans ce programme. Les crédits passent de 99 800 000 \$ à 103 200 000 \$.

Nous retrouvons au programme 4 les crédits de la Commission des transports. Cette Commission a compétence sur le transport public, le transport général, le transport de matières en vrac, le transport spécialisé et la location de véhicules. La Commission délivre des permis, fixe les taux et les tarifs. En plus, elle exerce les autres pouvoirs qui lui sont attribués. Les crédits de la Commission des transports du Québec seront stables cette année par rapport à 1991-1992.

Le programme 5 a pour objectif d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien. Globalement, ce programme subit une diminution de 10 500 000 \$, soit 16 %. Le budget dans le transport aérien connaît une réduction de 13,6 %, principalement en raison de la diminution des dépenses d'immobilisation dans les aéroports norvégiens.

Le dernier programme, qui a fait l'objet d'interrogations de la part du député de Lévis lors du précédent exercice des crédits préliminaires, concerne l'enveloppe couvrant les coûts du transport scolaire. En 1992-1993, il en coûtera 406 600 000 \$ par rapport à 386 100 000 \$ en 1991-1992, une variation de 5,3 %. Le programme du MTQ, en ce qui concerne le transport scolaire, touche la clientèle des institutions des niveaux primaire et secondaire. Lors du début des crédits préliminaires, Mme la Présidente, je soulignais que les autobus scolaires parcourent au Québec plus de 175 000 000 de kilomètres par année. Lors de cet exercice, le député de Lévis me proposait de construire des petites écoles dans les petites villes et les villages de la province, afin de diminuer notre enveloppe de transport. Mme la Présidente, le gouvernement du Québec, au fil des années, a mis en place et a développé un système scolaire pour éduquer notre relève, la préparer à relever les défis des années 2000. De son côté, le député de Lévis mettrait tout le système d'éducation à terre s'il était à ma place et nous retournerait 40 ans en arrière en bâtissant des petites écoles dans les rangs et les paroisses. C'est à ce genre de logique, Mme la Présidente, que le député de Lévis m'a habitué depuis mon arrivée. Le député de Lévis, le bâtisseur de petites écoles.

En conclusion, Mme la Présidente, je compte sur mes confrères pour faire un exercice di-

gne de l'Assemblée nationale, afin d'étudier les crédits du ministère des Transports et, en bout de ligne, de les adopter. Merci, Mme la Présidente. Puis, je pensais d'envoyer une petite blague. Comme vous le savez, Mme la Présidente, j'aime que l'ensemble de nos séances soient légères, qu'on soit francs dans nos ouvertures. Je pensais, avec cette petite blague, qu'on pourrait débiter notre séance. Je vous remercie beaucoup.

(15 h 40)

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

M. Garon: M. le Président, Mme la Présidente, pardon.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'ai pas ma cravate.

M. Jean Garon

M. Garon: J'ai entendu le ministre. Il y a une différence entre construire des petites écoles et construire des universités à 45 000, alors que Harvard et Stanford ont décidé de limiter leur nombre d'étudiants à 14 000 et 12 500, ce sont les deux meilleures universités américaines, et que nos cégeps ont 5000, 6000 et 7000, mais ça prend trois ans et demi pour faire deux ans en moyenne. Puis, on a bâti des grosses polyvalentes à 3000, mais on a entre 35 % et 40 % de décrochage dans nos écoles. Alors, peut-être que le gouvernement, au lieu de rire, devrait se poser des questions. Il montrerait peut-être bien qu'il connaît mieux le problème que ce qu'il montre actuellement.

Dans l'état actuel de notre système d'éducation, où on a moins d'étudiants dans le secteur professionnel qu'il y a 30 ans, au moment de la réforme Parent, où il y avait plus de monde dans les écoles techniques, on peut se demander... Le ministre peut peut-être trouver ça drôle, mais c'est seulement dans l'ouest de Montréal que les gens rient. C'est peut-être le seul endroit où ils ont encore les moyens de rire.

M. Elkas: Le seul endroit?

M. Garon: C'est peut-être le seul endroit où ils ont les moyens de rire de ces choses-là. Mais, en dehors de l'ouest de Montréal, il n'y a pas grand monde qui rit au Québec actuellement.

Alors, Mme la Présidente, le Parlement a perdu le contrôle de la Société de l'assurance automobile. Dans le cadre de l'étude des crédits 1992-1993, nous avons demandé des renseignements au ministre relativement à la construction, au coût de 50 000 000 \$, du nouveau siège social de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il s'agit de la demande 18 des demandes particulières. Le ministre nous a transmis une

réponse méprisante, et je le cite: «Cette demande est non pertinente dans le cadre de l'étude des crédits puisque la Société de l'assurance automobile du Québec est un organisme extra-budgétaire». Point.

En réalité, la Société est un organisme qui relève du ministre des Transports, qui en est le responsable devant l'Assemblée nationale. Il s'agit d'un organisme qui gère des fonds publics. Le budget annuel de la Société de l'assurance automobile s'élève à près de 1 000 000 000 \$, exactement 963 000 000 \$. Est-ce normal que les députés ne puissent discuter de la gestion de ces fonds **publics**, d'autant plus que la Société de l'assurance automobile collecte trop de primes d'assurance et que le gouvernement s'approprie sans droit les fonds des assurés de la Société de l'assurance automobile du Québec, en allant chercher 1 700 000 000 \$ entre 1986 et 1994 dans la caisse des assurés, sans compter les 300 000 000 \$ dont parle le journal **La Presse**, ce matin, dont, semblerait-il, le prochain budget nous réserverait la surprise?

De plus, il ne faut pas oublier les conditions de travail extraordinaires sinon extravagantes et faramineuses, quoi qu'en dise le député de Chauveau, que le gouvernement a accordées au nouveau président de la Société de l'assurance automobile et qui coûteront cher aux citoyens. Il sera sans doute le seul président qui a un char fourni, des dépenses d'automobile fournies et, en plus, 800 \$ par mois pour ses frais de transport et de séjour. En plus d'avoir l'automobile fournie et les dépenses d'automobile, il aura 800 \$ par mois, 9600 \$ par année de dépenses de transport et de frais de séjour.

En plus, il va pouvoir appartenir à un club d'hommes d'affaires comme si c'était une business, alors que c'est une société mutuelle d'assurance où il n'y a pas de commerce. Je reviendrai en détail sur ses conditions de travail qui méritent des explications de la part du ministre, alors que le député de Chauveau bat sa coulpe **publiquement** en disant: Les conditions trop fortes des hauts fonctionnaires, alors qu'on se rend compte actuellement qu'au contraire ça ne diminue pas, ça rempire. Est-il normal que les membres de l'Assemblée nationale posent des questions lorsqu'un organisme public construit un édifice au coût de 50 000 000 \$ avec des fonds publics? Cela est normal et c'est plutôt le contraire qui ne le serait pas.

Ce qui n'est pas normal, c'est que le ministre responsable de cet organisme refuse d'informer les membres de l'Assemblée nationale et qu'il se fout éperdument des parlementaires qui osent poser des questions. Ces questions sont pourtant simples. Nous voulons savoir comment la Société de l'assurance automobile du Québec a procédé pour construire cet édifice. Quelles sont les autorisations qu'elle a eues du Conseil du trésor, s'il y en a eu, et **a-t-elle** fait des appels d'offres? Le ministre refuse de répondre à ces

questions. Il s'agit d'une situation très grave, inacceptable et intolérable.

Le ministre méprise ainsi les parlementaires qui veulent exercer leur mandat de vérifier l'utilisation des fonds publics. Point. Les députés ont de moins en moins le contrôle sur la Société de l'assurance automobile du Québec alors que le gouvernement lui accorde de nouvelles responsabilités. Je rappelle au ministre que les députés ne vérifient pas les engagements financiers de la Société de l'assurance automobile du Québec, et les députés libéraux n'ont jamais voulu accorder à la commission de l'aménagement et des équipements un mandat de surveillance et de convoquer la Société de l'assurance automobile du Québec en commission parlementaire.

Et là, le ministre refuse de répondre aux questions sur la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de l'étude des crédits. Qu'est-ce que le ministre a à cacher? Il faut absolument qu'un organisme comme la Société de l'assurance automobile, qui est devenue un État dans l'État, rende des comptes à l'Assemblée nationale. Et, si c'est nécessaire, il faudra modifier la loi pour obliger la commission de l'aménagement et des équipements à étudier le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile, après son dépôt à l'Assemblée nationale.

Les crédits consacrés à l'entretien du réseau routier diminuent. Malgré tout ce que peuvent raconter les deux ministres des Transports sur les efforts que fait le gouvernement pour remettre en état le réseau routier québécois, la vérité, c'est que les crédits pour l'entretien des infrastructures de transport diminuent en 1992-1993, passant de 337 000 000 \$, en 1991, à 327 000 000 \$ cette année. Il s'agit non pas d'une indexation, mais d'une baisse brute, absolue, sans tenir compte de l'inflation de 3 %.

Incurie administrative du ministère des Transports. Je comprends qu'il y a un nouveau sous-ministre qui n'a pas pu prendre le ministère sous bénéfice d'inventaire. Je suis persuadé que, s'il avait été dans la situation d'un légataire, il aurait demandé le bénéfice d'inventaire. Voici des exemples d'incurie administrative qui se sont produits cette année au ministère des Transports. Le ministère est incapable de répondre aux questions sur ses crédits. Dans le cadre des demandes générales et particulières pour l'étude des crédits 1992-1993, le ministère répond de moins en moins aux questions et invoque de plus en plus l'ampleur de la tâche à accomplir.

Le ministère n'a pas fourni de réponse sur les dépenses du réseau routier à Montréal dans le cadre du plan Côté, comparativement aux années précédentes. Il dit qu'il fournira les informations dans les meilleurs délais. Il refuse... On pensait, peut-être, qu'il avait des chiffres d'une façon régulière puisque nous lui posons des questions là-dessus depuis deux ans. On aurait pensé qu'avec des dépassements de 30 % comme il en a connu la première année il aurait pu se poser

davantage de questions sur ces dépassements, d'autant plus qu'avec les sommes faramineuses qui sont payées à des firmes d'ingénieurs pour surveiller et faire les plans il devrait avoir les chiffres de façon permanente. Il refuse de ventiler par région le budget 1992-1993 de la voirie, contrairement aux années précédentes. On comprend pourquoi. Parce qu'il siphonne de plus en plus les régions pour faire des travaux d'amélioration à Montréal, alors qu'il n'a pas les crédits suffisants pour faire ces travaux, même s'ils sont nécessaires.

(15 h 50)

Le ministère n'a pas été capable de fournir ou n'a pas voulu rendre publique la liste des contrats où les délais n'ont pas été respectés et où le ministère n'a pas appliqué de pénalité en 1991. Il invoque l'ampleur de la demande, comme s'il ne devait pas faire ça de façon permanente. En 1989, il y a eu 12 contrats; en 1990, il y en a eu 13 dans cette catégorie, nous a-t-on répondu aux engagements financiers. On se demande justement de quelle ampleur de la demande il s'agit pour que le ministre emploie cette excuse de l'ampleur de la demande pour ne pas répondre à notre demande pour 1991.

Il semble que le ministère a perdu le compte des dépenses du comité sur le projet de loi 32, sur la publicité le long des routes. Ça fait plusieurs fois que je demande ce compte de dépenses. Le comité a effectué, en 1987, une tournée sur le projet de loi 32. Il a rencontré 26 intervenants de 5 régions différentes. La réponse du ministère à notre question était incroyable, et je la cite: «Les seuls autres éléments encore disponibles au ministère pour ce comité sont les dates, les lieux et les intervenants visés par la consultation.» Alors que le ministre délégué aux Transports nous dit que son livre est ouvert, on nous dit qu'on a perdu les chiffres. Oui, oui, la consultation qui a été faite sur le projet de loi 32. Alors, les dépenses qui ont été payées par le ministère; je suppose que c'est un peu comme les voyages au Maroc, pour voir l'état des routes au Maroc, où on s'en va à 15 du ministère voir la situation dans une période d'austérité. Mais je reviendrai là-dessus, sur ce ministère qui a l'air d'être sur le pilote automatique dans le gaspillage le plus éhonté de fonds publics.

Le ministère n'a pas répondu à la demande 21 des demandes particulières relative à l'octroi de contrats pour l'exécution de travaux sur le fleuve Saint-Laurent par le ministère des Transports. Le ministère invoque encore une fois l'ampleur de la demande et indique que les informations seront fournies dans les meilleurs délais. Pourtant, cette question est inscrite au feuillet depuis le mois de mai 1990, ça va faire deux ans bientôt. Mais que se passe-t-il donc dans ce ministère? Comment est-il géré? Est-ce possible qu'un des plus vieux ministères du gouvernement du Québec puisse être aussi impuissant, incompetent, ballotté par les évé-

nements et les décisions politiques comme une balle de ping-pong sur la mer? Je n'ose pas dire une girouette, parce qu'une girouette a au moins une tête et la tête vire si elle n'a pas de direction précise.

Contrats sans appel d'offres. La gestion des fonds publics, au ministère des Transports, n'a pas été améliorée. En 1991, le ministère a accordé ou s'apprête à accorder au moins trois gros contrats sans appel d'offres. Il s'agit des contrats de la desserte à la Basse-Côte-Nord, 5 000 000 \$ par année indexés pendant sept ans - pourtant, ça avait fait tellement la joie et la fierté du député de Charlesbourg lorsqu'il était ministre des Transports, à quel point il s'était vanté d'aller en appel d'offres. Mais le nouveau ministre, lui, n'y va pas et il donne des contrats pendant sept ans - de la modernisation de la flotte du train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, 125 000 000 \$; de la construction de la route du Nord, 75 000 000 \$ et, encore là, pas d'appel d'offres. On donne le contrat aux Cris qui le redonnent à quelqu'un bien connu des partisans du Parti libéral. Serait-ce que le ministre subit la mauvaise influence du ministre de la qualité totale, en l'occurrence le ministre de l'Industrie et du Commerce? Ou encore, est-ce que le ministre de l'Industrie et du Commerce subit la mauvaise influence du ministère des Transports, puisque maintenant il ose escamoter des appels d'offres pour l'octroi du contrat des activités de débardage au port de Bécancour? Quand nous lui avons posé la question en Chambre, il avait l'air de sortir des nues. Il se posait la question alors que le contrat est terminé depuis le 31 mars 1992.

Des organismes qui ne font pas leur travail, mais dont le budget augmente. Malgré la baisse des activités de la Commission des transports du Québec, on constate que les crédits autorisés à la Commission des transports augmentent, de 9 000 000 \$ à 10 800 000 \$ entre 1985-1986 et 1990-1991. En 1992-1993, après la déréglementation, alors qu'on n'a plus besoin de faire d'enquête pour donner les permis, alors que le travail de la Commission des transports est diminué considérablement, les crédits de la Commission des transports augmentent à 11 100 000 \$, dans un cadre de déréglementation où on donne les permis, à toutes fins pratiques, sur demande après avoir rempli le formulaire. Alors qu'autrefois il fallait faire des preuves devant la Commission des transports pour chacun des permis, aujourd'hui il n'y a plus besoin de faire ces preuves-là; c'est la déréglementation, mais on est sur le pilote automatique, les dépenses de la Commission des transports augmentent, croyez-le ou non, Mme la Présidente.

Ensuite, le graissage des firmes de services professionnels. Les crédits 1992-1993 pour la catégorie de services professionnels augmentent de 2,4 %. C'est supérieur au taux prévu de l'inflation de 2,3 % et au taux de la variation des

crédits du ministère des Transports qui diminuent de 4,7 %. Ces crédits passent de 92 200 000 \$ en 1991-1992 à 94 400 000 \$ cette année. L'an dernier, nous avons dénoncé l'explosion des dépenses des services professionnels au ministère des Transports depuis 1986. Rappelons qu'entre 1980 et 1985 ces dépenses variaient autour de 30 000 000 \$ par année. Elles sont passées successivement, de 32 800 000 \$ en 1985, à 38 800 000 \$ en 1986, à 45 600 000 \$ en 1987, à 52 700 000 \$ en 1988, à 68 200 000 \$ en 1989 et à 72 400 000 \$ en 1990. Je viens de donner les chiffres pour 1991, 92 200 000 \$ et, en 1992, 94 400 000 \$. Depuis 1986, les services professionnels au ministère des Transports coûtent plus de trois fois plus cher, alors que l'on fait moins de travaux et qu'il y a plus de dépassements de coûts que jamais des coûts prévus.

La sortie de l'autoroute 5 à Tulip Valley: en 1990, le ministère a dépensé 9 000 000 \$ pour aménager cette sortie d'autoroute mal foutue, dangereuse, non sécuritaire et non conforme aux normes du ministère, conçue par le ministère lui-même, approuvée par le ministère, en dehors de toute sa réglementation sur la sécurité. Pourtant, les plans pour l'appel d'offres ont été autorisés par la Division des plans et devis du Service des projets du ministère des Transports à Montréal, croyez-le ou non. Or, il semble que la Direction de la sécurité routière du ministère des Transports s'est impliquée dans le dossier en 1991. Un rapport de quatre pages de M. André F. Bossé, de la Direction de la sécurité routière, a été transmis au sous-ministre adjoint à la Direction générale du génie, M. Alain Vallières, le 12 juillet 1991. Le rapport recommande sept modifications à cette sortie d'autoroute pour la rendre plus sécuritaire: installation de feux de circulation, élargissement et prolongement des voies, amélioration de la visibilité de la sortie, etc. Combien d'argent faudra-t-il encore dépenser pour apporter ces corrections qui auraient pu être évitées dès le départ si le ministère avait fait son travail? Le ministre des Transports ne semble pas très impressionné par le discours de son ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie sur la qualité totale, si on se fie à la façon dont son ministère est géré. Ça n'a pas l'air d'être pour ce ministère-là, la qualité totale; le cafoillage total, peut-être.

Aucune direction en matière de sécurité routière. Sur le plan de la sécurité routière, le ministère est sur la lune. Rappelons le cas de la sortie de l'autoroute 5 qui, en plus d'être un bel exemple de mauvaise gestion des fonds publics, est aussi un exemple éloquent d'incurie en matière de sécurité routière. Les ornières sur la chaussée causent de plus en plus d'accidents de la circulation. Elles seraient à l'origine d'au moins deux accidents mortels survenus récemment. Un premier accident est survenu le 15 juin sur l'autoroute 55, à L'Avenir. Selon les dires mêmes du chef de division du ministère des

Transports à Drummond, il y avait des ornières pouvant atteindre 3 cm à l'endroit de l'accident. D'autres témoins affirment que les ornières étaient plus profondes et atteignaient 6 cm, quand on sait que 2,5 cm, c'est un pouce. Quoi qu'il en soit, quelques jours après l'accident le ministère des Transports effectuait des travaux de pavage pour réparer les ornières à l'origine de cet accident. Le 29 septembre 1990, un autobus a fait un tonneau sur l'autoroute 10, à Brossard, causant 1 mort et 11 blessés. Selon le directeur général de la compagnie, «l'autobus a dérapé sur la chaussée glissante à cause de l'eau de pluie qui s'infiltre sur les ondulations de la route», le journal La Presse, 30 septembre 1991. L'enquête du coroner conclut que l'accident a été causé par une erreur humaine. Lors des audiences de l'enquête du coroner, les spécialistes du ministère ont affirmé qu'il y avait des ornières d'une profondeur de 8 à 17 cm sur la voie de droite et de 20 cm sur la voie de gauche où l'accident s'est produit. Le ministère a d'ailleurs procédé, quelques jours après l'accident, au repavage de la chaussée à cet endroit. (16 heures)

À Lac-Saguay, le ministère a haussé la limite de vitesse à l'intérieur de village de 50 à 70 km à l'heure, allant ainsi à l'encontre de la règle générale établie par le Code de la sécurité routière et des avis des citoyens et du conseil municipal de Lac-Saguay. Les gens doivent se battre pour faire respecter la loi. Pendant ce temps, la Société de l'assurance automobile mène une campagne de sensibilisation pour contrer la vitesse excessive sur les routes. C'est à n'y rien comprendre. Sur le plan de la sécurité du transport scolaire, le Bureau du coroner se plaint que ses recommandations sont sans réponse. Pourtant, le ministère consacre des montants faramineux pour le transport scolaire. Les crédits pour le transport scolaire passent de 386 000 000 \$ en 1991-1992 à 407 000 000 \$ en 1992-1993. Il s'agit d'une hausse de 5,4 %, soit deux fois le taux prévu de l'inflation.

Mme la Présidente, quand on regarde toutes ces questions-là, ça, c'est pour, en même temps, des consommateurs qui ont vu augmenter leur taux de taxe sur l'essence de 46 % depuis 1986, la taxe sur le litre d'essence passant de 0,133 \$ à 0,194 \$ depuis le 1^{er} janvier. Les permis de conduire ont augmenté de 230 %, passant de 6 \$ à 20 \$. Les droits d'immatriculation ont augmenté de 225 %, passant de 37 \$ à 120 \$ de 1986 à 1992, Mme la Présidente. On n'est plus dans des augmentations de taux d'inflation. On n'est plus dans des tables augmentées d'un pourcentage. On est dans les multiplications. Les augmentations maintenant sont entre 200 % et 300 %, Mme la Présidente. Et les automobilistes paient de plus en plus d'argent en taxes, sans compter le siphonnage des fonds de la Société de l'assurance automobile, qui sont des fonds qui appartiennent aux assurés, qui ont été collectés

pour des fins d'assurance. Et puis, la seule sécurité qui est prévue dans la loi, c'est la sécurité prévue pour vérifier les qualifications des conducteurs et les conditions des véhicules-moteur qui obtiennent leur immatriculation. Il n'y a pas d'autre sécurité prévue dans la loi. Il n'y a pas de routes, des barrières à neige, il n'y a pas de lignes blanches, même si, aujourd'hui, vous voyez dans les routes du Québec... Allez faire un tour, il n'y a même plus de barres blanches sur les routes. On ne sait même plus, quand on se promène maintenant sur des routes... Passez pour le «fun», quand vous venez vers le pont de Québec, vous allez voir, vous ne savez même plus si vous êtes à 2, 3 ou 4 allées parce qu'il n'y a plus de barres blanches. On s'en va au pifomètre, comprenez-vous. On a l'impression d'être dans des routes de république de bananes avec des barres blanches qui sont disparues à peu près partout, Mme la Présidente. Puis, ce n'est pas pour rien qu'on voit aujourd'hui une annonce pour des panneaux de CLSC, avec quatre ministres sur la même photo. Quatre ministres sur la même photo: le ministre de la Santé, le ministre... Vallières est ministre de quoi? Du Développement régional. Tenez, j'ai vu des conférences de presse du ministre délégué aux Transports pour annoncer des barres blanches, l'argent qui est dépensé pour mettre les barres blanches au cours des années, alors qu'il n'y a jamais eu si peu de barres blanches au Québec pour protéger les automobilistes pour savoir à quelle place ils s'en vont exactement. Et, aujourd'hui, on voit que le prix de l'essence va diminuer et ça va ramasser moins d'argent parce que les taxes sont tellement rendues hautes que les gens prennent moins leur automobile parce qu'ils n'ont plus les moyens de la prendre tellement ils doivent payer des taxes maintenant. On voit que les compagnies se plaignent que la demande d'essence a diminué. Ce n'est pas parce que les automobilistes ont diminué, c'est parce que les gens économisent, ils sont trop siphonnés. Et, en même temps, on a des routes d'une qualité épouvantable. Alors qu'on nous dit qu'on s'en va dans le libre-échange avec les États-Unis, on a des routes pleines de trous, pleines de craques, pleines d'ondulations. Dans les routes principales qui nous connectent avec les États-Unis pour faire des affaires, on se retrouve devant une situation épouvantable au point de vue de la qualité des routes que nous avons au Québec.

Mme la Présidente, j'aurai l'occasion de revenir, dans l'étude des programmes, sur des aspects particuliers des différents programmes, mais je voulais simplement mentionner que le ministère des Transports qui s'est désengagé d'un paquet de secteurs, qui s'est désengagé du transport en commun, qui se désengage du transport pour les gens handicapés, qui se désengage de plus en plus dans les programmes où il avait l'habitude d'apporter une contribution, perçoit do plus en plus d'argent, alors qu'il

contribue de moins en moins pour les transports au Québec. Aujourd'hui, le ministère des Finances perçoit des sommes faramineuses pour redistribuer avec beaucoup de parcimonie l'argent qui est payé par des citoyens pour assurer leurs moyens de transport. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires à ajouter?

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, je pensais qu'il retournait les blagues, mais il me semble qu'on doit le prendre au sérieux, même avec des allégations ou des sorties gratuites comme il vient d'en faire. Je m'étonne que le même député de Lévis, qui était critique dans le temps, puisse à ce jour, en 1992-1993, critiquer la Société de l'assurance automobile du Québec qui avait pris une décision, en 1987-1988, avec une entente avec la SIQ, pour construire, dans une enveloppe budgétaire de 50 000 000 \$, son bureau-chef et ses bureaux d'administration où on regroupe tous les bureaux de la SAAQ sous un même toit, chose qui avait été faite de façon bien normale, suivant les normes, chose qui était passée au Trésor. Même c'est avant mon arrivée, et on ne voyait absolument rien de mal à ce qui s'était fait. Je me demande: Pourquoi est-ce qu'on ne m'a pas demandé la question l'an passé, l'année avant, et pourquoi est-ce qu'on n'a pas soulevé le point lorsqu'on a décidé de confier à la Société - dans le temps, c'était la Régie - de l'assurance automobile du Québec le soin de construire un nouveau bureau-chef? Est-ce que le député de Lévis a une formule magique pour essayer de loger ce monde-là?

Quand on parle aussi du salaire du président de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est le même salaire que celui que son prédécesseur gagnait. Je me demande pourquoi, aujourd'hui, on le questionne. Je me rappelle aussi, et on me le fait rappeler que, dans le temps où les péquistes étaient au pouvoir, les sous-ministres et tout ce beau monde-là se promenaient dans des limousines avec chauffeur. Tout ça a été coupé pendant notre temps.

Une voix: C'est vrai.

M. Garon: Voulez-vous dire que le président, il n'a pas d'automobile fournie? En plus, il y a des frais de transport de 800 \$, ce que l'autre n'avait pas.

M. Elkas: Excusez, je n'ai pas fini, Mme la Présidente. Alors, on peut bien me parler de qualité, mais... Aussi vous parlez des contrats qu'on a donnés, alloués, de cinq ans et non sept ans, dans la Basse-Côte-Nord, à la demande du

député de Duplessis. Le député de Duplessis nous l'a demandé. Parce que la personne **donnait** des services de qualité dans la région, et un service qu'on aurait de la misère à retrouver ailleurs dans les délais nécessaires, on m'a demandé de renégocier son contrat. Et on l'a fait à la baisse, avec un service de meilleure qualité, tout en sachant aussi qu'on ne pouvait pas trouver demain matin un remplaçant pour offrir le même type de service. Alors, on a répondu à la demande des gens de la région. Le message était assez clair: les gens voulaient voir leurs services reconduits.

Quant aux travaux sur le fleuve, si le député de Lévis nous avait demandé une question d'une façon correcte, on aurait donné la réponse. Je ne sais pas qui compose vos questions, M. le député de Lévis, mais il me semble, des fois, que, si vous posiez la question comme du monde, on vous donnerait une réponse comme du monde. À toutes vos questions sur les travaux sur le fleuve, on va vous donner les réponses, mais seulement après qu'on vous aura demandé la question: Qu'est-ce que vous voulez vraiment dire?

Là, on me parle de sécurité routière. Je pense que c'est un peu honteux qu'on me **pose** cette question. C'est une question de jalousie ou d'envie parce que notre ministère a agi d'une façon positive dans les dernières années pour corriger un mal que vous avez créé? Moi, si j'étais dans l'Opposition, je n'oserais jamais demander la question, jamais. Surtout quand j'avais un bilan de 2000 morts par année dans les années **1981-1982**. Dans les pires temps. Il y avait une récession dans le temps aussi. Je pense qu'elle était pire que celle qu'on vit aujourd'hui. Et là, qu'on me dise qu'il n'y a personne sur les routes aujourd'hui et que c'est pour ça que **le** bilan est baissé, dans le temps, est-ce qu'il y avait du monde sur la route? On les réduit, et 1000 c'est toujours 1000 de trop. Mais c'est toujours en diminuant. On a donné des outils aux intervenants, que ce soit la Sûreté du Québec, on a donné de l'argent au ministère des Transports pour corriger, justement, les omières.

(16 h 10)

Pourquoi des omières? On lui répond à tous les ans, à tous les ans. Ça fait trois ans que je suis ici et que je réponds à ce qu'il dit, trois ans qu'on lui dit qu'en 1983 son patron, son illustre boss, M. le chef de l'**Opposition** qui était ministre des Finances dans le temps, et le ministre des Transports dans le temps, M. Michel Clair, ont décidé ensemble de mettre fin au contrôle routier. Ça coûtait trop cher. Ils ne pouvaient pas régler le problème d'une convention collective. Vu qu'on ne pouvait pas régler le problème d'une convention collective, on a dit: On va mettre fin au contrôle routier, et on a laissé 70 contrôleurs sous la direction de la SQ à ne rien faire. Pendant tout ce temps-là, ces gens-là n'avaient pas de direction. Finalement,

notre gouvernement est venu au pouvoir et a décidé: Oui, on va faire quelque chose. Et on l'a **fait**. On est en train de corriger ça. C'est pour ça que les **camionneurs** ont eu ce fameux «free ride» sur nos routes. C'est pour ça qu'en 1983 le marché du chemin de fer a perdu énormément de son marché aux camionneurs; ça, il faut le reconnaître. Les omières, ça ne se fait pas tout seul. Les gens se promenaient surchargés, hors dimensions, sans contrôle. Aujourd'hui, on se retrouve avec le problème.

Oui, on doit aller chercher de l'argent de la Société de l'assurance automobile du Québec, non pas 1 700 000 000 \$, je vais corriger: 625 000 000 \$. Tout ça pour vous dire qu'on a pris cet argent pour le mettre sur les routes pour prévenir, pour corriger un mal, pour corriger un manque de votre part. Et vous avez le front de me questionner et de dire qu'il n'y a pas de direction au niveau du ministère des Transports? C'est honteux!

Je ne blâme pas le député de Lévis parce qu'il lit ce que les recherchistes... Il est mal informé parce que je sais **que**, quand il se donne la peine de se déplacer, il voit où on a fait des corrections. Allez donc voir dans toutes les régions où on nous accuse, sur un budget de 450 000 000 \$ parce qu'on a dépensé 100 000 000 \$ dans Montréal, que c'est un équilibre qui n'est pas correct. Mais 100 000 000 \$ dans Montréal, c'est justement pour corriger ce que vous n'avez jamais touché. Jamais, jamais une fois, un député ou un ministre péquiste n'a pensé que Montréal existe. C'est pour ça qu'on se retrouve aujourd'hui... L'entretien préventif, il n'y en a jamais eu. Je n'en ai jamais vu, il n'y en a jamais eu. Il va y en avoir. Il va y en avoir non seulement dans la région de Montréal, mais partout dans la province.

Avoir le front de dire qu'on ne dépense pas d'argent dans les programmes. Le programme 2 - et j'aimerais qu'on soit clairs, Mme la Présidente - au niveau de l'amélioration du réseau routier... Oublions ce qu'on a retiré au niveau des budgets de fonctionnement du transport en commun. C'est une entente qui a été faite et le gros gagnant dans l'exercice va être le contribuable. Prenons ce qu'on met sur nos routes et n'essayez pas d'inclure les gens en erreur. Dans les choses du réseau routier, on retrouve cette année, comparé à l'an passé, une augmentation de 21,3 %. Au niveau de la réfection du réseau, qui comprend le renforcement des chaussées et des couches d'usure, une augmentation de **11,9 %**. Au niveau de l'amélioration du réseau routier, c'est du développement, des échangeurs où on va ajouter deux voies pour les rendre plus sécuritaires, ce qui se fait pendant notre temps.

C'est une autre affaire que j'ai trouvée un peu bizarre, si vous le permettez. La semaine dernière ou il y a deux semaines, la députée de

Verchères m'a posé une question sur la 30 et, Mme la Présidente, j'étais sous l'impression que c'était une députée de chez nous, que c'était une question plantée, tellement la députée était anxieuse de savoir qu'est-ce qui arrivait au niveau du développement de la 30. C'était un projet qui n'a jamais été accepté par les péquistes. En 1976, ils ont mis fin à la 30 sur la 10. Ils ont dit: On n'en fait plus. Là, tout à coup, ils s'y intéressent parce que les gens de la région ont reconnu la nécessité de l'autoroute 30 comme voie de contournement de Montréal pour protéger en plus le Métropolitain, la 40; 120 000 déplacements par jour, il faut le faire, c'est du déplacement. Une grande partie du camionnage se fait sur cette voie non productive, à ne rien faire parce qu'elle est trop chargée. On y trouve de la place pour déplacer du transport, protéger l'environnement, par exemple. Est-ce que vous êtes tous contre ça? Moi, je ne comprends plus la logique du parti de l'Opposition. Je ne comprends plus la logique: on s'oppose et là, tout d'un coup, parce qu'on agit d'une façon positive, on critique. Eh bien, donnez-nous une chance: on va vous montrer qu'est-ce que c'est, la qualité totale.

