



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 (3)

Le mardi 4 mai 1993 – No 74

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur transports

Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-4127
M. Jean Garon	CAE-4128
M. Sam L. Elkas	CAE-4131
Discussion générale	
Voyages hors Québec	CAE-4132
Coût du personnel des deux cabinets	CAE-4133
Réduction des effectifs	CAE-4134
Accumulation de points-bonis par les fonctionnaires	CAE-4135
Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur pour l'exercice financier 1992-1993	CAE-4136
Liste du personnel du cabinet	CAE-4138
Document déposé	CAE-4138
Transferts obtenus du gouvernement fédéral en 1992-1993	CAE-4139
Document déposé	CAE-4139
Crédits périmés	CAE-4140
Transport scolaire	CAE-4141
Dépenses en services professionnels	CAE-4142
Taux de représentation féminine	CAE-4146
Définition de «minibus»	CAE-4153
Contrats de recherche scientifique et technique de Transports Canada	CAE-4157
Commission des transports du Québec	
Lieu de résidence et compétence des membres	CAE-4163
Transport du vrac	CAE-4167
Transport interurbain	CAE-4171
Documents déposés	CAE-4177
Train à haute vitesse	CAE-4179
Vignettes d'inspection de camions	CAE-4185
Situation de l'industrie du transport maritime	CAE-4192

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Ghislain Maltais, président suppléant
M. Michel Charbonneau, président suppléant

M. Michel Tremblay
M. Robert Thérien
M. Réal Gauvin
Mme Christiane Pelchat
M. Jean-Guy Bergeron
M. Réjean Doyon

- * M. André Descôteaux, ministre des Transports
- * M. Michel-A. Thivierge, idem
- * M. Dominique Dubuc, idem
- * M. Gordon Smith, idem
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Paul-André Fournier, idem
- * M. Germain J. Beaudry, Commission des transports du Québec
- * M. Victor Marchand, Société québécoise des transports

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 4 mai 1993

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures dix minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): ...procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1993-1994. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour l'étude de ces programmes est de huit heures. Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

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

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

M. Elkas: Oui, Mme la Présidente. Je veux souhaiter bon matin à tous et à toutes.

Mme la Présidente, cet exercice budgétaire est à l'enseigne de la réorganisation administrative que nous avons mise en oeuvre. Cette réorganisation se fait sentir, en termes budgétaires, sur les infrastructures routières, c'est-à-dire le programme 2, en raison du transfert aux municipalités du réseau routier local. Comme l'a déclaré mon collègue, le ministre délégué à la voirie, ce transfert entraîne une réduction des dépenses de 79 500 000 \$ en travaux de construction et de réfection du réseau routier pour l'exercice. Donc, il exige des dépenses supplémentaires de transfert aux municipalités qui se chiffrent à 74 500 000 \$, et il s'agit donc d'une réduction nette de 5 000 000 \$. La réorganisation entraîne également, au cours de l'exercice, une réduction des postes d'occasionnels de l'ordre de 520 équivalents de temps complet. Elle s'accompagne d'un programme d'accélération de la mise à la retraite qui touchera environ 250 permanents. Ceci influence l'évolution des crédits alloués à la rémunération non seulement dans le secteur routier, mais dans l'ensemble des mandats du ministère. Ces crédits passent de 336 300 000 \$, en 1992-1993, à 298 400 000 \$ en 1993-1994, soit une réduction de l'ordre de 11,3 %. La réorganisation favorise également une compression des dépenses globales du ministère.

L'évolution globale des crédits. Les crédits du ministère des Transports passent globalement de 2 097 700 000 \$ en 1992-1993, à 2 033 500 000 \$ en 1993-1994, soit une réduction de 64 200 000 \$, l'équivalent de 3,1 % du budget du ministère. Ces chiffres

montrent les résultats concrets des efforts de rationalisation que nous avons consentis, au ministère des Transports, à l'exemple, d'ailleurs, de ce que fait notre gouvernement. Cette rationalisation touche à la fois le fonctionnement et les crédits du ministère qui peut ainsi démontrer qu'il est possible d'agir plus efficacement tout en contrôlant encore mieux les ressources financières.

Dans le contexte des préoccupations que nous avons face à la gestion des fonds publics que le gouvernement nous alloue, nous avons mis l'accent sur la fonction planification au ministère des Transports. L'exécution même de cette fonction a un impact direct sur les crédits parce qu'elle implique du personnel du ministère. C'est pourtant grâce à une meilleure planification que nous pouvons fournir à la population, à des coûts que nous pouvons assumer, des services en transport diversifiés et interreliés qui répondent à ses besoins. Nous avons donc poursuivi la démarche de planification stratégique que nous avons amorcée dans les dernières années. Nous référons systématiquement aux objectifs que nous avons dégagés, et ce, pour l'ensemble de nos interventions, soit des projets, études, lois réglementées, politiques et programmes, etc. De façon plus concrète, nous avons amorcé l'élaboration des plans de transport. Celui touchant la région de la Basse-Côte-Nord est finalisé et devrait déboucher sur la signature d'un protocole d'entente avec le gouvernement fédéral sur le partage des coûts d'infrastructure.

Ce plan permet de situer dans un nouveau contexte d'**intermodalité** les interventions que nous poursuivons dans cette région, soit: le prolongement de la route 138, un coût de 5 100 000 000 \$; l'amélioration des dessertes maritimes, 400 000 \$; rationalisation des services aériens par hélicoptère, de 470 000 \$. Le plan aura pour effet de faire économiser de l'argent au ministère de l'Éducation et à celui de la Santé et des Services sociaux. Ces deux ministères pourront éviter de multiplier davantage certains de leurs équipements grâce à l'accessibilité que nous créerons.

Nous avons également amorcé des plans de transport pour les trois grandes agglomérations du Québec. Ces plans seront produits au cours des prochains mois. Dans le cas de Montréal, nous disposerons d'un premier éclairage dès la fin de l'année. Dans le cas de Québec, les représentants du milieu municipal ont été associés à la démarche, tel que convenu lors du symposium de l'automne 1991. Quant au plan de l'Outaouais, il suit son cours avec la collaboration de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

La réflexion que nous effectuons dans le cadre de ces plans nous promet déjà de raffiner notre vision de chacune des régions et de définir avec plus d'acuité nos priorités d'intervention. Ces démarches de planification

nous mettent également en contact direct avec les acteurs du milieu, avec qui nous sommes appelés à développer des consensus au sujet du développement d'un scénario d'intervention.

Quant à l'agglomération de Montréal, au cours du présent exercice budgétaire, nos efforts porteront, en grande partie, sur l'agglomération de Montréal où, rappelons-le, réside la moitié de nos résidents. Le programme d'intervention prévu au plan d'action de 1988 se réalise graduellement. Dans le secteur routier, 78 000 000 \$ ont été investis en 1992-1993 et 63 300 000 \$ seront investis en 1993-1994. Dans le secteur du transport collectif, 112 600 000 \$ ont été dépensés en 1992-1993 et 66 900 000 \$ seront dépensés en 1993-1994. Au chapitre du réseau routier, nous affecterons, notamment, des crédits de 8 200 000 \$ au prolongement de l'autoroute 30, entre Brossard et Candiac, poursuivant ainsi la construction de cette infrastructure vitale pour la rive sud de Montréal. De même, une somme de 6 000 000 \$ sera consacrée à la poursuite des travaux de l'autoroute 440, autre artère essentielle au coeur de Laval. Au chapitre du transport en commun, nous effectuerons des travaux importants dans le cadre de la mobilisation de la ligne de Deux-Montagnes. 30 000 000 \$ y seront affectés. Nous continuons d'investir dans la rénovation des voitures du métro, 34 300 000 \$; dans l'acquisition des autobus urbains, 39 500 000 \$, dont 28 000 000 \$ pour la STCUM.

Le travail se poursuit dans un certain nombre d'autres dossiers, en accord avec la réflexion effectuée dans le cadre du plan de transport. L'estacade du pont Champlain, les trains de banlieue, le réseau routier de l'est de Montréal, ce qui comprend l'autoroute 25, le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute Ville-Marie et aussi le métro vers Laval.

Les autres grands thèmes. Au programme 1, Systèmes de transports terrestres, les crédits passent de 358 800 000 \$ à 352 600 000 \$. Au niveau de la recherche et développement, 15 200 000 \$ à 14 800 000 \$, diminution en chiffres absolus, mais maintien du pourcentage par rapport au budget global. Quant au transport des personnes, on passe de 338 000 000 \$ à 333 000 000 \$. La plus grande partie de ces crédits est affectée à divers programmes d'aide aux immobilisations des équipements de transport en commun, soit 188 200 000 \$, au fonctionnement du transport en commun, 60 100 000 \$ et à celui du transport adapté, 33 900 000 \$. Transport des marchandises, il passe de 5 200 000 \$ à 4 500 000 \$. Quant au programme 3, Gestion interne et de soutien, les crédits passent de 103 700 000 \$ à 96 500 000 \$. Quant au programme 5, Transports maritime et aérien, les crédits passent de 55 600 000 \$ à 49 400 000 \$. Le programme 6, Transport scolaire, les crédits passent de 406 500 000 \$ à 424 200 000 \$. Cette augmentation des crédits est due, en partie, à la mise sur pied des mesures particulières que nous avons adoptées en réponse au rapport du coroner.

Mme la Présidente, ça fait à peu près le tour de ce que je voulais déposer aujourd'hui. Nous voyons des

diminutions. C'est causé, en grande partie, par la rationalisation, mais une augmentation aux services à notre clientèle qui est les citoyens du Québec. Merci beaucoup.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, je ferai porter mes remarques préliminaires sur deux points qui, à mon point de vue, paralysent tout le secteur des transports au Québec: premièrement, la gestion du ministère des Transports du Québec et, deuxièmement, les politiques fédérales.

Il ne faut pas se faire de cachette, il n'y a rien qui marche au Québec dans le secteur des transports. C'est le désordre total et je n'ai pas l'impression que ça changera sous le gouvernement actuel avec les ministres qui sont en fonction aujourd'hui. Lorsque le ministre est incapable de déposer ses rapports annuels à temps ni de respecter les lois qu'il doit administrer dans l'industrie des transports, cela indique qu'il y a une désorganisation dans son cabinet et dans son ministère. Le ministre a été pris en défaut trois fois. C'est le champion du gouvernement pour les retards dans le dépôt de ses rapports annuels. La gestion du ministère des Transports, c'est la médiocrité totale plutôt que la qualité totale.

(10 h 20)

Le premier point, c'est la gestion du ministère des Transports. J'en ai beaucoup parlé, mais je veux en parler encore parce qu'il n'y a rien qui change. Le ministère des Transports est un ministère à deux vitesses: le neutre et le reculons ou la marche arrière. Il n'y a pas d'orientation. Les décisions sont prises, quand il y en a, à la va-comme-je-te-pousse et les fonds publics sont dilapidés. La gestion du ministère des Transports, malgré les prétentions de ses dirigeants, c'est la médiocrité totale et non pas la qualité totale. Le secteur des transports ne peut pas aller de l'avant et dans la bonne direction si le ministère va tout croche. Lorsqu'un ministre n'a aucun leadership dans son ministère ni dans l'industrie, lorsque les idées du ministre sont confuses, sinon inexistantes, lorsque le désordre règne en maître, comme c'est le cas depuis des années au ministère des Transports, il y a des répercussions qui affectent toute l'industrie.

Le 14 août 1992, j'ai écrit une lettre de huit pages au Vérificateur général pour lui demander de faire une enquête spéciale sur la gestion du ministère des Transports. Dans cette lettre, il y a une panoplie d'irrégularités administratives, de cas de mauvaise gestion et de pratiques anormales. On verra bien, au cours des prochains mois, si le Vérificateur général s'est décidé à passer au crible le ministère des Transports et si son rapport annuel fera la lumière sur tous les cas que je lui ai mentionnés.

L'année qui vient de s'écouler a démontré que rien n'a changé. Le ministère des Transports a horreur

des soumissions publiques. Il fait tout ce qui lui est possible de faire pour contourner le processus normal d'appel d'offres. Nous avons fait ressortir, lors de la vérification des engagements financiers, que les contrats de revêtement bitumineux sont littéralement scindés, subdivisés en parties, pour faire plusieurs contrats de moins de 500 000 \$ afin de ne pas dépasser le montant de 500 000 \$ et, ainsi, éviter les soumissions publiques. Le ministère fait tous les efforts inimaginables, toutes les contorsions possibles pour que les contrats ne dépassent pas 500 000 \$.

Nous avons assisté au même phénomène dans l'affaire de l'achat de 300 autobus pour les sociétés de transport en commun. Il n'y aura pas d'appel d'offres. L'Association du transport urbain du Québec, ATUQ, et les sociétés de transport en commun qui vont utiliser les autobus sont mécontentes et une compagnie québécoise qui a développé une technologie avant-gardiste n'aura pas la chance de soumissionner. Mais cela ne dérange pas les hautes instances du ministère des Transports du Québec. Nous sommes loin de la qualité totale. Le ministre des Transports est trop faible pour tenir tête au ministre de la qualité totale qui lui impose sa façon de faire alors que ce sont les contribuables qui paient les autobus.

La hausse des dépenses affectées aux honoraires professionnels par le ministère des Transports est un autre scandale. Cela n'a pas de bon sens d'octroyer des sommes de plus en plus élevées aux firmes d'ingénieurs, quand le ministère fait de moins en moins de travaux. C'est insensé. C'est de l'argent jeté par les fenêtres et un gaspillage des fonds publics. Cette année encore, les crédits pour services professionnels sont de 92 400 000 \$, une augmentation de 8 400 000 \$ ou 10 % de plus par rapport à l'an dernier. Cette augmentation est d'autant plus significative que le budget du ministère baisse de 3 %. En 1985, les crédits pour les services professionnels étaient de 31 000 000 \$, trois fois moins qu'en 1993-1994.

Si on compare les crédits pour services professionnels et les crédits pour immobilisations du ministère des Transports, on se rend compte à quel point le ministère des Transports est loin de la qualité totale et de la gestion efficace des fonds publics. En 1985, les crédits pour services professionnels de l'ensemble du ministère des Transports étaient de 31 000 000 \$. La même année, les crédits pour immobilisations étaient de 319 000 000 \$, ce qui signifie que les crédits pour services professionnels représentaient moins de 10 %, plus exactement 9,7 % des crédits pour immobilisations. Cette année, les crédits pour les services professionnels de 92 400 000 \$ représentent 23 % des crédits d'immobilisations du ministère des Transports qui s'élèvent à 397 000 000 \$, presque 25 %. C'est incroyable!

Cette année, on a pu aussi constater que, sur le plan de la gestion, la Société de l'assurance automobile du Québec prenait les mauvais plis du ministère des Transports. Il faut dire qu'au cours des derniers mois il y a beaucoup de hauts dirigeants du ministère qui ont été nommés à la Société de l'assurance automobile. Ils

ont déplacé et appliquent maintenant leur méthode apprise au ministère des Transports. On voit, par exemple, que le contrôle routier ne marche pas. Les gens du secteur des transports nous disent que c'est mal conçu et mal organisé. Nous sommes étonnés parce que nous pensions, à l'époque, que la Société de l'assurance automobile pourrait faire du bon travail. Nous étions en désaccord sur le principe de confier le contrôle routier à la Société de l'assurance automobile du Québec. Mais, parce qu'à l'époque on voulait organiser rapidement le contrôle routier et que la Société de l'assurance automobile du Québec avait la réputation d'un organisme efficace, nous avons finalement tenté de mieux banaliser sans empêcher l'adoption du projet de loi qui confiait la responsabilité du contrôle routier à cet organisme.

Aujourd'hui, on constate qu'il y a beaucoup d'insatisfaction vis-à-vis du contrôle routier et nous y reviendrons lors de l'étude des crédits. En plus, certains mandataires désignés par la Société de l'assurance automobile du Québec pour faire la vérification mécanique des véhicules bâclent les inspections. Le rapport du coroner Malouin est fort révélateur à cet égard. Il indique des cas précis où des camions dans un état mécanique lamentable ont malgré tout obtenu des certificats d'inspection mécanique. Par ailleurs, le 26 mars 1993, les médias rapportent que, dans l'industrie du camionnage, il y a un trafic de vignettes qui impliquerait plusieurs garages qui sont des mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il y a même des causes actuellement devant les tribunaux.

Le régime fédéral: un boulet au pied de l'industrie québécoise des transports. Le régime fédéral est un boulet au pied de l'industrie québécoise des transports et c'est le second point que je veux développer dans mes remarques préliminaires et pendant l'étude des crédits. Je vais donner des exemples très concrets dans tous les secteurs d'activité des transports qui démontrent à quel point la présence de deux gouvernements et les actions du gouvernement fédéral étouffent l'industrie québécoise des transports en plus de nous coûter une fortune.

Les contrats de recherche scientifique et technique de Transports Canada. Dans un avis transmis au ministre des Transports, en février 1993, le Conseil de la recherche et du développement en transport, CRDT, conclut que les dépenses de recherche et de développement de Transports Canada au Québec ont diminué de façon significative depuis 1985. Entre 1983 et 1986, Transports Canada a réalisé 19 % de ses activités de recherche et développement au Québec. Entre 1986 et 1991, sous un gouvernement très collaborateur, cette part est descendue à 16 %. En 1991, elle n'était plus que de 12,3 %, malgré les déclarations d'amour répétées du ministre des Transports. Pourtant, l'industrie québécoise... On voit que c'est un amour stérile. Pourtant, l'industrie québécoise des transports effectue 55 % de toute la recherche industrielle dans le secteur des transports au Canada. Cette situation inquiète beaucoup le Conseil qui estime, avec raison, que l'attribution des contrats de recherche et développement est la première étape d'un processus qui implique, à long terme, des

sommes considérables. Le CRDT donne l'exemple du projet de construction d'un brise-glace de classe Arctique pour étayer cette affirmation. Il fait remarquer que, de 1983 à 1991, Transports Canada a octroyé 274 contrats d'une valeur de 39 000 000 \$ pour étudier la navigation dans l'Arctique et le comportement des glaces; 19 contrats seulement, totalisant 1 700 000 \$, soit 4,3 %, ont été accordés à des Québécois. Trois entreprises d'Ottawa ont bénéficié de 166 contrats d'une valeur de 18 000 000 \$, soit 47 % du total. Le CRDT affirme que cette situation nuira aux entreprises québécoises lorsque viendra le temps d'accorder des contrats pour la construction d'un éventuel brise-glace.
(10 h 30)

Le déclin de l'industrie maritime québécoise. La coalition FACTS, Fair Access to Canada Transportation System, qui regroupe des membres de l'industrie maritime du Canada et de l'Ontario, affirme que le trafic maritime sur le Saint-Laurent décline, que les ports du Saint-Laurent sont de moins en moins concurrentiels. Elle attribue principalement cette situation à la réglementation fédérale et, particulièrement, à la méthode d'attribution des subventions du Nid-de-Corbeau, à la tarification des compagnies ferroviaires qui ne reflète pas les coûts réels d'utilisation des divers ports de transbordement et, troisièmement, au traitement préférentiel accordé par le Canadien National aux ports de Prince Rupert et Churchill.

Par ailleurs, l'Association des armateurs du Saint-Laurent trace un bilan catastrophique de la marine marchande québécoise. Premièrement, la flotte canadienne se classe soixante-sixième au monde et elle est la plus âgée des pays de l'OCDE, avec une moyenne de 20,5 années. Alors qu'on dit que, normalement, la vie durable d'un bateau, c'est à peu près 25 ans. La moyenne, c'est de 20,5. C'est comme si, nous autres, ici, on avait une moyenne d'âge de 65 ans au Québec. En termes de bateau, c'est ça que ça veut dire. Deuxièmement, la capacité de la flotte canadienne d'aujourd'hui atteint à peine celle de 1969 alors qu'on assiste, depuis plusieurs années, à une augmentation phénoménale du commerce international. Troisièmement, la presque totalité, 99 % du commerce international canadien, utilise les navires étrangers. Ces derniers sont de plus en plus présents dans le cabotage entre les ports canadiens, évidemment ce que ne permettent pas les Américains. Ils ne sont peut-être pas bien fins les Américains, mais, eux autres, ils ne permettent pas ça.

La flotte de la garde côtière au Québec. La garde côtière canadienne applique actuellement un plan de restructuration de sa flotte au Canada, dont la mise en oeuvre sera terminée en avril 1994. Ce plan prévoit que le nombre de navires de la garde côtière basés au Québec diminuera de 11 à 7 bateaux entre 1991 et 1994, soit une baisse de 36 %. Il s'agit d'une perte beaucoup plus importante que dans la région des Grands Lacs où le nombre de navires passera de 8 à 6, baisse de 25 %, que dans celle des Maritimes où il baissera de 13 à 11, diminution de 15 %, et que dans celle de l'Ouest où la flotte basée dans cette région passera de 11 navires à 10,

une baisse de 9 %. Quant à Terre-Neuve, les six navires qui y sont y resteront. La flotte de la garde côtière basée au Québec ne représentera plus que 18 % de l'ensemble des navires de la garde côtière en 1994, comparativement à 22 % en 1991, et ça, c'est sans tenir compte du fait que les rumeurs sont fortes que le brise-glace *Pearkes* s'en irait sur la côte Ouest. Après avoir été réparé ici — il a été transporté ici — réparé avec les fonds affectés au Québec, même s'ils ne sont pas considérables, on pense à le retourner dans l'Ouest. Ils n'auront pas eu besoin de le réparer à leurs frais. Comme «gogo», on ne fait pas mieux.

En outre, sur les 19 brise-glace opérés par la garde côtière canadienne, 11, soit près de 60 % de la flotte de brise-glace, sont basés dans les Maritimes. Parmi ce nombre, on compte les deux seuls brise-glace lourds de la garde côtière; seulement deux brise-glace moyens et trois brise-glace légers sont basés sur le Saint-Laurent, soit le quart de la flotte de brise-glace de la garde côtière canadienne. C'est inacceptable. On aura beau faire toutes les enquêtes qu'on voudra sur l'avenir de Montréal, le développement de Montréal, le gouvernement québécois ne devrait jamais accepter une telle situation. C'est notre avenir qui en dépend et vous verrez très bientôt les effets désastreux de la fermeture du Saint-Laurent, cet hiver, pendant 29 jours à cause des glaces, à cause des brise-glace, surtout, qui ne sont pas présents et qui se promènent dans les Maritimes où il n'y a pas de glace. Je rappelle au ministre que c'est sur le Saint-Laurent que la présence des glaces est la plus importante et c'est là qu'elles sont le plus susceptibles d'entraver la circulation des navires. C'est au Québec que l'essentiel de la flotte de brise-glace de la garde côtière devrait être basé et non dans les Maritimes. Et on verra combien il viendra de bateaux au Québec l'an prochain, s'il y a des capitaines, des propriétaires de bateaux assez naïeux pour envoyer des bateaux dans une place où ils peuvent rester pris pendant 29 jours. Surtout à une époque où on est dans le «just on time» dans le transport. Imaginez-vous la réputation qu'on vient de faire au fleuve Saint-Laurent avec ce qui s'est passé cet hiver, et on n'a pas entendu un son du ministre.