Mme la Présidente, je l'ai mentionné et le député de Lévis n'écoutait pas, mais, entre 1976 et 1985 - et je l'ai répété deux fois dans mon discours d'ouverture - il y a eu une moyenne de 1 % par année d'augmentation sur le même budget où se reflètent des augmentations de 21 % et 11,9 %. C'est du stock! Il faut le reconnaître. Pourquoi essayer de dire aux gens: Bien, il n'y a absolument rien qui se fait? Là, vous m'arrivez toujours: c'est du neuf avec du vieux. C'est quelque chose que j'ai appris ici, à l'Assemblée nationale, et je trouve que c'est bien correct. Ça s'applique très bien au député de Lévis.

Mme la Présidente, il dit aussi que notre ministère n'a pas agi au niveau du transport scolaire, au niveau de la sécurité. Je vous mets au défi avec des gestes qu'on a posés au niveau des bras d'arrêt, des lumières clignotantes, des choses qu'on a mises en place. On travaille avec des équipes, des parents, à savoir si on pourrait encore améliorer. On regarde dans le moment les bras d'éloignement. Puis les gens disent: On va faire des dépenses additionnelles de 7000 \$, 8000 \$, 9000 \$, 10 000 \$ sur des systèmes qui ne sont pas nécessairement éprouvés et, entre-temps, on regarde d'autres programmes qui pourraient encore réduire le nombre d'accidentés au niveau du transport scolaire: des bras d'éloignement qui fonctionnent en partie dans le comté de Portneuf, qui sont à l'essai. C'est une formation pour aider les jeunes, ça.

C'est un peu comme on fait au niveau de la sécurité routière: il faut changer la culture des gens. Les gens commencent à comprendre, parce qu'il y a des programmes de sensibilisation. Il y a une question aussi de former les gens à

s'éloigner - les jeunes, surtout - des autobus lorsqu'ils débarquent. Pas nécessairement changer les équipements lourds, mais seulement par des programmes qui vont aider à former les jeunes. Ça, ça reste toujours avec les jeunes. Aujourd'hui, les jeunes, au niveau de l'environnement, ils peuvent nous en montrer pas mal, parce qu'on les forme à un jeune âge. Ça, c'est l'esprit dans lequel le ministère des Transports travaille.

Trains de banlieue. Est-ce qu'on est contre les trains de banlieue? Dites-le! Dites-le fort, par exemple. Allez à Montréal, élevez-vous au-dessus du pont Champlain et dites-le, que vous n'en voulez pas, des trains de banlieue. Dites-leur que l'estacade, ce n'est pas nécessaire. Votre gouvernement va tout mettre ça de côté. Espérons que vous ne serez jamais là, parce que, là, on va prendre des retraits de 40 ans. Mme la Présidente, c'est important; le maire de Montréal, Jean Doré lui-même, dit: Je veux réduire le nombre de véhicules sur l'île de Montréal de 35 000, des véhicules qui rentrent à tous les jours. Quant à nous, on est prêts à se joindre à lui et on a fait des gestes très concrets: travailler avec le Canadien Pacifique, reprendre toute la question des trains de banlieue. Les lignes sont là, pourquoi ne pas s'en servir?

(16 h 20)

Tu sais, le député de Lévis me mentionne que peut-être un métro entre Québec et Lévis, à des coûts de 60 000 000 \$ le kilomètre, ferait l'affaire pour le nombre de passagers qu'on a là. On ne dit pas qu'on n'est pas intéressés à des prolongements de métro dans la région de Montréal. Il faudrait faire les preuves et justifier ces dépenses. Lorsqu'on arrive avec des solutions alternatives telles que le programme du Canadien Pacifique, BMI, qui veut reprendre ce qu'on avait délaissé... Parce que, si vous me permettez le mot, le «mind-set» a vraiment changé après que le Parti québécois a été au pouvoir. C'est qu'on essaie de reprendre toute la question des chemins de fer. On veut encourager le retour au chemin de fer. Que les gens qui le prennent le matin pensent chemin de fer. La prochaine fois qu'ils veulent expédier leur marchandise, qu'ils pensent chemin de fer. Le TGV, la question du TGV, encore chemin de fer. Pourquoi pas? Ils sont là. On pourrait s'en servir.

Vous avez fait des gestes, dans le temps, qui ont aidé à mettre une croix sur toute la question des chemins de fer. Oui, on a signé un contrat de 100 000 000 \$ avec la compagnie québécoise. On a choisi cette compagnie, à technologie québécoise, pour faire travailler les gens de La Pocatière. Il n'y a rien de mal dans ça. Cette même compagnie va pouvoir exporter cette technologie à l'extérieur, renforcer toute la pensée de cette industrie.

Vous êtes en train de me dire que c'est de la mauvaise gestion de se lancer dans cette direction? Vraiment, Mme la Présidente, j'ai de sérieux problèmes quant aux questions qu'on nous

pose. J'aimerais aussi qu'on regarde au moins les réponses aux questions qu'on a livrées au député de Lévis. Quant aux services professionnels, soyons donc sérieux. Ce n'est pas tout ce qui va à des ingénieurs-conseils. Il faut reconnaître qu'on a des assurances, des indemnités à payer, des dépenses de services professionnels reliés aux trains de banlieue. Tout ça, c'est important. Parce qu'on le voit dans «services professionnels», on assume que c'est relié simplement aux ingénieurs-conseils. Ce n'est pas le cas. Prenez donc le temps de regarder et d'attendre des réponses à vos questions avant de faire des sorties comme vous l'avez fait.

Alors, Mme la Présidente, j'espère que le député de Lévis va comprendre qu'on est ici pour gérer. Oui, on s'enligne et on l'a fait, d'ailleurs. La qualité totale se fait chez nous. Si je compare avec ce que j'ai connu, avec ce que j'ai vécu dans votre temps... Qu'on ne vienne pas me parler des voyages, M. le député de Lévis. Quand j'étais maire et membre du comité exécutif de la CUM et que je voyais entrer votre ministre des Transports, dans le temps, M. Tardif, avec 15 ou 16 **attachés** politiques, et qu'il fallait que les maires donnent place à tout ce beau monde, je ne pouvais pas comprendre. Et là, avoir le front de me dire qu'on se promène avec du monde! Dans le temps, Mme la Présidente, je pense que c'est important de le souligner aussi, il y avait au-delà de 12 000 personnes au ministère des Transports quand on est arrivés au pouvoir. On est juste en haut de 9000 aujourd'hui, comprenant les occasionnels. C'est des gestes positifs qu'on a posés. Et ne m'embarquez pas sur la question de la Commission des transports, je vais vous montrer ce qui s'est fait là et j'espère que vous aurez le courage de me poser la question tout à l'heure.

Je crois que je devrais répondre aussi à ce commentaire gratuit au sujet d'un voyage à Marrakech qui a été fait. Je pense qu'il est important que le député de Lévis et les gens sachent que le Québec va recevoir 5000 congressistes en 1995. On a amené 15 personnes avec nous. Normalement, on aurait pu être plus parce qu'on doit s'assurer de la qualité du congrès qu'on doit mettre sur pied, incluant une exposition de grande importance. On a limité le nombre de personnes. C'est eux qui seront chargés de recevoir ces gens-là. Vous allez comprendre aussi les retombées économiques qui sont très importantes pour notre société. Mais, ça, vous ne le regardez pas, seulement le petit investissement qu'on a fait pour aller rejoindre ces gens-là, les accueillir chez nous, parce qu'on a des projets pour les recevoir. Et c'est à souligner, ce n'était pas un voyage de plaisir, M. le député de Lévis. Alors, Mme la Présidente, on est prêts à aller de l'avant avec les questions posées sur les programmes.

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

ministre. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui ont des remarques préliminaires?

Discussion générale

M. Maltais: Moi, j'en aurai à faire sur des programmes bien précis.

M. Garon: Mme la Présidente...

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

Voyages à l'étranger

M. Garon: ...je voudrais demander, concernant justement le voyage à Marrakech, 70 749,81 \$ pour le ministre et sa suite, un député, le sous-ministre et l'attaché politique et 13 fonctionnaires pour assister à un congrès mondial de la route à Marrakech, au Maroc: Pourquoi tant de monde à ce congrès? Je veux bien que vous me disiez que c'est seulement des relations publiques. Mais on va à un congrès par nécessité et non pas parce que vous allez venir éventuellement chez nous, j'en envoie le plus possible chez vous. Ce n'est pas ça, et on est en période d'austérité. Pourquoi autant de personnes à un congrès à Marrakech, au Maroc? Concernant les deux fonctionnaires Guy Paré et Pierre Perron identifiés comme étant extérieurs au ministère, à quel titre faisaient-ils partie du voyage? De quel ministère sont-ils? Et pourriez-vous ventiler les 70 749,81 \$ pour chacun des participants à ce voyage?

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

M. Elkas: Pour répondre à la question sur les deux individus, ils sont allés sur les lieux comme membres de l'IAQTR qui a payé les dépenses de ces gens-là. Quant au ministre, au sous-ministre et à l'entourage de 13 personnes, incluant le député de Rousseau qui était avec nous, l'adjoint parlementaire, on était là pour planifier et organiser... Je crois que le nombre de personnes qu'on a envoyé était minimal. Normalement, dans votre temps, il y aurait eu, je pense, trois ou quatre fois plus de personnes. Ça ne m'aurait pas étonné du tout. Vous allez comprendre qu'un congrès de cette ampleur, ça prend du monde pour le planifier et l'organiser. Lorsque les gens étaient sur les lieux, ils étaient associés avec des organisateurs de chaque événement. Ça, c'était pour qu'on puisse comprendre comment planifier celui qui va venir ici, au Québec. Je pense que c'est une chose qui est bien normale. Je ne sais pas si le député de Lévis a déjà assisté ou organisé des congrès, chose qui se fait, qui est une chose nécessaire, il me semble. On ne veut pas réinventer la roue. Ça nous coûterait pas mal plus cher si on le

faisait sans aller sur les lieux et apprendre de là-bas ce qu'on doit faire. Ces congrès-là, ça se suit, vous comprenez ça.

M. Garon: Je comprends que ce n'est pas nécessaire, pour avoir les renseignements, d'amener les 13 fonctionnaires. C'était une grosse délégation. Ça fait 17 avec le ministre. Ça fait une grosse délégation pour aller à un congrès à Marrakech. Je comprends que, si on va à un congrès sur la circulation en Amérique du Nord, il pourrait y avoir des affaires sur lesquelles on a des liens avec les gens. Sauf qu'à un congrès international à Marrakech, ça m'apparaît une très grosse délégation. Si ça ne vous apparaît pas une grosse délégation, à vous, à n'importe quelle personne qui vit dans une période d'austérité, si vous regardez le nombre de personnes, ça fait quasiment 5000 \$ par personne, c'est beaucoup d'argent. Je vous demande l'utilité... De la manière dont vous me parlez de ça, vous me parlez d'une drôle de façon quand vous me donnez les raisons que vous me donnez. Alors, j'aimerais savoir les noms et la ventilation des dépenses pour chacun des participants et la fonction de chacun des participants à ce congrès. Ça m'apparaît une très grosse délégation.

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

M. Elkas: Moi, je n'ai pas de problème pour la ventilation, madame. Ça me fait grandement plaisir, parce que ces gens-là ont fait une tonne de travail pendant qu'ils étaient là. Ils ont fait plus qu'on ne leur a demandé de faire. Parce qu'ils veulent bien planifier lorsqu'on va recevoir ces 5000 à 7000 congressistes qui vont venir nous voir en 1995. On ne fera pas les choses au pif, comme le Parti québécois a l'habitude de faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous le permettez, M. le député de Lévis, M. le député de Rousseau m'a demandé la parole.
(16 h 30)

M. Thérien: Il y a peut-être une situation que le député de Lévis ne comprend pas, c'est que Québec a été choisie à Bruxelles, en 1988, pour être la ville hôte après le Maroc. Il y a eu un comité provisoire d'organisé pendant un an de façon telle que le Québec puisse commencer à préparer la venue de plusieurs pays ici, dans la province. Chaque fonctionnaire avait un comité thématique qui devait donner rapport au sous-ministre pour la venue... Puis les gens travaillent, présentement; il y a un comité là-dessus. Quand vous trouvez ça excessif, c'est 3 jours, il y a 13 comités et, si je peux me permettre, les 70 000 \$, ça équivalait à peu près à l'intérêt, au moment où vous avez gardé votre chèque dans vos poches, pour les citoyens du Québec.

M. Garon: Non, je regrette. Mme la Présidente, d'abord, je pose les questions à quelqu'un de responsable, pas au député de Rousseau dont le voyage, justement, fait partie des questions qu'on a posées. On a perdu le compte de son voyage pour consulter le monde sur la loi 32. Alors, moi, je demande...

M. Thérien: Pas du tout.

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

M. Garon: Je pose des questions sur un voyage, Mme la Présidente, je ne pose pas des questions au député de Rousseau. Le premier ministre n'a pas jugé qu'il avait la compétence pour être ministre. Alors, ce n'est pas lui qui est responsable du ministère. Alors, moi, je pose des questions à celui qui est responsable du ministère. Nous autres, quand il s'est présenté à notre convention du Parti québécois, il a été battu. Alors, il est allé aux libéraux. Alors, bon, qu'est-ce que vous voulez? Vous avez le droit...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...mais c'est ça, la réalité. Moi, je pose des questions concernant un congrès, très simplement. Je demande tout simplement... C'est une grosse délégation, 17 personnes. Par tous les standards, ça fait 70 000 \$ de dépense. On est en période d'austérité, actuellement. Vous avez été choisi en 1988. Est-ce que ça veut dire qu'on va envoyer 17 personnes par année au congrès parce qu'on a un congrès un jour?

M. Elkas: C'est aux quatre ans.

M. Garon: Alors, essentiellement, la question que je demande, c'est des justifications de ces dépenses-là, quel que soit le standard. Deuxièmement, vous avez laissé entendre, tantôt, que les gens de l'AQTR payaient leurs dépenses alors qu'ici on voit que le montant a été autorisé, d'après les renseignements que vous nous avez fournis, pour 4450 \$ pour ceux qui étaient à l'extérieur du ministère, M. Paré et M. Perron. Alors, il semble que le ministère a payé également. Est-ce qu'il a payé à 100 %? Je ne le sais pas. C'est pour ça que je pose des questions sur le coût de ce voyage-là. Ça m'apparaît... C'est peut-être justifié, mais je pose des questions pour savoir, justement, si ça l'est. Mais, quel que soit le standard, autant de personnes à un congrès à l'extérieur pour des gens qui n'ont pas de communication à faire... Si vous me dites qu'ils avaient un papier à présenter et tout ça, mais on ne dit rien. Alors, c'est une très, très, très grosse délégation. Alors, c'est pour ça que je pose des questions concernant cette dépense-là.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, il y a une chose que j'aimerais ajouter parce que je crois que mon collègue a bien répondu et je pourrais répondre à la même question, si ça ne satisfait pas le député de Lévis. Je voudrais reprendre sur la question de M. Perron et de son associé, M. Paré. M. Paré est allé là comme directeur général de l'AQTR et M. Perron, comme président. Oui, on a payé des frais, mais ils y sont allés comme président et directeur général. Quant au nombre de personnes, les 17 personnes dont vous parlez, je ne trouve pas ça excessif. Je dois vous rappeler, M. le député de Lévis, que ce n'est pas annuellement, ça, c'est aux quatre ans. C'est un gros congrès pour le Québec. Les US se sont joints à nous, cette année, chose qu'ils n'avaient pas faite l'an passé, au dernier congrès. C'est 2000 à 3000 congressistes de plus. Vous pouvez vous imaginer les retombées économiques. Mais il faut planifier, il faut avoir l'air de gens qui sont professionnels. Ne venez pas me dire que ça se planifie du jour au lendemain. J'ai déjà assisté, moi, ce n'est pas la première fois que j'assiste à des congrès comme ça et on a le mandat de faire la même chose dans les années à venir. Mais, dans le cas de ce congrès, c'est un gros congrès. Vous allez trouver, M. le député de Lévis...

M. Garon: J'espère que c'est un gros congrès. S'il fallait que ce soit un petit en plus!

M. Elkas: Faites des recherches. Mais là, je vous parle de 5000 à 7000 congressistes avec leurs conjoints; c'est du monde. Si vous êtes tellement intéressé à savoir si 17 personnes, c'est trop, faites donc les recherches, allez donc voir les gens du Maroc à savoir, eux, combien ils étaient quand ils ont assisté à celui de Bruxelles. Il est peut-être... Je crois qu'il y avait deux ou trois fois plus de personnes pour planifier. Et ils ont fait quelque chose de très, très bien, au Maroc. Et on veut faire ici, au Québec, quelque chose dont on va être très, très fiers.

M. Garon: Vous savez, les dépenses du Maroc ou du Koweït, ce ne sont pas dans mes interrogations. Ce n'est pas moi qui suis responsable de critiquer les dépenses au Koweït, au Maroc, en Irak ou en Iran. Ce n'est pas ma responsabilité, c'est les dépenses du Québec.

J'aimerais aussi vous poser une question concernant les 4080 \$ pour une mission diagnostique en Haïti pour la réhabilitation du réseau routier. Il s'agissait de la réhabilitation de quel réseau? Du nôtre ou du leur? J'ai l'impression qu'on est à peu près dans la même ligue actuellement.

M. Elkas: Mme la Présidente, M. Paul

Maranda va répondre à cette question. C'est en ligne avec les programmes de l'ACDI. C'est un échange d'argent qu'on a eu. Paul pourrait vous donner la réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Maranda.

M. Maranda (Paul): Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le député, c'est un projet dans le cadre de la Banque mondiale en vue d'élaborer un programme d'entretien et de construction du réseau routier. Alors, c'est dans ce sens-là qu'on a participé à cette mission-là. Maintenant, avec les troubles politiques dont vous avez été témoins et dont vous avez eu connaissance, le projet a été suspendu temporairement.

M. Garon: Je n'ai pas été témoin parce que je ne suis jamais allé en Haïti.

Une voix: Il se tient aux États-Unis.

M. Garon: Pardon? Je me tiens plus aux États-Unis, oui.

M. Elkas: Il demeure aux États-Unis.

Une voix: C'est un futur Américain.

M. Elkas: Futur Américain. Il a perdu la souveraineté, il s'en va demeurer aux US.

M. Garon: Dans le cas de Mme Isaacs, il y a eu aussi une dépense de 14 301 \$ pour le ministre, le sous-ministre et l'attachée politique, Mme Stéphanie Isaacs. Je ne sais comment le prononcer; je le prononce comme il se lit. Alors, je ne la connais pas. J'aimerais savoir quelles sont les fonctions de Mme Isaacs qui est responsable de votre bureau politique à Montréal, puisqu'il s'agissait d'un voyage pour l'achat d'un avion.

M. Elkas: Mme Isaacs, Mlle Isaacs, Miss Isaacs est une attachée politique de mon cabinet, une personne qui a une très bonne contribution au cabinet. Le sous-ministre a assisté au voyage pour deux raisons: l'achat du Sherpa, l'avion qui a remplacé le DC-3 qu'on a perdu, il y a deux ans. C'est un avion de transport qu'on a acheté l'an passé. Si vous vous en souvenez, vous m'avez questionné en Chambre à savoir qui était le «broker» dans cet exercice.

M. Garon: L'avion, c'est un avion pourquoi?

M. Elkas: Un avion-cargo qui remplace le DC-3 qu'on a perdu, il y a deux ans, dans le Nord du Québec. Vous vous souvenez de celui qui s'est écrasé?

M. Garon: Selon la fonction de Mme Isaacs à votre cabinet, elle est attachée au bureau de

Montréal.

M. Elkas: C'est un de mes conseillers. On a pris avantage aussi de s'asseoir avec les responsables du gouvernement anglais, du London Regional Transport. Il y a aussi toute la question du transport adapté.

M. Garon: C'était quoi, le but de sa présence au voyage en Grande-Bretagne?

M. Elkas: Parce que Mme Isaacs est responsable de ce dossier, elle nous a accompagnés. Il y a beaucoup de travail qu'on a fait pendant les sept jours qu'on a passés là. On est en train de reprendre et de regarder le transport adapté dans la région de Londres pour voir si on ne pourrait pas introduire, ici au Québec, certaines politiques qu'ils ont établies dans ces régions.

M. Garon: Comme ça, elle n'était pas là pour les fins de l'achat de l'avion, Mme Isaacs.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Elle était là pour autre chose. Parce qu'on nous a dit que le but du voyage était l'achat d'un avion en Angleterre.

M. Elkas: Il y avait deux buts, comme je l'ai mentionné. Tout ça dans le but de sauver de l'argent pour les Québécois.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Tout ça dans le but de sauver de l'argent pour les Québécois.

M. Garon: De quelle façon vous sauviez de l'argent, en faisant ça?

M. Elkas: Le troisième élément, Mme la Présidente, était le financement du transport en commun, comment ça se faisait.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Parce qu'on a rencontré aussi le président et le vice-président de London Transport sur la question du financement du transport en commun pour voir dans quelle direction eux se lançaient.

M. Garon: Avez-vous constaté qu'ils se désengageaient comme vous autres? (16 h 40)

M. Elkas: Non. Sur le programme d'immobilisation, je dois vous dire, M. le député de Lévis, qu'ils en mettent de l'argent. Et, au niveau du fonctionnement, 95 % viennent de l'usager. C'est assez pour vous? Pas comme la formule de Paris où un tiers vient de l'usager, un tiers vient de l'État et l'autre tiers vient de

contribuable au niveau des taxes foncières. Ça, c'est la position que vous aviez adoptée dans votre temps et là, aujourd'hui, on est pris avec. Les coûts réels pour le transport de la personne ne sont pas vraiment reflétés au niveau de la perception de l'usager.

M. Garon: Au moins, à Paris, les trains ont la réputation de bien fonctionner, en France. On n'est pas dans les trains touf-touf, pouf-pouf.

M. Elkas: Est-ce que vous êtes en train de me dire que vous avez quelque chose contre les trains de banlieue?

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Les trains marchent en France. Vous me dites que vous n'aimez pas les trains français.

M. Elkas: Non, ce n'est pas ça, non.

M. Garon: Vous n'aimez pas la méthode française, mais au moins ils marchent.

M. Elkas: Non, je parlais du financement, M. le député de Lévis.

Prolongement du métro

M. Garon: Oui, mais ça marche aussi. Celui qui paie habituellement a un mot à dire dans le fonctionnement des trains. Concernant votre orientation dans le domaine des trains, maintenant, étant donné que, par les voyages, vous indiquez que votre voie de recherche n'est plus dans les métros maintenant, mais que vous êtes dans les trains, est-ce que le plan Côté, ça veut dire qu'il est mis de côté par rapport aux engagements que vous avez pris dans la dernière campagne électorale? Parce que vous avez pris des engagements dans la dernière campagne électorale. Est-ce que c'étaient des engagements pour fins électorales et après ça vous les changez ou si c'est toujours les mêmes engagements d'un métro vers Laval, un métro vers l'est, ou bien si vous êtes rendus dans autre chose maintenant?

M. Elkas: Dans l'entente, Mme la Présidente, qu'on a signée concernant le CMTC et aussi nos engagements sur des transports rapides, tout ce volet, c'était assez clair, il fallait justifier les prolongements. Deuxièmement, tout était basé sur notre capacité de payer aussi. Et puis il ne faudrait pas oublier une chose, c'est qu'une fois qu'on dépense 57 000 000 \$ à 60 000 000 \$ sur du prolongement de métro, il reste qu'une fois en place ça coûte 1 000 000 \$ du même kilomètre pour l'opérer. Alors, les

sociétés de transport ont des décisions à prendre. On a fourni des sommes d'argent assez importantes cette année aux commissions de transport pour qu'elles puissent faire des études pour déterminer si elles pouvaient justifier des prolongements de métro dans Montréal-Nord ou dans Laval. On n'a pas encore reçu le résultat de ces études. Entre-temps, parce que je suis convaincu que la formule des trains de banlieue, c'est une formule gagnante - elle se fait dans tous les grands centres urbains en Amérique du Nord; dans tous les grands centres américains, ils s'enlignent sur du train de banlieue - alors, oui, on a travaillé avec les gens du Canadien Pacifique quand ils ont soulevé la possibilité d'aller vers du train de banlieue. On a au moins deux options, soit les trains de banlieue ou des métros. Alors, on ne dit pas non au prolongement du métro, mais on va voir tout le côté financement, à savoir quelle est la meilleure option pour le contribuable.

Je dois vous dire que le petit train, comme critique, il me semble que c'est important qu'on le prenne, qu'on aille voir de quoi ça a l'air. Prenez le train de banlieue de Rigaud et vous allez être fortement impressionné, M. le député de Lévis, de voir comment c'est un service efficace et très confortable. Même type de service qu'on veut mettre en place, qu'on va mettre en place. On s'est engagé à le faire pour la ligne de Deux-Montagnes. Sur les trains de banlieue, Mme la Présidente, vous savez, il y a eu des engagements, dans le temps. J'étais là, en 1975, 1976, le député de Deux-Montagnes était là. Les engagements que vous avez pris pour rénover les lignes de Deux-Montagnes... C'était un peu honteux de permettre à des trains, des wagons qui datent du temps de Jesse James, de rouler. Votre seule formule, vous, pour assurer une sécurité, c'est d'enlever des wagons pour réduire le nombre d'usagers. Le résultat, c'est que les gens ont décidé de prendre les véhicules, les automobiles. Et là, on a des demandes pour des ponts sur la 13, la 15, les deux autoroutes très, très achalandées. Mais, sur les gestes qu'on aurait pu poser dans le temps, qui auraient évité tout ce à quoi on est en train d'essayer de répondre aujourd'hui, à la masse de personnes qui se rendent au centre-ville - je pense que c'est important - vous avez vraiment manqué, mais il me semble que, quand on manque, on l'admet. On dit: Coudon, on a mal fait notre affaire, on aurait dû se lancer vers d'autres options que seulement l'automobile. Là, le gouvernement regarde, comme j'ai mentionné, des options assez intéressantes pour répondre, d'ailleurs, à la demande du maire de Montréal de réduire ça de 35 000 véhicules par jour, et je crois qu'on peut le faire.

M. Garon: J'ai remarqué que vous avez dit tantôt que vous vous occupiez de Montréal. On s'aperçoit que vous vous en occupez. Depuis que

vous vous en occupez, il y a à peu près 25 % de gens qui sont dans la pauvreté. Montréal n'a jamais été sur la «bomme» autant qu'elle l'est actuellement. On voit que vous vous en occupez beaucoup. Ils préféreraient peut-être bien que vous vous en occupiez moins. Ça allait mieux quand vous vous en occupiez moins. Jamais ça n'a été si mal dans toute l'histoire de Montréal. Alors, ne vous vantez pas du résultat obtenu. On est dans la misère à Montréal actuellement. Le **New York Times** fait même des articles pour montrer que Montréal, c'est rendu un endroit de pauvreté, une ville misérable. Alors, ne venez pas vous vanter de votre action à Montréal. S'il vous plaît! S'il vous plaît! Un peu de décence.

Points-bonis

Maintenant, pour la question que nous vous avons posée concernant les points-bonis, vous ne répondez pas encore. «Les points-bonis et leur valeur monétaire, reliés à l'utilisation de moyens de transport et de services connexes qui ont été retournés par l'utilisateur au ministère ou à l'organisme-payeur en application de la directive du Conseil du trésor.» Vous avez une directive, là, et vous nous répondez que vous ne vous occupez pas de ça. «Le coût de l'inscription au régime de points-bonis n'étant pas remboursé à l'employé qui y participe, le ministère n'est pas en mesure d'effectuer un suivi.» Vous voulez dire que la directive du Conseil du trésor est inutile, insipide et insignifiante? Parce qu'il y a une directive et vous ne vous en occupez pas, vous ne l'administrez pas. C'est évident que les points-bonis, ça incite à faire des voyages.

M. Elkas: Mme la Présidente, la réponse à la question est bien simple. Il y a un avis qui a été donné. L'employé doit respecter la directive du Conseil du trésor de ne pas accepter ce point-boni. La carte pour devenir membre, ce n'est pas nous autres qui la payons. Alors, la personne peut faire un voyage personnel et en prendre des points. Là, à savoir si on peut surveiller chaque voyage qui se fait... Tout le monde donne des points, aujourd'hui. Mais on demande à nos employés de respecter la directive qui vient du Conseil du trésor qui date du 19 mars 1991. C'est le C.T. 176551.

M. Garon: Mais de quelle façon vous assurez-vous, dans la gestion de votre ministère, que la directive du Conseil du trésor, qui est la directive de votre gouvernement, est respectée ou bien si, comme le reste, vous ne vous en occupez pas?

M. Elkas: Mme la Présidente, je donnerai le soin de cette réponse au sous-ministre, M. Georges Lalande.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lalande.

M. La lande (Georges): Mme la Présidente, effectivement, il n'y a pas de mesure spécifique qui permette de faire un contrôle et un suivi rigoureux de ce système de points-bonis. Le Conseil du trésor a effectivement fait un rappel, de même que le secrétaire général du Conseil exécutif, pour ne pas utiliser à des fins propres les points-bonis. Les personnes sont invitées - celles qui participent à des points-bonis - à les retourner au ministère pour être capables de les utiliser dans des rabais éventuels. En conséquence, compte tenu, comme vous le disait le ministre, que le coût de l'inscription au régime de points-bonis n'est pas remboursé à l'employé qui y participe, le ministère, comme partout ailleurs au gouvernement, n'est pas encore en mesure d'y effectuer un suivi rigoureux. Par contre, bien sûr, en vertu du code d'éthique et selon des vérifications qu'on peut faire au hasard, chaque employé est tenu de respecter cette directive du Conseil du trésor. (16 h 50)

M. Garon: Il y en a combien d'employés qui ont renvoyé leurs points au ministre des Transports?

M. Lalande: À date, quelques-uns, deux ou trois personnes l'ont fait. Alors, ce qui arrive, en pratique, c'est que les gens n'utilisent pas ou n'utilisent plus les points-bonis. On les laisse complètement de côté. Que ce soit pour les voyages ou que ce soit pour les hôtels, comme ils ne peuvent pas en tirer des bénéfices personnels, ils délaissent de plus en plus cette pratique-là.

M. Garon: Et, comme le ministère lui, a intérêt, puisque c'est lui qui paie les voyages, à avoir ces points-bonis-là parce que, après ça, il pourrait avoir des voyages gratuits en fonction du nombre de points-bonis accumulés et qu'il sait pour quels fonctionnaires il paie des voyages, est-ce qu'on s'assure, lorsqu'on paie des voyages à des fonctionnaires, qu'ils redonnent au ministère les points-bonis qui pourraient être utilisés pour payer des voyages avec l'accumulation de ces points-bonis, puisque c'est de l'argent qui appartient au gouvernement, c'est lui qui paie?

M. Lalande: Mme la Présidente, la question qui se pose... Si le ministère avait l'assurance que chaque personne s'inscrit à ce système de points-bonis... Mais il n'appartient pas au ministère, il serait fautif de vouloir exiger que les gens s'inscrivent à ce système de points-bonis puisqu'il est volontaire de la part des individus. Comme on ne sait pas qui s'inscrit à ce système de points-bonis, on ne peut pas, en conséquence, le contrôler.

M. Garon: Mais ne pensez-vous pas que le gouvernement devrait, au contraire, faire en sorte que ces gens s'inscrivent et redonnent

leurs points-bonis au ministère? Parce que, imaginez-vous, sur le nombre de personnes, comment ça va représenter de voyages qui seraient payés par les points-bonis?

M. Lalande: En fait, il y a des recherches qui se font à ce niveau-là, au gouvernement. Et, plus que ça, on a essayé, par exemple, de faire des interventions directes à partir du gouvernement, avec les compagnies de transport ou avec les hôtels pour être capables de négocier des coûts à rabais et de ne pas utiliser ce système de points-bonis. Jusqu'à maintenant, ceci n'a pas été accepté par les promoteurs de ces systèmes de points-bonis. Mais, effectivement, les recherches se continuent à ce niveau-là, à savoir comment être capable d'avoir un système qui nous permette de mieux contrôler, et de façon adéquate, ce retour-là. Pour le moment, comme partout dans les autres ministères, on s'en remet au serment d'office et à la conscience professionnelle de chaque personne.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des fonctionnaires qui ont retourné leurs points-bonis?

M. Lalande: Oui, sûrement. Je pense que nous avons deux ou trois personnes qui les ont retournés et on vous les transmettra.