Vous avez aussi les aéroports de Montréal. Le gouvernement du Québec étudie actuellement la question de l'avenir des aéroports à Montréal. Il s'agit d'une question très importante à laquelle il faut répondre. Selon les analyses du gouvernement, le déclin de Dorval a débuté avec l'ouverture de Mirabel, grâce à un grand Montréalais, M. Trudeau. Vous savez, quand on a des amis comme ça, on n'a pas besoin d'ennemis. Même ses plus fidèles collaborateurs, qui l'ont louangé au moment de son départ, commencent à dire qu'il était dans l'erreur. Le gouvernement considère que, dans l'état actuel des choses, la vocation de Montréal comme centre international de l'aviation civile est menacée. Cette position est partagée aussi par le Regroupement des employés de l'aviation civile en action, le groupe REACTION. Bref, premier point important, c'est la décision folle du fédéral de construire Mirabel qui est à

l'origine des problèmes du transport aérien à Montréal.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a abordé l'étude de l'avenir des deux aéroports de Montréal dans une perspective de développement économique régional et non dans une perspective de transport. C'est un choix qui peut se défendre et, dans cette perspective, le gouvernement québécois serait sur le point de recommander la concentration de tous les vols de passagers à Dorval et le choix d'autres vocations pour Mirabel. Cependant, l'avenir des deux aéroports sera décidé par le conseil d'administration des aéroports de Montréal, ADM. Le gouvernement du Québec ne siège pas sur le conseil, c'est Ottawa qui décide.

Même si le fédéral se pète les bretelles avec sa politique de gestion locale des aéroports, c'est lui qui nomme les gestionnaires des aéroports de Montréal, ces gens reçoivent leur mandat du gouvernement fédéral. Et même si les gestionnaires des aéroports de Montréal voulaient changer les vocations des deux aéroports, ils ne le pourraient pas. Le bail signé entre les aéroports de Montréal et le ministre des Transports Jean Corbeil, un autre grand Montréalais, prévoit que le locateur doit exploiter les deux aéroports pour les fins d'un aéroport international majeur et à des fins qui ne soient pas incompatibles avec la gestion, l'exploitation et l'entretien des aéroports Mirabel et Dorval. Autrement, il faudrait changer le bail qui vient d'être résilié sans que le fédéral n'attende même que le gouvernement du Québec fasse connaître son opinion. C'est ça, la réalité, qu'on le veuille ou non. Le ministre, au fond, a l'air d'un bon petit épagneul, là-dedans, bien gentil, mais les oreilles basses.

Le transport interurbain. Les transporteurs interurbains par autobus vivent des moments difficiles. Leur clientèle est passée de 5 100 000 personnes, en 1980, à 3 500 000 en 1992. Les transporteurs attribuent principalement cette baisse à la concurrence déloyale de Via Rail. Ils attribuent aussi leur problème à l'imposition des taxes sur les services, TPS et TVQ, et à la hausse de la taxe sur les carburants. Les transporteurs interurbains par autobus en veulent particulièrement à la concurrence déloyale de Via Rail. Ils estiment qu'ils se font voler avec leurs propres taxes puisque les subventions du fédéral à Via Rail, 400 000 000 \$ par année, font en sorte que le prix du billet de train ne couvre que 30 % des coûts alors que le prix du billet par autobus doit couvrir 100 % des coûts d'opération, de transport.

Quand on réfléchit un peu à l'organisation du transport interurbain au Québec, on constate que la situation est complètement insensée, même ridicule. Québec donne l'exclusivité des parcours rentables à un transporteur par autobus pour maintenir les services dans les régions alors que le fédéral fait de la concurrence déloyale aux transporteurs par autobus sur ces mêmes parcours. En plus, le fédéral a le culot de couper les services de Via Rail dans les régions, quand il le veut. Le fédéral, en fait, neutralise complètement la stratégie du gouvernement du Québec.

En conclusion, j'affirme que les entreprises québécoises du secteur des transports ne peuvent pas survivre

longtemps avec un ministère des Transports qui ne sait pas où il va, qui est incapable de s'administrer correctement et encore moins capable de gérer adéquatement le secteur des transports, et un régime fédéral pourri qui empêche toute synergie possible entre les différents intervenants de l'industrie. Les entreprises québécoises de l'industrie des transports sont en compétition avec des concurrents qui n'ont pas à oeuvrer dans un environnement aussi perturbé, désorganisé et désordonné. Elles ne pourront pas faire face à leurs concurrents si les conditions dans lesquelles elles fonctionnent ne changent pas radicalement.

J'ai le sentiment très net, Mme la Présidente, qu'avec le ministre qui fait constamment des déclarations d'amour au fédéral, un ministre qui lèche le fédéral, au fond, plutôt que de le mordre une fois de temps en temps, on n'ira pas nulle part. Le fédéral continuera à avoir des politiques désordonnées, discordantes, nuisibles au Québec et le ministre continuera de lui faire des déclarations d'amour. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a une réplique, M. le ministre?

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, typique du député de Lévis. Il fait ses grandes sorties non fondées, dans bien des cas, vérité, on n'est pas sûr de ce qu'il dit, se prétend le grand expert, bon pour critiquer, mais, savez-vous, pour la société québécoise, pas trop enrichissant lorsqu'on n'avance absolument rien. On n'avance absolument rien de positif sur ce qui fait notre gouvernement, ou même critiquer d'une façon constructive et nous apporter des suggestions. Non, ça n'a jamais été le cas. Ça fait trois ans et demi que j'ai l'honneur de siéger à l'Assemblée nationale, trois ans et demi que j'occupe le poste de ministre des Transports, j'ai effectué bien des changements puis c'est un peu de l'envie qu'on voit de la part de l'Opposition, lorsqu'on regarde notre gouvernement aller d'une façon très positive, avec des programmes bien établis, avec la programmation qui a démontré clairement que le gouvernement du Québec peut poser des gestes constructifs.
(10 h 40)

Je me retiens de rire, Mme la Présidente, lorsqu'on parle du brise-glace. On fait promener des brise-glace dans les Maritimes et il n'y a absolument rien. Ils se promènent sur le fleuve Saint-Laurent pendant 29 jours. C'est vrai qu'on a eu un hiver extraordinaire. On a fait venir le Terry Fox, le bateau brise-glace le plus puissant, et même s'il avait dégagé, les bateaux suivants, eux, n'auraient pas pu passer les glaces. Puis ça, le député de Lévis est bien au courant.

Je me demande si, aussi, le député de Lévis est au courant des interventions que notre ministère a faites non seulement par écrit, mais par voie d'appels et de lobby de notre part concernant les autobus interurbains. Nous sommes d'accord que Via Rail devrait avoir un

programme bien établi. Le fédéral devrait établir, pour Via Rail, un programme qui va permettre une bonne concurrence. Mais on oublie le geste que mon collègue, le ministre des Finances, a posé, l'an passé, quand il a diminué de 52 000 000 \$, Mme la Présidente. Je regarde le député de Lévis qui ne veut rien savoir du fait que ça a été un geste qui a été posé de façon à alléger le fardeau des transporteurs, soit les transporteurs de personnes au niveau interurbain ou même au niveau du camionnage. C'est 52 000 000 \$ qui ont été remis à ces gens-là, geste très concret. On critique le ministère parce qu'il y a le contrôle routier qui ne fonctionne pas. J'aimerais demander au député de Lévis qu'il se retourne vers l'Association des camionneurs, pas le commis qui a une tendance à nous critiquer, qui est du même bord que le député de Lévis, mais parler directement au président de l'Association et lui demander quelle sorte d'effet les contrôleurs routiers ont eu sur l'industrie. J'aimerais lui rappeler qu'il y a eu trois fois plus de vérifications de faites cette année que l'an passé.

J'aimerais rappeler aussi que peut-être que si son illustre chef n'avait pas fait disparaître les contrôleurs routiers en 1983, on ne serait pas dans la misère où on est aujourd'hui. Il a fallu reconstruire, reformer, remonter une équipe et, dans l'espace de le dire, on peut penser que ces gens-là peuvent faire à 100 % du jour au lendemain. Je vais vous dire que je suis très, très fier des efforts que ces gens-là font dans le peu de temps qu'ils sont en place.

Mme la Présidente, je vais parler des aéroports. J'aimerais savoir, du député de Lévis, qu'est-ce que lui et son gouvernement ont fait? Ils avaient neuf ans pour réagir, neuf ans pour regarder ce qu'on pourrait offrir au milieu. Absolument rien. Lorsqu'on a hérité des dossiers de son gouvernement, il n'y avait absolument rien de fait parce que ces gens-là ont une tendance, Mme la Présidente, à s'isoler. Ils devraient aller mordre le fédéral et, là, se retirer. «That is very very cowardly». Non seulement ils se retirent, mais ils se retirent avec des chèques du gouvernement fédéral et ils se promènent avec ces chèques dans leur poche pendant des jours et des jours de temps et ça coûte des millions aux contribuables. Puis là, on se retourne de bord et on dit: Bien, le ministère des Transports ne sait pas comment gérer sa boîte.

J'aimerais savoir le nombre de projets qu'on a déposés, même tout en étant égal, dans la période de 1980 à 1984 où on a vu passer, je ne sais pas, le ministre Tardif, le ministre Clair, le ministre Léonard, le ministre de Belleval, le ministre Lemay. C'est bien pour ça qu'il n'y a absolument rien. S'il y en a cinq qui sont passés, avaient-ils tous peur de ce ministère? Je comprends que c'est tout un défi, le ministère des Transports du Québec, mais c'est un beau défi, un très beau défi. Ces gens-là, qui m'entourent, représentent seulement une fraction des gens qui font l'effort pour rendre service aux citoyens de Québec. Puis je vais vous dire, Mme la Présidente, c'est avec grande fierté que je suis ici aujourd'hui puis je suis prêt à répondre à n'importe quoi. Un peu différent de la journée où je me suis pré-

senté la première fois où, peut-être, oui, je ne connaissais pas trop ce qui se passait parce que c'était tout nouveau pour moi. Une chose que j'ai apprise, par exemple, c'est que le discours n'a pas changé une miette. Le discours prévenant du député de Lévis. Rien, absolument rien ne change. Je le répète, on joue encore du violon, puis je le répète, Mme la Présidente, pas trop enrichissant pour la société québécoise lorsqu'on a des critiques semblables. «Thank you very much».

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui veulent avoir des remarques? M. le député de Lévis.

Discussion générale

Voyages hors Québec

M. Garon: Dans les renseignements que le ministère des Transports nous a fournis, il y a un voyage à Singapour, la septième conférence de l'Association du génie routier de l'Asie et de l'Australasie. Participation du ministre, M. Middlemiss, et de deux fon...: une attachée politique, Mme Josée-Maryse Sauvageau, et un sous-ministre adjoint, M. Yvan Demers, qui, pendant 13 jours, d'après les renseignements... et le coût du voyage a été, pour le ministre, de 7651,37 \$ et, pour l'attachée politique et le sous-ministre adjoint, de 9778,77 \$. J'aimerais savoir quelle a été la durée du congrès.

M. Elkas: Cette question a été amplement discutée hier, Mme la Présidente. On me dit qu'ils ont passé au moins une demi-heure sur la même question, ou peut-être plus. Est-ce qu'on me dit que le député n'est pas satisfait de la réponse qui avait été donnée? S'il ne l'était pas, il aurait dû persister hier. La question aurait dû être posée au ministre délégué aux Transports qui avait assisté à ce congrès.

M. Garon: Non, non. Mais, le ministre, c'est le ministre en titre. Le sous-ministre adjoint, M. Demers, est ici, je pense? Il n'est pas ici? Le sous-ministre n'est jamais là. Il n'était pas là hier, il n'est pas là aujourd'hui non plus, sauf que je veux savoir la durée du séjour, la durée du congrès. Un congrès, habituellement, ça ne dure pas 13 jours. Je voudrais savoir la durée du congrès, de la septième conférence du génie routier de l'Asie et de l'Australasie.

M. Elkas: On a répondu quoi, Mme la Présidente, hier? Cinq jours?

M. Garon: Il n'y a pas eu de réponse là-dessus.

M. Elkas: On me dit que c'est cinq jours, qu'on a répondu.

M. Garon: Non, mais je voudrais savoir plus précisément de quelle date à quelle date.

M. Elkas: Bien là, on va sortir les galées puis...

M. Garon: Non, mais c'est vous qui êtes en charge du ministère, là. C'est vous qui êtes le ministre de la tutelle du ministère. Alors, notre but, c'est de poser des questions sur les fonds du contribuable et on veut savoir combien de temps a duré le congrès, tout simplement, auquel assistaient ces trois personnes.

M. Elkas: Mme la Présidente, hier, on m'avise que M. le député de Lévis a demandé la question au ministre délégué et puis le ministre délégué s'est engagé à vous donner tous les détails. O.K.? Alors, si c'est le cas, on va vous remettre tous les détails.

M. Garon: Mais je vous demande à vous, comme ministre de tutelle. Vous êtes le ministre en titre, responsable du ministère.

M. Elkas: Je viens de le dire. Je vais vous répondre la même chose que le ministre délégué a répondu hier: On va vous donner tous les détails sur ce voyage.

M. Garon: Pouvez-vous me donner des détails au... la durée du congrès?

M. Elkas: Ça, vous avez, comme il a été demandé...

M. Garon: Quand est-ce que ça commençait? Quand est-ce que ça finissait?

M. Elkas: Comme il a été demandé hier, on va vous donner les détails. Est-ce qu'il y a une question supplémentaire que vous voulez poser, que vous n'aviez pas posée hier?

M. Garon: Oui. Je veux vous demander tous les détails, mais je veux demander combien de temps a duré le congrès, essentiellement.

M. Elkas: Est-ce que ça faisait partie de la question que vous avez posée hier?

M. Garon: Je vous le demande.

M. Elkas: Vous les avez manqués?

M. Garon: Donc, j'ai le droit de vous poser la même question, si je veux, pendant cinq heures de temps. J'attends une réponse. J'attends une réponse.

M. Elkas: «Shoot». Allez-y, allez-y. Je vais vous répondre de la même façon.
(10 h 50)

M. Garon: Je comprends que ça nous intéresse beaucoup, le système routier de Singapour et de l'Asie comme modèle, mais on veut savoir combien de temps a duré le congrès. Un congrès de deux jours, trois jours, quatre jours, cinq jours? Ça a duré combien de temps,

le congrès? On remarque, actuellement, que nos modèles semblent être l'Asie et le Moyen-Orient, sous le gouvernement actuel. Quand le ministre en titre n'est pas au Moyen-Orient, c'est le ministre délégué qui est en Asie. On voudrait savoir c'est quoi, les buts des voyages.

M. Elkas: Des notes qu'on m'a remises ici aujourd'hui, il y en a 1, 2, 3, 4, 5 et puis... Ah, excuse, 1, 2, 3, 4, environ 4 questions qui ont été posées ici et je vois que, dans les questions que vous avez posées, la question que vous me posez aujourd'hui, elle a été posée hier et on va vous répondre. Est-ce qu'on peut aller au programme 1?

M. Garon: Est-ce que le ministre sait la réponse, quelle était la durée du...

M. Elkas: Si le ministre délégué, qui a assisté au congrès, a dit qu'il était pour vous répondre dans les jours, les semaines qui suivent, aux questions que vous avez posées, dans leur ensemble, je vais répondre de la même façon.

M. Garon: Je vais vous poser...

M. Elkas: Est-ce qu'on peut passer au programme 1, Mme la Présidente?

Coût du personnel des deux cabinets

M. Garon: Non. Je vous pose des questions dans l'ensemble avant qu'on passe au programme. J'aimerais savoir si le ministre pense toujours qu'il est nécessaire d'avoir deux ministres au ministère des Transports alors qu'on vient de passer 33 000 kilomètres de route sur 60 000 aux municipalités. Comme on a diminué de moitié le nombre de routes sous la responsabilité du gouvernement et qu'on les a transférées aux municipalités, j'aimerais savoir si on a toujours besoin de deux ministres, avec deux cabinets, avec une masse salariale de 1 250 000 \$ pour deux cabinets. J'aimerais savoir dans quelle proportion les masses salariales des cabinets vont diminuer en 1993-1994, par rapport à 1992-1993.

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est une décision pour le premier ministre et son cabinet, de décider le nombre de ministres qu'il devrait avoir. Le député de Lévis doit comprendre, on vient tout juste de faire la réforme. Ce qui est dans les crédits, ça ne veut pas dire, à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire, qu'il n'y aura pas des changements, mais ce sera une décision pour le premier ministre à faire et pas pour le ministre en titre. Je peux vous dire, Mme la Présidente... Je regarde les activités de 1980 à 1984, au niveau du routier, où on retrouvait deux ministres, un ministre délégué ainsi qu'un ministre en titre, et les activités qui se sont faites dans le temps, je me demandais pourquoi ils avaient aussi deux ministres dans le temps. Là, je comprends.

Réduction des effectifs

M. Garon: Une autre question. On vient de faire une réforme administrative, on vient de passer la moitié du réseau routier aux municipalités, 33 000 kilomètres sont transférés aux municipalités sur 60 000, il en reste 27 000 kilomètres au ministère. Dans les crédits, apparaissent les diminutions qui vont affecter les fonctionnaires. Il y a 1250 occasionnels qui vont partir, 500 permanents sur trois ans. Maintenant, on voudrait savoir si c'est simplement des petits qu'on coupe ou si le fait qu'on passe plus de la moitié du réseau routier aux municipalités, ça va apparaître dans la masse salariale des cabinets. Si les cabinets s'occupent de la moitié moins de routes, plus de la moitié moins de routes au Québec, est-ce que les ministres ont besoin de la même masse salariale dans leurs cabinets pour s'occuper des routes alors qu'il y a 33 000 kilomètres dont ils ne s'occuperont plus, il va leur rester seulement 27 000 kilomètres?

M. Elkas: Mme la Présidente, il est bien normal, lorsqu'on effectue des transferts, que ce soit d'un ministère à l'autre ou d'un niveau de gouvernement à un autre, qu'on garde en place des effectifs pour s'assurer le bon transfert de ces activités. Il me semble normal qu'à l'intérieur d'un cabinet, un cabinet qui a transigé avec les municipalités pendant des mois de temps, il s'assure qu'on n'effectue pas un transfert et qu'on s'évade du jour au lendemain. On va rester en place pour s'assurer que le soutien donné à ces municipalités est le soutien qu'elles méritent. C'est quelque chose de nouveau pour elles. Je suis convaincu que les cabinets ainsi que le ministère vont livrer et on verra, après qu'on aura effectué tous les changements, que les municipalités, en effet, seront satisfaites de la façon dont elles, maintenant, devraient gérer le réseau routier. Alors, de penser que, du jour au lendemain, on va faire le transfert et partir sans accepter la responsabilité du rodage qui va avec un transfert, il me semble que c'est malsain.

M. Garon: Les fonctionnaires, eux, ont perdu leur emploi dès cette année. Les 1250 occasionnels, eux, ne sont plus là. Ils ne sont pas dans les crédits, ils sont disparus de la masse salariale. 1250 occasionnels et le tiers de 500 permanents, environ 135 permanents, sont partis et vous dites qu'au niveau des cabinets, là, vous avez besoin de tout votre monde et qu'il n'y a pas de coupure là.

M. Elkas: Ce n'est pas ça que j'ai dit. À mesure qu'on n'en aura plus besoin, définitivement, il n'y aura pas de remplacement. Chez nous, j'en ai déjà deux que je n'ai pas remplacés dernièrement et puis, ça, ça va avec la décentralisation des activités. Puis moi, sur ce côté-là, je peux vous dire que j'ai appris ce que c'était, du dégraissage et de la réorganisation. De la décentralisation, je comprends ça, j'en ai fait tout le temps de ma vie. Alors, je peux vous dire que, lorsqu'on effectue des changements ou de la décentralisation semblable,

c'est sûr qu'il va y avoir des postes qui ne seront plus nécessaires. Mais je vous dis qu'en 1985 on a moins de gens dans nos cabinets ensemble qu'il n'en existait dans le temps. L'enveloppe budgétaire, Mme la Présidente, l'enveloppe budgétaire, en 1993 — écoutez-moi bien, là, c'est important — est la même qu'elle était en 1985. Si vous me dites que ce n'est pas un geste positif pour le contribuable, je ne sais pas ce que c'est. Mais je vais vous le dire puis je vais vous le répéter, ce qui est important lorsqu'on exécute un transfert au municipal, c'est de s'assurer que ces gens-là ont le soutien de nos cabinets.

M. Garon: Sauf que je suis un peu étonné des propos du ministre parce qu'hier, son ministre délégué a dit que la réforme du 7 décembre, ce n'est pas un modèle. Au contraire, on a dit quasiment que c'était désastreux. Le ministre responsable du développement régional a dit qu'au mois de décembre, si les gens avaient écouté davantage les gens des régions, ils auraient peut-être bien fait moins de folies.

M. Elkas: Vous avez pris ça où? De la bouche du ministre...

M. Garon: Ça a été rapporté, oui.

M. Elkas: C'est lui qui l'a dit?

M. Garon: Bien oui, ça a été rapporté par le ministre.

M. Elkas: Non, non. Mais est-ce que c'est lui qui l'a... Vous l'avez entendu de sa bouche?

M. Garon: Ça a été rapporté, qu'il avait dit ça.

M. Elkas: Ah, ah! Ça a été rapporté. Ça a été rapporté.

M. Garon: Ah oui, sur Amos, suite à...

M. Elkas: C'est du oui-dire, ça.

M. Garon: Bien, hier, je peux vous dire que c'est le ministre délégué lui-même qui a dit que la réforme du mois de décembre n'était pas bonne et que... D'ailleurs, on a vu à quel point le sous-ministre est tombé en disgrâce parce qu'on ne le voit plus depuis ce temps-là. Et on a dit qu'il fallait faire des corrections importantes, qui ont été apportées au mois d'avril. Il semble qu'entre le 7 et le 8 avril, entre le 7 décembre et le 8 avril, ceux qui dirigeaient la réforme ont été changés parce qu'on n'avait plus confiance au jugement de ceux qui avaient fait la réforme du mois de décembre.

M. Elkas: C'est tout faux, ça, Mme la Présidente. C'est tout faux. C'est du oui-dire, ça, c'est des affaires, des lectures qui se font dans des régions, par des gens qui se sentent visés par des réductions des effectifs dans

leur région. Puis peut-être que ces gens-là, puis avec raison, sont malheureux du fait qu'on voit des effectifs réduits au niveau du ministère. Mais je veux vous dire que les routes vont continuer à se faire réparer. C'est un autre milieu qui va les réparer. Puis ça ne se répare pas tout seul, ces choses-là. Ça va en prendre, des effectifs, pour le faire. Puis ceux qui sont bons, le moins bons, vont s'aligner, ils vont faire application à ceux qui vont être mandatés pour faire des travaux. Simplement vous dire qu'on ne le fera plus chez nous, au ministère des Transports. Le député de Lévis, c'est le premier pour crier lorsqu'il y a des taxes, puis les gens en paient trop, puis en paient trop. Lorsqu'il y a un geste concret qui est posé, on critique. Dites-moi, M. le député de Lévis, que vous n'êtes pas d'accord avec la réforme. Puis dites-moi les raisons pour lesquelles vous n'êtes pas d'accord puis dites-moi ce que vous feriez si vous étiez à notre place. Dites-moi, qu'est-ce que vous pourriez faire pour le faire.

Accumulation de points-bonis par les fonctionnaires

M. Garon: Mme la Présidente, nous avons posé un certain nombre de questions au ministre et il y en a un certain nombre qui ont été sans réponse, dans les questions qui sont... concernant les renseignements généraux qui sont demandés par l'Opposition pour l'étude des crédits. À propos de la demande 8 qui portait sur les points-bonis, le ministère répond qu'aucun employé ne déclare de points-bonis. Alors, pourquoi le ministère ne fait-il pas respecter la directive du Conseil du trésor sur les points-bonis? (11 heures)

Quand on pense aux propos incendiaires qu'avait le responsable du Conseil du trésor, M. Johnson, qui disait: Oui, j'ai trouvé ça absolument scandaleux, je vais le dire comme je le pense, que de nos employés continuent à vouloir s'approprier un bien public. Je maintiens que, lorsque, comme dans n'importe quelle entreprise, c'est l'employeur qui défraie les billets d'avion, ça donne ouverture à des points-bonis, que les employés se l'approprient, alors que toutes les règles fiscales, notamment, depuis au moins 15 ans, prévoient que c'est un avantage consenti, au même titre qu'un salaire.» Il dit: «J'aime autant ne pas en parler, ça m'insulte.» Alors, qu'est-ce que le ministre pense de la directive du Conseil du trésor qui demande de déclarer les points-bonis, alors qu'il nous répond, à la demande no 8 que nous avons faite sur les points-bonis, qu'il n'y a aucun employé au ministère des Transports qui a déclaré de points-bonis?

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

M. Elkas: Le Conseil du trésor a fait un effort, et avec raison, mais les compagnies... Ça a été débattu en Cour supérieure, et les compagnies exigent que les points appartiennent à l'utilisateur. Alors, je ne peux pas avancer plus que ça. Je serais le premier à dire: Hourra!

si ces points pouvaient être redonnés à ceux qui paient le voyage, si vous voulez. Le Conseil du trésor, vous êtes au courant, va en appel du jugement qui a été donné par...

M. Garon: Oui, mais en attendant...

M. Elkas: Je n'avancerais pas trop.

M. Garon: ...est-ce que ça veut dire qu'au ministère des Transports il n'y a vraiment aucun employé qui déclare ses points-bonis?

M. Elkas: On attend la décision de la Cour.

M. Garon: Mais, jusqu'à maintenant, vous n'avez aucun employé, aucun fonctionnaire qui a déclaré des points-bonis.

M. Elkas: On l'a demandé, puis c'est exact.

M. Garon: O.K. Est-ce que le Conseil du trésor vous demande des rapports, occasionnellement, concernant la question des points-bonis?

M. Elkas: À ma connaissance, c'est non.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: À ma connaissance, c'est non.

M. Garon: Vous ne faites pas de rapport là-dessus.

M. Elkas: Non. Il ne nous en a pas demandé. À ma connaissance, il ne nous en a pas demandé.

M. Garon: Il ne vous a pas demandé, rien...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...puis vous ne lui avez rien fourni.

M. Elkas: Depuis que le jugement a été rendu, M. le député, tout a arrêté.

M. Garon: Et avant le jugement, il y en a qui en déclareraient?

M. Elkas: À la défense des crédits, l'an passé, il y avait deux employés... on a noté qu'il y avait deux employés qui les avaient déclarés.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Ça, je ne le sais plus. On les a donnés l'an passé, je crois, aux crédits.

M. Garon: Je ne me souviens pas qu'on ait eu des noms des employés.

M. Elkas: On avait dit que deux employés avaient déclaré des points. **O.K.**

M. Garon: O.K. Vous avez dit qu'il y avait deux employés, vous n'avez pas dit lesquels.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Correct. Allez-vous nous dire lesquels?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Vous ne voulez pas qu'ils servent de modèles aux autres? Il n'y a pas de honte à ce que deux employés se conforment aux normes gouvernementales, qu'ils soient cités en exemples, plutôt que de protéger ceux qui ne les déclarent pas.

M. Elkas: Les employés l'ont déjà déclaré, alors, il est mieux d'être discret dans une situation semblable.

M. Garon: Bon. Mais, habituellement, on est discret... Quand on peut citer quelqu'un en modèle, habituellement, il n'y a pas de devoir de discrétion.

M. Elkas: Mme la Présidente, je m'excuse. Est-ce qu'on va passer programme par programme ou est-ce qu'on va sauter d'un bout à l'autre, là? Je ne le sais pas.

M. Garon: Non, non, non. Je pose des questions sur des questions qu'on vous a posées et qui n'ont pas été répondues.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que le critique peut...

M. Garon: À la demande...

La Présidente (Mme Bélanger): ...fonctionner comme il le désire: poser des questions ou étudier programme par programme.

Une voix: Par programme des timbres Gold Star.

Liste des tarifs (droits et permis) en vigueur pour l'exercice financier 1992-1993

M. Garon: À propos de la demande no 13 sur les tarifs (droits et permis), le ministère refuse de répondre prétextant que c'est non-pertinent aux crédits vu que ce sont des revenus et non des dépenses.

M. Elkas: Ça, c'est toujours amené aux engagements financiers, Mme la Présidente.

Des voix: Non, non.

M. Elkas: Non? Je m'excuse.

M. Garon: Tous les ministères répondent. Le seul ministère qui ne répond pas, c'est le vôtre.

(Consultation)

M. Garon: On a demandé, à 13, la liste des tarifs (droits et permis) en vigueur pour l'exercice financier 1992-1993 en indiquant: a) la tarification pour chacun des droits et permis perçus; b) le total des revenus perçus pour chacun des droits et permis exigés; c) pour l'année 1993-1994, la prévision du total des revenus qui seront perçus pour chacun des droits et permis exigés. Au fond, c'est des revenus, mais il faut dépenser de l'argent pour les percevoir, ces revenus-là. Essentiellement, quand on étudie les crédits, c'est pour voir si l'administration du gouvernement, qui demande de l'argent, est efficace. Alors, vous demandez de l'argent pour administrer la collection des droits et permis et il est normal qu'on demande comment ça rapporte, la tarification, et comment ça rapporte d'année en année, pour voir si les crédits utilisés pour faire cette perception-là sont bien utilisés. Ça se rapporte aux crédits. Les autres ministères répondent à ça.

M. Elkas: Mme la Présidente, il me semble normal que les revenus associés aux items identifiés, soit des permis..., vont au budget, aux revenus du budget.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Je vais vous donner un exemple très simple. Vous collectez la taxe sur le tabac — prenons la taxe sur le tabac — vous êtes obligés de mettre un système de policiers en place, et tout ça. C'est parce que ça peut être une mauvaise taxe. Le résultat, c'est que les crédits qu'on affecte pour percevoir la taxe coûtent une fortune parce que c'est... En tout cas, on peut discuter, mais on peut considérer ça comme une mauvaise taxe. C'est parce que, là, quand on dépense des crédits, on étudie les crédits, mais les crédits, c'est l'argent que vous demandez pour faire votre administration, et la perception des tarifs (droits et permis) fait partie de l'administration.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Oui, oui, ça fait partie de l'administration. À ce moment-là, on peut voir ce que ça coûte et ce que ça rapporte et, en fait, les frais de fonctionnement encourus pour faire la perception. Je vais vous donner un exemple. Vous allez comprendre, c'est assez simple. Quand le ministre de la Santé dit: Je collecte 2 \$ pour les médicaments des personnes âgées, bien, c'est important de savoir combien ça coûte pour percevoir un petit 2 \$. Ça coûte peut-être bien un petit 5 \$ pour collecter le petit 2 \$.

M. Maltais: Je m'excuse...

M. Garon: Alors, c'est dans ce sens-là que c'est des dépenses... Oui.

M. Maltais: Je m'excuse, M. le député de Lévis. Je ne veux pas vous interrompre pour rien, mais j'aimerais savoir de la Présidente, parce que ça fait quand même une heure qu'on a commencé et, sans enlever aucun droit, rien, je veux juste savoir comment on procède dans l'étude des crédits. Est-ce qu'on procède programme par programme ou si on procède ad lib, «at large», comme on veut? Je veux juste être bien sûr de ça.

M. Garon: C'est parce que vous avez peut-être manqué tantôt, j'ai expliqué qu'on a posé des questions préliminaires à l'étude des crédits au ministre et il y en a un certain nombre qui n'ont pas été répondues, qui n'ont pas eu de réponse. C'est ça que je fais actuellement, le tour. Je pose les questions préliminaires...

M. Maltais: Mais est-ce qu'elles sont rattachées à un programme, M. le député de Lévis?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est des questions qui ont été renvoyées écrites.

M. Garon: Oui, oui, mais il y en a qu'on n'a pas reçues. C'est pour ça que je demande... On a toujours commencé comme ça, on commence...

La Présidente (Mme Bélanger): Elles sont dans vos documents, monsieur.

M. Maltais: O.K. Après, on établira la procédure? Après que vous aurez fini vos questions, on établira comment on procède?

M. Garon: Oui. Ça ne me fait rien.

M. Maltais: D'accord. Pas de problème. Continuez. Je m'excuse. Je voulais juste tirer ça au clair.

M. Garon: Alors, essentiellement, quand on gère, les tarifs (droits et permis), ça fait partie de la gestion. Il y a des crédits pour ça. Non seulement ça, mais ceux qui les perçoivent sont dans votre ministère, alors que les revenus ne vont pas dans votre ministère. Mais ceux qui les perçoivent sont dans votre ministère. Alors, l'argent dépensé pour percevoir ces sommes d'argent-là est dans vos crédits. Il faut voir si c'est bien administré, si ça donne un rendement, ce que ça donne, ces tarifs-là, en fonction de la façon de les établir. Exemple: Ça coûte de plus en plus cher collecter les taxes sur le tabac et ça rapporte de moins en moins. Alors, on est en droit de se demander, à ce moment-là: Est-ce que ça va bien ou ça va mal, et si ça ne devrait pas être changé? (11 h 10)

Alors, ce que je vous demande essentiellement, c'est... Parce que les crédits pour percevoir les tarifs (droits et permis), comme c'est administré par votre ministère ou des organismes qui dépendent de vous, à ce moment-là, leur perception est importante. Autrement, on ne peut pas mesurer l'efficacité des crédits que vous

demandez pour gérer l'administration de certains tarifs.

M. Elkas: Mme la Présidente, je comprends. Et vous n'avez pas à continuer, je peux vous donner un ordre de grandeur du montant d'argent qu'on va percevoir, mais la tâche du ministre des Finances est de refléter ces montants d'argent basés sur ses études, ses prévisions, basés un peu sur l'historique aussi, basés sur bien des facteurs, dont je ne suis même pas au courant, qui pourraient avoir un impact sur les revenus identifiés dans son budget. Alors, vous me demandez de parler pour le ministre des Finances, et je ne suis pas prêt à le faire aujourd'hui. Mais un ordre de grandeur, si vous voulez.

M. Garon: Ce qu'on a demandé...

M. Elkas: Au niveau des permis de conduire... Ce n'est pas une question de ne pas vouloir répondre, on a répondu à toutes les questions, en passant, et, à celle-là ici, on a répondu qu'on ne donnait pas la réponse parce que, oui, c'est le ministre des Finances qui s'en occupait. Alors, si vous voulez...

M. Garon: Écoutez, ce que je vous demande, ce n'est pas un secret. Je vous demande la liste des tarifs (droits et permis) en vigueur pour l'exercice financier 1992-1993. Écoutez, si c'est rendu un secret là, il y a quelque chose qui ne va pas à quelque part. Je demande la liste des tarifs (droits et permis) en vigueur en indiquant: a) la tarification pour chacun des droits et permis perçus. Là, je ne comprends plus, il y a des gens qui vous conseillent mal, M. le ministre.

M. Elkas: Alors, pour répondre à votre question, voulez-vous des estimations? puis je vais me limiter à des estimations.

M. Garon: Écoutez bien ce que je vous ai demandé...

M. Elkas: Je ne refléterai pas les montants actuels, parce que c'est dans le budget que ça va être reflété, et ça, c'est le ministre des Finances qui va prendre le temps d'examiner exactement ce que lui pense qui devrait être dans son budget, qui touche, d'ailleurs, les revenus qui proviennent de mon ministère. Alors, si vous voulez un ordre de grandeur, ça va me faire plaisir, Mme la Présidente.

M. Garon: O.K. Je comprends ce que vous dites.

M. Elkas: En 1993-1994, il y aura environ 90 000 000 \$ qui vont provenir des permis de conduire, il y aura environ 530 000 000 \$ qui vont provenir des immatriculations et, de la signalisation touristique, il y aura environ 1 200 000 \$. C'est un ordre de grandeur.

M. Garon: Je comprends l'argument du ministre.

Alors, si vous le voulez, je vais formuler différemment. J'ai demandé deux choses, 1992-1993 et 1993-1994, admis que, pour 1993-1994, il peut y avoir des changements qui relèvent du ministre des Finances. Mais ce que je vous demande, au fond, c'est la liste des tarifs (droits et permis) en vigueur pour l'exercice financier 1992-1993 — c'est ça que j'ai demandé — en indiquant: a) la tarification pour chacun des droits et permis perçus, en 1992-1993; b) le total des revenus perçus pour chacun des droits et permis exigés, en 1992-1993. Je comprends que le ministre ne veut pas nous faire une projection pour l'avenir à cause du budget, admettons ça, mais est-ce qu'il peut nous dire actuellement, au début de l'année 1993-1994, avant le discours du budget, quelle est la tarification pour chacun des droits et permis perçus en 1993-1994 avant le discours du budget, ce qui est en vigueur actuellement, pas ce qui va l'être par le budget, ce qui est en vigueur actuellement?

M. Elkas: Je vais vous le fournir. De ce côté-là, je n'ai pas de problème avec ça.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: O.K. Je comprends votre question...

M. Garon: J'ai compris votre argument, ce que vous avez voulu dire. Je ne veux pas que vous disiez des choses qui pourraient être dans le budget. C'est correct. Mais j'ai dit, pour ce qui est de l'an passé...

M. Elkas: O.K. I follow you.

M. Garon: ...et ceux à date, avant le budget.

M. Elkas: O.K. Je te suis. O.K. Oui, on va vous fournir ça.

M. Garon: Ça marche. Maintenant, sur la demande 14...

M. Elkas: Pour ce midi, on aura... Cet après-midi.

Liste du personnel du cabinet

M. Garon: O.K. La demande 14 sur le personnel du cabinet du ministre et du ministre délégué. Le ministre n'a pas répondu à l'item a de la demande, à savoir la liste du personnel du cabinet du ministre en 1992-1993 en indiquant pour chacune des personnes: la date de l'entrée en fonction; la date du départ, s'il y a lieu; le titre de la fonction; le port d'attache; la classification; de même que le traitement annuel ou, selon le cas, les honoraires versés. C'est parce que tous les ministères donnent ces informations-là. Il n'y a pas un ministère, d'après nos rapports, qui ne nous a pas donné ça. D'ailleurs, je vais vous dire une chose, Mme la Présidente, ce sont les députés ministériels, lorsqu'ils étaient dans

l'Opposition, qui posaient ces questions-là, qui ont commencé à poser ces questions-là. Ha, ha, ha! Alors, on formule exactement la même demande que formulaient les députés libéraux lorsqu'ils étaient dans l'Opposition.

Document déposé

M. Elkas: Mme la Présidente, ça me fait plaisir de vous soumettre la liste qui comprend la date d'entrée en vigueur, la date de départ, la classification de l'individu et le traitement annuel. Il y a eu beaucoup de changements. On insiste que... On nous critique parce qu'il n'y a pas de changements à l'intérieur du ministère. Lorsqu'on en fait, une réforme, au niveau du ministère comme tel... Mais il y en a eu quatre départs dernièrement. Je vais la déposer. Je n'ai aucun problème avec ça.

M. Maltais: On pourrait déposer la liste des employés aussi.

M. Garon: C'est pour 1992-1993 qu'on le demandait, hein!

M. Elkas: Ils sont là.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ils sont là, puis il y en a qui sont partis avant la fin de...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la liste est déposée officiellement. Nom et prénom des employés...

M. Elkas: Quatre départs dans les derniers mois.

La Présidente (Mme Bélanger): On va en faire des photocopies.

M. Garon: Est-ce que ça comprend la date d'entrée en fonction, la date de départ, s'il y a lieu, le titre de la fonction, le port d'attache?

M. Elkas: Non, ça ne comprend pas le port d'attache. Alors, votre question est: Est-ce que le port d'attache...

M. Garon: Ils l'ont, la question.

M. Elkas: Non, il n'est pas identifié. Il y a eu dernièrement, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné, plusieurs changements dans mon cabinet. Il y a eu quatre départs dernièrement, puis j'en remplace seulement un.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir les renseignements complets, tel qu'on l'a demandé? C'est exactement ce que demandaient les députés.

M. Elkas: Je viens de vous donner ce que j'ai, là.

M. Garon: Bien, le port d'attache, il n'est pas marqué.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Hein?

Une voix: Oui.

M. Elkas: Hein? Il est dedans?

M. Garon: Le titre de la fonction, le port d'attache, la classification, le traitement annuel.

M. Elkas: Il n'y a pas de problème à vous donner l'information. Dans la liste que je viens de vous soumettre, le port d'attache n'est pas identifié, mais ça va me faire un grand plaisir de vous le donner, cet après-midi.

M. Garon: O.K. Alors, le port d'attache... Selon la question qu'on avait posée, la question 14, c'est la même question qui a été formulée à tous les ministères et tous les ministères ont répondu. C'est correct? C'est la question 14 qui avait été demandée.

M. Elkas: Mais il manque seulement le port d'attache, M. le député.

M. Garon: O.K. On va l'avoir tantôt.

M. Elkas: On va l'avoir cet après-midi.

Transferts obtenus du gouvernement fédéral en 1992-1993

M. Garon: À propos de la demande 17 portant sur les dépenses de transferts obtenus du fédéral, le ministère répond que c'est non pertinent à l'étude des crédits. Les dépenses de transferts obtenus du fédéral... J'ai l'impression que le ministre, qui me parle souvent que j'ai eu un chèque, il aimerait ça en avoir, lui aussi, parce qu'il pourrait mettre ça dans sa liste.

M. Elkas: Vous avez dit quoi, M. le député de Lévis? Vous m'avez... You arouse my interest when you talk that way, my dear friend. En 1992, au niveau des caisses de passages à niveau, dans ce programme — je vais prendre le temps de vous le donner, puis ça va me faire plaisir de vous le remettre aussi — on a facturé 75 000 \$ et on a encaissé 195 000 \$.

(Consultation)

M. Elkas: Alors, vous allez comprendre que, non seulement on va chercher de l'argent qu'on a facturé, mais il y a de l'argent qui a été... on encaisse aussi de l'argent des années antérieures.
(11 h 20)

Au niveau du réseau routier de l'Outaouais, on a facturé 9 300 000 \$; on attend le chèque. Au niveau des transferts, l'entretien des chemins fédéraux, on a facturé 96 000 \$ puis on a encaissé 44 000 \$. Transport aérien, on a facturé 30 000 \$; on a encaissé 2 528 000 \$. L'Entente auxiliaire sur le développement des transports, on a facturé 53 000 \$; on a encaissé 83 000 \$. Mme la Présidente, je peux le déposer à la secrétaire.

Document déposé

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez qu'on suspende pour quelques instants?

M. Garon: Quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): On va suspendre pour quelques instants.

M. Garon: Pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Pour la photocopie.

M. Garon: Non, non, on n'a pas besoin de... On devrait avoir les renseignements. S'ils les fournissent, on continue et on passe à autre chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais, là, qu'est-ce qu'on attendait?

M. Elkas: Personne n'écoutait, Mme la Présidente...

M. Garon: J'attendais.

M. Elkas: ...quand j'ai déposé...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Mme la Présidente, moi, j'attendais la prochaine question; elle ne venait pas. Ha, ha, ha! J'attendais. Je pensais que M. le député de Lévis voulait sa pause café, si vous voulez.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Dans mon cas, moi, j'ai déposé, il y a 10 minutes, la demande qu'on m'a formulée. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, là, quand même. Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, j'aimerais...

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

Crédits périmés

M. Garon: C'est par rapport à l'ensemble des crédits. Les crédits 1993-1994 du ministère des Transports seront de 2 033 000 000 \$, comparativement à 2 098 000 000 \$ en 1992-1993, soit une baisse de 3 %. Le programme de construction et d'entretien du réseau routier baisse le plus, soit de 61 000 000 \$, 5,2 %. Le programme de transport scolaire augmente le plus, soit de 17 000 000 \$, 4,1 %. Les effectifs du ministère baissent de 967 personnes-année, 10 %, passant de 9311, en 1992-1993, à 8344 cette année. Au chapitre des crédits de transfert, les crédits alloués aux organismes sans but lucratif augmentent de 650 000 \$, en hausse de 29 %. Enfin, les crédits périmés ont été de 72 000 000 \$ en 1992-1993. Les programmes Systèmes de transports terrestres, 14 000 000 \$, et de construction et d'entretien du réseau routier, 51 000 000 \$, ont été les plus touchés.

Est-ce que le ministre peut expliquer pourquoi il y a eu autant de crédits périmés dans ces secteurs-là en 1992-1993? Et comment le ministre explique-t-il la hausse de 650 000 \$ de crédits de transfert aux organismes sans but lucratif? Le ministre ne considère-t-il pas... Bien non, on va faire ces deux-là et on reviendra sur autre chose après. Parlons des crédits périmés pour commencer. Comment ça se fait qu'il y a autant de crédits périmés?

(Consultation)

M. Elkas: Au niveau des périmés, M. le Président, vous allez comprendre qu'il y a des projets qui avaient été identifiés, puis moi, comme bien d'autres, qui sommes anxieux d'aller de l'avant avec des projets, et j'en cite deux spécifiquement: la 30 ainsi que le projet de l'estacade... Concernant le projet de l'estacade, on avait 30 000 000 \$ de prévus, qu'on sait fort bien qu'on ne pourra pas dépenser cette année. La seule chose qu'on pourra faire, lorsqu'on aura le feu vert du ministère de l'Environnement, c'est de préparer des plans et devis qui encourront des montants d'argent que je n'ai pas exactement. Au niveau de la 30, il est sûr, là aussi, aussitôt qu'on pourra avoir le feu vert du ministère de l'Environnement, qu'on va exécuter les travaux, mais définitivement pas de l'ordre de ce qu'on pensait exécuter. Si on avait eu le feu vert l'an passé ou l'automne passé, il va sans dire qu'on en aurait fait autant cette année, en 1993-1994, qu'on en a fait lors du contournement de la réserve de Kahnawake.

Quant à l'autre question qui m'a été posée, au niveau de l'augmentation, le transport adapté, il y a des bonnes nouvelles qui, malheureusement, ne sortent pas assez souvent pour ceux qui s'en servent. Le budget est passé de 27 000 000 \$ à 33 000 000 \$. C'est un montant appréciable. Au niveau des autobus scolaires, comme je l'ai mentionné, autre montant assez appréciable, contribution de notre ministère aux transporteurs scolaires, les crédits passent de 406 500 000 \$ à 424 200 000 \$. La raison de l'augmentation, il va sans dire, va toucher la sécurité. Trop souvent, on nous

demande pourquoi le ministère des Transports ne bouge pas au niveau du transport scolaire. Vous m'avez d'ailleurs critiqué ici, vous dites toujours qu'il y en a trop à ce niveau-là. De mon côté, je me suis engagé à la sécurité des gens transportés dans les transports scolaires, et notre engagement est clair, on le démontre avec des gestes assez concrets lorsqu'on reflète une augmentation de près de 20 000 000 \$.

M. Garon: Non, mais ça ne correspond pas à la demande que j'ai faite, parce que, là, pour les organismes sans but lucratif... Le transport adapté, il est à part...

Une voix: Le transport scolaire.

M. Garon: Le transport scolaire est aussi à part. Ce que je veux dire, c'est les organismes sans but lucratif dont les budgets passent de 1 732 200 \$ à 2 382 000 \$. Alors, qu'est-ce qui fait qu'il y a une augmentation de 650 000 \$? Je ne parle pas du scolaire, je ne parle pas de transport adapté, c'est des budgets à part, ça.

M. Elkas: Oui, je vais le retrouver là. Je m'excuse. Je peux prendre deux secondes? On va vous donner ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous permettez, je dépose officiellement le document déposé par le ministre, Transferts obtenus du gouvernement fédéral. Alors, c'est déposé à la commission.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous me permettez, pour aller dans le détail sur cet item-là, c'est reflété comme Autres crédits de transfert. Je n'ai pas les détails avec moi ce matin, mais ça me fera plaisir de les déposer cet après-midi.