M. Garon: Le nombre de points-bonis, pour quels voyages. Je vous remercie.

J'aimerais poser une autre question dans les questions générales. Pour le ministère des Transports et les organismes publics ou parapublics qui sont sous son autorité, combien de personnes, dont la cotisation a été payée par le ministère ou par l'employeur qui est un organisme public qui dépend du ministre, sont membres de clubs privés (clubs d'affaires, clubs sociaux, clubs de golf ou autres) et à quelle somme s'élève le montant global payé pour ces cotisations? Et quelle est la fonction de chaque personne concernée ainsi que le coût de la cotisation? Vous avez dit, dans votre réponse à la question que je vous avais posée: Ces renseignements «seront transmis par le secrétariat du Conseil du trésor». Or, le Conseil du trésor, lui, nous dit que c'est au ministère à nous fournir ces réponses-là. Ce sont les organismes et le ministère qui doivent fournir ces données. Alors, quand vous dites que c'est le Conseil du trésor qui va répondre, lui, il nous dit que c'est à vous qu'il faut demander ça parce que le C.T. du Conseil du trésor qui vous autorise à le faire dans des cas précis relève de vous, comme ministre des Transports.

M. Elkas: Mme la Présidente, je demanderais à Paul Maranda de répondre à cette question. C'est une question technique. À ma connaissance, je ne sais pas qui est membre d'une

association où on paie. Alors, si quelqu'un veut le payer, il me semble que ça sort des frais de représentation qu'il reçoit. Il n'y a rien de changé. Je pense que ça existait dans votre temps.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Maranda.

M. Maranda: Merci, Mme la Présidente. Alors, M. le député, cette question, évidemment, vise les administrateurs de l'État, à savoir les sous-ministres, les sous-ministres adjoints, les présidents et les vice-présidents d'organisme. Alors, on nous a indiqué que le Conseil du trésor ferait un dépôt global pour l'ensemble des ministères. Au lieu d'intervenir à chaque ministère lors de l'étude des crédits de chacun des ministères, il va y avoir un dépôt global par le Conseil du trésor. Alors, ça explique le sens de notre réponse.

Contrat d'engagement du président de la SAAQ

M. Garon: J'aimerais savoir du ministre, Mme la Présidente, de quel club d'affaires est membre le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, M. Bard, puisque, dans son contrat d'engagement, on dit qu'on va lui payer une cotisation à un club d'affaires de son choix. Quel est le club d'affaires de son choix et quel est le montant payé par les fonds publics pour qu'il soit membre de ce club d'affaires?

M. Elkas: Je n'en ai aucune idée, Mme la Présidente. On peut apporter une précision. Je demanderais au sous-ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lalande.

M. Lalande: Oui. Il est utile de se rappeler, Mme la Présidente, que l'appartenance à un club, c'est pris à même les frais d'allocation des sous-ministres, des sous-ministres adjoints ou des présidents. Donc, il y a des frais d'allocation qui peuvent être de 3 000 \$ ou 4 000 \$, selon ce qui est fixé par décret ou par décision du gouvernement, et, à même cette partie-là, à l'intérieur de ça, il peut y avoir une appartenance à un club qui, par exemple, pourrait être de 300 \$, 400 \$, 600 \$ ou 700 \$ mais qui serait pris à même, donc en réduction de son montant d'attribution pour frais de représentation.

M. Garon: Non, non. J'ai parlé d'un cas particulier, celui du président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec. À la clause 4.6 du décret publié dans la *Gazette officielle du Québec* du 15 janvier 1992, page 201, c'est marqué: «La Société paiera les frais d'adhésion et les cotisations annuelles de M. Bard à un cercle de gens d'affaires de son choix. Le certificat d'action détenu par M. Bard comme membre de ce cercle de gens d'affaires

appartient à la Société. À la fin du présent engagement, M. Bard achètera l'action de la Société selon des modalités à déterminer avec celle-ci ou remettra sa démission comme membre de ce cercle de gens d'affaires». On lui achète, à toutes fins pratiques, **semble-t-il**, un siège dans une société d'affaires.

M. Elkas: Ça ne veut pas dire qu'il l'a.

M. Garon: Alors...

M. Elkas: On n'a pas l'information, Mme la Présidente. C'est peut-être offert, mais je ne sais pas s'il l'a pris. Alors, on pourrait retourner l'information plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on prend note de la question.

M. Elkas: C'est peut-être la même chose qui était offerte à son prédécesseur. Je ne sais pas pourquoi on n'aurait pas demandé la question dans le temps.

M. Garon: Non, ce n'était pas offert...

M. Elkas: Non?

M. Garon: ...à son prédécesseur, selon les informations qu'on a.

M. Elkas: Es-tu sûr? On pourrait s'informer d'ailleurs et y revenir. Demain matin, on pourrait y revenir, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on a pris note de la question.

M. Garon: Pour le président de la Société de l'assurance automobile du Québec, on voit: «Allocation de séjour. De la date de son entrée en fonction jusqu'au 5 janvier 1993, M. Bard reçoit une allocation mensuelle de 800 \$ pour ses frais de transport et de séjour» alors qu'à la clause 4.4 on lui fournit une automobile et on paie toutes les dépenses d'automobile. Alors, on lui donne 800 \$ de plus par mois pendant un an. C'est pour quoi, ça?

M. Elkas: On va le vérifier sur le contrat, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Bon, y a-t-il quelque chose dont vous êtes au courant? Parce que, là, notre but, c'est d'avoir des réponses. À toutes les questions que j'ai demandées, à date, vous me dites: On va regarder ça, on n'est pas au courant.

M. Elkas: Toutes les réponses... Je m'excuse, Mme la Présidente. Deux questions qu'on me pose

concernant un individu. The guy is on a witch-hunt. That is all he is doing.

M. Garon: Non, mais là, ce n'est pas n'importe qui.

M. Elkas: No, I am giving you a fair warning: If you have an accusation to make, make it clear. You understand that?

M. Garon: Non, c'est très clair, ce que je vous demande.

M. Elkas: No, no. You never once questioned the previous president on any of his activities as to whether the man had a car, chauffeur or whatever. Never once. You are on a witch-hunt. If you have an accusation to make, make it now.

M. Garon: Je vous dis que vous avez, à 4.4, l'automobile fournie. Je vais vous lire 4.4 et 4.5: 4.4 Automobile. «La Société fournira à M. Bard, pour son usage personnel et professionnel, une automobile d'une marque et d'une catégorie convenant à son poste.» Je ne sais pas ce qu'il a pris. «De plus, la Société assumera les frais d'immatriculation et d'assurance ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'entretien de l'automobile. Les dépenses de fonctionnement sont toutefois à la charge de M. Bard pendant ses vacances.» Bon. Il a une automobile. À la clause 4.5, on dit: «Allocation de séjour. De la date de son entrée en fonction jusqu'au 5 janvier 1993, M. Bard reçoit une allocation mensuelle de 800 \$ par mois pour ses frais de transport et de séjour.» On dit qu'on lui fournit une automobile et, en plus, on lui paie 800 \$ par mois pendant un an. C'est pour quelle fin?

M. Elkas: Mme la Présidente, je viens d'avoir l'information concernant l'article précédent où on fait référence à des clubs. C'est un article qui apparaissait dans le contrat de son prédécesseur. (17 heures)

M. Garon: À partir de quelle année?

M. Elkas: 1984 et, depuis ce temps-là...

M. Garon: Non, ça ne l'était pas en 1988.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Vérifiez, parce que...

M. Elkas: C'est dans le même contrat et mandat de son prédécesseur puis, pour répondre à sa question, Mme la Présidente, il n'appartient à aucun club. «C'est-u» assez clair, là? Il n'appartient à aucun club. O.K.?

M. Garon: Bon, c'est correct.

M. Elkas: C'est dans le contrat mais il n'appartient pas à des clubs. O.K.?

M. Garon: Il n'appartient pas à un club, actuellement.

M. Elkas: Puis au niveau de l'allocation d'automobile, puis des autres allocations, ce sont les mêmes que pour son prédécesseur.

M. Garon: Si vous regardez...

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

M. Garon: Vous nous avez dit qu'en 1984 il y a eu une allocation pour être membre d'un club. Je n'ai pas vérifié 1984, mais, en 1989, M. Vézina n'était pas membre d'un club, puis ça ne paraissait pas dans son contrat.

Une voix: L'auto?

M. Garon: Je ne parle pas de l'auto, je parle du club. Alors, je ne vois pas, dans son contrat, là, pour les années précédentes, que le décret comportait une telle stipulation. Vous me dites: En 1984. En tout cas... Moi, je n'ai pas regardé 1984. J'ai regardé le dernier que j'ai pu trouver, là, c'est le 18 janvier 1989, et il n'y avait rien concernant les clubs.

M. Elkas: Mme la Présidente, pour l'information du député de Lévis, pour clarifier les choses, je veux être «fair», juste, en 1979, qui était au pouvoir? C'était pas nous autres, je ne pense pas.

M. Garon: Vérification faite, là, en 1984 non plus.

M. Elkas: Une minute, là. Laisse-moi finir, là.

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

M. Elkas: Le député de Lévis, je veux lui rappeler qu'en 1979 le président de la Société des traversiers du Québec, qui est avec nous aujourd'hui, a signé un contrat, puis ces mêmes articles apparaissaient dans le temps concernant l'allocation d'automobile ainsi que les clubs. Alors, on n'a rien changé.

M. Garon: L'automobile...

M. Elkas: Mêmes articles.

M. Garon: Je n'ai pas posé de question sur l'automobile; j'ai posé une question sur le fait d'avoir l'automobile et les frais de séjour. J'ai parlé après ça pour un club d'affaires. J'ai le

contrat de 1984 de M. Vézina. Je regrette, là, vous me racontez n'importe quoi. Mme la Présidente, c'est inacceptable! En 1984, il n'y avait aucune condition concernant un club dans le contrat de M. Vézina. Alors, j'aimerais avoir un minimum de franchise de la part du ministre, Mme la Présidente. Je ne veux pas avoir n'importe quelle réponse, n'importe quelle niaiserie. Je regrette, ça n'apparaît pas dans le contrat de M. Vézina que **J'ai** ici, et je fournis photocopie, Mme la Présidente, aux membres de la commission. Alors, ici, c'est le contrat qui comprend du 1er novembre 1983 et se termine le 31 octobre 1988. Il n'apparaît pas de membership à un club d'affaires.

M. Elkas: En 1979?

M. Garon: Vous m'avez dit 1984, là.

M. Elkas: Non, mais là, je vous demande la question.

M. Garon: Écoutez, je vous réponds.

M. Elkas: En 1979, est-ce que vous l'aviez?

M. Garon: Je n'ai pas tous les contrats de M. Vézina.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Garon: Mais, de 1983 à 1988, son contrat de cinq ans, fait en 1983, ne prévoyait pas un tel membership.

M. Elkas: En 1979, je vous demande la question, vous étiez là: Est-ce que le président de la Société des traversiers du Québec avait le même contrat, les mêmes articles?

M. Garon: Mme la Présidente, là, c'est moi qui pose des questions, ce n'est pas le ministre.

M. Elkas: Non, mais je demande la question.

M. Garon: Je pose des questions concernant la Société de l'assurance automobile du Québec. Quand on sera rendu aux traversiers, on parlera des traversiers. Je suis rendu à la Société de l'assurance automobile du Québec. On me répond des choses qui sont inexactes. C'est inacceptable. Le ministre, je sais qu'il n'est jamais précis, qu'il ne connaît pas ses dossiers, mais, au moins, j'aimerais qu'il ne me conte pas de menteries. Je regrette, là, le président...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je regrette, vous ne devez pas douter de la parole du ministre.

M. Elkas: Une minute, là. Depuis quand, là...

Wo, wo, wo!

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre a dit, tantôt, qu'en 1984 M. Vézina était membre d'un cercle d'affaires, que c'était prévu dans son contrat. Je dépose le contrat de 1983 à 1988 de M. Vézina qui n'indique pas une telle clause.

M. Elkas: Mme la Présidente, il y avait des clauses de ce genre-là dans leur temps. Puis on a la preuve ici, en 1979...

M. Garon: Oui, il y en avait pour des gens qui étaient en affaires.

M. Elkas: Oui, mais, Mme la Présidente, si vous me permettez, ce sont des contrats qui sont signés avec le Conseil exécutif. Ça n'a rien à faire avec le ministre en titre. Ça, vous le savez, ça se faisait dans le temps, ça se négociait avec l'individu et le Conseil exécutif. Depuis quand le ministre **Intervient-il** dans ces dossiers-là?

M. Garon: Il y a une différence, là.

M. Elkas: Non. Ce n'est pas une question de différence.

M. Garon: Il pouvait y avoir des clauses de gens d'affaires quand ils participent à des sociétés qui sont en affaires. Que le président de la Société générale de financement soit membre d'un club d'affaires, ce n'est pas inhabituel.

M. Elkas: M. le député de Lévis...

M. Garon: Mais je n'ai pas posé une question là-dessus. J'ai dit: À la Société de l'assurance automobile du Québec, pourquoi? Parce que tous les automobilistes doivent en être membres. Ils n'ont pas le choix. Ils n'ont pas besoin d'être en affaires, puis il n'y a pas de question d'affaires. C'est une société, à toutes fins pratiques, où les gens sont obligés d'adhérer. Alors, il n'y a aucune utilité à être membre d'une société d'affaires. Et, d'ailleurs, il n'y avait pas de clause comme ça sous l'ancien gouvernement pour le président de la Société de l'assurance automobile du Québec en autant que tous les contrats que j'ai vérifiés sont concernés. Ce que je vous demande, par rapport à ça: Que d'autres, dans d'autres secteurs où ils sont en affaires, soient membres d'un club d'affaires, c'est possible. Je sais que c'est exact qu'il y en a eu mais qui sont en affaires. Le président de la Société de l'assurance automobile du Québec n'est pas en affaires, lui. Il y a une obligation pour les gens de s'assurer; il y a l'obligation de protéger leurs fonds aussi, pas de les laisser aller n'importe où.

M. Elkas: Mme la Présidente...

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

M. Elkas: ...il me semble que, si on considère que le président, ce n'est pas un homme d'affaires, je ne sais pas ce qu'il fait là. Il me semble que c'est important qu'il ait des relations importantes avec beaucoup d'industries, que ce soient des industries qui emploient des chauffeurs, des camionneurs, que l'individu se joigne à la Ligue de sécurité du Québec, exemple...

M. Garon: Oui, oui, ce n'est pas là qu'il va les rencontrer.

M. Elkas: Mais là, vous dites non à toutes ces choses-là. On va renfermer l'individu et on va se demander pourquoi l'individu n'est pas exposé ou n'apprend pas, ne s'informe pas de ce qui se passe dans la vraie vie.

Une voix: Ce n'est pas une mauvaise idée!

M. Elkas: My God! Where are you coming from?

M. Garon: On est en récession économique.

M. Elkas: Ah!

M. Garon: On impose des restrictions très sévères au pauvre monde, mais ceux qui ont les plus grosses conditions de salaire, Mme la Présidente...

M. Elkas: C'est justement...

M. Garon: Et c'est le député de Chauveau lui-même qui le dit: On donne - c'est le pilote automatique - des augmentations considérables, des montants forfaitaires. On a vu tous les présidents d'université qui ont eu des augmentations, indépendamment des restrictions du gouvernement, des montants forfaitaires, des conditions de dépenses extravagantes comme si, eux, n'étaient pas en récession économique. C'est rendu à un tel point que l'évêque de Québec fait des discours là-dessus, qu'il semble y avoir deux comportements au gouvernement: un pour les pauvres, pour les faire crever, et un pour les riches, pour les enrichir. Alors, réveillez-vous si vous n'êtes pas réveillés! Mme la Présidente, il est temps que le ministre se donne une piqure pour être réveillé un peu pour vivre dans le monde d'aujourd'hui. On est dans un monde de récession! Il y a 1 500 000 chômeurs au Canada; le monde est dans la misère; les gens sont surtaxés et, vous, vous avez l'air de dire: Moi, je suis un jovialiste, je dépense! Que le diable emporte tout!

Là, je regrette, moi, je représente les citoyens quand je pose des questions et je vais poser des questions et ce n'est pas vous qui

allez me dire, parce que vous venez de l'ouest de Montréal, où la récession paraît peut-être bien moins... Mais, ailleurs, elle paraît! Je regrette, Mme la Présidente! Et elle paraît dans votre comté aussi et elle paraît dans l'ensemble du Québec. Les gens sont égorgés par les taxes et le ministre a l'air complètement inconscient et il a l'air d'un gars qui est sur le «merry-go-round», Mme la Présidente, en train de festoyer alors qu'on est dans une période difficile sur le plan économique. Et on va poser des questions parce que c'est ça qui intéresse les gens. C'est clair?

M. Elkas: Posez vos questions et on va répondre à vos questions.

M. Garon: Bien, répondez, pour une fois. Vous ne répondez jamais rien!

M. Elkas: On vous a dit, M. le député de Lévis, que le président de la Société de l'assurance automobile du Québec n'appartient pas à des clubs.

M. Garon: Bon.

M. Elkas: O.K.?

M. Garon: Bien répondez. C'est tout.

M. Elkas: Ça fait cinq minutes que je vous le dis. Comprenez donc! Là, vous dites: On est en récession, on met fin à tout, comme vous avez mis fin au contrôle routier en 1983 et, aujourd'hui, on paie la note, non seulement en argent, mais en vies perdues. Vous devriez avoir honte! It is criminal what you did. In other countries, they hang people for that.

M. Garon: Oui, oui. Vous connaissez sans doute ces pays-là mieux que moi. Je vais vous dire une affaire: Moi, je ne suis pas un Moudjahidin, je suis un gars d'ici et je pose des questions très simples sur l'utilisation des fonds publics.

M. Elkas: On vous a répondu. On vous a répondu. Vous n'écoutez pas quand on vous répond.

M. Garon: Alors, répondez aux questions qu'on vous pose parce que vous n'êtes pas le ministre le plus réputé pour connaître son ministère. Au contraire, vous devriez avoir un petit peu de modestie. Il devrait avoir un peu de modestie, Mme la Présidente, parce qu'il est à peu près le ministre...

M. Elkas: Qu'il pose ses questions.

M. Garon: ...considéré comme celui qui connaît le moins son ministère.

M. Elkas: Posez vos questions, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, on aimerait ça qu'il réponde le moins possible aux questions qu'on lui pose et...

Une voix: La pertinence!

La Présidente (Mme Bélanger): Et peut-être un peu de modération, s'il vous plaît.

Une voix: Pas de coeur!

M. Garon: Oui. Il faut penser, Mme la Présidente, que les citoyens sont égoïstes, que les citoyens en ont assez de payer. Et même le député de Chauveau - moi, je n'ai pas douté de sa sincérité un instant - semble écoeuré. des dépenses extravagantes qui sont faites par le gouvernement; il en fait des déclarations publiques. Sauf que, est-ce que c'est pour la frime ou bien si c'est pour corriger quelque chose? Si c'est pour la frime... Si j'écoute le ministre, ça a l'air à être pour la frime. Moi, j'ai pensé que le député de Chauveau était sincère. Je pense qu'il y a des députés qui sont proches des citoyens, parce qu'on ne vient pas tous de l'ouest de Montréal. On vient d'endroits où les gens sont moins fortunés. Je comprends, quand on calcule selon l'indice de richesse, que, dans ville Mont-Royal, pour des murs anti-son, vous payez 100 %, même si l'indice de richesse doit être à peu près le plus élevé au Québec et, ailleurs, vous payez à 25 %, à 30 %, à 40 % ou à 50 %. Je comprends que vous avez de l'argent pour des petites voitures de golf électriques qui passent en dessous des autoroutes.
(17 h 10)

Mais je pense que ce qu'on demande, ce qui est en question, actuellement, c'est la gestion des fonds publics. Là-dessus, je regrette là, vous allez passer un mauvais quart d'heure en 1992, je vous en passe un papier, parce que les gens sont écoeurés de se faire taxer et le principal agent de taxation actuellement au Québec, c'est l'automobiliste. C'est lui qui est le plus grand taxé actuellement; que ce soit sur l'essence où c'est passé de 0,133 \$ à près 0,194 \$ sous les libéraux, 45 % d'augmentation, le permis de conduire qui est passé de 6 \$ à 20 \$, 230 % d'augmentation, ou que ce soit les droits d'immatriculation qui sont passés de 37 \$ à 120 \$, il s'agit de 225 % d'augmentation ou à la Société de l'assurance automobile du Québec où on a siphonné 1 700 000 000 \$ de 1986 à 1994. Et on laisse entendre, dans *La Presse* de ce matin, qu'on va aller chercher 300 000 000 \$ de plus. Je regrette, pour avoir les routes les plus maganées qu'on ait jamais eues au Québec parce que vous êtes de moins en moins impliqués.

Tantôt, vous m'avez dit: Je pense que les travaux qu'on fait à Montréal sont nécessaires.

Sauf que ce que vous n'avez pas dit, c'est que vous les financiez en diminuant les sommes qui vont être dépensées dans le reste du Québec. Le budget de voirie régionale, en 1989, était de 170 000 000 \$. En 1990 - je l'ai dit en Chambre, et je regrette, ça a été confirmé - il est passé de 170 000 000 \$ à 104 000 000 \$, pour la voirie secondaire et tertiaire. C'est confirmé. L'année d'après, j'ai posé la question au ministre à savoir ce qu'étaient devenus les 104 000 000 \$. En 1991, c'était devenu 69 000 000 \$; 170 000 000 \$, 104 000 000 \$, 69 000 000 \$ pour la voirie régionale maintenant. On voit qu'on se désengage. D'ailleurs, quand on regarde les crédits du ministère, on se rend compte qu'au sommaire des crédits de transfert vous parlez toujours d'augmentation de 11 % et de 20 % sauf qu'il faut regarder à ce moment-ci. En 1991-1992, les crédits de transfert aux entreprises, aux institutions d'enseignement, aux municipalités, aux organismes sans but lucratif, aux entreprises et sociétés d'État, c'était 981 000 000 \$; ça passe à 805 000 000 \$. Donc, 176 000 000 \$ de moins. Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait, alors que vous dites que le budget augmente dans ces proportions faramineuses, que, dans les crédits de transfert à ceux qui s'occupent de transport, il baisse de 981 000 000 \$ à 805 000 000 \$, à la page 30-8 des crédits des Transports, au sommaire des crédits de transfert?

M. Elkas: Mme la Présidente, M. Maranda va répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Maranda.

M. Maranda: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais rappeler au député de Lévis ce que M. Elkas a mentionné, lors de son discours d'ouverture. Il a mentionné, évidemment, qu'on avait eu une réduction de 200 000 000 \$ due à la prise en charge des dépenses d'exploitation du transport en commun. Ces dépenses étaient comptabilisées dans les dépenses de transfert. Alors, en brut, c'est 200 000 000 \$ de moins qu'on transfère du budget du ministère.

M. Garon: Nous sommes prêts, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): À appeler le programme 1?

M. Garon: J'aimerais terminer parce que le ministre n'a pas répondu à la demande que j'ai faite. Concernant la construction du siège social de la Société de l'assurance automobile du Québec, 50 000 000 \$, j'ai posé des questions. Je n'ai pas eu de réponse. Est-ce que le ministre a l'intention de répondre ou s'il a l'intention de dire, comme dans sa note, qu'il s'agit de dépenses extra-budgétaires et qu'il refuse de répondre? Parce que la note disait qu'il ne voulait pas

répondre à cette question sur les dépenses du siège social. Je ne fais pas d'accusation. J'ai posé une série de questions concernant le siège social. Point. Alors, a-t-il l'intention de répondre ou de ne pas répondre?

M. Elkas: Mme la Présidente, j'aimerais répondre, mais j'aimerais savoir exactement qu'est-ce qu'il veut avoir. Si c'est la ventilation des 50 000 000 \$, ça va me faire plaisir de lui répondre. Mais à la façon dont on formule les questions, j'ai de la misère à savoir exactement qu'est-ce qu'il veut savoir. Alors, M. le député de Lévis, si vous pouvez prendre le temps de nous demander les questions que vous voulez, ça va me faire plaisir de les déposer demain. Je n'ai absolument rien à cacher concernant la construction du siège social de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Garon: Je vais vous la dire. «Demande no 18: Relativement à la construction du siège social de la Société de l'assurance automobile du Québec: 1° Pourquoi la Société de l'assurance automobile du Québec a décidé de construire un édifice plutôt que d'en louer un? 2° Est-ce que la Société de l'assurance automobile du Québec a obtenu des autorisations spéciales du Conseil du trésor et, si oui, quelles sont-elles, et fournir une copie de la demande et de l'autorisation?» C'est assez précis. Il y en a eu ou il n'y en a pas eu? Puis, «pour chacun des contrats accordés, quel a été le mode d'octroi, l'entreprise qui a eu le contrat, le montant des autres soumissionnaires, s'il y en a eu, le coût initial et le coût final ainsi que les raisons des dépassements, s'il y a lieu?» C'est tout. Puis ça, vous avez eu ça il y a un mois. C'était là-dessus que la demande était non pertinente.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, je veux simplement souligner le fait que je n'ai pas toutes les réponses à ces questions. Je vais les déposer demain. Mais je veux faire le point qu'il n'y a pas eu de dépassements. Grâce à la bonne gestion du président du temps, on a fini six mois avant le temps. Mais je vais avoir la ventilation demain.

M. Garon: Je vous remercie. Alors, on est prêts à passer aux programmes.

La Présidente (Mme Bélanger): Programme 1, Systèmes de transports terrestres.

Systèmes de transports terrestres

Plan Côté

M. Garon: Première question. Un mémoire

transmis au Conseil des ministres, le 19 avril 1991, révèle que tous les projets de développement du plan Côté pour le transport collectif, dont la réalisation était prévue entre 1993 et 1998, ne se réaliseront pas avant l'an 2000. Il s'agit, essentiellement, du prolongement de la ligne 5 du métro vers Montréal-Nord: 150 000 000 \$ - ce n'est plus certain que ça va se faire - et de la ligne 2 du métro vers Bois-Francs: 75 000 000 \$. De plus, l'engagement électoral en 1989 du gouvernement libéral de prolonger le métro à Laval d'ici 1998 ne se réalisera pas non plus avant l'an 2000.

Par ailleurs, le bilan du plan Côté, volet transport en commun, montre que le gouvernement n'a pas atteint ses objectifs. Le plan Côté indique que le gouvernement prévoyait dépenser 554 000 000 \$ entre 1988-1989 et 1992-1993. Si les prévisions de dépenses de cette année se réalisent, le gouvernement aura dépensé 248 000 000 \$ entre 1988 et 1992, soit 45 % des objectifs prévus. Si les prévisions d'investissements entre 1993 et 1997 contenues dans le mémoire du ministre des Transports au Conseil des ministres se réalisent, le gouvernement aura dépensé 350 000 000 \$ entre 1988 et 1997, pour le volet transport en commun à Montréal, alors que le plan Côté prévoyait des dépenses de 655 000 000 \$, soit 300 000 000 \$ de moins pour la même période, soit un taux de réalisation de 53 %.

Le plan Côté ne constitue donc plus une référence pour le gouvernement actuel dans le cadre de ses interventions pour le transport en commun dans la région de Montréal. Mes questions: Pourquoi le gouvernement renonce-t-il aux échéanciers du plan Côté? Quelles sont maintenant les orientations du gouvernement en matière de développement des infrastructures de transport en commun pour les 10 prochaines années? Puisque le plan Côté ne constitue plus la référence du gouvernement en matière de développement des infrastructures de transport en commun à Montréal, est-ce que le ministre envisage de faire connaître ses nouvelles orientations? Est-ce que le ministre est d'accord avec la déclaration récente du maire de Montréal à l'effet qu'il ne fallait plus accorder la priorité au développement du métro?

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

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est dommage parce que, dans le préambule de cet après-midi, j'ai traité de cette question. Mais je vais répondre à nouveau. Dans le mémoire, on faisait référence, oui, à l'an 2000, ne sachant pas si on avait la capacité de payer, premièrement, ou si on pouvait le justifier. Par contre, ce n'est pas la décision qui a été rendue par le Conseil du trésor et le Conseil des ministres. Mais, pour mettre les choses au clair, je pense que le

député de Lévis devrait être conscient, et son **rechercheur** aussi ou la personne qui a écrit sa question, que le programme d'immobilisations qu'on a déposé auprès des neuf sociétés, c'est un programme qui a été très bien accueilli par elles-mêmes. Quant à la question de la décision du prolongement du métro à Laval ou dans Montréal-Nord, il est très évident, comme je l'ai mentionné, qu'on doit attendre les résultats d'études qui ont été faites par la Société de transport de la CUM. On attend des réponses à savoir si, oui, les études justifient le prolongement de métro vers le nord ou vers Laval.

(17 h 20)

En plus de tout ça, on a introduit une autre alternative qui est les trains de banlieue, un programme très intéressant. Mais, dans le programme d'immobilisations, on fait référence à du transport rapide. Alors, les municipalités ou les sociétés, l'ensemble des regroupements, que ce soit des communautés urbaines, aura le choix de choisir soit des trains de banlieue ou une autre forme de transport rapide. On se limitait, lorsqu'on parlait seulement de prolongement de métro. Je ne dis pas qu'on n'y songe pas ou que le résultat de ces études qui ont été faites par les sociétés de **transport** ne nous guideraient pas ou ne nous dirigeraient pas dans un prolongement de métro.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais...

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière question et on va suspendre quelques minutes.

M. Garon: ...demander au ministre de demander à son chercheur de nous fournir les réponses aux questions que je lui pose. Je lui pose des questions et il répond à d'autres questions. Je vous demande, au fond: Le plan Côté, c'est un plan qui a été en consultation, en commission parlementaire ici. On a siégé au salon rouge pendant des semaines de temps. Pourquoi le gouvernement **renonce-t-il** aux échéanciers du plan Côté? C'est ça que je demande, au fond.

Quelles sont maintenant les orientations du gouvernement en matière de développement des infrastructures de transport en commun pour les 10 prochaines années? Un par un, on voit que les éléments du plan Côté tombent. Donc, le plan Côté n'est plus là. Pourquoi le gouvernement renonce-t-il? Parce qu'il dit: On va faire des études. Bien, moi, j'avais compris que, pour le plan Côté, les études avaient été faites, les engagements avaient été pris. Maintenant, on met ça de côté. Pourquoi? Est-ce qu'il n'était pas bon, le plan Côté? Il était improvisé, c'était le mauvais catalogue, ce n'était pas pour la bonne fête, c'était le catalogue d'hiver alors qu'on voulait le catalogue de printemps? C'était quoi, le problème?

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai répondu à

toutes les questions. Le plan Côté, c'est un plan de référence et c'est un très bon plan. La preuve, c'est qu'il recommande le prolongement de la ligne de Deux-Montagnes et il recommande la modernisation de Rigaud. Il recommande la construction de l'estacade, il recommande, comme référence, des prolongements de métro dans le nord, Montréal-Nord et Laval. Les études sont en marche et sont faites par les sociétés de transport qui vont nous répondre avec une décision.

La seule chose qui a changé, M. le député de Lévis, c'est le fait qu'on inclut un nouvel élément, une nouvelle alternative qui est les trains de banlieue. On prend avantage, Mme la Présidente, des chemins de fer qui sont sur place. Il me semble que le député de Lévis qui, il y a 10 minutes, a fait une grande scène sur les taxes que les gens paient... On essaye de trouver des moyens de transporter les gens d'une façon sécuritaire, d'une façon confortable, au moindre coût possible. C'est ça qu'on dit.

Mais, là, dire qu'on s'éloigne du plan de M. Côté, je m'excuse, ce n'est pas le cas.

M. Garon: Mais les trains de banlieue étaient compris dans le plan Côté.

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: Bien, voyons donc!

M. Elkas: Il y en avait deux: Rigaud et Deux-Montagnes.

M. Garon: C'est ça.

M. Elkas: Oui. Mais, dans le moment, on ajoute... Le plan qui a été déposé par le Canadien Pacifique, par l'entremise de leur filiale **BMI**, recommande le train du Nord qui vient de Sainte-Thérèse; il recommande aussi celui de Terrebonne. Il recommande aussi celui de Repentigny, celui de Châteauguay, celui de Saint-Jean ainsi que celui de **Saint-Hilaire**.

M. Garon: Donc, ce n'est plus le plan Côté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission...

M. Elkas: C'est un élément alternatif qu'on regarde.

La Présidente (Mme Bélanger): ...suspend ses travaux pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 24)

(Reprise à 17 h 34)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements re-

prend ses travaux. Au moment de la suspension, nous étions à l'étude du programme 1 du ministère des Transports, Systèmes de transports terrestres, et, M. le député de Lévis, vous aviez la parole.