M. Garon: Pour les 650 000 \$ additionnels, ces affaires-là?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: O.K. Les crédits périmés, vous avez dit que vous avez périmé des crédits pour la 30. Vous avez périmé combien pour la 30?

M. Elkas: Dans son ensemble, c'est environ 22 000 000 \$, mais, pour la 30, je n'ai pas le montant spécifique. C'est quelque chose que je pourrais vous avoir.

M. Garon: Et l'estacade?

M. Elkas: 30 000 000 \$.

M. Garon: 30 000 000 \$ périmés l'an dernier pour l'estacade? Puis vous dites 22 000 000 \$ pour la 30?

M. Elkas: J'ai dit 22 000 000 \$ pour l'ensemble du réseau routier...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...et, à l'intérieur, on retrouve une partie de ces travaux qui sont pour la 30. Alors, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, je vais vous donner le montant exact pour la 30. La deuxième question est sur l'estacade.

(Consultation)

M. Elkas: M. le député, dans le projet de l'estacade, on retrouve une partie des dépenses qui ont été périmées, de l'ordre de 10 833 000 \$, qui est dans le programme 1. Puis vous allez en retrouver aussi dans le programme, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport; là, il y a 47 000 000 \$. Au niveau de l'amélioration du réseau routier, il y a 22 000 000 \$, et on retrouve en partie des montants pour la 30, qui sont reflétés dans les 22 000 000 \$ qui ont été périmés.

M. Garon: Vous ne savez pas quelle partie des 22 000 000 \$...

M. Elkas: Ça, je peux vous le sortir, pas de problème.

M. Garon: Ça dépend de la 30.

M. Elkas: Il n'y a pas de problème. Ça va me faire plaisir de vous le sortir.

M. Garon: O.K. Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir la ventilation, la nature des crédits périmés en 1992-1993?

M. Elkas: La nature... Vous l'avez sur...

M. Garon: Non, on n'a pas la ventilation des périmés.

M. Elkas: Par programme...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...vous l'avez.

M. Garon: Où?

M. Elkas: Ce que vous avez, là.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous l'avez, là.

M. Garon: Où?

(11 h 30)

M. Elkas: Dans les demandes générales, ça vous a été donné.

M. Garon: Non, non. On a le montant, pas la ventilation.

M. Elkas: C'est là, question 16. Au programme 1, Systèmes de transports terrestres, il y a 13 882 000 \$. Dans ça, vous allez retrouver Recherches et développement, 2 574 000 \$; Transport des personnes, 10 833 000 \$; Transport des marchandises, 474 000 \$. Au programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, vous avez 47 000 000 \$, et là, une ventilation de tout ça. Au programme 3, Gestion interne et soutien...

M. Garon: Ah! je comprends, par programme...

M. Elkas: ...4 700 000 \$...

M. Garon: Je veux dire, la nature... Ce que je veux dire, au fond, c'est... Quand vous dites, Amélioration du réseau routier, bien, ce que je voulais dire, vous dites 22 000 000 \$ d'amélioration, mais combien pour la 30? C'est où, ces 22 000 000 \$-là? Ils auraient été où s'ils avaient été dépensés? C'est dans ce sens-là que je demandais ça.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Je ne l'ai pas.

M. Elkas: Vous voulez dire: Par projet?

M. Garon: Oui, c'est ça.

M. Elkas: C'est ça que vous nous demandez. Wo! Si vous me dites: Un projet comme celui de la 30, écoutez, ça...

M. Garon: O.K.

M. Elkas: ...je n'aurai pas de grandes difficultés à vous le donner. Mais imaginez-vous tous les projets qui sont exécutés dans la province!

M. Garon: O.K. Mais pour la 30, vous allez me le dire cet après-midi?

M. Elkas: Ça va me faire plaisir. Oui, oui.

Transport scolaire

M. Garon: O.K. pour la 30. Vous avez dit tantôt, vous avez fait allusion, dans votre allocution, au transport scolaire qui représente, en 1993-1994, 21 % des crédits du ministère des Transports. C'est énorme, 21 % pour le transport scolaire, en grande partie parce qu'on bâtit, au Québec, des trop grosses écoles. Mais, en partie, l'augmentation est due aux recommandations que

vous avez acceptées du coroner. Pourriez-vous nous dire comment l'augmentation a été affectée? Si on décortique l'augmentation au transport scolaire, où a été attribuée cette augmentation au transport scolaire?

M. Elkas: L'indexation de l'enveloppe de base, transport exclusif, est de 2,2 %. L'indexation de l'enveloppe de base pour le transport intégré est de 7,9 %. Si on touche les deux ensemble, c'est 13 200 000 \$, qui n'est pas un grand écart de ce qu'on a vu dans les années précédentes. Vous vous souvenez, l'an passé, on était à 406 000 000 \$; l'année avant, on était à 384 000 000 \$, si ma mémoire est fidèle. Là, on a une augmentation de la clientèle inscrite et transportée, 1 900 000 \$ d'augmentation; les classes d'accueil, 500 000 \$; l'enseignement privé, 200 000 \$; les maternelles maison, 200 000 \$; et les élèves en difficulté d'apprentissage, 800 000 \$, pour un total de 16 800 000 \$. Alors, c'est un gros montant d'argent, mais on répond à la demande.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Elkas: Vous êtes le bienvenu. Ha, ha, ha! It is the first time I have ever heard that.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Il l'a peut-être échappé.

M. Elkas: Three and a half years, trois ans et demi. Sérieusement, c'est la première fois que... C'est sur le scolaire, à part de ça. Ha, ha, ha!

Dépenses en services professionnels

M. Garon: Bon. Au sujet des services professionnels en 1993-1994. Au cours des dernières années, nous avons dénoncé, à plusieurs reprises, la hausse faramineuse des dépenses en services professionnels au ministère des Transports. Entre 1985 et 1993, les crédits des services professionnels ont presque triplé, passant de 31 000 000 \$, en 1985, à 84 000 000 \$, en 1992. Le transport aérien gouvernemental est exclu pour tenir compte de son transfert au ministère des Approvisionnement et Services en 1991. En 1993-1994, les crédits des services professionnels seront de 92 400 000 \$, une augmentation de 8 400 000 \$ ou 10 % par rapport à l'an dernier alors qu'on va être responsable quand même de 33 000 km de routes de moins sur 60 000 km au ministère des Transports, alors que les crédits augmentent considérablement pour les plans.

Cette augmentation est d'autant plus significative que le budget du ministère baisse. C'est au programme Systèmes de transports terrestres que les crédits des services professionnels augmentent le plus. Ils sont de 41 000 000 \$ en 1993-1994, comparative-ment à 26 100 000 \$ l'an dernier, soit une hausse de 57 %. Vous voyez, à Systèmes de transports terrestres, ça passe de 26 100 000 \$, l'an dernier, à 41 000 000 \$,

cette année, hausse de 57 %.

Est-ce que le ministre se pose des questions concernant la hausse des crédits des services professionnels? Est-ce qu'il a posé des questions ou est-ce qu'il trouve ça normal? Et comment explique-t-il la hausse de 57 % des crédits des services professionnels au programme 1, Systèmes de transports terrestres?

(Consultation)

M. Elkas: Mme la Présidente. Je peux bien comprendre la préoccupation du député de Lévis, mais s'il pouvait se situer, mieux se situer... si on pouvait lui donner un coup de main, mieux le situer. Lorsqu'on parle des services qui ont été octroyés, il faut comprendre où ça va. Vous pensez que, parce qu'on a donné un contrat de services, exemple, et on le retrouve dans les 40 000 000 \$, 35 000 000 \$ de ces 40 000 000 \$, c'est un contrat qui a été affecté à la ligne Deux-Montagnes, 35 000 000 \$ des 40 000 000 \$, contrat donné au CN qui, lui, en retour, exécute les travaux. Il exécute les travaux; ce n'est pas des honoraires professionnels. À l'intérieur des 40 000 000 \$, on retrouve aussi 5 000 000 \$, l'autre 5 000 000 \$, qui sont attribués à l'estacade pour la préparation des plans et devis. Alors, ça fait le tour des 40 000 000 \$...

(11 h 40)

M. Garon: Et vous donnez ça au CN, pourquoi? Pour faire quoi?

M. Elkas: Pour exécuter les travaux.

M. Garon: Quel genre de travaux?

M. Elkas: La modernisation de la ligne Deux-Montagnes, le projet de 250 000 000 \$. Il y a 35 000 000 \$ qui ont été octroyés au CN — c'est leur voie — pour faire une réfection de la voie ferrée. On retrouve ça dans des contrats et non dans des honoraires professionnels là où vous pensez que c'est.

M. Garon: Pourquoi mettez-vous ça dans la catégorie Services?

M. Elkas: C'est un service que CN nous rend. Ça n'a pas changé. Ça a toujours été là.

M. Garon: Vous l'avez mis dans la catégorie 4, Services professionnels, administratifs et autres. Regardez, c'est marqué: Cette catégorie... Quand on regarde les explications des crédits, cette catégorie regroupe les achats de services suivants: a) services professionnels et administratifs; b) honoraires et dépenses des membres de jury, comités de commissions et assurances et indemnités, taxes et services gouvernementaux, services directs. C'est drôle, vous avez mis ça dans une catégorie qui n'est pas la bonne catégorie, sûrement, si vous avez payé pour la modernisation d'une ligne de chemin de fer avec de l'argent mis dans cette catégorie-là. Si c'est des travaux d'immobilisation en plus, ça ne marche pas, là.

M. Elkas: M. André Descôteaux, Mme la Présidente, peut préciser la façon dont on attribue les charges ou les frais à des catégories.

M. Descôteaux (André): Pour ma part, Mme la Présidente, M. le député a un peu raison, en ce sens que c'est mêlant, ces choses-là. O.K.? Excepté qu'il faut différencier la supercatégorie, Fonctionnement — Autres dépenses avec Capital — Autres dépenses. C'est que, habituellement, si c'était notre route ou notre voie ferrée à nous autres comme ministère, on pourrait les capitaliser, et là, elles tomberaient dans les immobilisations. Comme ce n'est pas à nous autres, c'est une emprise qui appartient au CN, où on fait des travaux, donc il faut l'envoyer dans Fonctionnement — Autres dépenses.

La catégorie, maintenant, de dépenses, en dessous de la supercatégorie. Lorsqu'on donne un contrat de services à une entreprise qui travaille pour nos travaux, il est imputé à la catégorie 4, Services, ce qui vient inclure, à ce moment-là, avec les honoraires professionnels, d'autres choses, et ainsi de suite, quand on fait des études. C'est dans la même catégorie. Je comprends un peu que ce soit mêlant, mais c'est la façon qui est budgétée usuellement au gouvernement du Québec. Moi, en tout cas, depuis que je suis au budget, j'ai toujours vu ça là. Lorsqu'on donne un contrat de services professionnels — c'est un contrat de services qu'on donne au CN, pour exécuter des travaux — il est inclus dans cette catégorie de dépenses là.

M. Garon: Oui, mais, là, si vous aviez payé la même chose à un entrepreneur qui aurait fait ces travaux-là, ça n'aurait pas été là.

M. Descôteaux: Si c'est un entrepreneur à qui je donne un contrat de services pour exécuter des travaux à un endroit qui ne m'appartient pas — ce qui serait plus rare, parce que, là, à quelle place il y a un entrepreneur qui a des travaux qui ne m'appartiendraient pas — ça irait là aussi. Je veux dire, c'est parce qu'il faut que je trouve une place dans Fonctionnement — Autres dépenses, qui n'est pas les immobilisations, parce que je ne peux pas le capitaliser, comme gouvernement, je ne peux pas le capitaliser parce que je ne suis pas chez moi, O.K., donc, c'est un contrat de services, et les contrats de services, bien, c'est Services professionnels, administratifs et autres. Dans le titre, d'ailleurs, Services professionnels — virgule — administratifs et autres; donc, c'est un contrat de services professionnels, mais qui n'est pas des honoraires professionnels, qui n'est pas de la surveillance, qui n'est pas ci, qui n'est pas ça. Il y en a aussi là-dedans, naturellement, dans les travaux, il y en a dedans, mais le gros oeuvre, c'est les travaux.

M. Garon: Ce sont des travaux d'immobilisation. Ça n'entre jamais dans des catégories de même. Je ne comprends pas ça. C'est la première fois que je vois ça. Je suis bien franc avec vous, là. Les travaux d'immobilisation, ça n'entre pas dans les services.

M. Descôteaux: Oui. D'ailleurs, regardez au programme 2, M. le député. Si vous permettez, lorsqu'on regarde le programme 2, à capitalisation, O.K., Capital — Autres dépenses, on voit toutes les catégories aussi et, là, il y a une catégorie qui s'appelle 9, Immobilisations. Donc, on peut le mettre là, parce que c'est sur notre réseau routier au gouvernement. Donc, je peux immobiliser. Mais, dans Fonctionnement — Autres dépenses, je n'en ai pas de catégorie 9, je ne peux pas le mettre là, sans ça je le mettrais là aussi si j'avais une catégorie 9, mais je n'en ai pas dans cette place-là. Il y a une petite nuance et on la voit bien dans le programme 2.

M. Garon: Pourquoi ne l'avez-vous pas mis dans Transfert, à ce moment-là?

M. Descôteaux: Parce que ce n'est pas une subvention.

M. Garon: C'est parce que la comptabilité ne veut plus dire grand-chose quand on met des systèmes de même sur des rubriques comme ça.

M. Descôteaux: Je peux accueillir votre avis, je veux dire, mais la façon comptable de l'exécuter actuellement, c'est celle-là. Je veux dire, c'est...

M. Elkas: Puis si on l'avait mis dans la catégorie des travaux, au niveau des immobilisations des routes...

M. Descôteaux: Ah! bien là, je fausse les données.

M. Elkas: ...là, on aurait peut-être été accusé d'avoir faussé les chiffres, et de dire: Bien, là, on reflète des montants d'argent qui n'appartiennent même pas là. Tu sais, on n'est pas pour faire le même exercice...

M. Garon: Non, mais quand vous immobilisez, quand vous faites faire des travaux, par exemple, par quelqu'un, une route...

M. Elkas: Mais ce n'est pas de l'immobilisation, ce n'est pas quelque chose qui...

Une voix: C'est chez nous.

M. Elkas: C'est chez nous, normalement. Lorsque c'est une route, c'est chez nous. Mais, là, on n'est pas chez nous. Mais si on l'avait mis dans la catégorie des routes, on aurait...

M. Garon: Bien, à ce moment-là, c'est un transfert.

M. Elkas: ...bien, on aurait peut-être été accusés d'avoir faussé des chiffres...

M. Garon: C'est une subvention, à ce moment-là. Si je donne un montant d'argent à quelqu'un qui fait quelque chose chez lui, c'est une subvention. Au fond, c'est parce que vous ne vouliez pas me dire que vous subventionnez le chemin de fer. C'est une subvention, au fond. Si je paie quelqu'un, une compagnie, par exemple, pour faire un travail, puis moi, je lui donne un montant d'argent, je la subventionne. Vous avez subventionné le fédéral, au fond, c'est ça! Dans le fond, on se trouve à camoufler une subvention au fédéral.

M. Elkas: Non, non. Voyons donc! C'est pour nos propres fins. Cette ligne-là sert à quoi? Dieu sait si c'est du transport en commun.

M. Garon: Non, mais vous dites que vous n'êtes pas chez vous.

M. Elkas: Ils vont exécuter des travaux. On donne...

M. Garon: Je ne dis pas ça, là. Mais, dans le fond, vous donnez une subvention pour un chemin de fer qui ne vous appartient pas. Vrai?

M. Elkas: Non. Ils vont exécuter des travaux pour nous permettre d'offrir un service. Si ce n'était pas de notre demande, rien n'aurait changé. On modernise la voie ferrée, on en ajoute...

M. Garon: Elle va appartenir à qui, la voie ferrée?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Elle va appartenir à qui, une fois modernisée?

M. Elkas: Elle va appartenir au CN.

M. Garon: Bon!

M. Elkas: Puis qui aurait un impact, évidemment, sur les redevances...

M. Garon: En fait, vous modernisez un équipement du fédéral.

M. Elkas: Bien non! Bien non! Notre affaire, nous autres, c'est avec le CN. On fait affaire avec le CN, nous.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Le gouvernement du Québec fait affaire avec le CN.

M. Garon: Oui...

(11 h 50)

M. Elkas: Par l'entremise d'autres organismes aussi.

M. Garon: ...qui modernise un chemin de fer. Vous donnez un montant d'argent qui va être utilisé dans le cadre, en tout cas, qui est dit, être utilisé dans le cadre de la modernisation du chemin de fer. Vous avez 31 000 000 \$, vous avez dit. Ça va être combien, les coûts?

M. Elkas: Mais ce qu'il est important de retenir dans cet exercice-là, c'est qu'on donne un contrat à une compagnie qui va faire des changements, moderniser un réseau qui va servir au transport en commun.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: O.K. Pas pour servir à d'autres, mais pour notre clientèle.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Une fois fait, il y aura, évidemment, une location pour l'entretien, le tout. Il y aura un montant d'argent reflété dans les redevances annuelles d'immobilisation. Mais ce ne sera pas autant que... Si on n'avait pas investi un montant d'argent de 35 000 000 \$ dans le réseau, il va sans dire que les redevances annuelles d'immobilisation auraient été très, très élevées. Il vaut mieux investir aujourd'hui que de payer des notes pendant des années, puis des années de temps.

M. Garon: Quel pourcentage des travaux vous payez pour la voie, cette voie-là pour laquelle vous donnez 31 000 000 \$, 31 000 000 \$, je pense, que vous avez dit tout à l'heure? Ça va coûter combien...

M. Elkas: L'ensemble du projet?

M. Garon: ...la modernisation de la voie pour laquelle vous donnez 31 000 000 \$?

(Consultation)

M. Elkas: Là, l'ordre de grandeur, c'est qu'on a au-delà de 100 000 000 \$ pour les wagons. Vous avez un montant d'argent qui est alloué aux stationnements, des montants alloués aux gares, à la signalisation, parce que tout est à refaire, et vous avez aussi la voie ferrée comme telle. Mais est-ce que la question que vous me posez, c'est une question qui touche la propriété d'un autre? «C'est-u» ça?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Bon. O.K. Je pourrais vous le sortir et ça me fera plaisir de vous le remettre. Je ne l'ai pas tout en détail aujourd'hui.

(Consultation)

M. Elkas: Prenez un montant de 250 000 000 \$ environ, pour le total du projet.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: On retrouve environ 108 000 000 \$ au niveau des wagons.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Et le restant, 142 000 000 \$ environ, va sur des projets de modernisation de la ligne comme telle, tout l'aménagement des stationnements, des parcs d'incitation, des nouvelles gares, l'électrification du système, c'est du nouveau... c'est quasiment un départ à zéro.

M. Garon: Mais le montant que vous payez au fédéral pour des équipements qui appartiennent au fédéral...

M. Elkas: Non, pas au fédéral, au CN.

M. Garon: Au CN, oui. Ça représente quel montant, quel pourcentage de ces travaux-là?

M. Elkas: Sur les 142 000 000 \$?

M. Garon: Non, sur la partie que vous subventionnez. Vous ne subventionnez pas tout.

M. Elkas: Ce n'est pas une subvention.

M. Garon: Pour laquelle vous donnez de l'argent.

(Consultation)

M. Elkas: Alors, votre question, c'est: Le montant d'argent, le pourcentage de notre contribution à la modernisation...

M. Garon: Du bout pour lequel vous avez... des travaux pour lesquels vous avez payé. Il y a des travaux que vous ne payez pas. La partie pour laquelle vous avez contribué. Le CN a dû s'engager à faire des travaux de telle grandeur pour lesquels vous avez contribué tant.

M. Elkas: S'il n'y avait pas eu de changements, admettons que le système était resté comme tel, ce qui n'est pas à espérer parce que, comme vous le savez, un système qui date de 1919, il y a une demande énorme sur l'ensemble du milieu pour le mettre en place... Si on n'avait rien fait, absolument rien fait, le CN n'aurait pas fait grand-chose non plus, sauf de réparer les lignes de chemin de fer déjà en place, mais pas de construction majeure. Lorsqu'on arrive avec une demande comme la nôtre, où on demande de déplacer 20 000 personnes par jour, là, c'est toute une commande. Pour répondre à votre question, il y a très peu d'avantages pour le CN à

investir dans un programme semblable, parce qu'ils ne sont pas directement affectés; ils sont là pour offrir un service. Le montant d'argent qu'eux auraient peut-être déposé comme étant de leur intérêt, c'est environ 10 000 000 \$ sur le projet.

M. Garon: Sur 250 000 000 \$, vous dites que le CN met 10 000 000 \$?

M. Elkas: Excusez!

M. Garon: Sur 250 000 000 \$, le CN met 10 000 000 \$, vous dites?

M. Elkas: Il faut comprendre que le CN n'a pas avantage...

M. Garon: Non, non, je n'évalue pas, là.

M. Elkas: Non, non, parce que...

M. Garon: Je demande: Sur le montant de 250 000 000 \$, le CN met combien et vous autres, vous mettez combien?

M. Elkas: Ce n'est pas un «joint venture» entre nous, c'est un montant d'argent qu'eux investissent de leur part, mais pour les affaires qui les touchent. Notre projet à nous autres, c'est un projet de 250 000 000 \$, ce qui nous touche. On ne demande pas de cadeau du CN, nous autres; on va payer les frais qui nous regardent.

M. Garon: Oui, mais, à la fin, la ligne appartient au CN pareil.

M. Elkas: Oui, elle appartient au CN, mais il va nous offrir un service en retour.

M. Garon: Bon. Elle va être utilisée pour vos fins pour quel pourcentage du temps, et elle va être utilisée pour les fins du CN, pour d'autres fins, pour quel pourcentage du temps?

(Consultation)

M. Elkas: En haut de Saint-Laurent, si vous pouvez imaginer la ligne qui descend, la partie du haut en allant vers le nord-ouest, il y a quelques transports de marchandises qui se font par le CN, mais ce qui touche le bas, qui va à la gare centrale, c'est 100 %, puis c'est là les grosses dépenses que le gouvernement ou le CN doit encourir, où la réfection de l'ensemble du réseau doit se faire. Alors, qui part de ça, qui part de Saint-Laurent et qui descend à la gare centrale, c'est à 100 % pour nos propres fins.

M. Garon: Ça va être utilisé à 100 % par vous.

M. Elkas: Le transport en commun.

M. Garon: Par le transport en commun?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous donnez l'argent au CN. Vous payez à 100 %, en réalité.

M. Elkas: En réalité, oui; pour ce qu'on veut, oui. Moi, je ne sais pas, mais si...

M. Garon: La ligne reste au CN, mais il ne l'utilisera pas pour ses fins, à lui, du tout.

M. Elkas: Non.

M. Garon: C'est marqué dans l'entente ou bien non...

M. Elkas: Les lignes qui vont vers la gare centrale, c'est pour nous, ils n'ont pas d'avantages à s'en servir. Nous autres, n'oublions pas une chose, on anticipe de beaucoup...

M. Garon: Est-ce que le CN va pouvoir l'utiliser pour le transport des marchandises?

M. Elkas: Non. La partie du nord, comme je vous l'ai mentionné, oui, mais pas la partie du sud. On anticipe 32 000 passagers par jour, à un point qu'il y a très peu d'espace pour d'autres, hein!

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie du protocole d'entente avec le CN?

M. Elkas: Excusez!

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie de ce protocole d'entente?

M. Elkas: Bien oui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oui? Pensez-vous qu'on pourrait l'avoir cet après-midi?