M. Garon: Moi, j'aimerais, au fond, que le ministre nous fasse le point sur...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Garon: ...la valeur du plan Côté. Parce que, là, j'ai cité des chiffres quand même. J'ai dit que, même avec ce qu'on voit maintenant, le plan Côté indique que le gouvernement prévoyait dépenser 554 000 000 \$ entre 1988-1989 et 1992-1993. Si les prévisions de dépenses de cette année se réalisent, le gouvernement aura dépensé, pour le transport en commun, 248 000 000 \$ entre 1988-1989 et 1992-1993, soit 45 % des objectifs prévus. Moins de la moitié de l'argent qui était prévu dans le plan Côté pour les immobilisations de transport en commun va être réalisé. Si les prévisions d'investissement entre 1993-1994 et 1997-1998 contenues dans le mémoire du ministre des Transports au Conseil des ministres se réalisent, le gouvernement aura dépensé 350 000 000 \$ entre 1988-1989 et 1997-1998 pour le volet transport en commun à Montréal alors que le plan Côté prévoyait des dépenses de 655 000 000 \$, c'est-à-dire que de 350 000 000 \$ à 655 000 000 \$, c'est 305 000 000 \$ de moins pour la même période, soit un taux de réalisation de 53 %. C'est pour ça qu'on dit que, pour le plan Côté, les échéanciers, ce qui était prévu n'est pas en voie de se réaliser du tout, à moitié. Alors, c'est pour ça qu'on dit: Est-ce que c'est encore un plan de référence? Ça sert à quoi? Ou c'est un catalogue dans lequel on n'est pas obligé d'acheter tout ce qu'il y a dedans. Parce qu'à un moment donné on avait dit que c'était un catalogue. Alors, un catalogue, tu n'es pas obligé d'acheter le catalogue. Le plan Côté, c'est... Dans le catalogue, de la manière que je peux voir, vous n'achetez pas les vêtements, vous achetez rien que les mannequins...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...parce qu'il n'y a rien pour le fonctionnement, c'est uniquement pour les investissements. Vous allez acheter seulement à moitié, parce que vos dépenses vont être faites à peu près à 50 %. C'est pour ça que j'aimerais savoir qu'est-ce qu'il en est. Il y a eu des grosses conférences de presse, deux commissions parlementaires. Écoutez, moi, j'ai assisté à tout ça: les commissions parlementaires, les gens qui sont venus, les grands débats. Le ministre Côté, comprenez-vous, avait fait de grosses déclarations. Il avait parlé du prince de Montréal. Il y a eu

toutes sortes d'affaires. Or, il y a des choses qu'on partageait et d'autres qu'on ne partageait pas. Mais on a eu l'impression que le gouvernement disait: Moi, je me commets, c'est ça mon plan d'action. Là, on se rend compte, avec l'échéancier des réalisations mis à jour actuellement, que ça va être réalisé à peu près à 50 %. C'est pour ça que je dis: Qu'en est-il? Là, vous me dites: C'est le Canadien Pacifique. Bon. Le Canadien Pacifique, il a peut-être fait plus d'études que le plan Côté. Qu'est-ce qu'il en est exactement? Ou bien vous êtes de l'opinion de la dernière personne que vous rencontrez, peut-être? Il y en a qui sont comme ça. J'en connais, de ces gens. Il y en a qui sont toujours de l'opinion du dernier groupe qu'ils rencontrent. Alors, on ne sait plus où ça s'en va. Essentiellement, je vous demande votre orientation concernant les prévisions d'investissement dans le transport en commun, tel que stipulé au plan Côté, ou si, aujourd'hui, c'est un des éléments que vous considérez, sans plus. Comme le rapport Allaire sur le plan constitutionnel.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Elkas: Bon! C'est la troisième fois qu'on me demande la question. Je veux répondre et je vais donner le soin à mon sous-ministre, M. Liguori Hinse, de donner une ventilation sur les montants d'argent qui ont été engagés. Le député de Lévis va comprendre qu'on s'enlignait, à la direction, pour respecter presque à la lettre le plan Côté.

N'oublions pas une chose: l'estacade, l'engagement d'au-delà de 70 000 000 \$ est fait; Deux-Montagnes, 225 000 000 \$, c'est fait. Il reste simplement la question des prolongements de métro qui a eu des délais. C'est pour ça qu'il n'y a pas d'engagements dans le moment, simplement des délais dans les études, dans les résultats de ces études. Puis ça, c'est confié aux sociétés de transport pour le faire. Alors, s'il y a des études, ne blâmez pas le gouvernement de ne pas avoir accompli sa tâche. Alors, si vous le permettez, Mme la Présidente. M. Liguori Hinse pourrait répondre. Il a fait une ventilation du montant d'argent qui a été engagé. Ça va un peu surprendre le député de Lévis qu'on respecte, puis qu'on trouve que le plan Côté, c'est un plan de gros bon sens. Et puis, s'il y a des alternatives au métro, justement, puis que ça rejoint les vœux des gens qui vont opérer, pourquoi pas? Surtout si ça revient moins cher au contribuable.

(17 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Mme la Présidente, le plan de transport de la région de Montréal

prévoyait, de 1988 à 1993, 554 000 000 \$ dans le volet transport collectif. Voici les sommes qui ont été dépensées ou engagées par le gouvernement depuis 1988: dépenses réalisées avant le 31 mars 1991, 64 000 000 \$; dépenses réalisées en 1991-1992, 37 000 000 \$, pour un cumulatif de 102 000 000 \$; dépenses prévues en 1992-1993, 118 000 000 \$, pour un cumulatif de 220 000 000 \$. Dépenses engagées dont les dépenses sont réalisées après le 31 mars 1993, on a, au niveau des MR-63, 25 000 000 \$, au niveau du projet Deux-Montagnes, 176 000 000 \$ réajustés, soit dit en passant, à 225 000 000 \$, et l'estacade, 64 000 000 \$, pour un grand total de 487 000 000 \$.

Donc, il y a peut-être quelques délais dans la réalisation des projets, mais les engagements et les dépenses cumulent 487 000 000 \$ comparativement à 554 000 000 \$. Ça, c'est dans le programme transport collectif.

M. Elkas: Je peux aussi ajouter, Mme la Présidente, que, si on regarde la moyenne qui a été dépensée dans le programme d'immobilisations ces 10 dernières années, ça équivaut à environ 183 000 000 \$ par année. Les 10 prochaines années, on s'engage à 213 000 000 \$ en moyenne par année. Et ça, ce n'est pas indexé. Ça démontre clairement notre volonté d'aller de l'avant pour répondre aux problèmes du transport en commun non seulement pour la région de Montréal, mais dans l'ensemble de la province de Québec. Les neuf sociétés sont touchées par cette nouvelle formule qu'on a déposée, le nouveau plan d'immobilisations, qui reconnaît le programme Côté et qui reconnaît aussi d'autres mesures qui n'étaient pas reflétées dans le programme d'immobilisations qui est moins coûteux, chose qui est vraiment populaire pour les gens, tel que les voies réservées, des parcs d'incitation, puis des véhicules qui vont être pas mal plus modernes au niveau du transport, au niveau des autobus ou quelque chose de semblable.

Alors, on connaît les besoins des sociétés, puis on a reflété le voeu des gens. Alors, je ne pense pas qu'on s'éloigne du plan de transport de M. Côté. S'il y a quelque chose, on l'améliore.

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

Mme Pelchat: Oui, Mme la Présidente. J'aimerais savoir du ministre: Est-ce que le terminus Bonaventure est inclus dans le plan Côté?

M. Hinse: Oui. Le terminus Bonaventure est inclus dans le plan Côté et c'est un projet qui est réalisé.

Mme Pelchat: Qui est réalisé et terminé.

M. Elkas: Terminé. On fait l'ouverture, justement, dans une couple de semaines. Un montant de 30 000 000 \$, quelque chose que j'ai eu la chance de visiter à une couple d'occasions. Ça, c'est tellement bien reçu, Mme la députée. Vous ne pouvez pas vous imaginer la façon...

Premièrement, je félicite les gens qui ont fait le design; c'est quelque chose d'incroyable, quelque chose de moderne comme je n'en ai jamais vu, mais quelque chose qui va vraiment nous permettre d'encourager le transport en commun. Vous savez, on est pris aujourd'hui à faire la concurrence avec, vous me permettez, une Tempo qui est équipée avec l'air climatisé, stéréo, tout le kit; il faut faire concurrence avec ce type de véhicule. Alors, notre plan, c'est de nous assurer qu'on a du matériel roulant, que ce soit des autobus ou des trains ou du métro, quelque chose de moderne et de propre, et des déplacements qui peuvent se faire d'une façon confortable et sécuritaire. Ce poste...

Mme Pelchat: Le terminus.

M. Elkas: Ce terminus, excusez-moi, répond justement à ce que les gens avaient envisagé. Chapeau aux gens qui ont fait le design de ce terminus!

Mme Pelchat: C'est important de souligner que c'était dans le plan Côté, là.

M. Elkas: Oui.

Mme Pelchat: Le député de Lévis s'amuse à dire que c'est un catalogue, mais je peux vous dire que, pour les gens de la rive sud de Montréal, là... En tout cas, si cet item-là du catalogue a été réalisé, pour nous, c'est un acquis important, puis on en remercie le gouvernement. J'aimerais savoir où en sont rendus les travaux de réaménagement du métro de Longueuil pour faciliter l'accès aux autobus de la rive sud de Montréal au métro.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse: Mme la Présidente, on finalise actuellement avec la ville de Longueuil les études qui vont nous permettre d'arrêter définitivement les plans et devis. Ces études concernent tous les mouvements de circulation autour de la station de métro, tant pour les autobus... Cette partie-là est terminée, mais il y a également toute la circulation des automobilistes. Il y avait une décision finale: reste à savoir si on doit étager le stationnement ou le garder au sol. L'ensemble de ces recommandations-là devrait nous parvenir en début d'été. On va prendre une décision finale là-dessus, mais le projet est loin d'être mis en cause. C'est vraiment une volonté de la part du ministre des Transports d'aller de l'avant dans ce projet-là.

Mme Pelchat: C'est aussi un projet qui faisait partie du plan de transport.

M. Hinse: Tout à fait.

Mme Pelchat: Merci.

M. Elkas: Si je peux ajouter, Mme la Présidente...

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

M. Elkas: ...une chose qu'on a découverte dans le plan Côté et qui a vraiment grande allure, ce sont des parcs d'incitation, puis on l'a reflétée avec beaucoup plus d'importance dans le programme d'immobilisations. Par exemple, au niveau de la 30 et de la 10 sur la rive sud, on prévoit un immense parc d'incitation. Vous avez remarqué que le parc d'incitation Radisson, que j'ai mis en place lors des travaux du Métropolitain, a été un grand, grand succès. On a supporté les efforts de la CUM lorsqu'on a mis en place le parc d'incitation à Namur. Ça, ce sont tous des gestes qui vont répondre au vœu des administrateurs de la ville de Montréal et de la CUM d'essayer de réduire le nombre de véhicules sur leur territoire. Les gens avec qui on a siégé, les sociétés de transport, que ce soit de la Rive-Sud de Montréal, de Laval, ont vraiment reconnu l'effort qui a été fait par le ministère dans ce domaine.

Mme Pelchat: Merci.

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

M. Garon: Mais là, quand vous parlez, vous ne faites pas de distinction entre les sommes dépensées et les engagements. Les engagements, ça ne veut pas dire nécessairement que ça va être dépensé. Moi, je parle réalisés ou en voie de réalisation. Ce que vous nous avez fourni, dans le passé, arrive à 248 000 000 \$. Conservation, amélioration, développement, soit 45 % qui seraient réalisés en 1992, entre 1988 et 1992, auxquels s'ajoutent, selon les prévisions du mémoire au Conseil des ministres, pour 1993-1998, 101 200 000 \$, ce qui fait, pour la période 1988 à 1998, 349 000 000 \$. Ça ne correspond pas avec les chiffres que vous nous avez fournis. Ça, c'est d'autres chiffres que vous aviez déjà fournis, après avoir regardé votre mémoire.

Je comprends que ça arrive quelquefois, là. J'ai aussi demandé des chiffres au ministre des Transports, votre acolyte, et puis il a nié des choses que j'avais dites en Chambre, sauf que, quand vous regardez les publications que vous faites dans vos revues et tout ça, ce que je disais était exact. Les chiffres qu'il nous disait n'étaient pas bons. Alors, là, je veux avoir des

chiffres des réalisations concrètes, pas des chiffres incluant la brume.

M. Elkas: On peut faire un bilan par écrit et le déposer, madame, pour répondre.

M. Garon: Oui, j'aimerais ça avoir un bilan réalisé, c'est-à-dire dépensé.

M. Elkas: Oui, O.K. Ça, réalisé, 422 000 000 \$.

M. Garon: En voie de réalisation, c'est-à-dire en marche - pas des études...

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: ...des études, ce n'est pas des réalisations, ça - par rapport au plan Côté sous les différents aspects qu'il comportait.

M. Elkas: Actuellement, Mme la Présidente, on a... On va vous donner la ventilation...

M. Garon: Pour cette année, vous n'avez pas fourni...

M. Elkas: On va se permettre de lui donner la ventilation où on a des engagements de 422 500 000 \$ qui comprennent des dépenses réalisées en 1991-1992. MR-63, Deux-Montagnes, ce sont tous des contrats réalisés. Il nous reste l'estacade, c'est en voie d'être fait.

M. Garon: J'aimerais avoir la même chose pour le réseau routier, parce que, là aussi, vous n'avez pas fourni les chiffres cette année. Je parle dans la région de Montréal, là, dans le plan Côté. Je parle toujours du plan Côté.

M. Elkas: Je vais vous fournir ça demain, M. le député de Lévis.
(17 h 50)

Train de banlieue proposé par CP Rail

M. Garon: O.K. Concernant la proposition de CP Rail sur le réseau de train de banlieue, le 6 février dernier, la compagnie CP Rail dévoile une proposition pour la mise en place d'un réseau de train de banlieue qui desservirait la grande région de Montréal. Les nouvelles lignes desserviraient les municipalités de Laval, Sainte-Thérèse, Mascouche, Repentigny, Saint-Jérôme sur la rive nord, et de Verchères, Saint-Hilaire, Châteauguay, Delson et Iberville sur la rive sud. Le CP note que la force de cette proposition réside dans le fait que les infrastructures ferroviaires sont en place et que le réseau projeté peut être opérationnel rapidement. Selon le communiqué du 6 février 1992, le projet nécessiterait l'aménagement de 15 nouvelles gares, dont 5 à Laval, afin de faciliter l'accès au

train. Ce réseau pourrait éventuellement transporter 20 000 000 de passagers par **année**. Les coûts d'immobilisation pour mettre le réseau en marche sont de l'ordre de 60 000 000 \$. Les coûts et les revenus d'exploitation sont évalués **respectivement** à 50 000 000 \$ et à entre 15 000 000 \$ et 18 000 000 \$ par année. C'est donc dire que le projet pourrait s'autofinancer à 36 % comparativement à 64 % pour les trains des banlieue de Toronto. Ça veut dire qu'on est un peu dans la proportion de Paris, selon ce que vous disiez tout à l'heure. Selon CP Rail, cette proposition a été élaborée en collaboration avec les spécialistes du ministère des Transports. Elle a été présentée au Comité ministériel permanent de développement du Grand Montréal et devrait l'être au Conseil métropolitain de transport en commun dont le mandat concerne spécifiquement les liens interrégionaux de transport en commun.

Le ministre des Transports s'est montré favorable au projet, Mme la Présidente. Alors, mes questions sont les suivantes: Est-ce que les évaluations de ce projet par le ministère des Transports sont terminées et quelles sont les orientations du ministre par rapport à ce projet? Deuxièmement, est-ce que le ministre considère que le niveau d'autofinancement prévu de 36 % pour ce projet est suffisant, étant donné, d'autant plus, ce qu'il a dit tantôt concernant Paris? Et quelles sont les implications de la réalisation de ce projet sur l'ensemble des orientations gouvernementales en matière de transport en commun dans la région de Montréal, notamment celles contenues dans le plan d'action 1988-1998, prolongement du métro dans l'est, et celles prises lors de la campagne électorale de 1989, prolongement du métro à Laval et à Brassard?

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

M. **Elkas**: À nouveau, Mme la Présidente, une proposition n'exclut pas l'autre. C'est des alternatives qu'on propose et, oui, je suis favorable, j'ai toujours été favorable à des trains de banlieue. J'ai été maire d'une municipalité de l'ouest de l'île qui a travaillé avec grande ardeur, avec mes collègues, pour protéger justement la ligne de Rigaud, puis, aujourd'hui, ça s'avère un grand succès. Il me semble que je ne répondrais pas à mes responsabilités si je n'examinais pas d'autres alternatives. Lorsqu'on a rencontré des représentants de CP, on a encouragé ce type ou ce mode de transport. Eux ont préparé des études avec l'aide de notre ministère. Ils ont fait des présentations. Ces présentations ont été faites à la Société de transport de la CUM, aux municipalités des banlieues, à la ville de Laval, aux **municipalités** de la rive sud. L'ensemble de ces gens-là a pris connaissance de la **présentation** qui a été faite. Les chiffres qu'on

propose semblent être normaux, mais, **avant** qu'on puisse accepter quoi que ce soit, il me semble normal aussi qu'on se permette de s'asseoir avec le CMTC, présidé par M. Robert Perreault qui est aussi président de la Société de transport de la CUM, et valider d'ailleurs cette proposition qui a été faite par **BMI**. J'ai rencontré les intervenants, il y a peut-être un mois, on a décidé sur les paramètres. On se réunira encore vendredi de cette semaine pour faire le suivi. On a proposé, lors de notre rencontre il y a un mois, qu'on conclue toutes les études de validation de cette proposition qui a été faite par CP pour la fin de juin de cette année.

Alors, pour répondre à vos questions, je n'ai pas les réponses aujourd'hui, mais on s'enligne, avec l'aide de mon ministère, la STCUM, son président, M. Robert Perreault, président du CMTC qui est très, très favorable, en passant, à la proposition de BMI. Le maire de Montréal a démontré, lui aussi, qu'il était très favorable. Mais, avant qu'on puisse prendre position, il me semble normal qu'on attende les résultats de la validation de cette proposition.

M. Garon: Quelles sont les conséquences de la réalisation du projet du Canadien Pacifique, par rapport à vos engagements vis-à-vis du métro, au nord, à l'est et au sud? Je comprends que vous êtes favorable, mais vous ne pouvez pas être pour tout. Si vous acceptez un équipement, ça va être sans doute un autre qui va être annulé. Alors, là, en quoi le plan Côté, qui prévoyait des équipements... Vous avez eu des engagements électoraux, également, et des annonces qui ont été faites selon le plan Côté dans le plan d'action 1988-1998 et dans les engagements **électoraux** de 1989, et puis la proposition du Canadien Pacifique. Qu'est-ce qui reste, là? Ou bien si vous ne le savez pas?

M. **Elkas**: Mme la Présidente, l'engagement pour les deux prolongements représente un montant de 1 000 000 000 \$. Là, il y a une proposition sur les trains de banlieue par CP; il est évident que ça va avoir un impact soit sur une ligne ou l'autre. Mais, par contre, jusqu'à quel point? Ça se peut fort bien... Non, mais, M. le député de Lévis, ça se peut fort bien que le prolongement de métro qui va se faire à Laval puisse vous donner une idée de ce qui peut arriver. Là, on va pouvoir voir, lorsqu'on va faire le dépôt de nos études, à l'automne, l'impact que l'un peut avoir sur l'autre. Tout en respectant l'argent du contribuable, ça se peut fort bien qu'on prolonge le métro de Laval de une ou de deux stations et qu'on permette au restant d'être fait avec le train de banlieue. La desserte qui va nous amener à Repentigny ou à Mascouche, ce n'est pas couvert dans le plan **Côté**, mais ce sont des options qui sont très intéressantes.

Il me semble nécessaire - et ça, c'est

l'ensemble de l'équipe, la concertation qui a été faite par le CMTC et le ministère - de regarder les options. Il me semble que c'est seulement raisonnable qu'on le fasse et qu'on ait une idée de l'impact que l'un peut avoir sur l'autre. Lorsqu'on aura la validation de ce qui a été proposé par CP, si on ne peut pas valider et qu'on remarque, à la fin de juin, que la proposition de CP, pour mille et une raisons, n'est pas acceptable, eh bien, on va continuer avec l'autre. Par contre, il faut prendre le temps de les examiner. Après tout, c'est l'argent du contribuable.

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

M. Garon: Je ne me sens pas plus avancé, au fond. Voulez-vous dire que l'engagement, dans le fond, qui avait été pris par rapport au métro était trop dispendieux par rapport à la proposition de train de banlieue ou de train proposé par le Canadien Pacifique et, maintenant, vous vous rendez compte que ça coûtait trop cher et l'engagement va tomber?

M. Elkas: Il me semble que c'est normal, Mme la Présidente, avec des chiffres de 1 000 000 000 \$, que je regarde des alternatives. Vous dites qu'on ne sait pas ce qui se passe au niveau du ministère. Là, il me semble que... Ne nous accusez pas de ne pas faire notre job non plus.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est qu'à un moment donné vous prenez des engagements. Votre gouvernement s'est spécialisé là-dedans, votre premier ministre. Quand vous dites quelque chose, ça ne veut rien dire. Ça a l'air d'un engagement et ça n'en est pas un. La loi 150, c'en est un. Ils ont dit non, mais ça peut être autre chose. Là, arrive une autre chose, on a promis un métro. Grande annonce au moment de la campagne électorale et, là, on dit: Non, ça va être autre chose. Et là, après ça, comme vous ne voulez pas dire que votre engagement n'est plus bon, bien, on regarde d'autre chose tout en maintenant ce qu'on avait dit, mais qui est contradictoire par rapport à ce qu'on regarde. Alors, à un moment donné, c'est comme en anglais... Vous aimez ça des phrases anglaises: «To eat your cake and to have it at the same time.»

M. Elkas: «Have your cake and eat it too.»

M. Garon: En français, ils disent: Avoir une porte fermée ou ouverte. Hamlet disait: «To be or not to be». Alors, ça dépend. Mais, à ce moment-là, on ne sait pas. Moi, si j'étais en affaires, je vais vous dire une chose... À ce moment-là, un homme d'affaires intelligent n'investit pas quand un gouvernement comme ça

prend des engagements, parce que ça ne veut rien dire.
(18 heures)

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous permettez, ce sont des objectifs. Et j'étais une personne du milieu. Le député de Deux-Montagnes aussi est un représentant du milieu. L'objectif de l'ensemble de cet exercice était de répondre au transport collectif du milieu, que ce soit Montréal-Nord ou Laval. Et on arrive avec une alternative qui est intéressante, qui pourrait coûter moins cher. On parle de transport rapide. Que ce soit un métro de surface ou un métro souterrain, quelle différence cela peut faire? Si c'est moins cher, pourquoi pas? Avez-vous un problème avec ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Je ne vous blâme pas, ce n'est pas ça que je dis. Je me demande qu'est-ce que vous choisissez. Je vous offre...

M. Elkas: Ce n'est pas fait encore.

M. Garon: Quand je vous offre, par exemple...

M. Elkas: Ce n'est pas fait encore, M. le député de Lévis. Je vous ai dit qu'on s'est assis à une réunion; on s'assoit encore à une deuxième réunion cette semaine avec le CMTC pour valider la proposition de CP. On s'est engagés, à la première réunion, à sortir les résultats pour le 30 juin. C'est très important qu'on les sorte. En même temps, la STCUM parraine tous les dossiers et les études du prolongement du métro. On va déposer à l'automne quel impact peut avoir l'un sur l'autre. Mais, si on remarque, à la fin de juin, que la proposition de CP ne vaut pas la peine, on la mettra de côté. Est-ce mauvais d'avoir fait du travail pendant un an de temps, un gros coup, pour s'assurer qu'on prend la bonne décision?

Dans le moment, on avait une option pour le transport rapide. C'était le métro. Là, on en a une deuxième qui entre dans le volet. Ce qui est intéressant dans le volet de CP, c'est qu'en ajoutant du volume le prix de l'ensemble est réduit au niveau de l'immobilisation et du fonctionnement. Ça a tout un impact. Alors, c'est ce qu'ils nous ont proposé. C'est ce qu'on est en train aujourd'hui de valider. Ce n'est pas seulement le ministère des Transports, mais on le fait en «partnership» avec la STCUM, M. Robert Perreault et son équipe.

M. Garon: Je sais que, tourner en rond comme ça, ça coûte de l'argent. Ce n'est pas pour rien que les contrats de services professionnels coûtent si cher. Il y a une conséquence à ça. Vous étudiez quelque chose, vous prenez une décision et, finalement, vous remettez ça en cause et vous repartez encore. On étudie! On donne des contrats aux firmes! On donne des

contrats, on donne des contrats! C'est vrai que c'est bon pour les campagnes de financement, mais, à part ça, je vais vous dire une affaire: Ça fait bien des contrats! Vous comprenez pourquoi je dis qu'il y a tant de contrats.

M. Elkas: Non. Mais, là, Mme la Présidente, si je n'avais rien fait, si j'avais dit: On va aller de l'avant, le député de Lévis m'aurait dit: Sam, pourquoi n'as-tu pas regardé d'autres options? Tu sais que 1 000 000 000 \$, c'est un montant affreux, un montant d'argent que les gens ne peuvent pas se permettre de payer. Ce sont des questions qu'on m'aurait posées, qu'on m'aurait mises sous le nez, si vous me le permettez. Mais, là, on agit d'une façon professionnelle, il me semble. On essaie de trouver des options et ce sont des choses qu'on a partagées avec les gens du milieu. Est-ce que vous mettez en doute le voeu du maire de Montréal?

M. Garon: Non, ce à quoi vous me faites penser...

M. Elkas: Le maire de Montréal, simplement, m'a appelé. Il m'a appelé et m'a gardé sur la ligne pendant trois quarts d'heure.

M. Garon: Bon! Ça coûte cher!

M. Elkas: Une très, très bonne...

Une voix: Ce n'est pas un longue-distance.

M. Elkas: C'était à Montréal, en passant.

M. Garon: Oui? C'est moins cher.

M. Elkas: Et puis, on en a parlé. On a parlé du mérite de la proposition de BMI. Et il la supporte. Il a fait une autre sortie, il n'y a pas longtemps, supportant la proposition de BMI. Je la trouve très intéressante, comme je l'ai mentionné. On est en train de la valider avec la STCUM et on va vous donner une réponse dans les mois qui suivent.

M. Garon: Moi, si j'étais hôtelier, je ne vous engagerais pas comme cuisinier parce qu'une fois que le gâteau est fait j'ai l'impression que vous le remettez dans le malaxeur et que vous le rebrassez tout le temps! On a fait le gâteau, il est là, il est prêt à être mangé et, après ça, pouf! on le reprend, on l'envoie dans le malaxeur, on le rebrasse. Il fait un autre gâteau et, après ça, il arrive et il dit: Il y en a un autre de prêt. Parfait, envoyons le gâteau encore dans le malaxeur, on brasse. Ça fait bien du brassage, sauf qu'à un moment donné il faut se brancher. Là, je vais vous dire une chose: il y a des gens qui, face à ça, ne doivent pas être très heureux de voir comment ça fonctionne. Ça n'avance pas, au fond. Mais on est dans le transport en

commun, je suppose que c'est le slogan, comme dans les autobus: Avancez par en arrière.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Les slogans. Quand j'étais étudiant, on prenait l'autobus, ils disaient: Avancez par en arrière.

Une voix: Avancez par en arrière.

M. Garon: Hein!

Une voix: Ça fait longtemps, ça, M. Garon.

M. Garon: Oui.

Une voix: Vous étiez étudiant.

M. Garon: Parfait. Mais, là, je vois que le ministre, lui, a décidé d'étudier tout le temps. Moi, je ne l'appelle pas Sam, parce qu'il me dit toujours: Tu me dis: «Écoute, Sam». Je ne dis jamais ça. Moi, à l'école aussi, j'ai appris à toujours dire «vous» aux gens qui sont plus âgés que moi.

Une voix: Ah! Monsieur Garon!

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mme la Présidente...

Une voix: Il vaut mieux être sourd qu'entendre ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Deux-Montagnes.

M. Bergeron: Mme la Présidente, je ne sais pas si le député de Lévis se souvient que, 10 jours avant l'élection de 1981, le Parti québécois a fait imprimer 2000 placards qu'il a envoyés dans tous les journaux de la région métropolitaine, annonçant la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, 10 jours avant les élections. Quand vous êtes partis, en 1985, je ne sais pas, au mois de décembre, vous n'aviez pas encore grouillé. Là, vous reprochez au ministre de penser s'il doit dépenser des milliards ou bien des millions. Vous autres, vous n'avez rien fait, et vous l'avez promis au monde 10 jours avant votre élection de 1981.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: Je vais faire une réponse très brève à ça...

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre.

M. Garon: Je vais faire faire...

M. Elkas: Mais, ça, c'est un...

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

M. Garon: ...une photocopie pour le distribuer aux membres de la commission, Mme la Présidente.

M. Elkas: C'est un mémoire, ça.

M. Garon: C'est tiré du mémoire du ministre, qui marque l'implication... Là, on va arrêter de se conter des blagues. Je comprends ça, là. Je vais vous passer le mémoire, c'est tiré du mémoire du Conseil des ministres, où on marque l'implication du gouvernement de 1975 à 1991. Regardez les colonnes, là. Avez-vous remarqué combien les colonnes sont hautes, sous l'ancien gouvernement?

Une voix: Hé! Sainte Anne!

M. Garon: Vous remarquerez que les colonnes ont commencé à baisser radicalement en 1987, 1988, 1989. C'est les colonnes les plus basses dans le transport en commun, et c'est le propre mémoire du ministre. C'est dans son mémoire au Conseil des ministres. Alors, Mme la Présidente...

M. Elkas: Mme la Présidente, qu'on dépose la réalité de la décision du Conseil des ministres.

M. Garon: Je vais donner le document, vous avez le document.

M. Elkas: Non. Non, mais... Non.

M. Garon: Ah oui!

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

M. Elkas: Mme la Présidente, qu'on soit donc exact, là. Je sais qu'on veut faire des farces, mais ce dépôt... Mme la Présidente, c'est un rapport d'un mémoire qui a été déposé. Ce n'est pas la décision finale du Conseil du trésor, parce qu'elle reflète un montant plus haut que ça. Mais, pour répondre à la question du député de Lévis, n'oublions pas une chose, c'est que le résultat de ces dépenses qui sont faites dans leur temps, là, c'est des décisions qui ont été prises dans les années 1970, 1967, 1968, 1969.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est du prolongement de métro, c'est des travaux qui ont

été exécutés, basés sur des décisions qui avaient été prises dans notre temps. J'étais là, Mme la Présidente. J'étais là, Mme la Présidente. J'étais présent quand j'ai vu les délais, les délais du gouvernement du temps sur les prolongements. Il était quasiment à genoux à savoir si on pouvait encourir des délais parce qu'il n'avait pas les montants d'argent pour aller emprunter. Il n'avait pas d'argent pour emprunter. C'est la même chose, Mme la Présidente, que le fameux programme d'assainissement des eaux de la CUM. Ça, je vais vous en parler longtemps, M. le député de Lévis. Les fournisseurs, Mme la Présidente, ne pouvaient pas garantir, je ne vous mens pas, les travaux ou les équipements si on n'allait pas de l'avant avec le programme d'assainissement des eaux usées sur le territoire de la CUM. C'est la seule raison pour laquelle le gouvernement péquiste a permis l'emprunt de l'argent pour permettre de conclure le programme d'assainissement des eaux usées sur l'île de Montréal. Si ce n'étaient pas des fournisseurs qui sont venus nous voir et ont dit: Si vous ne faites pas marcher les équipements, pas de garantie sur les équipements... Heureusement, on a eu une mainlevée, les gens de la CUM ont forcé le gouvernement, dans le temps. Le député, c'était le député de Pointe-aux-Trembles, Marcel Léger, qui se promenait, lui, qui s'amusait, justement, à prendre avantage de ces programmes de construction, à les annoncer cinq ou six fois. Alors, je n'ai rien à apprendre de ce gouvernement qui a dépensé comme résultat des décisions qui avaient été prises par le gouvernement précédent.

(18 h 10)

M. Garon: Mme la Présidente, il faudrait que le ministre se rappelle que la principale demande de Montréal, c'était d'en mettre autant que sous l'ancien gouvernement. De 1976 à 1986, en dollars constants, le gouvernement avait mis 2 200 000 000 \$, alors que le plan Côté, c'était 1 600 000 000 \$ de 1988 à 1998. La principale demande de Montréal, c'était que l'engagement de Québec soit de même niveau. Même Montréal, la Communauté urbaine, tout le monde à Montréal disait: Que l'engagement... J'ai assisté à ces commissions parlementaires et je vais vous dire une chose. Je les ai présidées. Je n'y avais pas le droit de parole. J'ai assisté à ces commissions parlementaires, à tous les commentaires. La principale demande de Montréal, c'est que l'engagement du gouvernement actuel soit du même ordre que celui de l'ancien gouvernement. On disait que, sous l'ancien gouvernement, c'était 2 200 000 000 \$ sur 10 ans, entre 1976 et 1986, et le plan Côté, c'est 1 600 000 000 \$ sur 10 ans. Arrêtez au moins... Tantôt, vous disiez... Moi, je vais vous dire une chose: Vous, vous m'avez déjà dit que vous étiez catholique. On ne peut pas aller au ciel emmanché de même!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous ne pouvez pas. À part ça, vous ne pourrez pas avoir le pardon sans ferme propos. Mais, écoutez, c'est Montréal qui disait: Qu'on demande 2 200 000 000 \$ sur 10 ans, comme sous l'ancien gouvernement.

M. Elkas: Vous jugez les autres. C'est effrayant.

Une voix: Mme la Présidente, mes oreilles de catholique sont...

M. Garon: Malgré un moratoire sur les autoroutes, on avait mis 2 200 000 000 \$ à Montréal, en dollars constants, entre 1976 et 1986, alors que le gouvernement actuel, en promettant toutes les autoroutes, mais en n'en faisant pas un pouce, au fond, va dépenser 1 600 000 000 \$. Écoutez, ce n'est pas moi qui dis ça, c'était ce qui se disait en commission parlementaire.