M. Elkas: Demain.

Taux de représentation féminine

M. Garon: Ça marche. Je vais parler de la répartition des effectifs au ministère des Transports. Les données publiées dans le numéro de mars 1993 du journal du ministère des Transports, **L'Équipe**, indique que le ministère des Transports est en retard sur tous les autres ministères pour la représentation des groupes à viser par les programmes d'accès à l'égalité. C'est au niveau de la représentation des femmes que la perfor-

mance du ministère est la plus mauvaise. D'ailleurs, j'ai remarqué plusieurs fois que, quand des gens...

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

M. Garon: Quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): ...j'ai une demande spéciale de suspension pour quelques instants, pour des petits besoins naturels.

M. Garon: Qui demande ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre.

M. Garon: Ah! c'est correct.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 59)

(Reprise à 12 h 7)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours 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 1993-1994. M. le député de Lévis, vous étiez à poser une question au ministre, lors de la suspension.

M. Garon: Je posais une question sur la représentation des femmes dans le ministère puisque les données publiées dans le numéro de mars 1993 du journal du ministère des Transports, **L'Équipe**, indiquent que le ministère des Transports est en retard sur tous les autres ministères pour la représentation des groupes visés par les programmes d'accès à l'égalité. C'est au niveau de la représentation des femmes que la performance du ministère est la plus mauvaise. On a l'impression que les gens au ministère des Transports sont misogynes.

Une voix: Non.

M. Garon: Comment le ministre explique-t-il la piètre performance du ministère des Transports par rapport aux autres ministères, relativement à la représentation des femmes? Est-ce que le ministre entend prendre des mesures concrètes afin d'améliorer la représentation des femmes au ministère des Transports et essayer, au moins, de rejoindre les taux de représentation des autres ministères, qui ne sont déjà pas très élevés?

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

M. Elkas: Mme la Présidente, l'accusation, je la prends mal. Moi, j'ai toujours été une personne qui a reconnu la personne pour les efforts qu'elle fait et, l'égalité, je l'ai comprise. Peut-être que, oui, dans le passé, non seulement au ministère des Transports, mais dans l'ensemble du gouvernement... D'ailleurs, dans tous les ministères, dans l'industrie, les femmes étaient peu représentées. Je viens, moi, d'une compagnie qui a reconnu la femme il y a bien des années: Bell Canada. J'aurais aimé en faire autant ici, comme j'ai pu en faire là-bas. Malheureusement, lorsqu'on fait face à des gels, il est assez difficile d'embaucher des dames. On a retrouvé... Lorsqu'on a pu embaucher, on a trouvé des dames dans, par exemple, les contrôleurs routiers. (12 h 10)

Si vous me permettez, en 1991-1992, on retrouve, contrairement à ceux qui peuvent penser, dans les cadres supérieurs, huit personnes; dans les cadres intermédiaires, 19 personnes; dans le personnel professionnel, 120 personnes; dans le personnel technique, 220 personnes; dans le personnel de bureau, 801 personnes; dans le personnel ouvrier, 20 personnes, pour un total de 1188. Maintenant, en 1992-1993, on augmente le montant à 1203 personnes, ce qui est encore une augmentation appréciable, vu le fait que nous sommes assujettis à des gels. Alors, où on peut faire des transferts à l'intérieur, on le fait. Alors, c'est des gestes positifs qu'on a faits et c'est peut-être malheureux que le «bottom line», si vous voulez, ne reflète pas ce qu'on retrouve ailleurs, mais vu que notre ministère, surtout au niveau du technique, avait toujours été un endroit où c'était la majorité des effectifs, le pourcentage des dames n'est pas aussi évident. Si on entre dans un autre ministère où on retrouve beaucoup de **clérical**, qui était autrefois des tâches occupées par des dames, c'est sûr que le pourcentage est pas mal plus élevé que ce qu'on retrouve chez nous. On peut retrouver la même chose, évidemment, dans le secteur privé aussi. Mais l'effort a été fait et puis je vous dis que si je pouvais en faire plus, j'en ferais plus. Le mot est assez clair que, oui, il faut s'assurer qu'on en fasse la promotion à l'intérieur de nos services.

M. Garon: Sauf que dans l'article du ministère, dans le mois de mars 1993, le journal L'Équipe, on dit que la représentation visée par la politique, c'est 20 %. Au ministère des Transports, la représentation dans les cadres supérieurs, c'est 5,4 % au lieu de 20 %. Dans les cadres intermédiaires, c'est 4,3 % au lieu de 22 % qui est un pourcentage visé. Dans les professionnelles, c'est 14,9 % au lieu de 33 % qui est le pourcentage visé. Dans les techniciennes, c'est de 14,8 % alors qu'on vise 47 %. Dans les ouvrières, c'est 0,9 % alors qu'on vise 3,5 %. Alors, on voit que les femmes... Puis regardez le commentaire de la revue: «Nous constatons que le taux de représentation des personnes handicapées au ministère des Transports dépasse celui de la fonction publique et qu'il est égal au taux de représentation visé par les programmes d'accès à l'égalité. Cependant, la représentation des femmes et des membres des communautés culturelles est inférieure à celle de la fonction

publique et à celle visée par les programmes. Dans la représentation féminine, cette sous-représentation est constatée dans toutes les catégories d'emploi.» Alors, on dit que pour les femmes, là, on n'a pas fait un gros effort. Puis quand on regarde, par rapport aux autres ministères, on se rend compte que le ministère des Transports, c'est celui qui a fait le moins d'efforts.

M. Elkas: Je ne suis pas nécessairement d'accord avec le rapport. C'est bien facile de regarder des chiffres. Comme je peux vous dire qu'aujourd'hui il y a une augmentation de 8,5 % sur l'an passé au niveau des effectifs féminins. Alors, si on dit que 8,5 % n'est pas un montant appréciable, dites-moi ce qu'il est. Est-ce que je **dois** faire des mises à pied au niveau des effectifs mâles pour faire place à d'autres? C'est ce que vous êtes en train de me dire? Là, lorsqu'on peut, bien sûr, on va en engager. On va faire l'effort.

M. Garon: Voulez-vous dire que vous trouvez que la directive est trop exigeante par rapport à ce que le ministère des Transports est capable de faire?

M. Elkas: Non, non, jamais. Je n'ai jamais dit ça. Lorsqu'on peut remplacer des employés, on va faire l'effort. Mais lorsque les postes ne sont pas ouverts, c'est assez difficile de faire de la place, surtout lorsqu'on fait face à des contraintes budgétaires.

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

M. Garon: Est-ce que le ministre entend prendre des mesures concrètes pour améliorer la représentation des femmes au ministère des Transports et essayer, au moins, de rejoindre les taux de représentation des autres ministères? Est-ce qu'il entend faire quelque chose?

M. Elkas: On a toujours... On respecte... J'ai toujours respecté les directives de l'embauche. Si vous me dites, là, qu'au niveau du personnel ouvrier... Puis ça, c'est technique, simplement pour vous donner un ensemble des deux, on parle de 3500 employés hommes. Il est sûr que, du jour au lendemain, on ne peut pas tous les déplacer pour faire place à d'autres. Puis, c'est un ministère qui n'est pas un ministère jeune, vous le savez.

M. Garon: Ce n'est pas un ministère qui est jeune, le ministère des Transports.

M. Elkas: C'est un ministère qui est vieux.

M. Garon: Il est plutôt vieux que jeune.

M. Elkas: Pardon? Le ministère, il est vieux. Il ne date pas d'hier.

M. Garon: C'est le ministère qui est vieux ou bien le personnel? Qu'est-ce que vous voulez dire, là?

M. Elkas: Non, non, non. C'est un ministère qui est...

M. Garon: Vous voulez dire que c'est un jeune ministère...

M. Elkas: Non, non, non. Ha, ha, ha! C'est un ministère qui est... C'est un ministère que ça fait des années qu'il existe.

M. Garon: Oui, il est vieux, le ministère; c'est un des plus vieux ministères au gouvernement.

M. Elkas: Mais à quel point vous pensez qu'on aurait eu un boom dans l'embauche, dites-moi? Je veux dire... Et ça, ça, si, au moins, on avait eu un boom dans l'embauche... Le seul boom qu'on a eu dans l'embauche, c'est ce qu'on me dit, là, et je regrette que je n'aie pas les chiffres pour le supporter, mais, à ce qu'on me dit, ça a été fait dans les années 1976 à 1978, où il y a beaucoup, beaucoup d'embauche qui s'est faite au ministère et je ne comprends pas pourquoi... L'industrie privée était reconnaissante du fait que, oui, il fallait embaucher des femmes dans l'industrie, mais que le ministère et le gouvernement du temps n'a pas pris le temps d'embaucher des femmes au ministère des Transports.

Une voix: Oui. Ça, c'est une erreur.

M. Elkas: Depuis mon arrivée, M. le député de Lévis, il y a 21 % d'augmentation...

Une voix: Oui.

M. Elkas: Aux contrôles routiers — je vais donner un exemple, là, un bel exemple — il faut passer des concours, mais un endroit où on a pu embaucher, on en a embauché 21 %; 21 % des contrôleurs routiers, ce sont des femmes, ce qu'on ne retrouve pas...

M. Garon: C'était quoi, votre objectif? Dans les contrôleurs routiers, c'était quoi, l'objectif?

M. Thérien: Notre objectif, c'est d'engager des bons fonctionnaires. Des bons fonctionnaires.

M. Elkas: Engager du bon monde, les gens qui étaient pour...

M. Garon: Non, mais l'objectif, c'était quoi?

M. Elkas: Engager du monde capable de faire la job. Les gens avaient la compétence de la faire.

M. Garon: Mais c'était quoi, votre objectif?

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

M. Garon: Bien, il y en a, là, des objectifs; c'est

marqué dans le...

M. Elkas: Embaucher du monde compétent.

M. Garon: Dans le journal *L'Équipe*, c'est marqué les objectifs pour les différentes catégories. C'est quoi, l'objectif, pour les contrôleurs routiers?

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

M. Elkas: Il n'y avait pas un objectif comme tel au niveau de l'embauche de contrôleurs routiers. Par contre, on a mis beaucoup d'emphase... On voulait reconnaître le fait qu'on devait embaucher des femmes, et on l'a fait, avec... Les résultats, c'est qu'on en a 21 %.

M. Garon: Oui, mais c'est quoi, l'objectif? Parce que dans les différents pourcentages...

M. Elkas: L'objectif, M. le député, c'est d'embaucher du monde compétent, des gens qui sont capables de faire la job.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Comme vous le savez...

M. Garon: Mais...

M. Elkas: ...il y a 34 000 personnes qui se sont montrées pour faire application sur ces tâches et on en a embauché 146.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: À l'intérieur des 146, on retrouve... 20 % de ce monde-là, ce sont des femmes.

M. Garon: Mais le...

M. Elkas: Je pense que c'est...

M. Garon: ...but...

M. Elkas: ...quelque chose d'appréciable.

M. Garon: ...est-ce que c'était d'engager 20 %? C'était d'engager 30 %? 40 %? 50 %? C'était quoi, l'objectif? Parce que si vous avez eu 34 000 demandes, des gens qui ont postulé, vous deviez avoir pas mal de femmes, là-dessus.

M. Elkas: Environ 20 %. On se retrouve, d'ailleurs, à plus ou moins 20 %, dans l'ensemble, qu'on a embauché. Ce n'est pas si mauvais.

M. Garon: Bien, ce n'est pas...

M. Elkas: Bien...

M. Garon: C'est quoi, l'objectif?

M. Elkas: ...il y a toujours de la place pour le...

M. Garon: Ça dépend.

M. Elkas: Il y a toujours de la place...

M. Garon: Si l'objectif était de 20 %, vous êtes corrects, mais si l'objectif était 50 %, alors que c'est un service complètement neuf, vous auriez pu le réaliser en partant. C'est un objectif... C'est un secteur qui est neuf, là. Dans l'autre, quand vous dites: Bien, oui, mais j'ai... le ministère est là, vous dites qu'il est jeune. S'il est jeune, vous êtes là depuis neuf ans; alors, vous auriez pu...

M. Elkas: Mais c'est sûr...

M. Garon: Huit ans.

M. Elkas: ...M. le député de Lévis, que si je pouvais m'assurer que tous les gens qui avaient la même compétence, toutes choses étant égales, on les aurait embauchés, mais il y avait d'autres critères, aussi.

M. Garon: Est-ce que c'est des techniciens, ça, les contrôleurs routiers? Ça équivaut à un genre de technicien?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: C'est un technicien, un contrôleur routier, je pense.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Alors, l'objectif, au ministère, c'est 47 %. La fonction publique québécoise a atteint 42,5 % et, au ministère des Transports, c'est 14,8 %. Alors, vous dites qu'il est à 21 %, vous vous pétez la bretelle alors que, dans la fonction publique, la norme, c'est 42,5 %. Votre objectif visé, au ministère, c'est 47 %, et vous dites: À 21 %, je suis content. Bien... Comme quelqu'un qui a eu 50 % dans ses examens et qui est heureux... Évidemment, un dé à coudre, quand il est plein, il est heureux.

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

M. Elkas: La personne, comme telle, elle tombe...

M. Garon: Vous n'avez pas des grosses ambitions.
(12 h 20)

M. Elkas: La personne, comme telle, tombe dans la catégorie d'agent de la paix. On demandait deux ans de service au niveau du cégep et puis, comme je l'ai mentionné, des 33 000 personnes qui ont fait application

pour la tâche, il y en a 20 % qui sont des femmes. On se retrouve, avec la sélection qui a été faite, avec 20 % de l'ensemble qui ont été embauchées, soit 146 %. 20 % de ces gens, ce sont des femmes. Alors, si on regarde les autres critères, il est évident... Il faut s'assurer que... Si les gens n'avaient pas atteint leur cégep, bien sûr, on ne pouvait pas les embaucher. C'est sûr qu'on en a retrouvé, à l'intérieur des 20 % de ceux qui ont fait application, qui ne rencontraient pas les critères.

M. Garon: Oui, mais sur 34 000... Écoutez bien, sur 34 000, il y en a plusieurs qui ont dû se qualifier. Ils en ont engagé 150. Sur 34 000, vous ne pourrez pas me dire que vous n'auriez pas pu engager 50-50. Il n'y a pas eu 75 femmes qui se sont qualifiées?

M. Elkas: M. le député de Lévis, je le répète encore, à compétence égale, c'est ça que ça a donné.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est ça que ça a donné. À compétence égale, c'est ça que ça a donné. Et je dois vous dire, oui, on a passé le message, non seulement à la question des femmes mais à la question, aussi, des gens qui pouvaient se comporter d'une façon qu'on pouvait traiter cette clientèle très, très importante, surtout pour ceux qui venaient de l'extérieur. Le mot d'ordre a été...

M. Garon: L'extérieur de quoi?

M. Elkas: L'extérieur de la province. Exemple...

M. Garon: Pourquoi? Je ne comprends pas.

M. Elkas: Parce qu'une clientèle qui vient de l'extérieur de la province...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...vous le savez, on voulait s'assurer qu'on ait des gens qui pouvaient s'exprimer, exemple, en anglais, de s'assurer dans notre clientèle, les 150 personnes qu'on allait embaucher, les 146 personnes, qu'on ait des gens qui aient la compétence d'agir comme un contrôleur pouvait le faire.

M. Garon: Vous voulez dire que, sur 34 000 personnes qui ont appliqué, il n'y avait pas assez de femmes pour en trouver 75 pour faire 50-50 dans les contrôleurs routiers. Vous dites que ça prenait de la compétence, mais vous n'en avez pas pris 50 %, vous en avez pris 21 %...

M. Elkas: Monsieur, à compétence...

M. Garon: ...parce que vous laissez entendre, au fond, que vous n'avez pas trouvé, sur les 34 000 applicants, assez de femmes compétentes pour faire la job.

M. Elkas: À compétence égale, comme je l'ai mentionné, M. le député de Lévis, je pense que les femmes seraient les premières à vous dire qu'on n'est pas d'accord si la compétence égale n'est pas respectée. Il faut la respecter.

M. Garon: Vous dites, donc, que les femmes...

M. Elkas: Il n'y a pas une femme qui veut un «free ride» dans cette société.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il n'y a pas une femme qui veut un «free ride» dans cette société.

M. Garon: Non, je pense que sans être des «free rides», je pense que les femmes sont souvent plus méthodiques que les hommes dans le travail. Je ne pense pas qu'elles font un «free ride», au contraire. Au contraire, on est plus souvent sûr d'avoir le résultat. Dans mon comté, regardez, j'ai bien plus de femmes organisateurs que d'hommes. Regardez le résultat, j'ai une bonne majorité, je peux m'y fier.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: À compétence égale, il y a peut-être une femme qui pourrait vous remplacer aussi, à Lévis.

M. Garon: Pardon?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On va pouvoir commencer par Rimouski. Pourquoi pas?

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

M. Elkas: Mais c'est...

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

M. Garon: Rimouski, c'est quelque chose de spécial, une université qui paie 400 000 \$ à une femme pour s'en débarrasser.

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

M. Garon: Et le député n'a pas dit un mot.

M. Tremblay (Rimouski): Ce n'est pas ça, c'est 200 000 \$.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Par année, deux fois.

M. Tremblay (Rimouski): Non, vous n'avez pas

compris. J'ai des raisons.

Le Président (M. Maltais): J'aimerais revenir au débat, M. le ministre ou M. le député de Lévis.

M. Garon: Rimouski, vous voyez, ils paient de gros montants d'argent pour se débarrasser des femmes. Il y a quelque chose qui ne va pas dans cette université-là, il y a des gens qui pensent comme autrefois.

M. Tremblay (Rimouski): Vous mêlez tout.

M. Garon: Je mélange tout, mais je suis au courant de bien des choses.

M. Elkas: Mais, moi, je serais intéressé, M. le Président, aussi de regarder dans l'ensemble de la catégorie agent de paix. On a retrouvé 20 % de femmes qui avaient fait application dans un domaine semblable. C'est un coup de force.

M. Garon: Eh bien, moi, je regarde chez nous, sur la rive sud, on a de plus en plus de femmes dans la police.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Aujourd'hui, dans la police, c'est bien plus une question d'avoir du jugement que d'avoir des gros bras.

M. Elkas: Je suis complètement d'accord avec vous.

M. Garon: Alors, je vais vous dire une chose... À ce moment-là, souvent, quand les gens, à part de ça, qui ont les bras moins gros sont obligés de compenser par plus de jugement, justement. Et ça aide. Alors, aujourd'hui, quand on regarde la prévention, quand on regarde les problèmes avec les écoles, toutes sortes de choses, au contraire, je pense qu'on peut avoir une meilleure représentation et, souvent, ça donne un meilleur portrait de notre société qui reflète davantage les préoccupations de l'ensemble des gens.

Le Président (M. Maltais): Ça complète votre...

M. Garon: Je pense, au fond, que c'est une erreur de ne pas mettre plus de femmes dans le ministère des Transports, d'engager plus de femmes, parce que ça donnerait... ça changerait un peu l'attitude du ministère des Transports.

M. Tremblay (Rimouski): Vous avez été neuf ans là. Pourquoi vous ne l'avez pas fait?

M. Garon: Moi, tu sais, au contraire...

M. Tremblay (Rimouski): C'est ça, c'est l'erreur.

Nous autres, on doit corriger le passé. C'est ça, le problème.

M. Garon: Non, non, au contraire...

M. Tremblay (Rimouski): Vous n'avez pas fait ça durant neuf ans, vous autres.

M. Garon: Je vais vous dire plus que ça. Moi, j'avais nommé la première femme agronome à la Commission de protection du territoire agricole et, vous autres, vous n'avez même pas renouvelé son mandat.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, oui, mais il y avait des raisons.

M. Garon: C'est parce que vous n'aimez pas les femmes, vous êtes misogynes.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Maltais): M. le député de Rimouski, M. le député de Lévis, on va revenir au débat, si vous voulez.

M. Tremblay (Rimouski): Celle qu'on a employée pour l'Université du Québec à Rimouski, elle se présente pour le parti Bloc Québécois, au fédéral. J'espère qu'elle va se faire élire. Je lui souhaite bonne chance.

Le Président (M. Maltais): La commission vous remercie pour les nouvelles de la région de Rimouski. J'aimerais revenir...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Maltais): J'aimerais revenir au débat, s'il vous plaît. On devrait revenir au débat des crédits de la Commission des transports et éviter l'annonce des nouvelles de la région de Rimouski et celles de Lévis, à l'occasion.

M. Garon: Non, mais le député de Rimouski est obligé de compenser un petit peu parce qu'on sait que les postes de télévision ont été fermés, dans son coin, par Radio-Canada, et que **Le Soleil**, maintenant, a des journalistes à temps partiel. Ça fait qu'aujourd'hui ils sont moins bien desservis en termes de nouvelles qu'ils l'étaient auparavant.

Le Président (M. Maltais): Ça, M. le député de Lévis, ça a été couvert par les médias, cette partie-là.

M. Garon: Alors, est-ce que le ministre a des intentions de faire quelque chose ou s'il a l'intention de ne rien faire? Et je voudrais savoir quels seront les impacts des réductions d'effectifs au ministère des Transports, au cours des trois prochaines années, sur le taux de représentation des femmes pour chacune des

catégories d'emploi?

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

M. Garon: Parce que, là, on congédie du monde. Quel effet ça va avoir au point de vue de la représentation des catégories d'emploi?

M. Elkas: Vous allez comprendre, M. le Président, que l'ensemble des coupures, en grande partie, ce sont des coupures attribuées au technique, et c'est là qu'on voit la majorité des employés. Alors, de mon côté, dans la mesure du possible, vu qu'on fait un effort pour embaucher les femmes, ce n'est pas dans mes intérêts de réduire le pourcentage. Alors, je reviens toujours à la compétence égale, **m'assurer** que non seulement on la maintienne, mais, dans la mesure du possible, qu'on augmente la représentation des femmes dans le ministère. J'ai fait des gestes assez concrets, j'en ai posé. Oui, on se retrouve dans un ministère où c'est, en grande, grande majorité, des hommes, très peu de femmes. Lorsqu'on est pris dans des périodes de contraintes budgétaires, il va sans dire que c'est difficile de transférer des gens ailleurs, mais, dans la mesure du possible, si on peut en transférer à d'autres ministères lorsqu'il y aura des ouvertures, Dieu sait, on va en embaucher.

M. Garon: Mais prenons vos sous-ministres, par exemple, vous n'avez pas un sous-ministre qui est une femme. Ils ont tous été remplacés, au fond, tous, et vous n'avez pas engagé une femme, pas une. Vous avez un sous-ministre, dans le fond, qui n'est jamais là, on ne l'a jamais vu depuis que... Je ne sais pas s'il est en disgrâce depuis l'affaire du satellite, on ne le voit plus jamais. On dirait que c'est lui qui est parti en orbite, parce qu'on ne le voit plus. Il n'était pas là hier, pas là aujourd'hui. Alors, moi, je suis certain que si vous aviez une femme sous-ministre, elle serait présente aux crédits et aux engagements financiers, considérant que ça fait partie de son travail.

Il me semble que, là, ça dépend du gouvernement. Est-ce que c'est le premier ministre qui est contre? Parce que, dans les nominations, il y a eu beaucoup de nominations dans les sous-ministres, dans la Commission des transports, à la SAAQ, Société de l'assurance automobile du Québec. Moi, je ne me rappelle pas avoir vu une nomination de femme nulle part. Pourtant, c'est le gouvernement qui appointe. On ne sent pas cette préoccupation-là.

M. Thérien: Il y a Mme Wilhelmy qu'on avait engagée.

M. Garon: Mme Wilhelmy était là.

M. Gauvin: On l'avait renouvelée.

M. Garon: Vous n'aimez pas ça, les personnes franches.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: ...avec les moyens... Ça dépend des moyens. La franchise avec les moyens.

M. Garon: Vous aimez mieux les flatteurs. Mais avez-vous l'intention de faire quelque chose pour que, dans les postes de direction du ministère, il y ait davantage de femmes?