M. Elkas: On dépose, Mme la Présidente, les chiffres que le député de Lévis semble... Pas ceux-là, c'est une copie d'un mémoire qui n'a pas été accepté par le Conseil du trésor...

M. Garon: Non, mais, les chiffres, l'argent dépensé...

M. Elkas: ...le Conseil des ministres non plus.

Mme la Présidente, si vous voulez voir un vrai graphique, si vous voulez voir la réalité des choses... Au niveau du routier, Mme la Présidente: ça, c'est dans le temps des péquistes et, ça, c'est dans notre temps. Ils ont pris l'argent du routier et ils l'ont mis sur le transport en commun parce qu'ils s'étaient engagés à le faire. Ils n'avaient pas d'autre choix. Ils avaient des tunnels et il fallait absolument mettre du matériel roulant dedans. C'est la réalité des choses, Mme la Présidente. Ce sont des moratoires sur les autoroutes, moratoires sur les dépenses sur les routes. Mais ils étaient forcés par...

M. Garon: On est prêts, M. le secrétaire, si, Mme la Présidente, vous le voulez.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous vouliez laisser parler le ministre. Après, la présidence va demander le dépôt, mais il faudrait quand même laisser parler le ministre.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, pouvez-vous déposer ce graphique?

M. Elkas: Oui. Je pourrais déposer celui-là et j'ai un autre graphique qui démontre, Mme la Présidente - et c'est assez clair - qu'on a pris du réseau routier et qu'on l'a mis sur le trans-

port en commun parce qu'il y avait des engagements. On était déjà avancé dans les tunnels, dans tout ce qui se passait. Alors, il fallait dépenser de l'argent additionnel, payer les comptes des escaliers roulants. Comment on appelle ça? Des escalateurs. Il a fallu payer pour ça; c'était commandé. Alors, vous avez pris l'argent du routier et vous avez payé les comptes, et vous prenez crédit d'avoir dépensé l'argent dans le temps où vous étiez là. Ce n'est pas correct d'induire les gens en erreur. Voici la réalité des choses.

M. Garon: Est-ce que vous niez ce que m'a dit la Communauté urbaine de Montréal, qu'on a dépensé 2 200 000 000 \$ entre 1976 et 1986, en dollars constants et qu'on vous demandait de faire le même effort plutôt que de mettre 1 600 000 000 \$ en dollars constants entre 1988 et 1998? Vous ne pouvez pas nier ça, peu importe les graphiques. Le montant dont je parle, c'est global; ça comprend les routes et le transport en commun, les deux.

M. Elkas: C'est une autre affaire.

M. Garon: Alors, ici, c'est sur le transport en commun. Je peux vous mettre sur les routes aussi. Je peux bien vous demander: La 13, c'est rendu où?

Construction de routes

M. Elkas: La 13 est rendue à la 13.

M. Garon: La 13, la faites-vous?

M. Elkas: Non. Pour le moment, je ne dépenserai pas...

M. Garon: La 15, la faites-vous?

M. Elkas: Non, laissez-moi finir avec... Il m'a demandé une question.

M. Garon: Je vais vous les nommer une par une. Vous allez voir.

M. Elkas: Je veux donner les réponses.

M. Garon: Vous avez fait un petit bout de la 30 à cause des Mohawks.

M. Elkas: Non, non. Excusez-moi, le projet de la 30 se continue et vous le savez.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Elkas: Voulez-vous que je vous explique exactement ce qui se passe au niveau de la 30? Je vais répondre à votre première question, la 13.

M. Garon: La 13.

M. Elkas: La 13. J'ai décidé qu'au lieu de dépenser 130 000 000 \$ pour un détour de 10 à 15 minutes il me semblait juste, simplement juste, de mettre l'argent sur le transport collectif. Y a-t-il quelque chose de si mal dans ça? N'oublions pas une chose. Vous aviez un estimé, vous, dans votre temps, pour faire la 13 et je pense que les estimés que vous aviez sortis, c'était 70 000 000 \$. La réalité des choses, c'est que vous avez oublié qu'il y avait un tunnel qu'on devait passer en dessous du «tarmac».

M. Garon: Du quoi?

M. Elkas: Alors, tu sais, ça augmente... De l'aéroport de Mirabel, la piste.

M. Garon: En dessous du maac?

M. Elkas: Du «tarmac».

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: O.K. So, it shot the bill from 70 000 000 \$ to 130 000 000 \$. That is what I woke up with. So what kind of decision do I make? I take, not the easiest way out, the wisest way out which was: Listen, we will put a hold on the 130 000 000 \$; for a 10 to 15 minutes detour, I do not think I could justify that.

M. Garon: Oui, mais qui...

M. Elkas: Alors, M. le député de Lévis, au niveau de la 30...

M. Garon: Mirabel, c'était dans votre temps, ça.

M. Elkas: Au niveau de la 30, M. le député de Lévis...

M. Garon: Les décisions, c'est moi qui avais fait défaire tout ça, ces folies-là. J'ai fait remettre les terres aux cultivateurs. Arrêtez-moi ça! Ça s'est fait dans le temps de Robert Bourassa, premier mandat.

Une voix: Non, mais là...

Mme Pelchat: Mme la Présidente, je vous demanderais un peu d'ordre dans cette commission. Les discussions parallèles, là, s'il vous plaît!

M. Thérien: Il faudrait qu'il apprenne le respect avant d'aller au ciel, avant d'être sûr d'aller au ciel.

Mme Pelchat: Sinon, on va demander au

président de présider. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On va vous démettre de vos fonctions.

M. Garon: Elle fait bien ça, Mme la Présidente.

Mme Pelchat: On le sait, vous deux, aïe, ne commencez pas. Je vous connais, vous deux.

Une voix: Qu'est-ce qui se passe?

Une voix: Je ne sais plus.

Mme Pelchat: Vous lui avez posé une question tantôt...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il y avait plus d'ordre, tout le monde saurait où il est rendu.

M. Garon: La 50, où vous en êtes? La 50, ça va aller quand?

M. Elkas: Posez la question à notre ministre délégué à la voirie demain; il va vous donner l'heure juste sur la 50, c'est son projet.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Au niveau de la 30, je dois vous répondre...

M. Garon: La 15?

M. Elkas: ...que tout est en bonne voie. La 15, non, la 15 est faite.

M. Garon: Elle est pleine de trous, pleine de craques.

M. Elkas: La 15 est faite. On est en train de la réparer parce que vous l'avez négligée.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! Que je comprenne quelque chose.

Une voix: Laisse répondre le ministre.

M. Elkas: Bon, est-ce qu'on veut qu'on réponde au niveau des projets ou non? Je ne sais pas, là.

M. Garon: Le député de Rousseau n'est pas en tournée, il a l'air en virée.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Là, s'il n'y a pas d'ordre, j'ajourne.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, il y a une question qui a été posée sur l'autoroute 30. M. le député de Lévis a posé une question sur l'autoroute 30, et j'aimerais ça que le ministre donne la réponse quant à la 30. Ça m'intéresse toujours de parler de la 30 quand on sait que les travaux se sont terminés en 1975 et ont repris en 1991, au contournement de Kahnawake.

M. Garon: Dites merci aux Indiens.

Mme Pelchat: Vous là! Ne faites pas de racisme ici!

M. Garon: Non, je ne fais pas de racisme. Les Indiens vous ont rendu service.

Mme Pelchat: Oui, parce que vous aviez mis un moratoire dessus?

M. Garon: Tout a été mis de côté. La loi sur le zonage agricole, l'environnement, toutes les lois ont été mises de côté pour faire un bout de route comme si on était dans les guerres indiennes, alors que le traité de paix a été signé par le gouverneur de Callières en 1701.

Mme Pelchat: Il n'y a pas eu de reddition.

M. Garon: Comme mémoire, ce n'est pas pire.

Mme Pelchat: Ha, ha, ha! Vous n'étiez pas là, toujours?

M. Elkas: Mme la Présidente, comme vous le savez, le contournement de Châteauguay, on a fait la première phase, qui était la première voie, à un coût de 12 500 000 \$. On finit cette année la deuxième voie, qui va nous amener à 31 000 000 \$. Les études d'impact au niveau du tronçon entre la 10 et la 15, si on peut avoir une réponse, il est fort probable qu'on pourrait peut-être commencer cette année. Il y a des plans et devis, évidemment, qui doivent être faits, suivant les résultats des études d'impact, mais ce projet est pour 57 000 000 \$. Ce n'est pas, comme dit souvent le chef de l'Opposition, des pinottes.

(18 h 20)

Quant au tronçon entre Châteauguay et la 540, l'étude du corridor a été faite, l'étude d'impact va être déposée. C'est un coût de 260 000 000 \$ incluant le pont. Et le pont, comme vous le savez, c'est un engagement du fédéral de le payer. Tout est sur la bonne voie. Mais il faut rappeler, Mme la Présidente, qu'on devait débiter à nouveau. On avait fait des expropriations à la mitaine, dans le temps. Là, il fallait faire bien des corrections, s'assurer qu'on était sur le bon corridor, et les études de justification ont été faites. Je pense que le gouvernement a montré son sérieux au niveau de la 30.

Mme Pelchat: Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous confirmer que la réalisation de l'autoroute 30, au ministère des Transports, est prioritaire pour le gouvernement?

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est une grande priorité. Ça a aussi été dit par le premier ministre de notre province.

M. Garon: Mme la Présidente...

Mme Pelchat: Je n'ai pas terminé sur la 30.

M. Garon: O.K.

Mme Pelchat: Entre la 10 et la 15, le ministère des Transports avait eu du MENVIQ... Parce que, pour respecter la loi sur la protection de l'environnement, le MTQ avait déposé l'étude d'impact au ministère de l'Environnement au mois de novembre dernier. Vous avez eu des questions additionnelles à répondre et vous avez déposé les questions additionnelles le 14 avril, si je ne me trompe pas...

M. Elkas: Oui.

Mme Pelchat: ...même si on pensait que c'était le 3 avril. Est-ce que vous avez des contacts très serrés avec le MENVIQ pour savoir enfin quand ils pourront vous donner le certificat d'autorisation ou, au moins, s'il y a des audiences publiques à avoir, qu'on y procède le plus rapidement possible?

M. Elkas: Mme la députée, j'ai donné des instructions, il y a deux semaines, pour m'assurer qu'il y ait un suivi sur les questions auxquelles le MENVIQ avait répondu. Ce n'est pas mon intention de m'asseoir sur ces questions et d'attendre. On va vraiment mettre la pression... Ce ne sont pas des questions, je ne dirais pas farfelues, ce sont des questions assez exactes qu'on nous a posées, mais ce ne sont pas des choses auxquelles on devrait prendre énormément de temps à répondre. Alors, un suivi étroit va être fait pour s'assurer qu'on ait une réponse finale du MENVIQ.

Mme Pelchat: Est-ce que vous pensez que l'échéancier, tel que vous l'avez prévu, de réalisation entre la 10 et la 15 va pouvoir être respecté?

M. Elkas: L'ensemble de ce tronçon en 1993-1994 va être fait, définitivement. Ce sont de très gros travaux. 57 000 000 \$ de travaux.

Mme Pelchat: Donc, les travaux, d'après vous, pourront commencer en 1993 et non pas...

M. Elkas: Ça, je ne peux pas vous répondre. Si je peux avoir une réponse assez vite et qu'on

peut débiter nos plans et devis, il est fort probable qu'on pourra débiter les travaux à la fin de cette année. Mais c'est la température qui va avec nous. Comme vous le savez, on en a fait l'an passé ou il y a deux ans, on en faisait aux mois de novembre et décembre. Alors, ça va assez bien. Il n'y a rien qui empêcherait qu'on puisse débiter les travaux d'échangeurs parce qu'on peut faire ce type de travaux l'hiver. Mais vous savez que je suis pressé de compléter ce tronçon. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi ça avait été délaissé dans le temps.

Mme Pelchat: Le dernier kilomètre s'est construit en 1975, ça s'est arrêté là.

M. Elkas: Ça s'est arrêté là et on se demandait pourquoi ça n'avait pas continué. Alors, on nous l'a dit plus tard. Il n'y avait pas de fonds.

Mme Pelchat: Pour la rive sud immédiate de Montréal, c'est un désengorgement que va provoquer la construction de ce tronçon-là, autant sur les routes... On parle de la 134 ou même de la 116, les routes principales. Ce n'est pas un luxe, ça. Je pense qu'il faut faire attention. Quand on dit que le contournement de Kahnawake, on a fait ça en ne respectant pas les lois de l'environnement et tout ça, je pense qu'il y avait une situation particulière, pour répondre au député de Lévis là-dessus. C'est important de le souligner, les gens de la rive sud de Montréal vous diront qu'être pris en otage pendant une crise aussi grave que ces gens-là ont vécu... Je sais bien que, de Québec ou de Lévis, ça a peut-être l'air moins grave, mais, moi, je suis juste à Saint-Hubert et ces gens-là m'en parlent. Ils sont angoissés. Être pris en otage par une voie routière qui était constamment bloquée, je pense que le gouvernement a pris ses responsabilités en appliquant un décret.

Mais je vous dirai que je ne vous demande pas un décret pour la 10 et la 15, mais je vous demande de la vigilance et de la célérité dans ce dossier. Les gens de la rive sud de Montréal, c'est juste 500 000 de population et ils sont tannés d'attendre. Ils ont bien hâte de voir la réalisation de ces travaux, particulièrement entre la 10 et la 15, et le tronçon de Kahnawake qui sera terminé, vous me disiez tout à l'heure, cette année avec un additionnel de 31 000 000 \$. Ça aussi, je pense que c'est important. Et, après ça, le tronçon de Châteauguay avec la 540. Entrent en considération tous les problèmes des ponts. Est-ce qu'on va avec Hydro-Québec? Est-ce qu'on ne va pas avec Hydro-Québec au niveau... C'est plus problématique, mais il reste que le lien de la 30 est important pour Montréal, mais pour un lien InterMontréal aussi. Ça, je pense qu'il ne faut pas l'oublier non plus.

M. Elkas: J'aimerais faire le point sur la

crise autochtone qui a peut-être fait avancer les travaux d'un an. J'admets que c'est un fait. On a avancé les travaux d'un an, mais j'étais sur les lieux à plusieurs occasions avant la crise des autochtones pour confirmer le départ ou le début des travaux avec les maires de la région. Alors, ce n'était pas une question de reculer sur notre position, mais simplement pour les consulter sur les tronçons...

Mme Pelchat: Le corridor.

M. Elkas: ...le corridor qu'on avait choisi. Il est sûr que certaines municipalités voyaient ça comme une espèce de programme de développement. On ne le nie pas, mais, par contre, on voulait trouver un corridor bien planifié qui pouvait répondre à l'ensemble de la population. Je pense que c'est très, très important qu'on soulevé le fait, aussi, que le problème du pont Larocque est complètement séparé du corridor de la 30. Le corridor de la 30 est établi. On va déposer nos études d'impact sur ce corridor qui a été établi. Le programme intervient sur l'autre côté, à Larocque, c'est un problème qu'Hydro a; on nous a consultés et nous sommes en négociations avec eux. Ils avaient exprimé le désir que le ministère des Transports, vu que c'est notre vocation de construire le pont...

Mme Pelchat: Entretien.

M. Elkas: ...pour remplacer le pont Larocque... Mais, comme je l'ai mentionné il y a deux semaines en Chambre, il faut faire bien attention, aussi. Il faut entretenir le pont existant jusqu'à ce que le nouveau le remplace. Je ne voudrais pas que les gens pensent que, parce qu'on dépose de l'argent sur l'entretien qui est nécessaire, on oublie la question du nouveau. Je pense que les deux ministères sont d'accord que quelque chose doit être fait. D'ici deux semaines, on devrait avoir une réponse finale sur ce qu'on doit faire sur les deux.

Mme Pelchat: Quand vous parlez des deux ministères, vous parlez d'Hydro-Québec et du MTQ.

M. Elkas: Et le ministère des Transports, oui. Il y a toujours l'implication au niveau du fédéral aussi, vous comprenez.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 28)

(Reprise à 20 h 9)

La Présidente (Mme Bélanger): La commis-

sion de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1992-1993. Au moment de la suspension des travaux à 18 heures, nous étions à l'étude du programme 1, Systèmes de transports terrestres. M. le député de Lévis.

Place faite aux femmes au ministère

M. Garon: J'aimerais poser une question que je n'ai pas posée au point de départ, mais que j'ai l'habitude de poser chaque année. J'aimerais savoir... Au ministère des Transports, je remarque qu'il y a une amélioration considérable: il y a deux femmes. Habituellement, il n'y en avait pas.

Une voix: Pourquoi?

M. Garon: Ça fait que c'était facile d'améliorer. Mais j'aimerais savoir, dans un programme, pour qu'il y ait plus de femmes dans les ministères...
(20 h 10)

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai remarqué que ce n'était pas la préoccupation première du ministre dans les années passées, mais j'aimerais savoir maintenant quels sont les résultats, comparés aux années antérieures. Habituellement, on avait l'impression de voir arriver, chaque fois qu'arrivaient les crédits du ministère des Transports, une congrégation masculine du Moyen Âge.

Une voix: Les Frères des écoles chrétiennes.

M. Garon: Là, j'aimerais savoir si ça s'est amélioré un peu au point de vue des directives qui veulent qu'il y ait plus de place faite aux femmes dans les ministères. Je pense que le ministère qui a le plus d'efforts à faire, c'est le ministère des Transports.

M. Elkas: Pour répondre à la question du député, en 1985-1986, un nombre de 948; en 1989-1990, 1185.

M. Garon: Sur combien?

M. Elkas: Sur 9501.

M. Garon: Puis dans les postes de direction? Je comprends que, quand vous me dites des chiffres absolus comme ça, au cours des années, habituellement, il faut remonter bien loin pour que les secrétaires soient des hommes. Mais j'aimerais savoir, dans les postes de direction, les cadres intermédiaires, les cadres supérieurs,

le personnel professionnel, quelles sont les proportions.

M. Elkas: J'ai eu, dans les cadres supérieurs, 100 % d'amélioration. On en avait 4 en 1985-1986; on est rendu à 8. Dans les cadres intermédiaires, il n'y en avait pas en 1985-1986, 1986-1987, 1987-1988. En 1988-1989, on en avait 21. Il y en avait 20 en 1989-1990. Au niveau des professionnels, il y en avait 44...

M. Garon: Là, c'est baissé à 19. J'ai 19 actuellement.

M. Elkas: On en a 20.

M. Garon: À quelle date?

M. Elkas: Ça date du 26 mars. Au niveau des professionnels, on en avait 44, en 1985-1986; on est rendu à 99. Techniciens et personnel de bureau, il y en avait 877 et c'est rendu à 1034. Au niveau des ouvriers, on en avait 10, on est rendu à 24.

Pour votre information, ça ne touche pas ça, mais je pense que je vous avais dit mon intérêt, l'an passé, quand vous avez posé la question d'augmenter le nombre. Il y a 20 % des contrôleurs routiers qui sont des femmes.

Une voix: Ce n'est pas si pire!

M. Elkas: Il y en a 20 %.

M. Garon: Vous êtes satisfait à 20 %!

M. Elkas: On commence l'embauche, M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous commencez à zéro. Ça aurait été facile de faire 50-50. Vous vous êtes vanté qu'il n'y en avait pas. Là, vous n'avez pas l'excuse de dire: Qu'est-ce que vous voulez, je ne pouvais pas mettre le monde à la porte? Là, vous vous êtes vanté qu'il n'y en avait pas. Vous en engagez 20 % et vous êtes content!

M. Elkas: Écoutez, on a un départ avec 77 hommes, au début, qui étaient déjà en place. On en ajoute. On est rendu à 166 et on ajoute 20 % de l'ensemble. Je pense que c'est un effort remarquable, surtout dans un milieu qui a toujours été... N'oublions pas une chose: il y avait des concours, comme vous le savez. C'est un effort considérable de notre part parce que les ordres étaient assez clairs que je voulais en avoir. Mais ce ne sont pas toutes les dames qui sont intéressées à des postes semblables.

M. Garon: Je pense qu'il n'y a pas de problème. Il y en a en masse qui veulent.

M. Elkas: Il y a 20 % de femmes qui ont appliqué et on est rendus avec 20 % de «staff»; alors, ce n'est pas si mal.

M. Garon: Combien?

M. Elkas: 20 %.

M. Garon: Qui ont appliqué?

M. Elkas: Oui, sur 32 000.

M. Garon: Il y en a 20 % qui ont appliqué?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Donc, vous avez eu quelque 6000 applications.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Donc, si vous aviez voulu faire 50-50, vous auriez pu.

M. Elkas: Les règles de concours de la fonction publique, il faut faire attention. Il faut les respecter, mais quand même... Notre demande a été faite pour nous assurer qu'on reflète plus de dames sur ces postes.

M. Garon: Et, dans les secteurs où il n'y a pas de concours, les nominations au poste de sous-ministre, vous avez combien de femmes comme sous-ministre, sous-ministre adjointe au ministère?

M. Elkas: Il n'y en a pas.

M. Garon: Zéro? Mais, là, ça dépend de vous autres. Ce n'est pas des concours, c'est des nominations.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous autres, c'est zéro. Zéro sur combien?

M. Elkas: Cinq?

M. Garon: Il y a cinq sous-ministres adjoints?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Avez-vous des projets pour... C'est quoi, votre objectif?

M. Elkas: Moi, j'ai un objectif. C'est le comité exécutif qui nomme les sous-ministres. Eux aussi ont des objectifs. Moi, je fais part de mes intérêts à m'assurer qu'il y ait des dames à ces postes.

M. Garon: Ils ne vous écoutent pas.

M. Elkas: Et ça, M. le député de Lévis, vous ne me blâmez pas pour les efforts, parce que vous savez mes intentions.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Elkas: Je viens d'un milieu où on en avait. C'est un acquis. Je trouvais ça un peu différent quand je suis venu ici.

M. Garon: De quel milieu venez-vous? Vous dites que vous venez d'un milieu.

M. Elkas: Vous le savez.

M. Garon: Je ne comprends pas ce que vous dites quand vous dites ça.

M. Elkas: J'étais à Bell Canada et, ça, on en avait. C'était un acquis pour nous. Alors, on vient ici, c'est un peu différent. On change tranquillement. Ça va venir.

M. Garon: Dans la direction de la SAAQ?

M. Elkas: Je n'ai pas les chiffres pour la SAAQ. Non, il n'y a pas de femmes qui sont vice-présidentes. Il y a une adjointe. Suzanne, lève-toi donc.

M. Garon: Vous êtes-vous donné un objectif?

M. Elkas: Montre-lui donc qu'on s'intéresse ici...

M. Garon: Au conseil d'administration de la SAAQ, il y a une jeune femme. Au conseil d'administration, il y a une femme, Kostia Pantazis.

M. Elkas: Est-ce que je peux, comme intérêt, Mme la Présidente, demander au député de Lévis, lorsqu'il était ministre à l'Agriculture, comme intérêt seulement...

M. Garon: C'est ça que j'ai fait. J'en ai nommé.

M. Elkas: Combien? C'est un peu comme le milieu de l'agriculture, c'est difficile d'attirer du monde.

M. Garon: Il n'y en avait pas. Quand je suis arrivé, il y en avait zéro...

M. Elkas: Aucune femme?

M. Garon: ...à tous les postes de direction. Il n'y avait aucune femme en agriculture quand je suis arrivé en 1976. J'en ai nommé, mais je

vous fais remarquer que, même à la Commission de protection du territoire agricole, vous n'avez pas renommé la femme que j'avais nommée, qui était la première femme agronome que j'ai prise. Même les facultés, avant, n'en acceptaient pas beaucoup. J'avais nommé la première agronome à la Commission de protection du territoire agricole.

Une voix: Il avait nommé...

M. Garon: Il y avait la responsable des politiques alimentaires.

M. Elkas: C'est à quel niveau, ça?

M. Garon: C'était directeur général, quelque chose comme ça.

M. Elkas: Adjoint?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: C'est un peu comme Mme Gagnon, elle est directrice du bureau.

M. Garon: J'avais fait un effort dans ce sens-là, excepté qu'on parlait de loin en sacrifice!

Une voix: On a fait des efforts...

M. Garon: Non, mais il faut accélérer l'effort.

M. Elkas: Je suis complètement d'accord avec vous. Il y a un effort, aussi, sur lequel il ne faudrait pas se fermer yeux, c'est toute la partie des personnes handicapées et des communautés culturelles. De ce côté-là, dans les cadres supérieurs, on a une personne cadre intermédiaire. Si on parle de personnes handicapées - je vais y aller comme ça - un cadre supérieur; cadre intermédiaire: 1.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...personnel professionnel: 3; personnel technique: 12; personnel de bureau: 17; personnel ouvrier: 34. Au niveau des communautés culturelles: cadres supérieurs: 14; intermédiaires: 10; professionnels: 72; techniciens: 42...

M. Garon: Quand vous dites...

M. Elkas: ...personnel de bureau: 20, et personnel ouvrier: 80.

M. Garon: Qu'est-ce que vous appelez communauté culturelle? Ce n'est pas si simple que ça.

M. Elkas: Ceux qui se déclarent comme

faisant partie d'une communauté culturelle.
(20 h 20)

M. Garon: M. Ryan, est-ce que vous considérez qu'il est d'une communauté culturelle?

M. Elkas: Pourquoi je dirais qu'il est différent? Pourquoi il serait différent? Pourquoi je dirais qu'il vient d'une communauté culturelle? Pourquoi il serait différent de moi?

M. Garon: C'est pour ça que je vous demande c'est quoi, une communauté culturelle, quand vous dites quelqu'un qui vient des communautés culturelles?

M. Elkas: Bien, ceux qui se déclarent, ceux qui se déclarent.

M. Garon: Mais, ils se déclarent quoi?

M. Elkas: Communauté culturelle, «visible minority».

M. Garon: «Visible minority», ce n'est pas communauté culturelle.

M. Elkas: Ils sont inclus dedans.

M. Garon: Qu'est-ce que vous incluez dans les communautés culturelles?

M. Elkas: Ils sont inclus dedans.

M. Garon: Oui, oui, ils sont inclus, mais c'est quoi? Qu'est-ce que vous incluez là-dedans?

M. Elkas: Origine autre que canadienne.

M. Garon: Par naissance ou par quoi?

M. Elkas: Naissance.

M. Garon: Il faut que quelqu'un soit né à l'extérieur.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Si c'est quelqu'un qui est né ici? Voulez-vous dire qu'à chaque fois que vous nommez quelqu'un dans les communautés culturelles, c'est quelqu'un qui est né à l'extérieur du Québec?

M. Elkas: C'est des gens qui sont nés ici, qui viennent d'une communauté culturelle, qui s'identifient comme communauté culturelle.

M. Garon: C'est quoi, une communauté culturelle?

M. Elkas: Bien, ça peut être juif, ça peut être syrien, ça peut être libanais...

M. Garon: Irlandais, c'est...

M. Elkas: ...ça peut être irlandais... Ça pourrait être bien des choses.

M. Garon: Irlandais, ça l'est?

M. Elkas: S'il s'identifie comme communauté culturelle, «so be it».

M. Garon: Comme moi, je suis à moitié irlandais, me diriez-vous que je suis quelqu'un qui origine d'une communauté culturelle?

M. Elkas: On va vous transmettre exactement quelle est la position du gouvernement dans la description d'une communauté culturelle. On peut embarquer dans un grand débat là, mais...

M. Garon: Non, mais ce n'est pas si simple que ça de dire ça.

M. Elkas: Non.

M. Garon: C'est pour ça que je vous ai demandé: M. Ryan? Je l'ai fait exprès parce que, lui, c'est son père qui était de langue irlandaise, qui était irlandais; moi, c'est ma mère. Alors, vous avez...

M. Elkas: C'est très subjectif, et puis on maintient, à ce qu'on me dit, que c'est des gens qui s'identifient comme communauté culturelle. Puis, je vais vous le confirmer demain.

M. Garon: Alors, quelqu'un qui ne s'identifierait pas, vous ne le nommeriez pas?

Une voix: C'est exact.

M. Garon: Vous ne lui donneriez pas une chance?

M. Elkas: C'est sûr, il tombe dans l'autre catégorie. S'il est acceptable, s'il passe les examens, puis... Comme, moi, si je ne m'identifie pas comme communauté culturelle...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. Je ne vous ai pas demandé...

M. Elkas: ...puis je passe l'examen, puis je suis accepté, je ne tombe pas dans la catégorie des communautés culturelles. C'est bien simple.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Parce que j'ai décidé que je ne fais pas partie de la communauté culturelle. Si vous me demandez la question, je ne dis pas que je ne le suis pas, mais ça se pourrait que je dise: O.K. Je ne fais pas partie de la communauté culturelle, puis je me fais accepter quand même

parce que je passe des examens. Alors, je tombe dans la catégorie des bons Québécois pure laine.

M. Garon: Donc, c'est une définition subjective, ce n'est pas une définition objective.

M. Elkas: Subjective.

M. Garon: Mais, comment vous faites pour vérifier ça là? Avez-vous fait des statistiques? Est-ce que les gens vous le déclarent? Comment ça marche?

M. Elkas: Les gens se déclarent lorsqu'ils font application.

M. Garon: Donnez-vous un avantage à quelqu'un qui se déclare?

M. Elkas: À capacités égales, mais il est évident que la politique, c'est qu'on l'encourage comme on le fait ailleurs. Il y a un programme gouvernemental, comme vous le savez, pour encourager les communautés culturelles.

M. Garon: Mais, c'est quoi? C'est quoi?

M. Elkas: Je vais vous transmettre, demain, la politique du gouvernement - je ne l'ai pas avec moi - sur le «nonhome», sur comment on identifie une communauté culturelle. Je vous le jure, je vais vous le donner demain.

M. Garon: J'aimerais ça.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: C'est pour ça que je me demande... Moi, je suis à moitié irlandais, ma femme est d'origine américaine. Mes enfants, est-ce qu'ils pourraient dire qu'ils sont des communautés culturelles pour avoir une chance?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Comprenez-vous l'idée?

M. Elkas: Mais si on vous demande, dans l'application: Vous considérez-vous comme communauté culturelle?, vous dites quoi? Vous dites quoi? Basé sur ce que vous venez de me dire, est-ce que vous vous considérez comme une personne qui vient d'une communauté culturelle? Si vous dites oui, on va marquer oui.

M. Garon: Bien, je me considère à moitié irlandais. Je suis fier de ça, à part ça, parce que ça fait quelqu'un de moins mou habituellement!

M. Elkas: Ce n'est pas à moitié, là. Il faut faire attention. Ce n'est pas à moitié qu'on parle. Moi, j'ai marié une femme qui est une pure Irlandaise.

La Présidente (Mme Bélanger): Des descendants d'immigrés.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: J'ai marié une dame qui est une pure Irlandaise.

M. Garon: Vous?

M. Elkas: Oui. Elle se considère québécoise, bonne canadienne, québécoise.

M. Garon: Je vous demande ça sérieusement. C'est parce que la communauté culturelle, c'est quoi? Parce qu'on vient tous, à toutes fins pratiques, de communautés culturelles.

La Présidente (Mme Bélanger): Les minorités visibles.

M. Garon: Alors, si ça devient, par exemple, dans des concours, un avantage, bien, qui peut dire: Moi, tant qu'à avoir une chance, aussi bien dire que je suis dans une communauté culturelle? C'est pour savoir qui peut invoquer ce titre pour avoir une chance dans un concours. C'est aussi simple que ça. C'est pourquoi je vous pose la question.

M. Elkas: La réponse à votre question, je vais vous l'avoir demain.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: À la question que vous venez de me poser, je vais vous répondre demain.

M. Garon: Vous allez m'envoyer la définition pour les fins du ministère des Transports.

M. Elkas: Pour les fins gouvernementales, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est terminé?

M. Elkas: Ce n'est pas nous autres qui établissons les politiques, M. le député de Lévis. Fins gouvernementales, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, la question que je vous avais posée concernant CP Rail, c'était: Est-ce que le ministre considère...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, le député de Saguenay m'avait demandé la parole.

M. Garon: Pas de problème.

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente. Toujours dans le volet 1, M. le ministre, j'ai une

série de questions qui touchent particulièrement les programmes 1, 2, 3. Si vous voulez, on va y aller par priorité. Il y a des questions qui sont un petit peu techniques. Si on peut identifier la personne responsable, je vais commencer par la recherche et développement. Qui s'occupe de ça?

Une voix: C'est Yvan Demers.

M. Maltais: Yvan Demers. Peut-être qu'il pourrait venir ici, M. Demers, s'il vous plaît. Il faudrait qu'il s'identifie.

M. Elkas: M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint, recherche et développement.

Transport des copeaux et de bois en longueur

M. Maltais: M. Demers, on sait que, dans le transport en vrac... Je vais vous parler particulièrement de ma région - je sais que ça touche d'autres régions forestières au Québec - au niveau du transport de ce qu'on appelle les copeaux et au niveau du transport du bois en longueur sur les routes provinciales. Le bois en longueur, là, je parle de billes de 45 et 50 pieds. Les copeaux, je pense que tout le monde sait ce que c'est, là, des restants du planeur, comme on dit par chez nous, et de plus en plus on les voit apparaître sur les routes au Québec parce que, avec la nouvelle loi forestière, on sait que presque 80 % des approvisionnements aux papeteries vont arriver en copeaux à l'usine. Le transport favorisé, ce n'est plus la drave parce que les copeaux, ça part au vent, c'est dans les «containers» en vrac transportés par camion.