Le Président (M. Maltais): M. le ministre.
(12 h 30)

M. Elkas: Il semble que je continue à me répéter. Lorsque j'aurai l'occasion et qu'il y aura des noms soumis à notre ministère pour des postes, que ce soit sous-ministre, sous-ministre adjoint, c'est sûr qu'à compétence égale, on va reconnaître l'individu et on va le mettre en poste. Mais aujourd'hui, je n'en ai pas. Oui, j'ai d'ailleurs une vice-présidente de la Commission des transports. Me Lambert est une dame très compétente.

M. Garon: Elle a été nommée en quelle année?

M. Elkas: Qu'importe...

M. Garon: Informez-vous donc.

Le Président (M. Maltais): Je m'excuse...

M. Elkas: Je ne l'ai pas. Je n'ai pas l'année où elle a été nommée.

M. Garon: Informez-vous.

Le Président (M. Maltais): Je m'excuse de mettre fin au débat à ce moment-ci. Étant donné l'heure, M. le ministre, MM. les membres de la commission, la commission doit ajourner ses travaux sine die et toujours avec... Nous sommes convaincus que le leader va nous confirmer la reprise des travaux après la période des affaires courantes.

M. Garon: Je dirai rien qu'une petite remarque, en terminant, M. le Président, au ministre, c'est qu'il fasse attention que, s'il applique le principe de la compétence égale, il se retrouve avec bien peu d'hommes au ministère, éventuellement.

Le Président (M. Maltais): Donc, à plus tard, au cours de l'après-midi, dans cette salle.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 38)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission 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 1993-1994. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour l'étude de ces programmes est de 8 heures. Alors, nous avons 2 h 30 de faites, ce qui veut dire qu'il reste 5 h 30.

Au moment de l'ajournement des travaux, M. le député de Lévis était à poser une question au ministre. M. le député de Lévis.

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

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: J'ai justement fait exprès pour dire «M. le Président», pour voir, justement pour que les députés se rendent compte qu'au ministère des Transports on ne s'occupe pas beaucoup de la promotion des femmes. Ce matin, le ministre nous a dit, à toutes fins pratiques, qu'il y avait eu 34 000 applications dans le contrôle routier et, sur 34 000, alors qu'il engageait 150 personnes comme contrôleurs routiers, il n'a pas pu trouver 75 femmes compétentes, pour en avoir 50-50. Il a pu en avoir seulement 21 %, ça veut dire à peu près 30 sur 150. C'est quand même surprenant.

Mme Pelchat: M. le député de Lévis, est-ce que je pourrais poser une question? Est-ce qu'il y a eu 50 % des candidatures féminines aux postes de contrôleurs à la sécurité routière?

M. Garon: Il ne l'a pas dit.

Une voix: 20 %.

Mme Pelchat: Il y a eu 20 % de candidatures féminines et 20 % de candidates féminines retenues, 21 %.

(15 h 40)

M. Garon: Vous êtes contente?

Mme Pelchat: Les proportions sont respectées, quand même. C'est comme à l'Assemblée nationale. Il y a 21 % de femmes, à l'Assemblée nationale, c'est parce qu'il y a à peu près juste 21 % des femmes qui se sont présentées.

M. Tremblay (Rimouski): Il y en a plus de notre bord que de votre bord.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Très temporairement.

La Présidente (Mme Bélanger): Encore là, la proportion est respectée, 90 d'un bord avec 14 femmes

et vous autres, 30 avec 7.

M. Garon: Alors, j'aimerais poser une question au ministre, un cas...

M. Elkas: Pendant qu'on est sur la question, est-ce que je peux demander... Parce que tout le monde...

Une voix: Tout le monde se questionne.

M. Elkas: ...s'intéresse à la question. Moi, quelqu'un m'a demandé la question, ce matin. Il a dit: Pourquoi tu ne demandes pas au député de Lévis à savoir si lui aurait pris un garde du corps féminin, dans son temps. Là, je vous demande la question. **Seriez-vous** prêt à le faire? Pourquoi vous ne l'avez pas fait?

M. Garon: J'en ai eu pendant un bout de temps. Oui, j'ai eu un garde du corps féminin pendant un bout de temps.

Une voix: Elle n'a pas résisté.

M. Elkas: Agent de la paix?

M. Garon: Oui. Une personne qui était conductrice d'automobile que j'ai eue pendant un bout de temps. J'ai eu une femme, pas longtemps.

M. Elkas: Pourquoi?

M. Garon: Après ça, ils l'ont affectée ailleurs. Mais il y en a eu une. Il n'y en avait pas beaucoup, mais c'est parce qu'il y en avait eu une que j'ai eue un bout de temps. Comme je faisais à peu près 110 000 milles par année, je dois vous dire que ceux qui étaient affectés à moi dans le transport se considéraient un petit peu pénalisés parce qu'ils trouvaient qu'ils aimaient mieux être affectés à ceux qui ne voyagent pas beaucoup.

Mme Pelchat: Homme ou femme.

M. Garon: Oui, en général, parce que je faisais 110 000 milles par année, moi, habituellement, et comme j'avais l'habitude de rentrer chez nous le soir, alors, des fois, on arrivait à 2 heures, 3 heures du matin puis on repartait le matin de bonne heure. Alors, il y a des chauffeurs...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous dormiez dans l'auto, mais le chauffeur ne pouvait pas dormir.

M. Garon: C'est ça. Alors, ça faisait beaucoup de millage. D'ailleurs, je me suis aperçu, après qu'on fut retournés dans l'Opposition, que j'ai arrêté d'avoir mal au dos; je faisais trop de millage. Alors, beaucoup de millage dans les chemins de «gravelle», à cogner... Je ne savais pas pourquoi. Je me suis aperçu que c'est disparu quelques mois après, c'était correct.

Des voix: ...

M. Garon: Mais, vous savez, quand on est à l'Agriculture, on fait beaucoup de chemins de terre aussi, on ne fait pas seulement des chemins d'asphalte.

M. Elkas: Êtes-vous en train de nous dire que c'était la condition des routes, dans le temps, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non. C'était la terre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'était la condition des routes, dans le temps. Aujourd'hui, ce n'est plus la même chose, on a de l'asphalte.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, on revient à la pertinence du sujet.

Définition de «minibus»

M. Garon: Je voudrais poser une question concernant le transport des personnes parce que j'ai appris quelque chose et je pense que c'est très important. Quand on fait les lois, à plusieurs reprises, moi, j'ai dit au ministre: Faisons attention pour les lois, quand on change les définitions qui affectent les gens. Je me rappelle, entre autres, quand il avait été question des triporteurs où, à ce moment-là, la Société de l'assurance automobile du Québec voulait changer les lois, la définition, disant, pour s'ajuster à la définition fédérale. Lorsqu'on avait vérifié la définition fédérale on s'était rendu compte que ce n'était pas exact, l'information qu'on nous donnait.

Un cas qui a été soumis à mon attention et que je veux soumettre au ministre. Je ne sais pas s'il est au courant. Je vais le soumettre et je voudrais savoir sa réaction là-dessus. Parce qu'on a changé la définition de «minibus» sans arrêt, depuis 1986. Il y a des conséquences à ça. Depuis 1973, un citoyen exploite un permis de catégorie 6 émis par la Commission des transports du Québec. Ce permis l'autorise à effectuer du transport rémunéré de personnes avec un autobus ou un minibus construit pour le transport de 8 à 15 personnes. Ça, c'est la définition de la Commission des transports. Ce citoyen exploite plusieurs véhicules à des fins de transport touristique, dont un qui peut transporter huit personnes à la fois. C'est ce véhicule qui est affecté par le changement de la définition d'un minibus du Code de la sécurité routière en 1991, changement qui a été apporté en 1991. Avant 1991, la définition de «minibus», dans le Code de la sécurité routière, correspondait à celle de la Commission des transports du Québec. Un minibus était alors un véhicule pouvant transporter plus de sept occupants à la fois.

À la suite de la sanction du projet de loi 108, en décembre 1990, une nouvelle définition de «minibus» est entrée en vigueur en février 1991. Depuis cette date, un

minibus est, aux fins de l'application du Code de la sécurité routière, un véhicule pouvant transporter plus de neuf occupants à la fois. Par ce changement, le véhicule de huit personnes de notre citoyen en question est devenu, aux fins du Code de la sécurité routière, un véhicule de promenade. Il ne peut plus obtenir la plaque A nécessaire à l'exploitation d'un véhicule pour le transport rémunéré de personnes et il se fait intercepter par les policiers qui lui imposent des amendes, en plus d'indisposer les passagers de son véhicule. Il faut, en outre, un permis de taxi pour faire du transport rémunéré avec un véhicule de promenade. Vous voyez que la définition... J'en ai trois, ici. La définition du décret 1991-86 du 9 décembre 1986, où on dit: Catégorie 6: un minibus ou un autobus de dimension réduite, construit pour le transport de 8 à 15 personnes.

Quand on va, après ça, à la loi de 1991, on se rend compte qu'on dit: «"minibus": un véhicule automobile de type fourgonnette aménagé pour le transport, moyennant rémunération, de plus de sept occupants à la fois ou pour le transport en groupe de personnes handicapés». C'est avant 1991, avant que la nouvelle entre en vigueur, en février 1991. Ensuite, on voit l'autre définition de «minibus», ici, projet de loi 108 sanctionné le 20 décembre 1992, 1990, pardon: «"minibus": un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants».

J'aimerais demander au ministre, là... Je comprends ça... Je trouve ça curieux qu'on change les définitions. Le nombre, on voit sept, huit, neuf. Alors, pourquoi avoir changé le nombre d'occupants dans la définition de «minibus» dans le Code de la sécurité routière? Et le ministre ne reconnaît-il pas que, depuis février 1991, la définition de «minibus», dans le Code de la sécurité routière, ne correspond pas à celle du règlement sur le transport par autobus édicté en vertu de la Loi sur les transports le 9 décembre 1986?

M. Elkas: Je reconnais qu'il y a eu un problème à ce niveau et c'est pour ça que nous allons y apporter des amendements. Pour vous donner un peu plus de détails sur toute la question, j'ai le président de la Commission des transports, M. Germain Beaudry, qui est avec moi aujourd'hui, et qui pourrait peut-être vous donner un petit peu d'historique sur ce qui s'est passé.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Beaudry.

M. Beaudry (Germain J.): C'est évidemment une incompatibilité entre le règlement de la Commission et celui du Code de la sécurité routière. On a demandé, nous, que le règlement de la Commission soit modifié pour se lire de la même façon que le Code de la sécurité routière afin que les permis qu'on émet soient conformes et que le titulaire puisse faire son transport sans avoir de problème à l'application de la loi en vertu du Code de la sécurité routière. Actuellement, là, les deux règlements sont différents. Ça fait que, quand on... Le

règlement de la Commission, c'est huit passagers et plus, alors que le Code de la sécurité routière, c'est neuf et plus.

M. Garon: Oui, mais les conséquences à ça, pour des gens qui ont des véhicules, Mme la Présidente... Les gens qui ont des entreprises, là, ne peuvent pas manipuler les véhicules en fonction des bons goûts des bureaucrates qui changent les mots dans des phrases. Pourquoi sept, huit ou neuf? J'aimerais savoir la réponse, bien simplement. Pourquoi s'amuser à changer les définitions alors que des citoyens qui exploitent une entreprise... Vous savez, le chômage, ce n'est pas les fonctionnaires qui créent les jobs, là. Alors, si on s'organise, en plus, pour faire en sorte de changer les définitions et que les gens perdent leur travail et aient des problèmes financiers, moi, je trouve qu'il y a quelque chose qui ne va pas, là.

M. Beaudry: On a voulu, justement, que les règlements de la Commission deviennent compatibles avec le Code de la sécurité routière, autrement c'est un «dead end», c'est un cul-de-sac.

M. Elkas: Le député de Lévis a absolument raison. Ça, on ne le nie pas. Il y a un manque, là, parce qu'on doit arrimer les deux pour s'assurer qu'on est sur la même voie, pour éviter, justement, ce que vous venez de dire. C'est pour ça qu'on y apporte des amendements.

M. Garon: Mais quelqu'un qui a un véhicule avec huit places, là, il fait quoi?

M. Beaudry: Il fait quoi? Il exploite son permis. (15 h 50)

M. Garon: Quel est le but, là? Moi, je veux demander au ministre, parce que c'est le ministre qui présente les projets de loi, ce n'est pas les fonctionnaires. Quelqu'un qui a un véhicule qui a huit places. Là, on met neuf. Pourquoi on n'uniformise pas à huit? Pourquoi on uniformise à neuf? Quand on uniformise à neuf, on élimine des gens. On passe de sept, huit et neuf. À chaque fois, on élimine des gens. Celui qui en a sept, ça devient illégal, on l'élimine, son véhicule. Après ça, on passe à huit, on l'élimine. On passe à neuf, on élimine celui qui a huit. Il y a des conséquences à ça. Moi, je trouve que c'est un peu irresponsable qu'on dise: Bon, il n'y a pas de problème là. Ça ne marche pas, ça.

(Consultation)

M. Beaudry: L'amendement qu'on a demandé au ministère d'apporter à notre règlement, c'est de prévoir de monter de neuf passagers et plus, c'est de prévoir une disposition que tout titulaire qui possède un véhicule de huit passagers puisse continuer à donner le service jusqu'à temps qu'il change de véhicule. Lorsqu'il changera de véhicule ultérieurement, il sera obligé de se

conformer à neuf passagers. Mais le véhicule qu'il aurait au moment de l'amendement, il pourrait continuer à donner le service.

M. Garon: Mais le règlement ne pourra pas dire ça si le Code ne le dit pas. Le règlement ne peut pas aller au-delà de la loi. À ce moment-là, c'est un amendement à la loi que ça va prendre. Parce que le règlement ne peut pas aller au-delà de la loi. Le problème, c'est la modification qui a été apportée au Code en 1990 et mise en vigueur en février 1991. C'est ce changement-là qu'il a apporté. Pourquoi on a apporté ce changement-là, alors qu'on a décidé de monter le nombre minimum à neuf plutôt qu'à huit? Ça donnait quoi, ça?

(Consultation)

M. Garon: Tu sais, des fois, les projets de loi, des fois, le ministre trouve qu'on ne va pas assez vite. Moi, je trouve qu'on va encore trop vite. On fait mal à des gens parce qu'il y a des bureaucrates qui changent le nombre. Pourquoi passer de huit à neuf? Quel était l'intérêt à ça? Ça donne quoi? Ça pénalise des gens. C'est quoi? Quelles sont les motivations profondes de faire ça: de sept à huit, de huit à neuf?

M. Elkas: Je peux comprendre, M. le député de Lévis, que pas tout est parfait. Il y a certains cas où on reconnaît qu'on a fait erreur. On va faire des corrections. Tu sais, un paquet de lois qu'on a passées. Je crois, si ma mémoire est fidèle, que ce projet de loi 108 avait trois cent et quelques articles et puis on a passé pas mal de temps, puis, avec raison. On devait le faire. On passe avec bonne foi. Malheureusement, il y a quelqu'un qui est visé et puis on n'a pas pris connaissance. Alors, nous sommes prêts à agir pour nous assurer qu'on s'arrime, que les deux s'arriment, d'ailleurs, que le Code de la sécurité routière s'arrime ou vice versa aux règlements de la Commission des transports.

M. Garon: Mais là, qu'est-ce que le ministre suggère au citoyen qui exploite une entreprise de transport touristique depuis — j'ai dit tantôt 1973, le permis est depuis 1969 — et qui était, justement, lésé par les modifications apportées au Code de la sécurité routière en 1990? Lui, il est victime de ça.

M. Beaudry: Si vous demandez les modifications, on pourra vous donner une copie des textes. On n'a pas apporté ça ici; on n'a pas les règlements non plus. On pourra vous donner une copie de... voir ce que c'est qui a été demandé comme modifications à apporter au règlement, pour la compatibilité.

M. Garon: Ce n'est pas le règlement qui est le problème, c'est la loi. La loi qui a été adoptée en 1990, c'est ça qui a créé le problème dans le Code de la sécurité routière, qui a été adoptée en décembre 1990, qui a été mise en vigueur en février 1991.

(Consultation)

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est un cas un peu spécial qu'on nous pose, et je ne suis malheureusement pas en mesure de vous donner une réponse immédiatement. Mais on m'a fait part du problème, et puis, j'apprécie le fait que ça a été soulevé; je vais faire mon grand possible pour le régler. Je ne peux pas, nécessairement, prendre l'après-midi sur cette question avec les gens qui m'entourent pour essayer d'y trouver une solution, parce qu'une partie des joueurs qui ont un rôle à jouer dans la loi ne sont pas ici. Mais, nous, on est ici pour essayer d'accommoder notre clientèle et, dans la mesure du possible, on va le faire. C'est de trouver un moyen. Comme vous l'avez mentionné, c'est la loi qu'on doit changer, et la loi ne se change pas du jour au lendemain. Mais est-ce qu'il y a quelque chose qu'on pourrait faire entre-temps? C'est justement la question qu'on vient de poser aux gens qui m'entourent.

M. Garon: Ce serait bien simple, au fond. On est, aujourd'hui, au mois de mai, début de mai. Il y a rien qu'à changer le nombre, changer l'article pour mettre ça à huit, remettre ça où c'était. Ou à sept, à sept. C'est rien qu'un article à changer, pour mettre ça à sept, comme si ça n'avait jamais été changé. Quel était le but visé?

M. Elkas: Mais c'est... justement, on... je ne peux pas aller de mémoire, là, mais je peux... parce que les personnes qui m'ont... comme je l'ai mentionné, qui sont à... qui ont introduit...

M. Garon: De votre ministère?

M. Elkas: C'est dans la SAAQ qu'on avait introduit cet amendement. Alors, si vous le permettez, je vais retourner voir ce qu'on peut faire.

M. Garon: Parce que le Code, ça dépend du ministère; ça ne dépend pas de la SAAQ.

M. Elkas: Non, je m'excuse, c'est la SAAQ.

M. Garon: C'est le ministère, ça, qui a proposé ces changements-là.

M. Elkas: C'est la SAAQ. Je m'excuse, c'est la SAAQ.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est la SAAQ.

M. Garon: La SAAQ vous a proposé ça, mais c'est votre ministère, votre contentieux, qui est venu défendre ça.

M. Elkas: Le contentieux de la SAAQ, M....
(16 heures)

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: ...le député, c'est le contentieux de la SAAQ. M. Gélinas, qui était avec nous, y a passé...

M. Garon: Oui, mais ils ont essayé de nous en passer des petites vites, ces gens-là. Puis moi, je ne suis pas très heureux. Quand on a essayé de faire la définition de triporteur, on s'est rendu compte qu'ils nous avaient dit des faussetés. Quand on a demandé la définition au fédéral, lequel nous a demandé de nous ajuster, on s'est rendu compte que la définition fédérale n'était pas du tout au même effet que celle qu'ils voulaient nous proposer; donc, ce qu'ils nous disaient, c'était faux. Ils nous mentaient en pleine face. Là, aujourd'hui, en plus, ils nous passent des petites vites qui affectent des gens. Nous autres, on est obligés de présumer qu'il y a des gens qui sont de bonne foi en face de nous. Quand ils nous font des changements qui affectent les gens, puis qu'ils ne nous disent rien... On n'est pas au courant de tout. Moi, je trouve ça épouvantable que des gens fassent des changements comme ça, c'est irresponsable, et ces fonctionnaires-là sont dangereux, ils devraient être mis à la porte. Les fonctionnaires qui font des affaires de même sont des gens dangereux. S'il y a des gens qui sont malades à la SAAQ, congédiez-les, parce qu'ils font des changements qui font mal au monde, d'une façon bête, sûrement pour assurer leur petit pouvoir insignifiant, mais qui est méchant. Parce que, quand on fait des changements comme ça, là, qui n'ont aucun but, aucune perspective, mais qui touchent les gens, moi, je pense que ces gens-là ne devraient pas être dans la fonction publique, au service du public. Ils devraient essayer de gagner leur vie ailleurs. Au moins, ils ne dérangeraient personne. Puis ils apprendraient peut-être ce que c'est que gagner sa vie...

M. Elkas: Mme la Présidente, il me semble...

M. Garon: ...ailleurs, en étant soumis à leur loi.

M. Elkas: Venant d'un avocat qui devrait le savoir mieux, c'est que l'avocat devrait comprendre qu'on ne devrait pas juger la personne avant qu'on sache les raisons pour lesquelles ça a été changé. Tout ce que je vous demande, c'est de me donner une opportunité de me retourner de bord pour aller m'informer. Vous avez toujours cité la question du triporteur, c'était la seule que vous avez pu soulever...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis vous avez jugé l'ensemble des membres de la Société de l'assurance automobile du Québec lorsqu'il y a eu une personne à laquelle vous avez fait face concernant cette question.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Une personne.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis c'est cette personne-là qui n'est plus avec nous.

M. Garon: Oui, mais rappelez-vous une chose, si vous vous en rappelez. Quand je dis, moi, souvent, qu'il n'y a pas assez de délai entre le dépôt des lois puis l'étude des lois, c'est parce que les gens... Qu'est-ce que vous voulez? Quand les lois sont déposées et qu'elles sont quasiment étudiées dans les... Le délai du règlement, le délai minimum, c'est sept jours, sauf qu'au bout de sept jours les gens n'ont pas eu le temps de réagir, puis n'ont pas eu le temps de savoir ce qu'il y avait dans la loi, puis comment ils vont être affectés. À ce moment-là, on est obligés de se fier aux fonctionnaires qui sont supposés normalement nous dire l'heure juste, pourquoi ils font ça, puis l'intérêt de le faire. À ce moment-là, on adopte des lois trop vite puis, à ce moment-là, on n'a pas eu toute l'information.

Dans le cas du triporteur... c'est parce qu'il y a une personne qui l'a vu puis qui est venue nous le dire. Puis, à ce moment-là, je me rappelle, j'avais dit au ministre: Laissez parler les députés. Et même les députés des deux bords de la Chambre avaient dit la même chose, qu'on ne devrait pas faire ce changement-là que demandait la SAAQ. Parce que quelqu'un nous en avait parlé, puis on pensait tous la même chose. Mais, dans le cas des minibus, on ne l'a pas su que ça affectait des gens, sauf que ça affecte des gens. Puis on change les lois, puis, quand on change les lois, on ne change pas pour le plaisir de changer des lois, surtout par des définitions. Les définitions, elles touchent tout le monde. Les définitions touchent tout le monde, après, quand on les applique. Il y a des gens qui devraient être plus responsables quand ils font ces changements-là.

M. Elkas: Mais, peut-être, M. le député de Lévis, que la personne qui nous a recommandé ce changement-là était une personne entièrement responsable, et qu'il y a des raisons de sécurité qui ont peut-être été invoquées dans le temps. Tout ce que je vous dis, c'est que, de mémoire, je ne le sais pas pourquoi. Puis tout ce que je vous demande, c'est de nous donner un peu de temps, de retourner puis de demander la question. Peut-être que vous seriez très satisfait de la réponse qu'on va vous donner.

M. Garon: D'autant plus... Pour vous montrer à quel point c'était bête, ce changement-là, on n'a même pas consulté les gens dans le ministère... qu'il y avait un règlement qu'ils administraient qui était différent de la loi qu'ils proposaient. Il y avait un règlement, lui, qui disait: Sept personnes. On ne consulte personne, puis on arrive, puis on change la loi, puis on dit: On va dire neuf maintenant. Ça veut dire qu'il n'y a même pas eu de consultation entre le ministère puis la SAAQ.

Une voix: La Commission.