Il y a trois problèmes qui sont reliés à ça. Au niveau environnemental, au niveau de la couverture, ce n'est pas tout étanche et vous savez fort bien... Il y a eu une certaine expérience chez nous des copeaux perdus dans les fossés. Finalement, ça amène l'érosion parce que l'herbe ne pousse plus l'année suivante dans les fossés, les quenouilles, tout ça. Les copeaux font que l'herbe ne pousse plus, puis ça amène l'érosion dans des routes où tu as du sable comme sur les plaines entre Forestville et Baie-Comeau. Deuxième question: au niveau environnemental, lorsque ça tombe dans les lacs, ça peut empêcher la reproduction dans les frayères de poissons. Troisième question: au niveau de la sécurité de ces «containers», il n'y a pas de réglementation précise ou la réglementation est faite en vertu d'autre transport en vrac. Elle n'est pas spécifique aux transporteurs de copeaux. Ma question bien précise: Est-ce que ça existe, une réglementation pour les transporteurs de copeaux? Si oui, est-ce qu'elle est vraiment bien appliquée au niveau du pesage et au niveau de la sécurité? Je reviendrai pour la troisième question là-dedans. Je vais vous laisser la chance de répondre à ces deux premières là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): D'abord, Mme la Présidente, je ne suis pas sûr du tout que ça touche le domaine de la recherche, là. On parle du domaine de la réglementation dans le transport d'un type de matériau précis.

M. Maltais: Attendez un peu.

M. Demers: Oui.

(20 h 30)

M. Maltais: Vous avez parlé de recherche, mais vous savez fort bien que ces véhicules-là, ces «containers»-là sont spécifiques à des camions, à une sorte de camions, puis vous n'avez pas de réglementation au ministère des Transports. La réglementation que vous avez, c'est celle qu'on a faite chez nous, à la compagnie Québec et Ontario Paper, pour un groupe de camionneurs pour qu'ils arrêtent d'avoir des tickets de bleus. Vous vous en souvenez?

C'est qu'il n'y a pas de modèle uniforme. Ces «containers»-là ne sont pas faits par G M ou par Ford, ils sont faits par des «jobbers». Quand vous donnez la permission de «licencer» ça, quelle est la réglementation que vous appliquez là-dessus? Je ne sais pas si c'est à vous, mais, écoutez...

M. Demers: Non, ce n'est pas moi.

M. Maltais: Moi, je me pose la question. Parce que les camionneurs, eux non plus, ne savent pas où aller. Écoutez, ils sont comme moi.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse: Mme la Présidente, il n'y a pas de réglementation spécifique au transport des copeaux. Il y a une réglementation spécifique au transport du bois, d'une façon générale, portant sur les charges, portant sur l'arrimage des charges de bois, mais spécifique aux copeaux, il n'y en a pas. Alors, quand vous parlez de «containers», j'aimerais peut-être avoir un complément d'information. Est-ce que c'est le type de camion grillagé dont on parle?

M. Maltais: C'est ça.

M. Hinse: Effectivement, les transporteurs, d'une façon générale, ont tendance à mettre une toile sur le dessus, ce qui limite beaucoup l'évaporation des copeaux. Mais il peut arriver que des transporteurs ne le fassent pas.

M. Maltais: Est-ce que c'est réglementé?

M. Hinse: Je ne crois pas que, spécifiquement, le transport des copeaux, avec l'obligation de mettre la toile, soit réglementé. C'est plus une tendance qu'il y a eu.

Une voix: Ils doivent mettre la bâche dessus.

M. Hinse: Ils doivent mettre la bâche?

M. Maltais: Parce que, si vous transportez des copeaux sur une distance de 150 km ou 200 km, vous allez comprendre que, même si les copeaux sont humides lorsqu'ils embarquent dans la «vanne», au bout d'une heure ils sont secs et ils partent au vent. Je pense que c'est compréhensible.

M. Hinse: Vous avez raison. C'est une tendance de plus en plus grande là-dessus.

M. Maltais: Maintenant, est-ce que vous envisagez de regarder une réglementation là-dessus ou si vous appliquez la même réglementation que pour le transport de la moulée en vrac, par exemple?

M. Hinse: Je dois dire que, dans les services, actuellement, il n'y a pas d'examen qui se fait sur une réglementation spécifique à ça.

M. Maltais: O.K. Sur le bois en longueur, vous avez une réglementation sur une certaine distance de la route, mais à courte distance d'une usine, est-ce que c'est la même réglementation que sur la longue distance?

M. Hinse: Si ça touche une route provinciale, que ce soit une courte ou une longue distance, la réglementation s'applique.

M. Maltais: Je vais vous donner un exemple bien carré. Québec et Ontario Paper ont une usine dans le cœur de Baie-Comeau. Leur entrée de limite de forêt est à deux milles et demi de l'usine. Sur la route qui leur appartient, ils peuvent transporter la longueur qu'ils veulent et de la façon qu'ils veulent. Mais, pour faire les deux petits milles pour s'en aller à l'usine, ils ont un joli problème. Les bleus les attendent à la porte et là ils sont bien trop longs.

M. Hinse: C'est une route publique?

M. Maltais: Inévitablement. Est-ce qu'il ne peut pas y avoir une réglementation spécifique à très courte distance ou si on doit appliquer la même réglementation partout?

M. Hinse: Il peut y avoir une réglementation spécifique. Nous avons fait, dans le cas de la Baie James, une exception au règlement général qui fait en sorte que les camions qui ont à voyager sur une route privée de 600 km, qui est la route de la Baie James, puissent, aux frais de la municipalité de la Baie James, voyager sur une route provinciale de 2 à 4 km avec obligation de réparer cette route si elle venait à se

détériorer. Ça fait partie d'une réglementation spécifique, c'est la Baie James.

M. Maltais: Advenant qu'une compagnie qui consomme environ 2 000 000 ou 2 500 000 mètres cubes de bois par année fasse une demande, il faudrait qu'elle fasse ça à votre service. Est-ce que la ville peut s'opposer ou peut donner son accord? Comment ça procède, mettons que la compagnie désireait faire une demande comme ça?

M. Hinse: Si c'est une route provinciale, il faut qu'elle s'adresse au ministère des Transports.

M. Maltais: Au ministère des Transports. Est-ce que la prédominance des règlements du ministère des Transports est au-dessus des règlements municipaux parce que la route passe dans la ville, mais la route appartient au ministère des Transports?

M. Lalande: M. le ministre, je pourrais peut-être donner un complément de réponse là-dessus. M. le député, d'abord, pour répondre à votre question, dans un premier temps, que ce soit des bennes ou que ce soit des «containers» dans lesquels on est, si ces «containers» sont incorporés au véhicule, ça devient un véhicule qui est modifié. Et un véhicule qui est modifié doit recevoir l'assentiment du département de vérification mécanique à la Société de l'assurance automobile. Il doit donc être retenu et recommandé comme étant un véhicule qui est sécuritaire. Donc, il doit passer une inspection mécanique là-dessus. Si ceci est accepté, dans le transport qu'il y a à réglementer, ici le transport général, que ce soit pour les copeaux ou que ce soit pour toute matière en vrac, il y a une bâche qui doit recouvrir le camion de façon à ne pas disperser sur le chemin quoi que ce soit; sans quoi, c'est une infraction qui est créée et le véhicule doit sortir du chemin absolument.

Concernant le transport des billes en longueur, vous savez que la réglementation qui vient d'être modifiée suite à des discussions avec l'ANCAI fait en sorte qu'il peut y avoir un prolongement de 6 mètres du chargement dans lequel on est, donc qui permet une extension qui est très large, et l'utilisation aussi de feux jaunes qui sont clignotants pour indiquer le danger.

M. Maltais: Extra-large.

M. Lalande: Le problème qui se pose, comme l'a souligné mon collègue, M. Hinse, c'est que dans des circuits à circulation restreinte, comme la Baie James ou quoi que ce soit, on peut, à la rigueur, faire des arrangements pour permettre le développement économique et le fonctionnement. Mais, en général, c'est un problème fondamental

de sécurité routière qui fait en sorte, que ce soit pour 600 pieds ou 1 pied ou 10 pieds sur la route publique, qu'il faut faire en sorte de protéger ces acquis-là. Ces accords que l'on pourrait faire, encore une fois, dans des circuits à circulation restreinte se feraient après beaucoup de consultations, sur des impacts de sécurité routière, avec les contrôleurs de la sécurité routière de la SAAQ et de la police pour permettre ça. Vous comprendrez que c'est fondamentalement une question de sécurité routière sur laquelle on ne peut pas aller.

M. Maltais: Justement - et je reviens là-dessus parce que mon autre question touche au transport du matériel - la sécurité des personnes. Moi aussi, dans mon comté, j'ai trois traversiers et on transporte de cette marchandise-là à trois endroits: à Tadoussac, l'été aux Escoumins, l'autre à Godbout, Baie-Comeau-Godbout, du bois qui vient de la rive sud se faire faire en papier chez nous ou en bois de sciage. Quand vous êtes à côté d'une «vanne» de pitoune sur le traversier à Tadoussac, qu'il y a 24 cordes de bois dessus, 45 pieds de long, avec un petit nordet... Il n'y aurait pas moyen d'avoir une entente avec la Société des traversiers pour ne pas à Tadoussac... Je ne parlerai pas de Matane-Godbout, parce que ce serait impossible. De toute façon, ils ont eu de la difficulté l'an passé et, là, on les refuse; à cause de la hauteur, ils ne peuvent pas entrer en dessous. Mais, à Tadoussac, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité - moi, j'ai vérifié auprès de Donohue inc. qui, elle, accepte le bois 24 heures par jour - de faire traverser ces gens-là la nuit seulement, où il y a moins de trafic? Vous savez, sur le bateau, quand il y a 40, 45 voitures, qu'on a 2 ou 3 «vannes» de 45 pieds chargées de 24 cordes de pitoune... C'est arrivé à quelques reprises qu'il y a eu des déchargements et, quand tu as une pitoune grosse de même qui tombe sur ton char, c'est tannant. Bien sûr, les assurances réparent le char, mais pas nécessairement la tête. Est-ce qu'il n'y aurait pas une possibilité qu'il y ait une espèce d'entente avec la Société des traversiers... Par exemple, pendant la saison touristique, l'été, le gars qui vient de Montréal ou qui vient de New York, qui s'en va voir les baleines et qui est stationné à côté de ça, il dit: S'il m'en tombait une sur la tête. Vu que c'est déjà arrivé - heureusement, il n'y a pas eu de perte de vie, il y a eu des blessés - est-ce qu'il n'y aurait pas moyen qu'on dise, par exemple: De 1 heure à 5 heures du matin, comme on fait pour la dynamite? Vous savez, la dynamite, Ireco, tous les produits pour les mines du Nord, on les traverse de nuit seulement. On ne pourrait pas faire la même entente? Ça sécuriserait, au fond, les autres usagers des traversiers. Les compagnies, je ne pense pas qu'elles voient de chiard avec ça, parce que leur service est 24 heures par jour.

M. Elkas: Mme la Présidente, vous me permettez d'introduire M. Gagnon, qui est président de la Société des traversiers du Québec. Il pourrait répondre à votre question.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Mme la Présidente, je pense que, nous, on n'a aucune objection. Évidemment, ce serait même à notre avantage de faire voyager ces camions-là la nuit, parce que ça enlèverait du trafic lourd sur la route. Ça laisserait plus de place pour les automobiles. Alors, si les entreprises sont prêtes à le faire, ça va nous faire plaisir de donner suite à cette demande-là. On peut vous dire, par contre, qu'on vient juste de faire une enquête semblable pour Matane, parce qu'on voulait faire voyager les camions à Matane la nuit. Ça a été refusé catégoriquement par les entreprises; elles nous ont dit qu'elles seraient obligées de payer du temps supplémentaire à leurs employés. Alors, je ne sais pas si on va avoir la même réponse à Tadoussac, mais, à Matane, c'est la réponse qu'on a eue.
(20 h 40)

M. Maltais: C'est la réponse qu'ils vous ont donnée. Quand tu travailles de nuit, tu travailles de nuit, tu ne travailles pas de jour. Je veux bien croire ces gens-là. Mais, moi, je ne suis pas «exagéré», je ne voudrais pas ça 12 mois par année. Je vais vous donner un exemple. Janvier, février, mars, il y a à peu près rien que moi qui prends le bateau, puis les camions. Mais, l'été, pendant la saison touristique, on a beaucoup de plaintes des hôteliers, des restaurateurs, des gens de croisières aux baleines. Moi, je ne suis pas sûr que les entrepreneurs... Il ne faut pas toujours les croire sur parole. Il faudrait qu'ils démontrent que ça va coûter réellement plus cher, puis, moi, je ne suis pas sûr de ça. Pendant la saison touristique, on ne les aurait pas dans le jour, on les aurait rien que la nuit.

M. Gagnon: Comme je vous dis, ça ferait notre affaire, à nous aussi. Moi, je suis prêt à leur demander, à demander à notre direction locale de leur demander. S'ils acceptent, tant mieux pour tout le monde.

M. Maltais: D'accord.

M. Elkas: On pourrait peut-être aller plus loin aussi. On va faire une analyse de l'ensemble et, si on peut, si les gens sont d'accord, on pourrait bien régler aussi.

M. Maltais: Peut-être que...

M. Elkas: On va le regarder.

M. Maltais: Peut-être, M. Gagnon, demander à votre représentant de regarder ça avec la MRC, parce que l'ensemble de ces demandes-là provient de la MRC de La Haute-Côte-Nord: sans

exagérer, sans coûts additionnels aux camionneurs ni aux entreprises, de regarder si on ne peut pas faire un petit joint venture pour accommoder tout le monde sans que ça coûte de l'argent à bien du monde. Ça aurait comme objectif de sécuriser beaucoup plus les gens qui prennent le traversier. Ça va? Merci. Ça va pour ce volet-là, Mme la Présidente.

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

Train de banlieue proposé par CP Rail (suite)

M. Garon: J'aimerais demander au ministre, concernant la proposition de CP Rail sur un réseau de train de banlieue, est-ce que le ministre considère que le niveau d'autofinancement prévu de 36 % pour ce projet est suffisant?

M. Elkas: Ça, je ne peux pas vous répondre immédiatement. On est en train de valider toute la question du financement. Il y a bien des questions, des propositions qui sont faites initialement par CP peut-être qui ne font pas notre affaire. On pourrait revenir, mais... Comme je l'ai mentionné, on a un comité de travail qui a été mis sur pied pour regarder toute la proposition. Parce que CP a déposé un plan, ça ne veut pas nécessairement dire qu'on est tous d'accord. Mais il me semble qu'on devrait regarder à fond ce qu'ils nous ont proposé. Et puis, c'est justement ça qu'on est en train de faire avec nos partenaires, le président, le CMTC.

M. Garon: Quelle est l'implication dans les trains de banlieue?

M. Elkas: Je ne vous suis pas. Quelle implication...

M. Garon: Du point de vue du fonctionnement.

M. Elkas: La question, vous demandez qui était pour...

M. Garon: Non, non. Quel est le pourcentage que vous payez dans les trains de banlieue Châteauguay, Montréal-Rigaud, Montréal-Châteauguay?

M. Elkas: Bien, Montréal-Rigaud opère. Montréal-Châteauguay n'opère pas.

M. Garon: Non, non, mais c'est quoi...

M. Elkas: Mais, on ne paie aucun montant sur le fonctionnement au niveau de Rigaud.

M. Garon: Bon. Mais, dans le cas de CP

Rail, est-ce que vous avez l'intention de parier d'un niveau d'autofinancement de même nature, à...

M. Elkas: Il est prématuré de commenter sur la façon dont on va le payer. Ça, c'est à revoir avec nos partenaires.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention de subventionner l'entreprise privée dans son fonctionnement, alors que vous ne subventionnez pas l'entreprise publique dans son fonctionnement?

M. Elkas: Non. Nous autres, on a pris une position qui, je pense, était assez claire. Sauf dans le cas du CMTC où il y a une subvention de 144 000 000 \$ sur une période de 4 ans, la position du gouvernement est assez claire: au niveau du fonctionnement, c'est à la charge des municipalités. Puis, ça ne limite pas; les municipalités qui sont à l'intérieur du CMTC, mais ça pourrait aller à l'extérieur. Alors, on regarde la possibilité. Bien, on regarde, il va y avoir définitivement la participation des CIT qui entourent le CMTC dans l'exercice qu'on est en train de faire. Mais, comme on l'a dit dans le programme d'Immobilisations, on paie l'immobilisation et puis le fonctionnement est à la charge des municipalités.

M. Garon: Combien ça coûterait, selon votre estimé...

M. Elkas: On suit le même pattern.

M. Garon: ...pour mettre en marche le réseau proposé par CP Rail?

M. Elkas: Je n'ai pas... Pardon?

M. Garon: Combien ça coûterait d'investissement, selon vous, pour mettre en marche le réseau de CP Rail tel qu'il est proposé?

M. Elkas: Je ne peux pas vous répondre, M. le député de Lévis, parce qu'on regarde justement les... Il y a une proposition qui a été faite sur ce qu'eux pensaient qu'ils pouvaient opérer. Il se peut qu'on aille plus loin que ce qu'eux ont proposé. Alors, c'est pour ça que... La responsabilité ne reste pas seulement au ministère des Transports du Québec, mais au CMTC, puis là, on a créé une... Parce que le réseau déborde le territoire du CMTC, c'est là qu'on s'est engagé à participer dans l'étude.

M. Garon: Dans le communiqué du Canadien Pacifique, il était dit que le ministère des Transports participait à l'élaboration du projet.

M. Elkas: Oui, parce que, au début, il y avait définitivement des données qu'ils cher-

chaient pour monter leur présentation. Ces gens-là opéraient la ligne de Rigaud. À part la ligne de Rigaud, CN opérait l'autre, la ligne de Deux-Montagnes. Alors, la connaissance de l'ensemble du «ridership», si vous permettez, ce n'était pas connu. Il a fallu qu'on assume certaines choses. On a donné des données qu'on pouvait donner à CP pour qu'eux nous fassent une présentation. Maintenant, ils ont mis des gens au travail et puis on est en train de valider toute la proposition qu'ils ont faite.

M. Garon: Mais, là, nous n'avons pas d'idée encore, là...

M. Elkas: Non, non. C'est prématuré. Puis je pense que les gens de Montréal, qui sont partenaires dans l'étude, eux aussi partagent notre opinion que c'est un peu prématuré de prendre position dans le moment.

M. Garon: Quand ils ont avancé le chiffre de 60 000 000 \$, est-ce que c'est réaliste ou si c'est juste pour vous mettre le bras dans le tordeur avant de partir le rouleau?

M. Elkas: Ça dépend de ce qu'eux autres envisagent au niveau du matériel roulant. Évidemment, ça va avoir un impact s'ils peuvent aller chercher du matériel roulant qu'on peut remonter, comme on est en train de faire pour les métros, par exemple. La rénovation, c'est faisable. Par contre, comme je l'ai mentionné, ils nous ont fait une présentation. On est en train de s'asseoir avec les techniciens du CP, à savoir comment ils vont pouvoir monter, mettre en place le système avec 60 000 000 \$ au niveau des immobilisations.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous dites: Mettre des trains reconditionnés?

M. Elkas: Bien, ça se peut. CN et CP, ce sont des compagnies qui sont en meilleure position pour identifier les wagons qu'elles pourraient aller chercher ailleurs, remontés à des coûts pas mal moindres qu'on peut envisager comme neufs pour des essais. Puis, ça, c'est une chose que je pense qui est saine, la question de prendre du matériel roulant, de le remonter, de le mettre en marche. S'ils font leurs preuves au niveau de l'achalandage, il est évident, pour nous, que, là, ça nous permet de justifier la dépense de matériel neuf.

M. Garon: Voulez-vous parier des trains à la Jesse James dont vous pariez cet après-midi?

M. Elkas: Ça, c'est disparu, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mais...

M. Elkas: On les a sortis. Ils sont partis.

M. Garon: Le CP peut en avoir.

M. Elkas: Non, ils n'en ont pas. Je ne parle pas de la même chose du tout.

M. Garon: Donc, vous n'êtes pas plus avancé que ça. Vous ne savez pas si ça va être des trains...

M. Elkas: Écoutez, il y a du matériel roulant qui est disponible pour fins d'essai sur certaines lignes, puis, comme je l'ai mentionné, il me semble que ce serait une façon logique d'approcher les choses. On met sur pied une ligne qui opère, on mesure l'achalandage. À mesure qu'on en a besoin d'autres, on va chercher du neuf, au lieu de s'engager sur du neuf sur des lignes où... Pas sûr. D'ailleurs, on regarde toute la ligne de Rigaud, ne pensez pas, dans le temps, que c'était du neuf. Mais c'était acceptable, c'était confortable, c'était sécuritaire. Puis, à mesure qu'on pouvait, on l'a changé pour du neuf, une chose qui fonctionne très, très bien.

M. Garon: Mais c'est parce que vous parlez...

M. Elkas: Ça vaudrait la peine d'aller l'essayer.

M. Garon: Vous avez parlé des trains à la Jesse James, cet après-midi.

M. Elkas: Ça, ce sont des wagons électrifiés de 1913, 1919, 1927, qu'on a retirés, que le CN a retirés parce qu'ils n'étaient pas sécuritaires. On était tous complètement d'accord.

M. Garon: Ce sont des trains que vous voulez mettre à l'épreuve des flèches, je suppose?

M. Elkas: Pardon?
(20 h 50)

M. Garon: Comme le ministre parlait des trains à la Jesse James, j'ai pensé qu'il voulait les moderniser en les mettant à l'épreuve des flèches. Vous avez parlé des trains à la Jesse James cet après-midi.

M. Elkas: C'est ça qu'on avait quand... C'est ça que vous nous avez laissé. Le député de Deux-Montagnes, c'est justement à ça qu'il faisait allusion, qu'on avait, jusqu'à il n'y a pas longtemps, des wagons qui dataient de 1919. C'est ça que vous aviez laissé sur place quand vous avez perdu vos élections, quand vous avez perdu le pouvoir.

M. Garon: Alors, vous autres, étant donné

la situation qui se détériore, vous avez besoin des trains à l'épreuve des balles.

M. Elkas: On est en train... Non. On a pris les actions pour le corriger, M. le député de Lévis. C'est justement là qu'on a fait des études de justification, des études d'impact ont été faites. N'oubliez pas une chose, je suis d'accord avec le député de Deux-Montagnes, j'étais là quand... C'est un nommé Lussier, Paul?

Une voix: Paul.

M. Elkas: Paul Lussier qui nous avait fait une présentation incroyable. Dans le temps, on nous montrait justement de belles photos de matériel roulant qui n'était même pas éprouvé. On n'avait même pas bâti, il n'y avait rien de fait, sauf des photos. Ils l'ont fait comme on l'a mentionné. On a fait la présentation 10 mois avant les élections, en 1981. J'étais là dans le temps. On était tous heureux, mais j'arrive sur place et tout ce qu'il y a de fait, c'est le début des études qui ont été faites. On a assumé, nous autres, que le gouvernement, dans le temps, avait fait des études, mais il n'en avait jamais fait.

Alors, c'était tout à recommencer. Puis les fameuses photos, elles ont pris l'air, parce que ce n'est pas le type de matériel roulant qu'on envisage «anyway». C'est un matériel roulant très, très dispendieux. Je n'ai pas les chiffres, mais c'était quasiment deux fois le prix du wagon qu'on envisage.

M. Garon: Deux fois le prix, deux fois quoi par rapport à quoi?

M. Elkas: Bien, ce qu'on envisage aujourd'hui, les 58 wagons à 100 000 000 \$, à 99 000 000 \$, comparé à ce que ça nous aurait coûté si on avait été dans la formule de M. Lussier dans le temps, avec des portes qui ouvraient, type métro là, puis on avait élevé toutes les gares. C'était une affaire très, très belle, mais pas faisable. Deux niveaux de gare à part ça, c'était quelque chose.

M. Garon: Comme en Angleterre.

M. Elkas: Bien, aujourd'hui, nous autres, on parie du type de train de banlieue comme on a à Rigaud et qui fonctionne très, très bien.

M. Garon: Maintenant, concernant le transport des personnes handicapées.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député. Est-ce que c'était sur le même sujet que le précédent?

M. Maltais: Le transport des personnes, mais pas en train.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Maltais: Alors, je ne sais pas là. Je ne sais pas s'il a fini avec les personnes.

M. Garon: Non, je suis dans les personnes.

La Présidente (Mme Bélanger): Les personnes handicapées.

M. Maltais: Alors, continuons avec les personnes.

Transport interurbain pour les personnes handicapées

M. Garon: Transport des personnes, transport interurbain pour les personnes handicapées. Quelles sont les orientations du ministre dans cette matière? Et quand est-ce qu'il entend intervenir pour améliorer les services aux personnes à mobilité réduite dans le secteur du transport interurbain? Est-ce que le ministère a évalué la possibilité de modifier le règlement sur le transport par autobus afin de prescrire certaines obligations aux compagnies pour le service aux personnes handicapées?

M. Elkas: M. le député de Lévis, Mme la Présidente, cette question nous préoccupe tous. C'est une des raisons pour lesquelles on s'est rendus en Angleterre pour évaluer le transport adapté où ces gens-là ont fait de grands pas, des pas de géant surtout au niveau du taxi adapté. Nous sommes en train - et ce n'est pas quelque chose d'aujourd'hui là...

M. Garon: Vous êtes en train, vous dites?

M. Elkas: Non. On a déposé, avec l'entente de plusieurs ministères, incluant Santé et Services sociaux... Pour le service urbain, on est en train de regarder le programme d'admissibilité. Une fois fait, on va regarder toute la question du programme d'aide. Je pense que c'était le temps qu'on le voie. J'ai fait la tournée, avec mes collègues, des neuf sociétés de transport. On a discuté du programme d'immobilisations. C'est un point qu'ils ont soulevé. L'ATUQ, comme telle, elle aussi regarde avec nous ce programme d'admissibilité, nous encourage à le faire. Au niveau de l'évaluation des besoins sur le transport Interurbain, on est en train d'évaluer les besoins. Là aussi, on veut passer à l'action le plus vite possible pour répondre à ce qu'on présume une clientèle assez importante pour nous, comme vous le savez. Mais il faut regarder ce que sont nos besoins au niveau interurbain, avant qu'on agisse. Et il faut reprendre tout le programme d'admissibilité.

M. Garon: Je trouve que le gouvernement tourne en rond dans cette matière-là. Il y a

quelques années, moi, les gens m'ont embarqué dans un fauteuil roulant pour passer la moitié de la journée. Je me suis rendu compte, au fond, que, si le gouvernement voulait, il y a beaucoup de problèmes qui seraient réglés. La construction des bâtisses gouvernementales, les trottoirs - les trottoirs, il y en a un peu qui est fait maintenant - les bâtiments ne sont pas adaptés. Souvent, ce sont des seuils de porte inutiles ou encore des comptoirs qui ne sont pas pensés. Il me semble que ça ne serait pas très compliqué, si on faisait une petite réglementation dans le domaine de l'architecture, de tenir compte des personnes handicapées. De la même façon, le gouvernement a versé, au cours des dernières années, des subventions importantes pour la mise au point d'un autobus articulé. Cependant, il n'a pas exigé de prérequis pour tenir compte des services aux personnes handicapées, tel l'aménagement de plates-formes élévatrices pour aider les personnes à mobilité réduite à monter et à descendre des autobus. Le 1er avril 1992, le député de La Prairie, porte-parole de l'Opposition officielle pour les personnes handicapées, M. Denis Lazure, a appuyé la démarche du comité présidé par M. Coutu. Il a écrit au ministre des Transports pour lui demander d'accorder toute son attention afin de corriger des situations qui pénalisent les personnes handicapées. Il s'agirait, au fond, que, dans la réglementation, on prévoie dans la construction de ces équipements-là des accessoires qui fassent en sorte que les personnes handicapées aient accès aux services, et ça finirait là. On a l'impression que le ministère est un peu comme un chien qui court après sa queue. On dit: On regarde ça, on étudie ça, mais il n'arrive rien. Dans la construction des bâtisses, c'est la même affaire. Il me semble que, s'il y avait le moindrement une préoccupation de régler l'affaire une fois pour toutes, il y a beaucoup de gens qui sont handicapés qui cesseraient de l'être automatiquement. Parce que ce sont des personnes qui ont un handicap physique, mais qui, s'il y avait le moindrement de choses qui étaient conçues, un peu adaptées...

Je vais vous dire une chose: Dans le domaine de l'inspection alimentaire, on s'est rendu compte, à un moment donné, que, quand les gens avaient les mains avec des bactéries, ils avaient beau ouvrir le robinet avec leurs mains pour se laver les mains, quand ils le refermaient, ils se recontaminaient les mains avec le robinet qu'ils avaient ouvert avant de se laver les mains. Parce que les bactéries, ça se contamine facilement. Qu'est-ce qu'on a fait, au fond? C'est bien simple. Ça prend des pédales. Alors, les gens n'ont pas besoin de toucher avec leurs mains. Là, ils pèsent sur la pédale ou ils bougent la pédale et ils se lavent les mains, et ils referment ça avec la pédale et finalement le problème est réglé. Ce n'est pas bien compliqué. C'est d'une simplicité enfantine.

Là, on regarde les personnes handicapées,

j'ai l'impression qu'il n'y a pas de volonté. Il me semble que, si on voulait régler ça, il y a bien des choses qu'on changerait rapidement, tant pour la construction des bâtisses que pour les équipements de transport interurbain ou de transport en commun. Les gens, à part ça, auraient le sentiment d'être moins en marge de la société, parce qu'on aurait conçu des équipements qui feraient leur affaire. Point.
(21 heures)

M. Elkas: M. le député, je ne voudrais pas que vous pensiez qu'il n'y a absolument rien qui se fait. J'assumais que vous étiez au courant des programmes qui existaient, qu'il y avait 75 réseaux, au Québec... J'assumais, parce que vous êtes critique officiel, qu'au moins on aurait pris le temps de s'informer sur ce qui existe. Avec 79 réseaux, on a 80 % du territoire québécois qui est couvert. Cette année, il y a eu une augmentation de 4 % au niveau du fonctionnement. On a 800 000 \$ au niveau du développement puis... Tu sais, parce que le service existe, ça ne veut pas dire qu'on veut arrêter. On veut regarder, nous autres, de nouveau, toutes les normes qu'on a établies il y a plusieurs années.

Il me semble important, si on est de bons gestionnaires, de revoir le programme d'admissibilité, s'il y a un besoin de le regarder. Je vols de grands défauts, puis, ça, c'est partagé aussi avec les sociétés de transport. Le transport des personnes âgées pour se rendre à l'hôpital le matin, dans le bout de **Trois-Rivières**, par exemple, pourquoi le faire aux heures de pointe, quand on sait que les médecins, normalement, ne sont même pas là à cette heure, ils sont occupés à faire autre chose? Pourquoi ne pas les transporter dans...

M. Garon: Ce n'est pas de ça que je parle.

M. Elkas: ...les autres heures, les heures creuses? Pourquoi pas? C'est des choses qu'on est en train de revoir. Je pense que c'est important. Parce que les sociétés, ce sont elles qui opèrent. Nous, on est là pour les soutenir, pour leur donner l'expertise qu'on peut avoir au niveau du ministère parce que ce sera à nous de reprendre la réglementation. Mais de dire qu'on ne fait absolument rien, c'est totalement faux.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Au niveau de l'évaluation des besoins sur le service urbain, ça ne sert à rien de convertir tous les autobus avec des benues ou avec des plates-formes très dispendieuses quand, vraiment, le besoin est là pour seulement 10 % au lieu de l'ensemble des 100 %. Alors, il me semble que vous allez comprendre que c'est important qu'on le fasse d'une façon saine et qu'on réponde à cette clientèle qui est très importante pour nous.

M. Garon: Mais...

M. Elkas: Tu vas pouvoir répondre?

M. Hinse: M. le député, je peux compléter parce que votre question s'adressait également au domaine de l'interurbain.

M. Garon: C'est ça.

M. Hinse: La première préoccupation, pour le ministère, ça a été de bien s'assurer qu'en milieu urbain le minimum des besoins, au niveau de la personne handicapée, était rencontré sur le plan des transports. Alors, comme M. Elkas vient de le dire, 79 réseaux organisés. Même cette année, quand on dit que c'est en période d'austérité, il y a quand même 3,6 % d'augmentation du budget pour fins de fonctionnement, ça couvre l'inflation, et il y a 800 000 \$ pour de nouveaux réseaux; 3 nouveaux réseaux se mettront en force cette année, 20 autres municipalités se verront greffer aux municipalités actuelles pour étendre le service en milieu urbain.