M. Garon: Le règlement, pardon, pas... la Commission des transports. Il n'y a même pas eu de consul-

tation entre les deux, entre la SAAQ et la Commission des transports, qui appliquait un règlement différent de la loi. On me dit que la Commission voulait se conformer à la loi... à la SAAQ. Ça veut dire que, là, on se fout vraiment du monde. Dans une période de crise économique où il y a 25 % des gens qui ne travaillent pas, puis on va dire: Tiens, y en a encore un qui réussit à gagner: Tiens, toé! Il y en a un qui réussit à gagner sa vie, on va l'assommer.

(Consultation)

M. Elkas: Alors, le nombre de lois, le nombre...

M. Garon: On devrait changer la loi pour aller au même effet que le règlement. À ce moment-là, on ne toucherait pas les gens. Mais, là, on les touche.

M. Elkas: Combien de personnes ont porté cette question à votre attention? Est-ce qu'il y a seulement la personne qui est dans la salle ou **est-ce** qu'il y en a d'autres?

M. Garon: Il y a une personne, excepté qu'il y en a peut-être d'autres qui n'ont pas été...

M. Elkas: O.K. Je vais m'informer auprès de la personne, à savoir s'il y en a d'autres, et on va s'assurer que...

M. Garon: C'est parce que ça touche tous les minibus qui ont sept...

Une voix: Huit et neuf.

M. Garon: Huit et neuf, huit et neuf personnes. Ça touche tous ces gens-là actuellement. Maintenant, il peut arriver qu'à un endroit l'inspecteur du gouvernement soit moins sévère, qu'il en laisse passer un et qu'il ne dise rien. L'autre, il l'applique, l'autre, il ne l'applique pas. C'est comme les amendes. J'ai eu des téléphones aujourd'hui. On avait mis des amendes bien sévères, sauf que... Même, on me dit que les policiers les trouvent tellement sévères qu'ils disent au gars: Si je te donnais ton infraction, ce serait tant; je te vire ça en avertissement cette fois-ci. Pourquoi? Ils trouvent ça exorbitant. Je vous dis, les rapports que j'ai, c'est ça. Il faut faire attention dans la loi. Parce que, quand on fait des lois, il faut que les lois soient légitimes, il faut que les lois soient correctes, autrement les gens se sentent le droit de ne pas les observer parce qu'ils trouvent que ça n'a pas de bon sens. C'est ça qui arrive dans la contrebande des cigarettes actuellement. C'est ça qui est arrivé lors de la formation de la mafia avec la contrebande d'alcool dans les années vingt, trente, parce qu'on a fait des lois trop sévères. Alors, le résultat, les gens disent: Que le diable emporte la loi, elle n'est pas bonne! C'est pour ça que la loi doit être légitime, et on doit essayer de protéger les gens avec la loi, pas essayer de leur nuire.

Mais là, c'était quoi l'intérêt de mettre les minibus... d'augmenter le nombre? Je ne le sais pas. Et le ministre n'a pas l'air au courant, lui non plus. Je ne le blâme pas, sauf que pourquoi... Les fonctionnaires auraient dû lui dire...

M. Elkas: Ça fait une demi-heure que je vous demande de me permettre de retourner pour m'informer. Je vais m'informer ce soir et je vais vous revenir. Les gens qui ont introduit cette loi et les arguments en arrière de cet article ne sont pas ici avec moi.

M. Garon: Oui. Parce que les gens qui ont investi là-dedans, il ne doit pas y avoir rien qu'une personne qui avait un autobus de huit places.

M. Elkas: Mais là, à date, on m'avise que j'ai une plainte, on a une plainte et on va la regarder de près.

M. Garon: Alors, on va revenir ce soir, vous dites, avec les gens qui vont avoir l'information pour répondre à cette question?

M. Elkas: Je vais voir. Si je ne peux pas les avoir ce soir, je les aurai demain.

M. Garon: O.K. Ça marche. Mais je pense que c'est la loi qu'on devrait changer, pas le règlement, parce qu'à ce moment-là on va rempirer la situation encore.

Je voudrais dire un mot, maintenant, sur les contrats de recherche scientifique et technique de Transports Canada.

M. Elkas: Excusez. Pouvez-vous répéter? Je n'ai pas compris.

Contrats de recherche scientifique et technique de Transports Canada

M. Garon: Les contrats de recherche scientifique et technique de Transports Canada. On voit qu'en février 1993 le Conseil de la recherche et du développement en transport, un organisme-conseil qui relève du ministère des Transports, a transmis un avis alarmant au ministre sur les dépenses de recherche et d'octroi des contrats scientifiques de Transports Canada. Le CRDT conclut que les dépenses de recherche et développement de Transports Canada au Québec ont diminué de façon significative depuis 1985. Entre 1983 et 1986, Transports Canada a réalisé au Québec 19 % de ses activités de recherche et développement. Entre 1986 et 1991, cette part est descendue à 16 %. En 1991, elle n'était plus que de 12,3 %. Alors qu'on paie 25 % des taxes à Ottawa. Le CRDT fait remarquer que c'est bien peu, comparé au potentiel de recherche et développement en transport dans l'industrie québécoise qu'on évaluait à 45 % de la capacité canadienne en 1987 et à 55 % en 1989.

Cette situation inquiète fortement le Conseil qui considère que l'attribution des contrats de recherche et développement est la première étape d'un processus qui implique à long terme des sommes beaucoup plus importantes. Le CRDT donne l'exemple du projet de construction d'un brise-glace de classe **Artic** pour appuyer cette affirmation. Il fait remarquer que, de 1983 à 1991, Transports Canada a octroyé 274 contrats d'une valeur de 39 000 000 \$ dans le domaine de la navigation dans l'Arctique et le comportement des glaces. Seulement 19 contrats totalisant 1 700 000 \$, soit 4,3 %, ont été accordés à des établissements québécois. Trois entreprises québécoises ont bénéficié de 166 contrats d'une valeur de 18 000 000\$, soit 47 %. Le CRDT considère que cette situation nuira aux entreprises québécoises lorsque viendra le temps d'accorder des contrats pour la construction d'un éventuel brise-glace.

(16 h 10)

Le CRDT a formulé trois recommandations au ministre: premièrement, intervenir auprès de son homologue fédéral pour lui faire part de son insatisfaction et demander au fédéral d'informer systématiquement le ministre des Transports du Québec de tout besoin de nature scientifique pour lequel Transports Canada cherche des fournisseurs; deuxièmement, que le ministère des Transports affecte à un de ses services la tâche de surveiller systématiquement l'octroi des contrats de Transports Canada; troisièmement, que le ministère des Transports du Québec organise avec le **MICT**, le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec... le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, des sessions d'information destinées aux responsables scientifiques de Transports Canada sur les compétences disponibles au Québec en science et technologie des transports.

Comment le ministre **explique-t-il** que, depuis que les libéraux sont au pouvoir, le Québec reçoit de moins en moins de dépenses en recherche et développement de la part de Transports Canada malgré toute la bonne collaboration et les mots d'amour constants du ministre, dont l'amour est indéfectible?

M. Elkas: Permettez-moi de vous dire, M. le député de Lévis, que je travaille d'une façon très étroite avec le CRDT. J'ai rencontré ces gens il n'y a pas longtemps, il y a à peu près deux mois, lorsqu'on m'a fait part des trois points qu'on voulait discuter avec notre homologue fédéral, chose que j'ai faite. J'ai fait une rencontre avec le conseil d'administration du CRDT. Il y a eu la création d'un comité, un comité québécois qui devait rencontrer... Et j'ai fait venir mon collègue, le ministre de l'Industrie et du Commerce, à cette rencontre, pour nous assurer que le Québec soit bien représenté à Ottawa et qu'on ait notre quote-part dans tout ce qui est recherche. Alors, nous accuser de ne rien faire, c'est totalement faux, et je crois que, si vous te demandiez au président du CRDT, il vous dirait le contraire. Alors, les gestes ont été posés d'une façon très concrète...

M. Garon: Vis-à-vis quel ministre au fédéral?

M. Elkas: Vis-à-vis le ministre des Transports.

M. Garon: Lequel?

M. Elkas: Il y en a un, le ministre Jean Corbeil.

M. Garon: M. Corbeil.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Je suppose qu'il va être décoré comme un grand Montréalais.

M. Elkas: Est-ce qu'il a quelque chose contre les Montréalais, le député de Lévis?

M. Garon: Non, mais on décore des gens qui sont des nouilles, comprenez-vous. Alors, M. Corbeil, actuellement... Bien, je vais vous demander la question: Est-ce qu'on trouve normal, juste et équitable que le Québec, qui accapare, qui fait 55 % des dépenses de recherche et développement industriel en transport au Canada, ne reçoive que 12,3 % des contrats de recherche et développement accordés par Transports Canada, avec un gars de Montréal en charge, alors que Montréal, justement, a été déplacée comme plaque tournante, et c'est la principale cause de ses problèmes actuellement, tant dans le domaine aérien, maritime que ferroviaire... Montréal, elle n'est plus une plaque tournante de transport et, aujourd'hui, on a un ministre des Transports montréalais et on a 12,3 % de la recherche alors qu'on a 55 % de la recherche qui est faite au Québec. Le fédéral essaie de nous nuire encore une fois. Est-ce qu'on trouve ça normal?

M. Elkas: Il faut reconnaître aussi le montant de la recherche qui se fait dans la région de l'Outaouais qui a un impact, évidemment, sur le Québec. Il ne faut pas penser que, parce que l'Ontario, la capitale, se retrouve en Ontario, qu'ils vont chercher... C'est facile de jouer avec les chiffres, mais il faudrait regarder ce qui se donne à côté, à Hull, qui est, d'ailleurs, la grande région de l'Outaouais, et il faudrait regarder aussi ce que Toronto reçoit. Parce que, si on est pour comparer des pommes à des pommes, comparons des pommes à des pommes. On parle de Montréal et on parle de Toronto. Si ma mémoire m'est fidèle, je pense que Toronto, c'est une question de 16 % qu'elle recevait en tout, ce qui veut dire que la grande partie se fait dans la région de l'Outaouais. De notre côté, ce qu'on veut faire, c'est de nous assurer qu'une partie de ce montant-là soit transférée dans la région de Montréal. La demande a été faite et il y a un comité permanent en place pour s'assurer qu'il y en ait, des transferts. Il y a des gestes concrets qui ont été posés à cet effet.

M. Garon: Concrètement, vous avez un Conseil de la recherche et du développement en transport qui

rèlève de vous, votre Conseil, qui vous dit: On se fait faire. Ce n'est pas moi qui dis ça. On peut dire que moi, je suis un nationaliste, si vous voulez, mais ce n'est pas moi qui dis ça, c'est le CRDT, avec des gens que vous avez appointés — ça fait huit ans que vous êtes au pouvoir — qui vous disent: On se fait faire, on n'a que 12,3 %, ça n'a pas de bon sens. Vous, vous avez l'air de dire que c'est correct.

M. Elkas: Non. Non.

M. Garon: Pas de problème, c'est dans l'Ou-taouais, puis ça nous rejoint.

M. Elkas: Non, non. Vous essayez de mettre des mots dans ma bouche, puis ça ne marchera pas.

M. Garon: Bien...

M. Elkas: Ça ne marchera pas. Vous n'avez pas assisté aux réunions qu'on a eues, vous n'avez pas assisté aux rencontres qu'on a eues avec le CRDT ainsi qu'avec le ministre de l'Industrie et du Commerce qui, lui aussi, a mis à la disposition... des représentants pour qu'on ait des résultats concrets des rencontres qu'on va avoir avec le fédéral. Il y a des stratégies qu'on doit monter. On doit aussi nous assurer que le milieu sera prêt à recevoir des demandes.

M. Garon: Bien, le milieu, il fait déjà 55 % de la recherche. Il ne serait pas prêt à prendre des demandes. Ne disons pas n'importe quoi, là.

M. Elkas: C'est de connaître le marché.

M. Garon: C'est parce que, là...

M. Elkas: Une minute, là. C'est de connaître le marché de Montréal et de Québec avant qu'on commence à transférer chez nous. Faites donc confiance...

M. Garon: Donc, le fédéral a raison de ne pas nous donner l'argent.

M. Elkas: Faites donc confiance au conseil d'administration. Ils ont le mandat, il y a une façon de faire les choses. Ce n'est pas nécessairement aller à Ottawa cogner le poing sur la table qui va nous donner des résultats.

M. Garon: Non, non. Je le sais, votre méthode. C'est la méthode des mots doux...

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: ...les mots d'amour perpétuel. Ça ne donne rien. C'est un amour stérile.

M. Elkas: Je vais comparer mes....

M. Garon: Un amour coupable.

M. Elkas: Je vais comparer mes trois ans à vos neuf ans n'importe quand.

M. Garon: N'importe quand?

M. Elkas: N'importe quand.

M. Garon: N'importe quand.

M. Elkas: Vous allez voir. Vous étiez les plus grands...

M. Garon: N'importe quand.

M. Elkas: Vous étiez les grands champions du moratoire. Vous n'avez rien fait pendant neuf ans. Je n'ai pas de leçon à prendre de vous.

Une voix: ...

M. Garon: Oui. Ha, ha, ha!

M. Elkas: Il a nommé quatre... cinq ministres en neuf ans.

M. Garon: Le Conseil de la recherche et du développement, là...

M. Elkas: Je te dis que ça a donné des résultats. Ça a donné des résultats. On le voit aujourd'hui.

M. Garon: Le Conseil de la recherche et du développement en transport, il a raison ou il a tort — puis c'est lui qui vient de vous dire ça, en février 1993, quand il vous transmettait un avis, qu'il vous a transmis à vous, des gens nommés par vous — sur les dépenses de recherche et d'octroi des contrats scientifiques de Transports Canada? Ils ont tort ou ils ont raison, d'après vous? Qu'est-ce que vous allez faire? S'ils ont tort, allez-vous les changer, les membres? S'ils ont raison, qu'est-ce que vous, vous allez faire?

M. Elkas: Mme la Présidente, il y a M. Thivierge, de ce service, recherche et développement, qui va donner un petit peu l'historique sur le dossier, puis ce qu'on est en train de faire.

M. Garon: Nous autres, ce qu'on veut savoir, c'est la position des ministres, ce n'est pas la position du... Celui qu'on interroge, c'est le ministre qui demande des crédits...

M. Elkas: Mais, là, vous allez savoir ce que le ministère est en train de faire.

M. Garon: Non, non... Que vous, allez faire. J'ai demandé: Vous.

M. Elkas: J'ai fait les gestes...

M. Garon: Parce que, actuellement, là, les fonctionnaires, ils se rencontrent, ils se parlent, ça ne donne rien. On voit qu'on a 12,3 %. Vous, qu'est-ce que vous allez faire? Quelle preuve de leadership vous allez essayer de faire? C'est pour ça que...

M. Elkas: J'ai agi à la minute que ça m'a été déposé. Quand le président du CRDT a déposé sa demande, j'ai agi immédiatement.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez fait?

M. Elkas: J'ai convoqué, à l'intérieur d'une semaine...

M. Garon: Vous avez fait quoi?

M. Elkas: ...convoqué une rencontre avec le ministre de l'Industrie et du Commerce pour revoir la question et nous préparer une stratégie, et le conseil d'administration du CRDT. Je n'ai pas attendu trois, quatre mois, je n'ai pas attendu deux ans, j'ai agi immédiatement. Demandez au président Laganière.

M. Garon: Mais la première recommandation, si vous avez lu les rapports de votre Conseil, il dit quoi? Intervenir auprès de son homologue fédéral pour lui faire part de son insatisfaction et demander au fédéral d'informer systématiquement le ministère des Transports du Québec de tout besoin de nature scientifique pour lequel Transports Canada cherche des fournisseurs. C'était ça, votre recommandation. L'avez-vous suivie?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous avez fait quoi?

M. Elkas: On a envoyé une lettre à mon homologue. Je lui ai aussi parlé au téléphone.

Mme Pelchat: La pertinence du débat, Mme la Présidente.

M. Garon: Est-ce qu'on peut déposer la lettre, s'il vous plaît?

Mme Pelchat: On est rendu à quelle étape des crédits, là, à 4 h 30?

M. Elkas: Je la déposerai dans le temps.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Je vais la déposer.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de la lettre qu'on a envoyée au ministre fédéral?

M. Elkas: Je ne l'ai pas avec moi, non.

M. Garon: Mais est-ce qu'on pourrait en avoir une copie?

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

M. Garon: Mais, dans le temps, ça veut dire quoi, ça?

M. Elkas: Bien, donnez-moi une semaine, je vais la trouver, je vais vous la donner. Si je ne vous la donne pas demain, vous allez dire: Ah! tiens! vous vous étiez engagé à demain. C'est une question de trouver la lettre et je vais vous la remettre.

M. Garon: Puis la deuxième recommandation, c'était que le ministère des Transports affecte à un de ses services la tâche de surveiller systématiquement l'octroi des contrats de Transports Canada.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que ça a été fait?

M. Elkas: Le conseil d'administration ainsi que les membres de mon ministère s'étaient engagés à faire de la surveillance de ce qui se donnait, oui.
(16 h 20)

M. Garon: Qui est responsable de ça? Parce que, quand on confie à un comité, il y a une personne en charge. C'est qui qui est en charge de surveiller?

(Consultation)

M. Elkas: Nous avons un représentant, chez nous, qui travaille avec les représentants du MICT, qui se charge de cette responsabilité, et ça, ça a été discuté...

M. Garon: Au MICT?

M. Elkas: Au MICT, oui.

M. Garon: Puis au ministère des Transports, il n'y a personne qui va...

M. Elkas: Il y a quelqu'un qui travaille avec les représentants du MICT pour s'assurer que ces démarches sont bien suivies.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: Au MICT, je ne le sais pas, je n'ai pas le nom de la personne.

M. Garon: Au ministère des Transports, c'est qui?

(Consultation)

M. Elkas: C'est une unité administrative, c'est des gens qui travaillent avec le ministère de l'Industrie et du Commerce. D'ailleurs, le ministère de l'Industrie et du Commerce a un représentant au conseil d'administration et, si ma mémoire est fidèle, c'est cette personne-là qui fait le suivi avec le fédéral.

M. Garon: Et quelle est l'unité administrative qui s'occupe de ça à votre ministère?

M. Elkas: La Direction de la recherche, chez nous.

M. Garon: Et qui est responsable de surveiller ça? Parce que la Direction de la recherche, ça couvre bien du monde. Qui est responsable?

M. Elkas: Pierre Toupin, qui est le nouveau. M. Deschênes, qui était l'ancien, s'occupait de ce dossier.

M. Garon: C'est celui qui s'occupait du dossier que vous avez confirmé dans ses fonctions. À 12,3 %, vous avez confirmé celui qui n'avait pas obtenu de résultats dans ses fonctions. Ça va donner quoi de plus, si c'était lui qui faisait ça avant? Ça ne marchait pas.

M. Elkas: Qui dit que ça...

M. Garon: Le Conseil pourrait vous faire une recommandation et dire: Confiez ça à quelqu'un. Et il l'a confié à celui qui l'avait avant, alors que ça ne marchait pas.

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: Est-ce que le mandat était plus précis? Parce qu'on dit que le ministère des Transports affecte à un de ses services la tâche de surveiller systématiquement l'octroi des contrats de Transports Canada.

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Thivierge (Michel-A.): Puis-je me permettre de faire un commentaire?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Thivierge, je pense?

M. Thivierge: Oui. Dans les questions de R-D qui est confiée par le gouvernement fédéral, le ministère de l'Industrie et du Commerce a établi un mode de fonctionnement avec une représentation par des démarcheurs auprès des institutions fédérales. Donc, nous, au ministère des Transports, on s'intègre à l'intérieur de cette grande mission-là pour avoir notre représentation. Au ministère des Transports, de déléguer quelqu'un en permanence à Ottawa pour faire le suivi, ça nous apparaissait quelque chose qui... Qu'il était peut-être plutôt souhaitable de s'inscrire à l'intérieur de la démarche d'Industrie et Commerce. Alors, c'est pour ça qu'on

collabore avec eux.

Sur le plan technique, les chiffres qui ont été avancés, par exemple, résultent d'une analyse qui a été faite dans les contrats du gouvernement fédéral qui sont émis par Approvisionnement et Services. À titre d'exemple, ça exclut, c'est-à-dire, ça n'a pas tenu compte des contrats qui sont émis par le CRDT dans la région de Montréal, par exemple. Alors, toute la partie des contrats extra muros confiés par le CRDT et Transports Canada à Montréal n'a pas été incluse dans l'analyse. Donc, les premières indications qu'on a, c'est que les constats des 16 % ou des 12 % excluent un certain nombre de contrats qui sont émis directement par l'unité qui travaille à partir de Montréal.

L'autre chose, un autre point technique, c'est que l'envergure des budgets de R-D, qui excluent les activités scientifiques connexes, ce sont des montants relativement faibles, ce qui fait que, pour une variation annuelle, certains contrats attribués au Québec versus d'autres qui peuvent être accordés dans d'autres régions du Canada peuvent expliquer en partie les variations de pourcentage. Il faudrait faire une étude... Par exemple, le taux de 16 % que vous avez souligné a été utilisé sur une très grande période, du début des années quatre-vingt jusqu'à 1988-1989, alors que le taux de 12 % est une donnée annuelle. Donc, ces éléments-là peuvent être des événements aléatoires où des contrats sont attribués selon les projets.

M. Garon: Les 16 %, c'est entre 1986 et 1991, et les 12 %, c'est 1991.

M. Thivierge: C'est ça. Alors...

M. Garon: Ça veut dire que ça a baissé encore plus.

M. Thivierge: ...ça peut s'expliquer par une variation...

M. Garon: Bien, ça veut dire que ça a baissé encore plus si...

M. Thivierge: ...une variation d'un projet qui, dans le processus d'appel d'offres d'Approvisionnement et Services, est allé en Ontario plutôt qu'ailleurs au Canada. Alors, sur le plan...

M. Garon: Ça veut dire que, si c'est 12 % en 1991 et que la moyenne de 1990-1991 était de 16 %, ça veut dire que c'était plus fort au début encore, pour avoir réussi à faire une moyenne de 16 %.

M. Thivierge: Oui, oui, mais... c'est-à-dire qu'il y a une variation, mais on ne peut pas prendre des conclusions exagérées sur ces variations sur une base annuelle. Il faut que la tendance soit analysée sur...

M. Garon: Bien, j'ai donné l'exemple de 274 contrats d'une valeur de 39 000 000 \$.

M. Thivierge: Bon. Ça, c'est la question de l'Arctique.

M. Garon: Oui.

M. Thivierge: Il faut se rappeler que le centre d'essai est situé dans la région d'Ottawa. Alors, l'exemple qui a été choisi explique en partie ce qui s'est passé, c'est qu'il y a une tendance très, très forte d'accorder des contrats à proximité des centres de recherche. Alors, celui-là est un exemple qui se prêtait bien.

M. Garon: Oui, mais vous êtes en train de justifier ça, là. La navigation d'hiver, elle ne se fait pas là.

M. Thivierge: Bien, il y a un centre d'essai dans la région d'Ottawa.

M. Garon: Je comprends. Ce n'est pas nécessaire de faire la recherche là, pour le confort des fonctionnaires. Le confort du fonctionnaire, il ferait peut-être bien la recherche dans sa maison, pour être plus confortable. Mais là, actuellement, ils la font toujours à Ottawa, sauf que, là où ça se passe, c'est dans le fleuve Saint-Laurent. Puis le brise-glace, là où on a besoin d'un brise-glace actif, c'est dans le fleuve Saint-Laurent. Alors, on peut tout justifier sur cette base-là. Je n'ai pas l'impression que ceux qui font... Vous êtes très agressif, je vous écoute parler là, j'ai l'impression, Mme la Présidente, que M. Thivierge est bien plus... accepte bien facilement les excuses d'Ottawa pour concentrer sa recherche à Ottawa.