Là où H y a une difficulté, puis ça répond à un nouveau besoin des handicapés, c'est qu'ils veulent maintenant se déplacer au plan interurbain. C'est tout à fait normal. C'est là que leurs besoins sont rendus et on a cette **préoccupation** là à travers l'étude qui est en cours sur l'ensemble de la problématique du transport interurbain par autocar. Effectivement, ils ont compensé, actuellement, en embarquant les handicapés physiques dans leurs bras, en les assoyant dans les chaises. Les handicapés veulent plus d'autonomie que ça. Ils veulent des «lifts» dans les autocars interurbains et c'est ce qu'on est en train d'examiner. Est-ce qu'on va réglementer pour assurer un «lift» dans l'ensemble des véhicules interurbains ou un certain pourcentage? C'est cette question-là qui est à l'étude actuellement. Ça se fait en collaboration avec le **RUTA**, qui est le regroupement des...

M. Garon: C'est eux autres qui se plaignent, justement. Ils trouvent que ça prend du temps. Vous dites: On s'est occupé d'abord du transport urbain avant l'interurbain. Bien, on peut marcher puis mâcher de la gomme en même temps. On n'est pas obligé de séparer les opérations. Moi, je ne vois pas pourquoi on pourrait s'occuper de l'urbain, puis dire: On va attendre puis on fera l'interurbain après. On peut faire les deux en même temps. Vous êtes dans un secteur réglementé. M. Coutu, depuis le début de l'année, est intervenu à plusieurs reprises auprès du ministre des Transports relativement aux services à la clientèle handicapée dans les services d'autobus interurbains au Québec. Le comité demande au ministre des Transports d'intervenir afin d'améliorer les services aux personnes handicapées dans les services de transport interurbain au Québec.

M. Elkas: On répond à sa demande.

M. Garon: **M. Coutu** fait ressortir les contrastes croissants entre le service pour la clientèle normale et celui pour les personnes handicapées. Il note des améliorations constantes faites pour améliorer le confort de la clientèle non handicapée, les services téléphoniques, les films sur cassette, la table de travail, etc., et la détérioration des services offerts aux personnes handicapées. Comme le gouvernement **intervient** dans le domaine du transport interurbain par le biais de la réglementation et des subventions aux entreprises, il me semble que le transport interurbain, qui est assujéti aux dispositions de la Loi sur les transports, et la Commission des transports qui en assure la réglementation économique - pour ce qu'ils font avec le budget qui augmente tout le temps à la Commission des transports, il me semble qu'ils pourraient faire quelque chose - l'émission des permis, la détermination des circuits et des services... Le règlement sur le transport par autobus, adopté le 19 décembre 1986, **édicte** des dispositions relatives aux permis, les conditions de délivrance, de renouvellement et de transfert des permis, ainsi que les dispositions particulières à chacune des catégories de permis. Alors, le gouvernement pourrait, là-dedans, par sa réglementation, faire en sorte que les services offerts aux handicapés soient améliorés.

M. Elkas: Il n'y a rien de mal dans ça. On est en train justement de faire ça. On répond à M. Coutu. On est en train d'évaluer vraiment le besoin dans le moment. Alors...

M. Garon: Mais vous me dites ça tout le temps: On est en train d'évaluer.

M. Elkas: Mais là, vous dites qu'on ne fait rien. Tu sais, je dois vous dire...

M. Garon: Bien oui.

M. Elkas: ...qu'à l'intérieur du programme d'immobilisations, il y a un volet pour le transport adapté et le **taxi** adapté aussi est en essai dans trois sociétés. On peut dire qu'on ne fait rien...

M. Garon: Non, vous étudiez.

M. Elkas: Je pense qu'il est important, avant qu'on prenne des décisions qui peuvent être très, très coûteuses, qu'on fasse des essais pratiques, puis qu'on passe à l'action une fois qu'on est convaincus de ce qu'on fait. Ça ne veut pas dire qu'on va arrêter une fois qu'on aura pris une décision. Je pense que c'est des choses qu'on va continuellement être en mesure d'évaluer.

Je me suis engagé auprès des sociétés de

transport, quand j'ai fait ma tournée. Je pense que, dans le passé, on était fier de dire: On dépose un plan d'action pour soit du transport adapté ou autre. Et puis, là, on laissait tout aller. Je pense qu'il est important de faire des suivis sur les projets qu'on a mis en place, parce que tout évolue et puis vous l'avez mentionné. On est d'accord. Mais, là, ne nous blâmez pas parce qu'on fait des évaluations basées sur une étude de besoins.

M. Garon: Non, mais je trouve bête... Je vais vous dire ce que je trouve bête. Les gens se plaignent qu'on ne prend pas le transport en commun. J'entends des gens qui voudraient se battre pour empêcher les automobilistes de prendre leur automobile pour aller en ville. Les gens qui sont captifs, la clientèle captive de ces transports en commun, on ne fait rien pour qu'ils puissent prendre l'autobus. Je trouve ça un petit peu ridicule; celui qui a un char et qui veut prendre son char, on voudrait le faire souffrir pour qu'il ne le prenne pas, tandis que l'autre, comprenez-vous, qui, lui, ne peut pas prendre son automobile, il faut qu'il prenne le transport en commun, mais on ne fait rien pour qu'il puisse le prendre. On étudie. On regarde ça, puis on... Quand est-ce qu'on va faire quelque chose et puis qu'on va dire... Quand même, on n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction, là! On n'est pas dans le **voyagement** pour être en train d'aller découvrir d'où vient le «big bang», là! On est juste dans des méthodes pour...

Vous savez, je vais vous dire une chose: Si ces **gens-là**, qui travaillent dans ces **domaines-là**, ont le moins évalué les clientèles à venir, ça va être de plus en plus des clientèles à mobilité restreinte, des personnes de plus en plus âgées, des gens qui vont prendre de plus en plus le transport en commun parce qu'ils ont peur de prendre leur automobile ou ne sont pas capables de la prendre. Puis, là, bien, il me semble qu'on devrait penser à adapter ces **transports-là** aux personnes âgées, aux personnes handicapées, puis avec une sécurité maximum pour que les gens aient le goût de prendre le transport en commun! J'ai l'impression qu'actuellement les plus grands ennemis du transport en commun ou du transport interurbain, c'est ceux qui s'en occupent.

M. Elkas: Mme la Présidente, dans le programme, parce qu'on fait référence aux gens à mobilité réduite, on l'a reconnue, cette affaire-là. Et puis, vu qu'on a déposé notre plan d'action au niveau du plan d'immobilisations, on va y retrouver le volet mobilité réduite. On reconnaît le fait qu'on a une population vieillissante, des gens qu'on veut continuer à encourager. Il y a des petites choses qui peuvent être faites et qui vont encourager ces gens-là à embarquer dans l'autobus, dans le transport soit urbain ou interurbain, mais surtout dans le transport urbain,

soit réduire le premier... «the first step»...

Une voix: Premier palier.

Une voix: La première étape.

M. Elkas: La première étape, des barres colorées, des barres antiglissantes qui peuvent être vues par ces gens. Une marche plus basse, c'est justement le mot que je cherchais. Il y a toutes sortes... Au lieu d'avoir le bouton si haut que certains d'entre nous ne peuvent pas le toucher, on le met à une hauteur raisonnable. C'est toutes des choses qu'on a identifiées, qu'on est prêt à supporter dans des programmes d'aide aux sociétés de transport pour qu'on les implante.

Vous avez simplement à le demander à Mme Roy, à la STCUM, qui était vraiment anxieuse que le gouvernement arrive avec un plan semblable pour les personnes à mobilité réduite. Il n'y a pas une société, des neuf qu'on a visitées, qui n'a pas accueilli cette démarche d'une façon très, très positive, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay. (21 h 10)

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, j'aimerais revenir avec M. Gagnon à la barre. Ça concerne le transport des personnes, mais sur bateau. Et je suis convaincu que le député de Lévis va être d'accord avec moi là-dessus.

M. Elkas: Il est souvent d'accord avec vous.

M. Garon: Quand il laisse parler son cœur et qu'il écoute moins son parti, tout le monde est d'accord.

M. Elkas: Même chose pour vous. Est-ce que je peux dire la même chose pour vous?

Traversiers

M. Maltais: M. Gagnon va parler un petit peu du transport des personnes par bateau avec les traversiers et, après, on reviendra. Je sais que présentement vous étudiez certaines possibilités à Tadoussac parce qu'on pense qu'un jour ou l'autre il faudra remplacer les bateaux existants. Vous en êtes rendus où là-dessus? Quels sont vos pronostics là-dedans?

M. Gagnon: Écoutez, il n'est pas question de remplacer les bateaux existants, mais il serait plutôt question un jour d'en ajouter un troisième, au fur et à mesure que le volume va augmenter. Alors, pour le moment, il n'y a pas de projet précis.

M. Maltais: Est-ce que la durée de vie des

bateaux, de l'Armand Imbeau et de l'autre... Ce sont des bateaux qui ont une quinzaine d'années, quasiment une vingtaine d'années. Ils vont avoir 20 ans en 1997.

M. Gagnon: Ils ont 11 ans actuellement.

M. Maltais: Onze ans. Bon. Quelle est leur durée de vie? 30 ans?

M. Gagnon: Minimum

M. Maltais: Minimum?

M. Gagnon: Minimum 30 ans.

M. Maltais: Minimum 30 ans. Cet été, est-ce que vous envisagez d'aller chercher le petit Pierre Saurel ou une autre petite bebelles pour le reflux du tourisme?

M. Gagnon: Non. On n'a aucune disponibilité de navire additionnel pour l'été. Ça va être encore comme l'été dernier, avec deux bateaux, les deux mêmes bateaux.

M. Maltais: Ce qui veut dire qu'on n'aura pas de bateau de «spare». S'ils en brisent un, c'est le chiard, c'est le désastre.

M. Gagnon: S'ils en brisent un, il va falloir, à ce moment-là, faire un choix, à savoir est-ce qu'on va aller chercher le seul navire qui peut remplacer à Tadoussac qui est un des navires de Sorel. Il faudra décider si, oui ou non, on enlève un navire à Sorel pour l'envoyer à Tadoussac. Il y a plus de volume, il y a plus d'activités à Tadoussac. Alors, si on avait un choix à faire, sans doute qu'on préférerait mettre deux navires à Tadoussac et un seul à Sorel évidemment.

M. Maltais: Oui. Voyez-vous, votre petit problème, M. Gagnon - et ce n'est pas votre faute, vous n'êtes pas maître des distances - mais, lorsqu'un bateau brise et que vous faites venir le petit Pierre Saurel, ça lui prend une journée et demie à se rendre. Il n'a pas de roues encore. Si ça se brise le 24 juin, on a l'air assez intelligent, merci. Heureusement que ce n'est pas arrivé, mais c'est déjà arrivé le 20. Je comprends que ce n'est pas votre faute et que vous ne pouvez pas prévoir ça non plus, mais, nous autres, on n'a pas de pont. On n'en a pas un, ni deux. On n'en a pas pantoute. Vous savez, la saison touristique, l'année passée, la presse était tellement dure sur la Côte-Nord, la presse a tellement fait une mauvaise «job», encouragée par certains ténors, des faux politiciens, des gens de rien, des gens sans cœur qui ont ruiné mon comté, parce qu'ils ne connaissaient pas ça. Si la presse commence à dire que les services de bateau ne sont pas diables, on va encore passer une année dans le désert sur la Côte-Nord. Je ne

sais pas s'il y a moyen de faire quelque chose. Je vous pose la question bien humblement. Je sais que les solutions ne sont pas faciles. Je ne vous demande pas de miracle. C'est dépassé, ça. En tout cas, tout au moins, ils m'ont l'air assez en bon ordre, les vôtres, présentement.

M. Gagnon: Ils sont en très bon ordre. On les entretient, le maximum qu'on peut faire, pour les garder comme neufs. Pour répondre à votre question, il n'y a évidemment pas de **possibilité** pour l'été qui vient. On a deux navires, on n'en a pas plus. On ne peut pas en mettre un troisième. Il n'y en a pas de disponible, nulle part, que je connaisse. Alors, il faut fonctionner avec les deux. L'expérience, depuis 11 ans, a été très bonne. On a eu un taux de réussite de nos traversées de 99,9 %. Alors, on espère bien que ça va continuer comme ça.

M. Maltais: Est-ce que vos systèmes de débarcadères ont été inspectés ce printemps, sont en bon ordre et ne se briseront pas cet été, à moins de «bad luck»? Toutes les chances ont été prises de notre bord?

M. Gagnon: Ils sont inspectés régulièrement et on a des employés qui sont disponibles 24 heures par jour pour les réparer, si jamais il y a un bris.

M. Maltais: Ça, il faut le dire que c'est vrai. Ça ne brise pas souvent, mais j'ai peur.

M. Gagnon: Ce n'est jamais arrivé.

M. Maltais: On change de place et on monte à Godbout. Est-ce que vous allez louer encore un deuxième bateau cet été?

M. Gagnon: Oui. À compter du 20 juin.

M. Maltais: Oui. La possibilité d'en faire une acquisition, est-ce que c'est toujours dans l'air ou si c'est à la recherche?

M. Gagnon: C'est toujours dans l'air, sauf qu'on a un problème budgétaire, je ne vous le cache pas. Le gouvernement nous a autorisés à acheter un bateau pour un coût total de 10 000 000 \$. On est incapables de trouver un navire pour ce prix-là. C'est pour ça que, pour le moment, on procède à des locations.

M. Maltais: Ça coûte combien de louer un bateau, M. Gagnon, entre Godbout et Matane et Baie-Comeau, pour la saison?

M. Gagnon: Celui qu'on loue depuis quelques années nous coûte 3000 \$ par jour de location, plus les coûts d'exploitation évidemment.

M. Maltais: Il ne rapporte pas ça, évidem-

ment!

M. Gagnon: Non.

M. Maltais: Combien **ça bateau-là** peut-il rapporter?

M. Gagnon: L'année dernière, l'opération du deuxième bateau a été déficitaire d'environ 800 000 \$.

M. Maltais: D'accord. Vous le louez à quel endroit? Terre-Neuve?

M. Gagnon: Celui-là voyage habituellement entre l'**Île-du-Prince-Édouard** et le Nouveau-Brunswick.

M. Maltais: Est-ce que c'est le même cette année?

M. Gagnon: C'est le même.

M. Maltais: Combien de véhicules prend-il?

M. Gagnon: On peut prendre une centaine de véhicules.

M. Maltais: Une centaine de véhicules? D'accord. Et il va commencer le 20 juin?

M. Gagnon: C'est ça.

M. Maltais: Vous vous êtes assurés qu'il est en bon ordre?

M. Gagnon: Ça, ce n'est pas garanti parce qu'on le loue de Marine Atlantic, la société d'État fédérale, et ils n'ont pas de politique d'entretien préventif comme nous. Alors, on a souvent de mauvaises surprises quand on le reçoit. De toute façon, on n'a pas le choix. Il n'y en a pas d'autre.

M. Maltais: Payez-vous sa location quand il est «**storé**» au quai pour réparations ou si...

M. Gagnon: Malheureusement, en vertu des contrats, on doit payer aussitôt qu'il nous est livré.

M. Maltais: Vous êtes obligés? D'accord.

Maintenant, j'en reviens au débarcadère, là, à Godbout. M. Gagnon, est-ce que la Société des traversiers loue le quai avec le débarcadère ou si vous êtes propriétaire du débarcadère?

M. Gagnon: À Godbout, c'est le ministère des Transports du Québec qui est propriétaire.

M. Maltais: Bon. Je vais revenir à quelqu'un du ministère des Transports. Trouvez-moi le bon gars là-dedans, j'ai quelque chose là-dessus.

Mais, en attendant, je remonte un peu plus haut dans les traversiers: Québec-Lévis. Est-ce que vous envisagez, à court terme, de charger assez cher aux automobilistes qui prennent le bateau à Lévis pour s'en venir à Québec, de leur charger assez cher pour qu'ils prennent le transport en commun, quitte à donner la gratuité aux piétons qui prendront le bateau, parce qu'ils ont déjà deux ponts? Il ne faut pas oublier que c'est du monde gâté, du monde royalement gâté. Est-ce qu'il y a une étude là-dessus? Est-ce que ça pourrait permettre de coûter moins cher? Parce que je remarque qu'il est déficitaire de 6 000 000 \$ cette année et il n'y a qu'un quart de mille. Ils ne seraient pas mieux de prendre le pont? Ou que les gens traversent dessus à pied et prennent le transport en commun?

M. Gagnon: Il y a eu de nombreuses études et les études ne sont pas encore complétées. Pour ce qui est des tarifs, pour répondre à votre question, le 1er avril dernier, les tarifs ont été augmentés suite à une décision de la Commission des transports et l'automobile qui coûtait 1, 70 \$ est montée à 3 \$. Pour ce qui est des piétons, le laissez-passer est passé à 60 \$ par année.

M. Maltais: Ça coûte combien à Godbout, M. Gagnon, pour un automobiliste?

M. Gagnon: Pour une automobile, 22 \$ et il y a 60 km.

M. Maltais: Si on lui demandait le même prix, à notre gars, 22 \$, il n'aimerait pas mieux prendre son auto et faire le tour du pont? C'est drôle, mais, moi, ils n'en ont pas d'autre possibilité que de prendre le traversier. Il n'y a pas de pont. Je voudrais bien en avoir deux, je ne vous écœurerais pas avec ça aujourd'hui. Vous n'en entendriez pas parler. Personne ne parlerait, imaginez-vous. Je dis qu'on cherche une solution. Le député de Lévis s'arrache les méninges. Comment faire prendre l'autobus au monde? Qu'on leur demande 22 \$ par auto par traversée, vous allez voir que, le lendemain matin, ils prendront bien l'autobus comme tout le monde! Ce serait la meilleure solution et ça permettrait d'éponger ce déficit-là.

À propos, les autres sont déficitaires de combien, Matane-Godbout?

M. Gagnon: Matane-Godbout sont déficitaires d'à peu près 3 000 000 \$.

M. Maltais: Tadoussac?

M. Gagnon: Tadoussac est à 100 % déficitaire. Comme vous le savez, H est complètement gratuit. Alors, ça coûte 6 500 000 \$ par année à peu près.

M. Maltais: D'accord. Même en chargeant

22 \$, vous faites un déficit de 3 000 000 \$ à Matane-Godbout.

M. Gagnon: Oui

M. Maltais: Et, en demandant 2, 50 \$, vous arrivez à 6 000 000 \$ en dessous à Québec-Lévis. Qu'est-ce que vous attendez pour fermer ça? Ça n'a pas de bon sens. C'est un désastre. C'est un scandale. Les gens ne paient pas le coût. Ils devraient au minimum s'autofinancer, ils ont le choix.

M. Gagnon: Il n'y a aucun des services de traversiers qui s'autofinance. Il n'y en a aucun.

M. Maltais: En tout cas, ils pourraient toujours bien couper le déficit. Avez-vous l'intention de couper le déficit de 3 000 000 \$?

M. Gagnon: Lequel? Vous parlez de Matane?

M. Maltais: Non, à Lévis.

M. Gagnon: À Québec?

M. Maltais: Pour arriver au même déficit qu'à Matane.

M. Gagnon: Écoutez, en augmentant les tarifs le 1er avril, j'espère que ça va avoir comme effet de réduire un peu le déficit

M. Maltais: Oui, mais vous augmentez les tarifs de 0, 25 \$! Ça prend combien de 0, 25 \$ pour faire 3 000 000 \$? Savez-vous que ça en prend pas mai?

M. Gagnon: Ça en prendrait beaucoup.

M. Maltais: Bon, d'accord. En tout cas, moi, je pense que c'est une injustice que l'ensemble des Québécois paient. Ça ne devrait pas avoir lieu. Je vous remercie, M. Gagnon, et j'aimerais avoir le gars... Oui, M. le ministre.
(21 h 20)

M. Elkas: Je me demande, M. le député de Lévis, si le député de Saguenay parle avec son coeur quand H parle d'augmenter les tarifs pour les gens de Lévis.

M. Gagnon: Moi, j'ai toujours dit que la solution n'était pas un bateau, mais que c'était un moyen moderne, un tunnel...

M. Maltais: Vous avez déjà deux ponts.

M. Gagnon:... pour un métro. Si le ministère des Transports se décidait à regarder les choses modernes, au lieu de regarder des affaires d'autrefois avec des études d'autrefois... D'ailleurs, le ministre s'est rendu compte que ça coûtait moins cher qu'il pensait. Il a 220 000 000 \$, mais H a

fait l'analyse en fonction du métro de Montréal. Si on regarde, à un moment donné, combien ça a coûté pour faire le tunnel pour les fils électriques, à Grondines: 4 km de fils et le tunnel a 14 pieds de large, un diamètre de 14 pieds, et ça a coûté 25 000 000 \$ bétonné. Si jamais on mettait des gens sérieux, pas des gens qui ont le mandat d'arriver à des chiffres pour ne pas que ça marche, mais faire une étude sérieuse avec les méthodes modernes de faire des trous dans le roc aujourd'hui... Regardons dans la Manche aujourd'hui, prenons les méthodes qu'on a utilisées à Grondines. Ils avancent avec une taube et la roche sort en arrière, comprenez-vous? On ne parle pas de quelque chose de très loin. Combien est-ce que ça coûterait pour faire un trou pour un tunnel? Mais pas le penser comme dans les années cinquante ou dans les années soixante où on le pensait comme une voie réservée aux autobus, avec des pentes le plus loin possible parce qu'on entrainait en autobus et on ressortait en autobus, dans une autoroute. Mais, avec un système qui est droit, avec des escaliers à chaque bout, ça va être bien moins long que se prendre au diable au vert pour arriver avec des pentes et sortir à la gueule du tunnel, alors qu'un métro, essentiellement, ça n'a pas de pente, c'est droit, ça sort par des trous à chaque bout.

Est-ce que le ministre se rendrait compte que, quand on était à Grondines, il y avait de l'argent à Grondines pour des fils...

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

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

M. Maltais: Je n'ai pas terminé encore. Je comprends que le député de Lévis veut parler de son tunnel...

M. Garon: M. le ministre m'a posé une question.

M. Maltais: Vous lui répondrez tantôt.

M. Garon: Ah!

M. Maltais: Moi, je n'ai pas fini avec mes traversiers encore. Je n'ai pas fini avec mes débarcadères. Avant que le ministre ne vous repasse la parole, je veux la reprendre. J'aimerais ça que le monsieur responsable des quais, au ministère, vienne s'asseoir. M. Gagnon, je vous remercie beaucoup. C'est monsieur?

M. Hinse: M. Hinse.

M. Maltais: M. Hinse, bon.

M. Elkas: Avant de répondre à la question, un autre commentaire sur une autre que j'avais

posée...

M. Hinse: J'aurais une réponse complémentaire sur une autre de vos questions sur les quais à Godbout. Le contrat est donné.

M. Maltais: Oui. C'est ça. C'est à vous que je voulais la poser.

M. Hinse: Le contrat est donné.

M. Maltais: Oui?

M. Hinse: Les travaux sont commencés. Il y aura suspension des travaux entre le 1er et le 15 juin pour permettre à la traverse d'opérer parce que c'est une période particulièrement propice à l'échange entre la rive sud et la rive nord, particulièrement au niveau de la pêche au saumon. C'est une période touristique forte, là. Donc, il y aura suspension.

M. Maltais: M. Hinse, vous allez me permettre de sourire. Je l'ai annoncé vendredi. Mais ce n'était pas tout à fait ça qui était dans le trafic. Je vais vous dire que votre petit Bernard Morin de par chez nous, chef de **district** au ministère des Transports, s'était permis d'aller émettre un communiqué de presse pour fermer le traversier à Godbout du 4 mai au 15 juin. Sans consultation avec les maires, sans consultation avec le député et encore bien moins avec le **ministre!** On a déjà été obligés de fermer les traversiers et le ministre l'a fait d'une façon exceptionnelle. Vous vous souvenez, M. le ministre, lorsqu'on a fermé le traversier de Tadoussac, vous avez parlé au maire concerné, au préfet, et ça a passé comme du beurre dans la poêle. Là, un petit jouai vert de fonctionnaire de deuxième ordre est arrivé et il a fait ça d'une manière impromptue. Il n'y a pas eu moyen de discuter. Si je n'avais pas pris le téléphone la semaine passée - parlez-en à votre chef de cabinet - effectivement les gens de Godbout perdaient encore leur saison touristique.

J'espère bien que, dans l'avenir... Je ne vous blâme pas, M. le ministre, je sais que ce n'est pas vous qui avez fait ça. Ça arrive des bris, tout le monde comprend ça, quand on explique ça au monde comme il faut, comme vous l'avez fait dans le cas de Tadoussac. Vous auriez pu faire de même, en collaboration avec le député, dans le cas de Godbout, on n'aurait eu aucun problème. Mais, lorsqu'un petit fonctionnaire de troisième ordre décide que la saison touristique, on s'en passe, que les gens crèveront encore une année, ça ce n'est pas grave, mais nous on répare notre cristal de quai, on ne peut pas accepter ça, comme population! J'ai appelé votre chef de cabinet vendredi et je sais qu'il a fait son travail quelque part parce que mon directeur régional, M. Desmeules, qui est un gentil monsieur, m'a rappelé et m'a **dit** que les

travaux vont se faire du 4 au 31 mai. Le 1er juin, que les travaux soient finis ou pas finis, le traversier va accoster à Godbout. Il y a quelqu'un qui a refait sa job au ministère. Peut-être que les ordres n'étaient pas ça, mais le petit fonctionnaire en région s'est mis les pieds quelque part.

Entre parenthèses, j'ai une résolution de tous les maires de mon comté qui ne veulent plus l'avoir, Morin. Je ne sais plus quoi en faire. Il n'y a plus personne qui veut l'avoir, même les maires, même moi, même vous. Il n'y a plus personne qui veut l'avoir. Aller faire une déclaration de même, puis, en plus, on est obligé de la corriger par communiqué de presse, ce n'est pas admissible. Ce petit bonhomme-là, s'il était imputable de quelque chose, il aurait mon pied dans le derrière. Allez-y, monsieur le concerné, M. le ministre, je vous laisse. C'est tout ce que j'avais à dire là-dessus.

M. Elkas: Le commentaire est fait. Est-ce que vous voulez que M. Halley fasse...

M. Maltais: Je ne sais pas pourquoi il a pris une décision unilatérale, M. Halley.

M. Halley (Germain): Je suis obligé de constater comme vous, M. le député, qu'il n'a peut-être pas pris la meilleure décision, sauf que la correction a été faite et j'accepte les commentaires que vous mentionnez.

M. Maltais: La correction a été faite, puis rapidement, sauf que ça aurait pu éviter un chiard si... Ce n'est pas la première fois qu'on ferme les traversiers. On en a eu l'expérience, puis vous avez vu: pas un petit mot. Là, ils mènent le diable partout. C'est enrageant de faire fâcher tout le monde pour rien. On est obligé de refaire le travail. Là, les gens n'ont pas couru après ce petit fonctionnaire-là; ils ont couru après moi. Puis j'étais en maudit. Je ne savais même pas qu'il fermait ça, moi. J'aurais dû être le premier informé. Il n'en a pas parlé! Petite tête de pioche!

M. Elkas: Son patron, M. le député...

M. Maltais: Un gentil monsieur, M. Desmeules.

M. Elkas: ...M. Desmeules, a pris les actions appropriées dans ce cas-ci...

M. Maltais: Puis je le...

M. Elkas: ...puis on va s'assurer que ça n'arrivera pas à nouveau.

M. Maltais: En tout cas, le sous-ministre, qui est le patron de M. Desmeules, pourra lui faire des félicitations parce que, lui, il travaille

comme du monde.

M. Elkas: Oui. C'est une très bonne personne. Moi aussi, j'ai eu l'occasion de travailler avec lui. Très bien.

M. Maltais: Mais, l'autre, quant à moi, remettez-le dans une canne de bines, puis retournez-le quelque part.

M. Elkas: O.K. Le message est fait.

Tunnel entre Québec et Lévis

M. Garon: Alors, j'avais commencé à vous parler du métro puisqu'on était dans le sujet des traversiers. Quand est-ce que le ministère va faire une étude sérieuse sur un... Il semble qu'au gouvernement on a de l'argent pour les fils. À Grondines, on a de l'argent pour les fils. Évidemment, c'est difficile pour l'électricité pour les Américains. Puis, là, bien, il s'agit de protéger le territoire, le paysage. Je ne suis pas en désaccord. Mais, quand il s'agit d'avoir de l'argent pour faire un trou pour le monde, là, à un moment donné, ça devient très cher. Et ne vous trompez pas parce que, je vais vous dire, je suis un de ceux qui vous attendent dans le détour parce que, tantôt, quand vous allez vouloir faire les barrages sur la Côte-Nord, pour transporter l'électricité, vous ne nous referez pas les cochonneries des tours qu'on a à Beaumont ou à l'île d'Orléans, puis sur la Côte-de-Beaupré. Alors, ne vous préparez pas, là - parce que je sais qu'il y en a qui pensent à ça, à Hydro - à faire une autre série de tours à côté de l'île d'Orléans, puis sur la rive sud, puis la rive nord, puis à nous organiser ça.

Une voix: Ce n'est pas nous autres.

M. Garon: Non, pas vous autres, mais il y en a qui y pensent. Je vais vous dire quelque chose: Je suis bien informé, à part ça.

M. Elkas: li n'y a personne ici, j'espère, qui pensait à faire ça, là.

M. Garon: Ceux qui pensent faire ça, à un moment donné, ils vont voir que les Indiens cris vont avoir des supporteurs. Parce que si, à un moment donné, on veut jouer aux fous, là, on va jouer aux fous à deux. Alors, là, apparemment, il y a de l'argent pour les fils à Grondines; il n'y a pas d'argent pour le monde entre Québec et Lévis. Entre Québec et Lévis, entre vous puis moi, on n'est pas dans une bourgade: il y a 1 000 000 de personnes. Dans la grande région de Québec? Oui, il y a 1 000 000 de personnes.

M. Elkas: 500 000.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: 500 000.

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

M. Elkas: 550 000, là.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Aïe! Aïe! On s'éloigne, là.

M. Garon: Non, non. La région de Québec et Chaudière-Appalaches...

M. Elkas: La région de Québec, est-ce que ça nous amène à Mégantic, quoi?

M. Garon: Pardon? Non, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: La région, les deux régions...

M. Elkas: Ah bien là! Soyez sérieux!

M. Garon: Dans ce qui était la région 03, il y a près de 1 000 000 de personnes.

Une voix: Ça comprend Baie-Comeau.

M. Elkas: Ça comprend Baie-Comeau?

M. Garon: Non, non. La région 03. Je comprends que vous nous voyez petits et vos fonctionnaires...

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: ...qui vous soufflent des farces plates, là, aussi nous voient petits, mais ne vous trompez pas. Je vais vous dire une affaire: Il y a 1 000 000 de personnes dans la région de Québec. Près de 1 000 000 de personnes, 900 000 et quelques.

M. Elkas: 600?

M. Garon: Non, non. Si vous partez de bien proche, mais, vous savez, quand vous parlez des gens qui viennent travailler... Bien, vous ne connaissez pas la région. Je vais vous dire une chose: Ça paraît que vous ne connaissez pas la région parce que... Quand j'étais petit gars, je vais vous dire une chose, ça fait quand même 40 ans que j'étais petit gars, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...il y avait deux autobus qui partaient de Saint-Michel de Bellechasse qui venaient travailler aux chantiers de Lauzon.

M. Elkas: Qui est plus vieux que qui, là?

M. Garon: Tu sais, c'était quand même un village. Alors, je comprends que vous nous voyiez jeunes.

M. Elkas: Vous aviez...

M. Garon: Si c'est ça le problème, il faut que ça change. Je suis content d'avoir entendu vos fonctionnaires faire des farces plates sur la région de Québec. Je comprends, maintenant, que votre... Je me dis: Ils pensent de cette façon-là. Mais il y a des choses qui vont se corriger, je vais vous dire une affaire, parce qu'aux prochaines élections vous chercherez les comtés que vous allez prendre en dehors de Montréal. Vous les chercherez, vous allez être capables de les compter...

M. Elkas: Ah!

M. Garon: ...sur la tête d'une aiguille, comprenez-vous.

M. Elkas: Non. M. le député de Lévis...

M. Garon: Parce que le monde est justement écoeuré, en dehors de Montréal...

M. Elkas: ...je vais vous demander une question.

M. Garon: ...qu'il n'y ait rien qui se passe. Vous nous prenez pour un gang de sauvages qui ont le droit de ne rien avoir, qui ont le droit...

M. Elkas: Ah!

(21 h 30)

M. Garon: Non, non. C'est ça, l'affaire. Puis, là, vous êtes en train de nous dire qu'il n'y a pas de monde. Bien, comprenez-vous, il y a autant de monde qu'il y en a pour le train de Montréal-Châteauguay. Vous regarderez la population que ça dessert, là, dans le coin, puis vous regarderez combien il y en a dans la région de Québec, puis le nombre de personnes qui passent sur le pont et vous allez voir qu'il y a pas mal de monde. Vous n'avez pas l'air de vous en rendre compte.

M. Elkas: Non, je ne faisais pas des farces, Mme la Présidente, sur la question de...

M. Garon: Non, non, je les ai entendues, les farces plates.

M. Elkas: Non, non. Écoutez, là, soyons sérieux. On s'interroge sur le nombre de personnes que vous avez dit. Région 03, on s'interroge à savoir s'il y a 1 000 000 de personnes.

M. Garon: Il y en a 930 000 exactement, 60 % sur la rive nord, 40...

M. Elkas: Ça comprend quoi?

M. Garon: La région 03, l'ancienne région 03, si vous voulez, la région 3 et 3a, 3b, Chaudière-Appalaches et Québec, les deux régions. Alors, essentiellement, quand vous regardez le trafic qu'il y a sur le pont, il en passe peut-être 115 000 ou 120 000 sur le boulevard Métropolitain, mais il en passe au-dessus de 50 000 à l'entrée du pont, par exemple. Alors, c'est la moitié, mais il n'y a rien que là. Alors, trouvez des endroits où il en passe 50 000 aussi ailleurs.

M. Elkas: Je pense, M. le député de Lévis, que vous allez comprendre que mes intentions de corriger ou d'implanter un plan de transport pour Québec, c'est bien parti. Qu'importe ce que vous avez à dire, je m'objecte au fait qu'on ne fait absolument rien. J'ai rencontré les intervenants des deux côtés de la rivière, puis on a mis sur pied une table de concertation incluant les élus et les hauts fonctionnaires, suivant le symposium qu'on a eu, qui a démontré clairement avant qu'on aille de l'avant avec les projets donc que vous avez prononcés... Personne ne dit que ce n'est pas faisable. Mais, avant qu'on fasse ça, il me semble raisonnable, intelligent de mettre ensemble ces gens-là qui vont décider pour eux-mêmes, parce que ce sera à eux de payer la facture au niveau du fonctionnement. Ça ne sera pas à toi ou à moi. On va le payer par l'entremise de nos taxes, on est toujours contribuables.

Mais, quand vous parlez d'un métro, moi, je ne m'objecte pas à un métro si on peut avoir 30 000, 40 000 passagers à l'heure pour le justifier, parce que c'est ça que ça coûte aujourd'hui. Ça prend un grand nombre d'usagers, puis...

M. Garon: Combien il y en a dans le train Montréal-Deux-Montagnes?

M. Elkas: Bien là, on parle de grandes distances. Vous parlez de courtes distances, ici.

M. Garon: Non, non, pas de courtes distances.

M. Elkas: 20 000 personnes, un potentiel de 20 000 personnes.

M. Garon: Non, non, actuellement?

M. Elkas: Bien, là, il n'y en a pas de service, c'est à la mitaine, des affaires de trois ou quatre wagons, il y en a, quoi, 15 000, 8000 à 10 000 qui se promènent dessus.

M. Garon: Bien oui, c'est 8000 à 10 000.

M. Elkas: Non, non, mais ce n'est pas...

M. Garon: C'est 250 000 000 \$ dont vous

parlez actuellement.

M. Elkas: Non, non, mais ce n'est pas des montants qu'on parle. Ce n'est pas des affaires de 50 000 000 \$ ou 60 000 000 \$ du kilomètre pour construire, puis 1 000 000 \$ du kilomètre pour opérer une fois en place. N'oubliez pas une chose: La politique du gouvernement, que ce soit vous ou nous autres là...

M. Garon: Oui, sauf...

M. Elkas: ...il y a quelqu'un qui va payer. C'est toujours le contribuable.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis le contribuable, 1 000 000 \$ du kilomètre pour l'opérer, ça va venir de quelque part ça. Puis, si on ne peut pas justifier les 30 000 ou 40 000 personnes à l'heure que ça prend pour faire...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...opérer un système semblable, bien, il y a quelqu'un qui va ramasser la facture.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ça va être qui? Alors, tout simplement on demande aux gens qui demeurent ici, qui ont la responsabilité de fournir du transport en commun... On l'a toujours dit, nous autres, au niveau des immobilisations, on ne s'en retirera jamais. Justifiez le fait qu'on devrait mettre sur pied des systèmes et on va le faire. Puis, je ne m'en cacherais pas, ce qui est bon pour Montréal est toujours bon pour Québec. Jamais je ne vais traiter Québec de la façon que vous avez décrite. Puis je prends...

M. Garon: Alors comment? Avez-vous fait une étude sérieuse avec les moyens modernes de faire un tunnel pour un métro entre Québec et Lévis, de la même façon que vous l'avez fait pour les fils à Grondines avec Hydro?

M. Elkas: Bon, regardez...

M. Garon: Avec des machineries, ils sont allés et puis ils ont creusé en tournant, avec une taupe qui a fait 4 km, à 14 pieds de diamètre. Moi, on m'a dit que ça avait coûté 25 000 000 \$...

M. Elkas: Des systèmes semblables...

M. Garon: ...pour 14 pieds de diamètre, 4 kilomètres de long, bétonné.

M. Elkas: Oui. Mais, là, M. le député de Lévis, vous allez comprendre que c'est bien beau

un tunnel pour faire passer des fils, mais il y a une grande différence entre ça et mettre du matériel roulant comme des métros qu'on connaît, à Montréal.

M. Garon: On verra ça.

M. Elkas: Et puis...

M. Garon: Quand vous verrez des gens qui vont être obligés de passer pour aller travailler sur des fils à haute tension dans les tunnels, on verra combien ça coûte.

M. Elkas: Je pense que la question doit être posée à des intervenants, les gens du milieu, à savoir: Oui, est-ce que c'est faisable? On en veut ou on n'en veut pas? C'est bien beau. Vous n'avez pas nécessairement rêvé. Vous avez pensé à ce système de transport rapide et vous vous interrogez à savoir si c'est faisable ou non. Mais il me semble qu'il est normal, comme on l'a fait dans le cas de la ville de Montréal et de la CUM, sur le territoire du CMTC... Ils ont la responsabilité de décider. Nous, on est là pour payer la facture. On paie la facture sur les immobilisations, mais ça serait à eux de le démontrer et de le justifier. S'ils ne peuvent pas le faire, on ne le fera pas. Ça ne sert à rien de mettre sur pied... Je vous donne un chiffre de 30 000 passagers. Ça peut être 40 000 passagers dont on a besoin par heure pour le justifier. Une fois que c'est fait, pourquoi pas?

M. Garon: Ce n'est pas de même qu'il faut calculer ça, pantoute.

M. Elkas: Je pense qu'il est important, M. le député de Lévis, de ne pas se limiter à une ligne entre le point a et le point b.

M. Garon: Oui, pour connecter deux rives.

M. Elkas: Non, non. Je pense qu'il est important... Non, vous ne connaissez pas ça, du transport en commun. Là, vous frappez quelqu'un qui connaît ça pas mal plus que vous.

M. Garon: Non, mais je connais le territoire pas mal. Je connais le territoire.

M. Elkas: Là, ça prend un plan intégré. Une chose qui est remarquable **ici**, dans la région de Québec, c'est qu'on n'a pas de système intégré. Les tarifs ne se sont pas intégrés. Je prévois, moi... J'aimerais ça voir toute la question des **traversiers**, que je vais déposer... Je vais travailler avec les gens du milieu. Je vais leur dire: **Est-ce** que le **traversier** fait partie du transport en commun? Si c'est le cas, pourquoi ce système serait-il opéré nécessairement par la Société des **traversiers** du Québec? Pourquoi ne pas leur

donner la responsabilité de l'opérer pour s'assurer qu'il y ait un rabatement des autobus aux heures où les traversiers arrivent de ce côté-ci et de l'autre côté aussi? Vous savez qu'il y a de l'aménagement à faire de l'autre côté, comme il doit y en avoir de ce côté-ci. Alors, la réponse au problème, ce n'est pas un trou du point a au point b, c'est tout le système. J'apprécie l'effort de la CUQ ainsi que de Trans-Sud au niveau de leur plan de relance, qui vont chercher des idées qui ne sont pas nécessairement coûteuses pour les **contribuables**...

M. Garon: Arrêtez-moi ça.

M. Elkas: ...soit des parcs d'incitation...

M. Garon: Trouvez-moi des places où les étudiants paient 2 \$ pour le transport en commun. Arrêtez-moi ça. Vous êtes en plein rêve, quand vous parlez de même.

M. Elkas: Non, non. Minute. Laissez-moi finir.

M. Garon: Les étudiants ont passé de 1 \$ à 2 \$. Trouvez-moi les places où ils paient 2 \$ actuellement. Et vous faites subventionner par la rive sud la CTCUQ pour du transport qui leur coûte meilleur marché qu'aux gens de la rive sud. Là, vous parlez comme un gars qui ne connaît pas ça. D'ailleurs, c'est ça, le réel problème. On fait payer 30 \$ aux gens. Il y a peut-être des gens qui vous disent que le monde est content. Je vais dire que les gens qui vous disent ça, ils sont dans les patates. Vous allez voir aux prochaines élections. Quand vous regardez, les gens ont vu leur tarif augmenter de 100 %, on prend 30 \$ qu'on charge aux automobilistes de la rive sud et les deux tiers, on le donne aux gens de la rive nord. Quand il était question d'avoir des effets de débordement et de demander des subventions, il y a trois ans, votre ministère a dit qu'il n'y avait pas d'effet de débordement de la rive nord sur la rive sud, ou de la **rive** sud sur la rive nord. Quand il est question de faire payer le monde, par exemple, là il y en a des effets de débordement. Il n'y en pas quand c'est vous qui payez et il y en a quand ce sont les autres **qui** paient.

M. Elkas: C'est la contribution, ça.

M. Garon: Non, non. Quand les gens ont demandé d'avoir les mêmes avantages que Montréal pour les effets de débordement en termes de subvention, le ministère a répondu aux gens de la rive sud, CITRSQ: Il n'y a pas d'effet de débordement pour les gens qui vont sur la rive nord. Ça n'existe pas, parce que les autobus, en grande partie, vont reconduire les gens aux places où ils vont. Il n'y a pas d'effet de débordement. Quand ils arrivent pour leur faire

payer 30 \$, par exemple, là il y en a des effets de débordement. Ne prenez pas les gens pour des caves. Je comprends qu'on n'est peut-être pas de l'ouest de Montréal, nous autres, mais on est moins niaiseux qu'on en a l'air.

M. Elkas: Arrêtez d'insinuer des choses semblables.

M. Garon: Non, non. On est moins niaiseux qu'on en a l'air.

M. Elkas: Je n'apprécie pas ça, M. le député de Lévis.

M. Garon: Le monde est furieux...

M. Elkas: Non.

M. Garon: Le monde est furieux.

M. Elkas: Vous assumez certaines choses et vous faites des allégations qui ne sont pas correctes.

M. Garon: Je vais vous dire rien que le nombre de téléphones que j'ai eus dans mon dernier pamphlet de comté. Seulement pour ce pamphlet-là pour dire les affaires que vous avez faites depuis 1989, j'ai eu plus de téléphones que j'en ai eu dans 15 ans, dans tous les pamphlets de comté que j'ai faits additionnés ensemble, tellement le monde est enragé de voir votre politique. Là, vous êtes en train de nous passer un autre ftigne-flagne qui s'en vient. Je connais votre chef. Je vais vous faire une prédiction: Les Indiens cris, dans Grande-Baleine, vont être des enfants d'école comparés à nous si vous essayez de passer un deuxième réseau de tours d'Hydro par la Côte-de-Beaupré, l'île d'Orléans et la rive sud, pour passer l'électricité qui va venir de la Côte-Nord, plutôt que de Grande-Baleine, parce que les Cris ne veulent pas. Je vais vous dire une chose: Vous autres qui avez de l'argent pour faire des métros pour des fils et qui n'avez pas d'argent pour le monde, on va se revoir. En attendant les cataplasmes sur des jambes de bois pour refaire les bateaux, pour changer les bateaux et, après ça, faire le rafistolage sur le pont de Québec, en arrivant toujours dans le même goulot d'étranglement qu'est le boulevard Laurier, je vais vous dire une chose: Il y a des gens qui vont «allumer» leur crayon.
(21 h 40)

Parce que, s'il y a des gens, comprenez-vous, qui ne sont pas capables d'additionner à votre ministère, ils ont besoin d'avoir des mutations au plus sacrant, pour avoir des gens qui savent compter dans ce ministère-là! Je vais vous dire une chose: Il est temps qu'il y ait des gens qui allument leurs lumières. Parce que, là, on est en train de dépenser de l'argent, actuellement. Le ministre annonce de l'argent dans la

région de Québec. Pourquoi? Pour rafistoler le vieux pont de Québec, pour essayer de faire trois voies, comprenez-vous? Ça, ça coûte de l'argent pour rafistoler toutes les sorties d'un bord, puis de l'autre, alors que, si les gens avaient les moyens de circuler entre les deux rives en dedans de quatre ou cinq minutes, comme on le ferait en métro, alors que les deux systèmes de transport en commun existent de chaque bord... Il n'y a pas besoin d'ajouter quelque chose dans les transports en commun de chaque bord: ils sont là. Tout ce dont on a besoin, c'est d'un lien entre les deux qui ait du bon sens, plutôt que d'être obligés de faire le tour par le pont, ce qui veut dire, aller retour, à peu près 60 kilomètres, pour ceux qui restent le plus proche, ça, alors qu'en réalité, bien, en ligne directe, ils sont à peu près, aller retour, à 4 kilomètres.

Quand on pense en termes d'avenir, puis qu'on pense sur une période, puis qu'on voit plus loin que son nez, là, qu'on ne voit pas rien que comme un «flat nose», comprenez-vous, ce qu'il devrait y avoir dans le transport scolaire, bien, là, on verrait qu'il y a d'autres solutions à apporter qui vont être moins coûteuses. Mais pas en essayant de voir comment ça a coûté de construire le métro de Montréal, il y a 30 ans; avec des façons modernes de creuser des trous, comme on est capable de le faire pour les fils, on serait capable de le faire pour le monde.

M. Elkas: Peut-être que le député de Lévis devrait se rendre à Montréal pour savoir quelles étaient les dernières technologies pour les derniers prolongements de métro. C'est exactement la même technologie dont on s'est servi pour le tunnel dont H parle. Pour le réseau de transport dans la région de Québec, on a créé une table de concertation, puis on fait participer les gens, les élus locaux. Je pense que c'est important qu'on le reconnaisse, puis qu'on ne leur impose pas des directives.

J'ai avec moi Yvan Demers, qui est résident de la place. Il comprend aussi les besoins, il est en charge de la recherche et du développement, et regarde justement le plan de transport qui va pas mal plus loin, comme j'ai mentionné, qu'un tunnel. Qu'est-ce qu'on comprend dans un plan de transport? C'est un plan de transport intégré, qui va rejoindre tout le monde, qui va créer des parcs d'incitation, qui va créer des voies réservées, qui va inciter les gens à prendre le transport en commun. Le transport en commun ne sera pas nécessairement limité à un autobus, ce sera bien d'autres choses aussi. Ce serait aux gens de la place à décider. Comme je l'ai mentionné, ce seront eux qui auront à porter la facture au niveau du fonctionnement. Alors, Yvan, peut-être, en complément.

M. Demers: En fait, c'est un peu ce que vient de mentionner M. le ministre. Il y a eu, avant Noël, une première séance précédant la

rencontre que le ministre a eue avec les élus dans le temps des fêtes et qui réunissait des fonctionnaires d'à peu près toutes les municipalités de la région, de même que des universitaires, des consultants, pour essayer d'alimenter la discussion qu'ont eue les élus après la période des fêtes. Ce qui est ressorti de ceci, c'est qu'il faut, au niveau régional, au niveau de l'agglomération, se donner une vision commune de l'aménagement du territoire, puis du développement économique, de telle sorte que les moyens de transport qu'on puisse mettre en place répondent vraiment à cette vision-là. Par la suite, il y a eu cette rencontre-là que le ministre a faite avec les élus et il a été convenu de mettre sur pied une table de concertation des élus, appuyés par les équipes techniques des différents organismes et du ministère, dans le but d'en arriver, à l'intérieur d'un délai raisonnable, à se donner ce qu'on appelle un plan de transport vraiment intégré, avec tous les modes de transport.

M. Garon: Les élus, nous autres, quand on ne les aime pas, on les change, chez nous. Saint-Romuald a voulu fusionner? Il n'en est pas resté un. Ils suivaient les politiques du ministère des Affaires municipales. Il n'en est pas resté un. Les élus, comprenez-vous, quand ils ne représentent pas la population, chez nous, les gens les changent.

M. Elkas: M. le député de Lévis, il me semble que vous devriez faire confiance, que vous n'avez pas le monopole sur toutes les idées du transport en commun...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...pour la région de Québec.

M. Garon: Non, non. Mais j'ai l'impression de...

M. Elkas: Il me semble que vous devriez prendre le temps, puis faire confiance aux élus municipaux, ainsi qu'aux techniciens qui les soutiennent dans leurs démarches.

M. Garon: Sauf que, chez nous, j'ai été élu avec quasiment 70 % du vote. Je calcule que j'ai un mandat. Quand j'ai dit que toutes ces affaires-là ont été des choses dont j'ai parlé en campagne électorale, si les gens avaient voulu voter pour d'autres, ils auraient voté pour d'autres. Ils ont voté pour moi. Il y en d'autres qui leur parlaient de Périclès ou de Démosthène. Moi, je parlais de l'avenir plutôt que du passé. Puis je me mets au défi: aux prochaines élections que vous verrez, là, je vais préconiser les mêmes idées, puis, s'il y a quelque chose, je vais remonter ma majorité plutôt que de la baisser, parce que les gens sont d'accord. Ils sont tannés

du flagossage, des cataplasmes sur une jambe de bois. Si vous pensez à trois voies sur le pont de Québec, le pont tout rouillé, que le monde est pour ça? Vous en trouverez des gens qui sont d'accord avec ça sur la rive sud. Vous n'en trouverez pas, vous n'en trouverez pas.

Deuxièmement, vous regarderez où est le centre d'emploi. Vous nous prenez pour des banlieues. À Lévis, il y a 20 000 emplois qui ouvrent le matin. Il y a plus d'emplois qu'il n'y a de monde qui travaille dans Lévis, parce que le monde d'en dehors vient là. Puis, contrairement à ce que vous pensez sur les ponts, parce que tout le monde pense qu'on s'en va travailler à Québec, bien, vous regarderez. Quand vous décidez, par exemple, avec des politiques gouvernementales, de faire en sorte d'obliger les gens à aller étudier sur la rive nord pour meubler les cégeps de la rive nord, parce qu'ils n'ont pas le droit d'avoir de cégeps chez eux, et puis quand vous regardez l'Université Laval, à 40 000, alors que Stanford et puis Harvard ont décidé de se limiter à 14 000 et puis 12 500, pour les voyager le plus possible, pour qu'il y ait le plus de transport en commun, pour que ça s'embarbe le plus possible sur le pont, bien là, c'est un gouvernement qui n'a pas de pensée intégrée. Contez-moi pas de chanson, là. C'est un gouvernement qui marche à la pièce, comme une taupe comprenez-vous, puis à peu près à la même place que la taupe, dans la noirceur.

Alors, c'est ça qu'il faut changer parce que la conception de l'aménagement de la région de Québec, vous n'avez pas grand-chose là-dedans actuellement. Puis, en termes de transport là, ça fait pitié. Puis, si les élus vous disent qu'ils sont satisfaits de ce qui se passe là, bien, je vais vous dire que la population n'est pas satisfaite. D'ailleurs, la preuve, quand vous me dites ça là, qu'ils sont... Encore cette semaine, dans le journal régional, l'échevin qui s'occupe du dossier des traversiers, il dit qu'il vous a envoyé une pétition, une demande encore pour changer... un paquet de suggestions sur les traversiers parce qu'ils ne sont pas d'accord, parce que le monde est mécontent. Puis, c'est un des plus modérés, voyez-vous, une pleine page avec sa photo, pour montrer, pour dire qu'il n'est pas content de la Société des traversiers, de ce qui se passe, de la façon dont c'est administré. Alors...

M. Elkas: Est-ce que vous êtes d'accord, M. le député de Lévis, avec l'individu?

M. Garon: Non, je ne suis pas d'accord. Moi, je connais les traversiers depuis que je suis petit et plus les années passent, plus ça rempire, les traversiers. Les meilleurs traversiers que j'ai connus, c'est quand j'avais six ans. Et plus c'est allé, plus ça s'est dégradé. Ils passaient plus souvent quand j'étais petit garçon. Au temps, comprenez-vous, où on était en Ford à pédales

c'était plus vite le traversier qu'aujourd'hui. Puis c'était plus agréable d'être à bord des bateaux. Aujourd'hui, ça a l'air de bateaux de la fin de la guerre de 14-18, avec le moins de personnel possible à bord, organisé d'une façon de broche à foin. Tout le monde est mécontent du service qu'il y a là. Ne vous contez pas d'histoires, tout le monde est mécontent parce que c'est administré d'une façon qui n'a pas de bon sens. Puis, là, on dit qu'on économise le gaz, on laisse les bateaux à quai. Drôle de façon d'avoir des traversiers! On dit: Pour économiser, on laisse le bateau à quai. C'est un «mautadit» beau traversier, s'il reste à quai pour sauver du gaz. Quand je dis du gaz, je veux dire de l'essence, mais il y en a plusieurs qui pensent qu'ils devraient marcher au gaz, ils pollueraient moins, alors qu'ils garochent la boucane à tour de bras.

M. Elkas: Tous les deux le jour et la nuit, peut-être pas, mais, le jour, ils marchent tous les deux.

M. Garon: Aux demi-heures.

M. Elkas: Dans votre temps, ça marchait...

M. Garon: Ils étaient aux 20 minutes.

M. Elkas: Dans votre temps dont vous parliez, quand vous étiez petit gars, il y a 55 arts...

M. Garon: Ils étaient aux 20 minutes.

M. Elkas: Il y a 55 ans, quand vous étiez petit gars là...

M. Garon: Oui.

M. Elkas:... vous dites qu'il y en avait trois, trois petits là.

M. Garon: Ils opéraient aux 20 minutes.

M. Elkas: Oui, trois petits qui bloquaient souvent dans les glaces, puis, là, il n'y a rien qui passait. Là, on les a remplacés par...

M. Garon: Mais, ils bloquaient dans les glaces... Quand j'étais petit gars, ils n'ouvraient pas le fleuve.

M. Elkas:... deux plus gros qui faisaient face aux glaces, puis là vous vous plaignez.

M. Garon: Non, non, mais...

M. Elkas: Alors, décidez-vous.

M. Garon: Le fleuve n'était pas déglacé, l'hiver, dans ce temps-là.

M. Elkas: Je pense que ce qui est important, M. le député de Lévis, c'est qu'on donne la chance aux gens de la place. Pour une fois, on va permettre - puis je remercie le bon Dieu qu'on puisse permettre à ces gens-là de se parler et de planifier sans votre intervention. Sinon, la bagarre aurait commencé entre les deux groupes: entre la rive nord et la rive sud.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Moi, je ne comprends pas. C'est un peu comme l'affaire des camionneurs de l'ANCAI. Vous aimez donc ça aller semer la bisbille pour que les gens viennent affronter...

M. Garon: Est-ce que la mairesse de Sillery et la mairesse de Sainte-Foy veulent qu'il passe le plus d'automobiles possible sur le boulevard Laurier?

M. Elkas: Bien, la mairesse de Sainte-Foy...

M. Garon: Les deux?

M. Elkas:... et la mairesse de Sillery...

M. Garon: Elles ne veulent pas qu'il passe...

M. Elkas:... sont toutes les deux d'accord avec un plan de transport intégré.

M. Garon: Oui, mais elles ne veulent pas qu'il passe plus d'automobiles.

M. Elkas: Elles veulent avoir leur mot à dire aussi, sans l'intervention du député de Lévis.

M. Garon: Mais elles ne veulent pas qu'il passe plus d'automobiles sur le boulevard Laurier.

M. Elkas: On veut le réduire. On veut faire un peu comme...

M. Garon: Bon. Alors, la seule façon de le réduire...

M. Elkas:... on faisait dans le passé: du bon transport intégré entre point a, point b, point c, point d.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: On s'en va dans cette direction-là, mais il faut donner la chance au coureur, aux sociétés de transport qui le planifient.

M. Garon: Il n'y a pas point a, point b, point c, point d. Il y a deux points.

M. Elkas: Puis si là...

M. Garon: Il y a les deux ponts. C'est ça

qu'il y a actuellement, puis le bateau. Alors, si vous ne donnez pas une chance au transport en commun de **s'articuler** entre les deux rives... La seule façon de l'articuler...

M. Elkas: C'est ça qu'on veut, c'est ça qu'on demande.

M. Garon: ...c'est qu'il soit plus rapide. Il ne le sera pas de la façon dont vous le faites. À ce moment-là, il reste le pont Laporte et le pont de Québec; ils arrivent au même endroit sur le boulevard Laurier et ça bouche. C'est ça qui est là...

M. Elkas: C'est donc triste! On accomplit quelque chose et vous le critiquez. Pour une fois, les gens vont pouvoir s'asseoir ensemble et planifier un plan de transport pour la grande région de Québec, intégré. Il y a une bonne volonté de leur part pour avoir du transport rapide entre point a, point b, qu'on ait des parcs d'incitation, qu'on ait des voies réservées, pour faire la promotion du transport en commun. (21 h 50)

M. Garon: On n'est pas à Montréal. Vous essayez de nous passer des solutions de Montréal. Tout ce dont on a besoin, c'est d'un lien rapide pour le transport en commun entre Québec et Lévis. C'est de ça qu'on a besoin actuellement.

M. Elkas: Est-ce que vous êtes en train de me dire que le plan de transport mis sur pied par M. Larose et son équipe ne vaut rien? Dites-le, parce que...

M. Garon: C'est sur la rive nord.

M. Elkas: Vous ne le connaissez pas.

M. Garon: Oui, mais sur la rive nord.

M. Elkas: Non. Vous parlez de la région de Québec. Informez-vous de ce qui se passe. Je pense que ce qui est bon pour la rive nord l'est aussi pour la rive sud, et vice versa. Vous dites qu'il y a du monde qui se transporte de la **rive** nord à la rive sud. Si c'est le cas, on va avoir des études d'origine-destination qui vont le démontrer et là on va planifier alentour d'un plan de transport qui va nous permettre d'aller de l'avant. Mais, là, vous, vous sortez des affaires qui n'ont pas de bon sens.

M. Garon: Moi, je me fais élire chez nous. C'est déjà quelque chose.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous permettez, les élus municipaux sont tous d'accord pour travailler pour trouver une solution.

M. Garon: Oui. Je sais qu'ils sont d'accord.

Si vous demandez aux gens s'ils préfèrent être en métro, ils vont tous vous dire oui.

M. Elkas: On posera la question. On fera les études et, si on peut le justifier, on le fera.

Baisse des crédits de transfert à la Société des traversiers du Québec

M. Garon: Je vais demander, puisque le président de la Société des **traversiers** est là: dans une lettre adressée à la **maresse** de Baie-Saint-Paul, le 4 mars 1992, relativement à la qualification des services de traversiers, le ministre des Transports est obscur sur la gratuité future de la traverse entre **l'île** aux Coudres et **Saint-Joseph-de-la-Rive**. Les crédits de son ministère indiquent que les transferts à la Société des traversiers du Québec vont diminuer cette année de 300 000 \$, c'est-à-dire de 25 600 000 \$ à 25 300 000 \$. Cette diminution ne tient pas compte de l'inflation, donc il s'agit d'un montant d'argent assez important de moins par rapport à l'an dernier. Comment le ministre explique-t-il la baisse des crédits de transfert à la Société des traversiers? Est-ce que le ministre a l'intention d'imposer des tarifs sur certaines traverses au Québec en 1992-1993 et au cours des prochaines années?

M. Elkas: Quelle est la question? Je n'ai pas...

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Ce n'est pas clair, votre question.

M. Garon: C'est très clair. J'ai dit: Comment le ministre **explique-t-il**... Écoutez, ce n'est pas clair. C'est le fonctionnaire qui vous dit que ce n'est pas clair. Vous devriez le changer, parce qu'il ne comprend pas facilement. Ce que je vous dis, c'est bien simple. Comment le ministre explique-t-il la baisse de ces crédits de transfert à la Société des traversiers, qui passent de quelque 25 600 000 \$ à 25 300 000 \$? C'est ça que je viens de dire. Ce n'est pas bien compliqué.

M. Elkas: Ah, pas de cales sèches.

M. Garon: Je ne suis pas dans le cinquième degré d'abstraction. Après ça, je vous ai demandé: Est-ce que le ministre a l'intention d'imposer des tarifs sur certaines traverses au Québec en 1992-1993 et au cours des prochaines années, puisqu'il y a moins de crédits à la Société des traversiers?

M. Elkas: Réponse à ta question que vous avez posée. La première réponse: en 1992-1993, on ne voit pas de cales sèches. On ne prévoit pas de cales sèches. C'est pour ça qu'il y a une

baisse.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention d'imposer des tarifs additionnels aux traverses en 1992-1993 et au cours des prochaines années?

M. Elkas: Là où il n'y en a pas ou là où il y en a?

M. Garon: Aux deux places.

M. Elkas: Aux deux places. Il y a eu des augmentations prévues à certains endroits sur des tarifs existants; où il n'y en a pas, il n'y a pas d'augmentation. Où il n'y a pas de tarif, il n'y a pas d'augmentation. Une augmentation sur zéro, c'est zéro.

M. Garon: Donc, il n'y aura aucune augmentation en 1992?

M. Elkas: Dans l'ensemble des approches... On a demandé au conseil d'administration d'essayer... Parce qu'on n'a pas trouvé de moyen de s'autofinancer dans le passé, ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas poser la question à nouveau, à savoir s'il y aurait peut-être des moyens de se trouver des revenus additionnels. On pose la question, on s'interroge. Il n'y a rien de mal dans ça.

M. Garon: Est-ce que le ministre a l'intention d'imposer des tarifs au traversier entre Saint-Joseph-de-la-Rive et l'île aux Coudres?

M. Elkas: Je viens de répondre.

M. Garon: C'est quoi: Oui ou non?

M. Elkas: Je viens de répondre non.

M. Garon: Non. Non en 1992-1993. Et après? Est-ce qu'on envisage d'en mettre plus tard?

M. Elkas: Ça, je ne sais pas. Je suis en train... En plus d'interroger les gens du milieu, j'ai demandé au conseil d'administration s'il y avait des moyens de trouver des revenus. On cherche à s'autofinancer. On sait que ce n'est quasiment pas faisable, mais si on peut le moins trouver des moyens de générer des revenus, pourquoi ne pas le faire? Il ne faudrait pas arrêter.

M. Garon: Considérez-vous que la traverse de l'île aux Coudres est un prolongement du réseau routier? Comment voyez-vous ça?

M. Elkas: Elle est désenclavée. Ça a toujours été le cas. Il n'y a pas de pont.

M. Garon: Il y a eu des tarifs de déposés il y a deux ou trois ans et qui ont été enlevés.

Mais, là, dans la dernière lettre que vous leur avez écrite au mois de mars 1992, vous êtes ambigu là-dessus. Vous êtes obscur. Vous ne prenez pas d'engagement. Les gens sont inquiets. Ils ont des commerces, ils ont des entreprises. La période de temps où il y a un tarif d'imposé par le ministre des Transports et le député de Charlesbourg, il y a une baisse considérable du tourisme sur l'île aux Coudres, qui est la principale activité et source de revenus au cours de l'été. Êtes-vous déjà ailé à l'île aux Coudres?

M. Elkas: J'ai passé par-dessus ou près?

M. Garon: Non pas par-dessus. Dessus.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Prendre la traverse pour y aller?

M. Elkas: On y va, quand? Au mois de mai.

M. Garon: Passer en avion, au-dessus...

M. Elkas: On va rencontrer des gens au mois de mai.

M. Garon: Où?

M. Elkas: À l'île aux Coudres.

M. Garon: À l'île aux Coudres ou du côté...

M. Elkas: À l'île aux Coudres. On se permet d'aller rencontrer des gens, comme vous l'avez fait dans le passé.

M. Garon: Au contraire, ça vous fera du bien.

M. Elkas: On peut se déplacer, je pense. On en a fait pas mal dans la région, M. le député de Lévis. Mais il ne faut pas oublier qu'il y avait des tarifs jusqu'en 1985 et, après ça, il est devenu gratuit. En 1988, ils ont imposé un tarif et il est devenu gratuit après ça. Alors, je suis d'accord avec vous. C'est une question de yo-yo. Et ce n'est pas juste pour les gens de la place. On s'interroge continuellement à savoir s'il y aurait peut-être des moyens. Il y a peut-être quelque chose, une idée que quelqu'un sur l'île pourrait peut-être nous avancer et qui pourrait justifier une forme de génération de revenus. Pas nécessairement du tarif, mais autre chose. On est à la recherche. Et même je vous demanderais, M. le député de Lévis, si vous avez des idées qui pourraient aider au niveau de l'autofinancement partiel des traversiers, on est prêts à accepter ça. On n'a pas toutes les solutions de ce côté-ci!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez une petite question courte? On va ajourner à demain soir?

M. Garon: Demain matin.

La Présidente (Mme Bélanger): À demain matin. Alors, la commission ajourne ses travaux à demain matin, 9 h 30.

(Fin de la séance à 21 h 55)