Maintenant, on dit que le MICT... le ministère des Transports organise avec le MICT... Troisième recommandation du CRDT: Que le ministère des Transports du Québec organise avec le MICT des sessions d'information destinées aux responsables scientifiques de Transports Canada sur les compétences disponibles au Québec en science et technologie des transports. Est-ce que ça a été fait?

(Consultation)

M. Elkas: Mme la Présidente, suivant la rencontre que j'ai eue avec les gens du CRDT, on a bien cru qu'on devait faire un inventaire, ensemble, de toute l'expertise que nous avons au Québec. J'ai d'ailleurs fait la mention de ce geste qu'on a posé. L'inventaire doit être complété d'ici le mois de juin et présenté au comité ad hoc qu'on a mis sur pied.

M. Garon: Moi, j'inciterais le ministre à lire leur document. Le Conseil de la recherche et du développement en transport: Transports Canada néglige le Québec dans le domaine de la recherche. C'est un document qui ne parle pas d'un seul contrat. On peut peut-être invoquer... essayer de camoufler. Ou bien on fait notre travail et le fédéral n'est pas correct, ou bien c'est l'incurie du ministère des Transports du Québec. C'est l'un ou l'autre. Ne nous contons pas d'histoires. Sauf

qu'on ne parle pas d'un seul contrat. Si vous lisez le document, il est très poussé, il est très bien fait, et c'est un document volumineux qui indique ce qui se passe et on voit à quel point on se fait organiser. Ne nous contons pas d'histoires. Si vous regardez les statistiques, on donne les années, on regarde ça et, plus ça va, plus on se fait organiser. Quand vous le regardez, il y a des tableaux ici qui indiquent, qui partent 10 ans... établis sur 10 ans. On voit qu'il y a une concentration qui se fait actuellement. Ce n'est pas en Ontario.

J'ai un sentiment qu'on prend ça un peu avec un grain de sel, alors que le CRDT, à moins que ça... Si ça ne sert à rien, le CRDT, abolissez-le; on gaspille de l'argent. Vous cherchez des moyens d'économiser. Si le CRDT vous donne des avis et que ça ne donne rien, économisez le CRDT, faites-le disparaître. Ou bien ça donne des avis et ça a du bon sens; à ce moment-là, il y a des gens au ministère, peut-être, qui ne font pas leur job. Parce que, lui, il vous dit des recommandations très précises pour qu'on ait davantage notre part, sauf que, actuellement, dans le domaine des transports, on recule.

M. Elkas: Je suis un peu étonné du discours du député de Lévis. Mme la Présidente, le CRDT est là pour s'assurer que, oui, on a notre quote-part et pour faire la promotion de la recherche. Ces gens-là, oui, quand il y a un besoin d'identifié, des faiblesses ou un manque dans un certain secteur, le CRDT a une responsabilité de l'identifier. Donc, c'est un geste qui a été posé, un peu comme le Vérificateur général qui dépose des recommandations basées sur que ce soit un ministère, une organisation, et il nous fait des recommandations. On vérifie les recommandations, on veut s'assurer qu'elles sont bien justifiées et qu'elles sont correctes, exactes, et, de là, on agit. Puis, comme j'ai mentionné, il y a eu une rencontre immédiatement pour reprendre l'ensemble du dossier. Le constat, c'est que, oui, on devrait reprendre. Il y a des gens à qui ont été confiés des mandats spécifiques pour s'assurer qu'on ait, justement, notre quote-part et qu'on ait fait un inventaire de notre expertise, et qu'ils aient, au moins à l'intérieur de notre province, identifié les gens qui sont aptes à faire des travaux de recherche et qui se sont identifiés, d'ailleurs, au CRDT, ainsi qu'à Ottawa et au ministère. (16 h 30)

M. Garon: C'est parce que le CRDT, dans ses recommandations qui sont très bien faites...

M. Elkas: Non, mais vous dites: Elles sont bien...

M. Garon: ...il analyse 9 ans...

M. Elkas: Non, mais vous dites: Elles sont bien faites. Mais est-ce que vous avez les réponses à toutes les questions? Est-ce que vous pouvez, vous-même, après analyse, dire que c'est bien fait, après avoir fait de la recherche à l'intérieur de ce qu'ils ont fait? Qu'est-ce qui vous dit que c'est bien fondé, cette affaire-là, ce rapport-là?

M. Garon: Écoutez. Là, je ne comprends plus, Mme la Présidente. Le ministre est en train de mettre en doute, de dire qu'il ne croit pas aux avis que lui donne son Conseil de la recherche et du développement en transport du Québec. C'est son Conseil, le Conseil de la recherche et du développement en transport du Québec.

M. Elkas: Mais vous avez conclu, M. le député de Lévis, que 12 %, c'est en décroissance. En réalité, sur une année, oui, mais prenons donc... Pour nous assurer qu'il y ait une augmentation, qu'est-ce qu'on doit faire? Nous assurer qu'on a identifié les marchés. C'est bien beau, on identifie que ça s'en va dans la mauvaise direction. Il y a peut-être le nombre de contrats qui sont affectés, et la grosseur du contrat affecté dans une année donnée, comme M. Thivierge vous a dit, peut affecter la moyenne. L'année prochaine, on peut se réveiller avec 18 %, 20 % ou 30 %. Mais pour s'y rendre...

M. Garon: Bien, je dois vous dire...

M. Elkas: Il y a non seulement la grosseur d'un contrat donné, mais il y a aussi à qui le donner, et on a un devoir d'identifier l'expertise qu'on a dans notre province, de l'identifier à Ottawa.

M. Garon: On voit que le Québec, voyez-vous, en...

M. Elkas: J'ai remarqué que c'est une chose qui n'avait pas été faite dans votre temps. On aurait pu, peut-être, remédier à bien des problèmes.

M. Garon: Mais, dans notre temps, il y avait plus d'argent.

M. Elkas: Si, au moins, au moins... au lieu de se chicaner avec Ottawa, d'identifier nos besoins...

M. Garon: Oui, oui. Ah oui!

M. Elkas: ...et d'identifier notre expertise dans le transport, on aurait pu voir 12 % augmenter pas mal plus qu'il l'est aujourd'hui.

M. Garon: Ah oui! Ça me fait penser à un père de famille qui dirait à son garçon qui s'est fait «sacrer» une volée par un gang de «punks»: Si tu n'avais pas été là, aussi! Pourquoi tu n'es pas resté à la maison? Si tu n'avais pas été là, ils ne t'auraient pas fait mal.

Ah! C'est bien facile, ça, quand on ne veut pas prendre ses responsabilités, de trouver toutes sortes d'excuses, sauf que, là, on voit qu'en 1992, comprenez-vous... En 1986-1987, c'était 12 % qu'on avait au Canada. Pendant ce temps-là, en Ontario, c'était 53 %. En 1987, c'était 14 %; en Ontario, c'était 43 %. En 1988, au Québec, c'était 14 %; en Ontario, c'était 57 %. En 1989, c'était 20 % au Québec; en Ontario,

c'était 54 %. En 1990, c'était 23 %; en Ontario, c'était 60 %. En 1991, c'était 12 % au Québec; en Ontario, c'était 58,9 %. C'est tout le temps comme ça. Ce n'est pas une fois de temps en temps, c'est tout le temps comme ça. Je n'ai pas l'impression que ça va changer avec la vigueur avec laquelle vous avez l'air à ne pas faire confiance au conseil de développement et de recherche du Québec en matière de transport, parce que vous avez l'air à accuser le Conseil de vous avoir fait... de vous obliger à vous battre un peu. Le Conseil de la recherche et du développement en transport, pour moi, là, vous ne l'aimez pas parce qu'il vous dit, au ministre: Faites donc quelque chose. C'est ça qu'ils vous recommandent, au fond, ils vous recommandent de faire quelque chose.

Commission des transports du Québec

Lieu de résidence et compétence des membres

Alors, Mme la Présidente, on va passer à un autre item parce que j'ai l'impression qu'il n'y a pas grand-chose qui va changer.

Je voudrais parler de la Commission des transports du Québec. J'en parle parce qu'on avait dit que le ministre avait demandé de ne pas regarder tous les organismes. Je pose une question bien simple, là. En vertu de la Loi sur les transports, la Commission des transports du Québec est formée de 9 membres. Il y a actuellement Me Maurice Ferland, président nommé à Montréal; Me Lise Lambert, vice-présidente nommée à Québec; Germain J. Beaudry, vice-président à Montréal; Pierre Gimaiël, Québec; Michel Paquet, Québec; Louis Gravel, Montréal; Guy Ravenelle, Montréal; Pierre Mercier, Québec; André Thibault, Québec.

Selon les informations que nous avons, deux commissaires de la Commission des transports du Québec, M. André Thibault et M. Pierre Mercier, sont nommés à Québec, mais ils seraient assignés à plein temps à Montréal. Leur salaire est d'environ 80 000 \$, et ils recevraient un per diem de 150 \$ par jour pour exercer leurs fonctions à Montréal. Un autre commissaire, M. Pierre Gimaiël, ex-député libéral à Ottawa, a été nommé à Québec. Il demeure au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Il viendrait à Québec trois jours par semaine pour effectuer son travail.

Des gens de l'industrie des transports nous disent que MM. André Thibault, Pierre Mercier, Gilles Baril, ex-député de Rouyn-Noranda, et Pierre Gimaiël ne connaissent rien au secteur du transport. Est-ce exact que MM. Thibault et Mercier sont assignés à Montréal?

M. Elkas: C'est exact que M. Thibault et M. Mercier sont des gens qui sont de Québec. Ils sont assignés à Montréal sur une base temporaire.

M. Garon: Depuis quand?

M. Beaudry: Depuis le début de l'année, depuis leur nomination.

M. Garon: Leur nomination à quelle date?

M. Beaudry: M. Mercier a été nommé au mois de décembre, fin novembre.

M. Garon: Et M. Thibault?

M. Beaudry: D'abord, une petite correction: je remplace Me Ferland depuis le 4 novembre. Là, ce qui a été décidé avant, je ne peux pas tout à fait répondre, mais M. Thibault travaille actuellement à Montréal aussi.

M. Garon: Depuis quand?

M. Beaudry: Depuis que je suis président, presque régulièrement.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Mais il était assigné ici avant qu'on l'envoie à Montréal pour dépanner...

M. Garon: Je comprends.

M. Elkas: ...à cause de la surcharge de travail que nous avons dans ce coin-là.

M. Garon: Je comprends, mais il y a des coûts reliés à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que monsieur pourrait s'identifier, s'il vous plaît?

M. Elkas: Bien oui, Mme la Présidente. On l'avait fait, je pense que ça a été... Le député de Lévis nous a donné un organigramme qui n'est pas nécessairement correct, parce que l'ancien président, il n'est plus là, et M. Germain Beaudry, qui est à ma gauche, est le nouveau président.

La Présidente (Mme Bélanger): Germain Côté?

M. Elkas: Beaudry.

Des voix: Beaudry.

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

M. Elkas: Le commentaire...

M. Garon: Il était vice-président, lui, avant.

M. Elkas: Le commentaire du député, là...

M. Garon: Quoi?

M. Elkas: Une affirmation assez gratuite là, que les gens ne savent pas ce qu'ils font. Les commissaires

qui sont nommés à ces postes ont une certaine compétence et, oui, il y a de la formation qui doit se donner pour qu'ils deviennent... Mais je ne peux pas croire que vous pensez que chaque personne qui entre là, du jour au lendemain, va en savoir à 100 %.

M. Garon: Moi, ce n'est pas ce que je dis...

M. Elkas: C'est ça que vous avez dit.

M. Garon: Ce que les gens dans l'industrie du transport nous disent, c'est que M. André Thibault — je répète — M. Pierre Mercier, ex-député de Bellechasse, M. Gilles Baril, ex-député de Rouyn-Noranda, et M. Pierre Gimaiël, ex-député fédéral, ne connaissent pas le secteur du transport, que ce sont des nominations politiques et que nous avons des gens, comme commissaires, qui ne connaissent pas le secteur du transport. C'est ça qu'on nous dit dans l'industrie.

M. Beaudry: C'est comme dans tous les tribunaux spécialisés, les gens ont une formation générale, et, quand ils arrivent dans un tribunal spécialisé, ils ont de l'aide, de la formation. Mais ce sont des gens compétents qui ont un bon jugement et qui, à date, rendent des jugements qui n'ont pas de contestation plus que d'autres. Ils ont actuellement de la formation que je leur donne, que je leur fais donner, pour qu'ils se spécialisent dans chaque domaine, soit le vrac, le taxi ou le transport par autobus.

M. Garon: Est-ce que le ministre et le premier ministre, Mme la Présidente — parce que le ministre peut suggérer des noms au premier ministre — tiennent compte des compétences des personnes dans le secteur des transports lorsqu'ils procèdent à la nomination des membres de la Commission des transports? Ou si on essaie de nommer des gens totalement vierges du secteur du transport en se disant: On pourra les former par après? Ou si on tient compte du fait que les gens connaissent quelque chose au domaine des transports?

M. Elkas: On tient compte de la compétence générale.

M. Garon: Je demande: leur compétence en transport.

M. Elkas: C'est bien s'ils peuvent nous apporter une expérience au niveau du transport, mais, s'ils ne l'ont pas, on tient compte de leur compétence générale.

M. Garon: J'aimerais savoir quelle était la compétence de M. Pierre Mercier dans le domaine du transport?

(Consultation)

M. Elkas: Il avait été à la sécurité routière.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il avait été...

M. Beaudry: Il était directeur de la sécurité routière au ministère dans les années soixante-dix.

M. Garon: Entre 1964 et 1966, 1967 et 1973.
(16 h 40)

M. Beaudry: C'est possible, oui.

Mme Pelchat: Est-ce que, Mme la Présidente, M. le député de Lévis suggère qu'un tel poste devrait être occupé par des gens qui détiennent un baccalauréat en sciences du transport, ou des choses du genre? Des simples généralistes, ce n'est pas suffisant pour vous?

M. Garon: Bien, moi, ce n'est pas mon opinion, j'ai dit que c'étaient les gens de l'industrie...

Mme Pelchat: Parce que je ne vous connais pas comme ça habituellement.

M. Garon: Je parle de l'industrie du transport. Une des plaintes qu'ils font actuellement, c'est qu'il y a trop de gens qui ne connaissent pas le transport à la Commission des transports du Québec, c'est une plainte qu'on entend...

Mme Pelchat: Mais c'est quoi, connaître les transports? Il faut avoir un baccalauréat en transport? Ça ne se donne pas.

M. Garon: Non, c'est de connaître les transports, c'est de connaître ça...

Mme Pelchat: Mais ça veut dire quoi, connaître les transports? Vous pourriez peut-être m'éclairer.

M. Garon: Bien, connaître... C'est parce qu'il y a des lois, il y a des règlements, il y a toutes sortes de choses dans le domaine des transports...

Mme Pelchat: Donc, il faut être avocat.

M. Garon: Pas nécessairement.

Mme Pelchat: Avocat spécialisé en transport.

M. Garon: Pas nécessairement. Il y a des spécialistes du transport.

Mme Pelchat: Mais quelle sorte de formation ils ont, ces gens-là? Vous qui n'êtes pas un fervent, habituellement, des spécialistes, au contraire, vous les...

M. Garon: Non, mais je regarde, par exemple, Pierre Gimaiel, il a été député à la Chambre des communes; secrétaire de député entre 1971 et 1973; en 1973-1975, Commission du salaire minimum du Qué-

bec, inspecteur...

Mme Pelchat: Ce n'est pas une tare d'être député, M. le député de Lévis.

M. Garon: Un instant! Non, un instant! Il a été secrétaire de député, de 1971 à 1973. De 1973 à 1975, il a été commissaire à la Commission du salaire minimum du Québec, **inspecteur-enquêteur**. Ensuite, il a été chef de cabinet d'un ministre de l'Expansion économique régionale à Ottawa, de 1975 à 1978 et de 1978 à 1979. Ensuite, il a été à Main-d'oeuvre et Immigration, en 1979-1980; député à Ottawa, de 1980 à 1984; ensuite, chez Cegerco, directeur du développement, de 1985 à 1991. Et là, on le nomme à la Commission des transports. Il n'a aucune expérience dans le domaine des transports, au fond, quand on regarde le curriculum.

Mme Pelchat: Mais vous, qu'est-ce que vous souhaitez comme gens qui siègent à la Commission des transports? Dites-nous donc un peu le curriculum idéal...

M. Garon: Des gens qui nous rencontrent...

Mme Pelchat: ...dont on devrait tenir compte.

M. Garon: Bien d'abord, moi, je ne pose pas de question au député de Vachon, là...

Mme Pelchat: Bien oui, mais, M. le député de Lévis...

M. Garon: Le député de Vachon, si elle a des questions à poser, elle posera des questions.

Mme Pelchat: La députée de Vachon. La députée de Vachon. Pas le, la.

M. Garon: Le ou la députée de Vachon.

Mme Pelchat: Je regrette, c'est une règle de l'Office de la langue française, la féminisation des titres, Mme la Présidente. Qu'on l'applique.

M. Garon: La députée de Vachon, si vous aimez mieux, ça ne me fait rien, ça ne me dérange pas, je veux dire... Alors, elle, elle fera ce qu'elle voudra, sauf que je demande... Les gens de l'industrie du camionnage, les gens de l'industrie des transports souhaitent avoir des commissaires qui connaissent le transport.

Mme Pelchat: Mais ça veut dire quoi, connaître le transport?

M. Garon: Ils sont peut-être bien vicieux à penser ça, ils sont peut-être bien terribles, c'est une commission spécialisée dans les transports, et les gens qui sont dans cette industrie-là souhaiteraient que les commissaires connaissent quelque chose au transport. La députée

de Vachon, je pourrais le leur dire, Mme la Présidente, n'est pas d'accord, elle calcule que c'est un vice de connaître les transports, mais...

Mme Pelchat: Non, ce que je vous demande: Qu'est-ce que c'est, connaître les transports, M. le député de Lévis?

M. Garon: Les gens de l'industrie des transports souhaitent que les gens qui sont commissaires connaissent quelque chose au transport. Alors, c'est ça, essentiellement.

Mme Pelchat: Demandez-lui, Sam, c'est quoi, connaître les transports?

M. Elkas: C'est quoi, être expert ou... C'est quoi? Dites-le-moi.

M. Garon: Ah! vous n'avez pas besoin de vous faire souffler les questions...

M. Elkas: Est-ce que je peux vous demander une question?

M. Garon: ...par la députée de Vachon, parce que vous...

Mme Pelchat: Mais oui, mais vous ne répondez pas à ma question.

M. Garon: Tout ce que vous faites, c'est vous faire souffler les réponses. J'aimerais ça qu'il y en ait une qui vienne de vous de temps en temps, une réponse.

M. Elkas: J'aimerais vous demander une question dans ce cas-là. Vous étiez quoi avant de devenir ministre de l'Agriculture?

Mme Pelchat: Il ne connaissait rien là-dedans.

M. Garon: Économiste et avocat.

M. Elkas: Économiste et avocat. Ça donne quoi dans l'agriculture? Est-ce que ça sait comment planter des patates?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vous dirai que l'économie était basée... Essentiellement, tous les économistes qui ont étudié l'économie...

M. Elkas: Vous étiez un grand expert dans ce milieu-là?

M. Garon: C'est basé sur la science de l'agriculture, l'économique.

Mme Pelchat: Bien, voyons donc!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ah! bien oui. Je regrette. Tous les grands économistes ont été des spécialistes de l'économie agricole, en partant de Ricardo, Adam Smith, je peux tous vous les nommer. Je vous dirai, à part ça, quand j'ai fait mon cours d'économique, c'est tellement vrai, que la moitié des économistes qui étaient à la Faculté des sciences sociales à Laval, qui était la meilleure au Canada, étaient des agronomes en même temps. Alors...

M. Elkas: Moi, j'aimerais vous demander une question en plus de ça. Les gens qui disent que ces gens-là ne connaissent rien dans le transport, est-ce que vous pourriez me les nommer, ces gens-là? C'est qui? Ça vient de qui, ça?

M. Garon: Non, je ne vous dirai pas mes sources.

M. Elkas: Non, non. Une minute! C'est bien beau de faire des sorties, mais dites-moi qui?

M. Garon: Non, vous avez politisé...

M. Elkas: Si vous avez des accusations à porter...

M. Garon: Bien non. Vous avez politisé la Commission...

M. Elkas: Non, mais faites-le donc!

M. Garon: ...qui est rendue aujourd'hui qu'elle est constituée essentiellement de plus en plus de gens qui ne connaissent pas les transports, qui sont d'ex-députés libéraux. Ne nous contons pas d'histoires, c'est ça la réalité, et les gens des transports ne sont pas d'accord avec ça. Je ne vous ai pas parlé de ceux qui connaissent ça. On n'a pas eu de plainte de gens qui connaissent ça, mais les gens disent qu'il y en a trop, et qu'il n'y a pas d'expérience dans le domaine des transports, et qu'ils n'aiment pas ça.

M. Elkas: Mais c'est qui, ça? «C'est-u» un groupe? J'aimerais être en mesure de les rassurer, ces gens-là. Ce sont qui? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui...

M. Garon: Maintenant, j'aimerais savoir combien a coûté, en frais, le fait qu'il y ait deux commissaires de Québec qui aillent siéger à Montréal, combien ça a coûté de frais de séjour, de chambres d'hôtel et de repas, de frais de séjour, de frais de déplacement, les différents commissaires, particulièrement M. Pierre Mercier et M. Thibault, André Thibault, qui sont nommés à Québec mais qui siègent, depuis leur nomination, à Montréal.

M. Beaudry: Je n'ai pas la réponse de mémoire, mais c'est 150 \$ par jour de per diem plus les frais d'automobile.

M. Garon: Oui, mais j'aimerais avoir le compte exact, combien ça a coûté, depuis leur nomination, en dépenses d'automobile et en frais de séjour, en dépenses de transport et en frais de séjour, le fait que des commissaires nommés à Québec siègent régulièrement à Montréal depuis leur nomination. J'aimerais savoir, dans le cas de M. Gimaiël, comment ça fonctionne du fait qu'il reste au **Saguenay—Lac-Saint-Jean** puis qu'il vienne siéger à Québec trois jours par semaine. Est-ce qu'il est sur le même tarif de dépenses?

M. Beaudry: Non. M. Gimaiël est en poste à Québec, puis il n'y a aucun frais de déplacement pour son travail à Québec. Il est en poste à Québec cinq jours par semaine, puis, quand il va à Montréal ou à **Sept-Îles**, son point de départ, c'est Québec, parce qu'il est en poste à Québec. Il n'y a aucun frais de déplacement de sa résidence pour aller au bureau. Pour MM. Thibault et Mercier, on va faire sortir les chiffres, on pourra vous les fournir.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a d'autres qui sont assignés à Québec et qui siègent à Montréal?

M. Elkas: Non, il n'y en a pas d'autres. Ce sont les deux seuls.

M. Beaudry: C'est les deux seuls, oui, qui sont en poste à Québec et qui travaillent à Montréal...

M. Elkas: Temporairement.

M. Beaudry: M. Baril est en poste à Montréal, puis il va demeurer à Montréal.

M. Garon: Alors, vous allez nous fournir, M. le ministre, les dépenses de déplacement et les frais de séjour des deux commissaires qui siègent régulièrement à Montréal, M. Mercier et M. Thibault.

M. Elkas: Qui sont temporairement à Montréal.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Oui, oui, on va vous les donner, mais ils siègent temporairement à Montréal.

M. Garon: Depuis leur nomination. Est-ce que M. Gilles Baril, qui est rendu commissaire à la Commission des transports, est encore sur le conseil d'administration de la **SAAQ**.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Est-ce que sa nomination a cessé en même temps que sa nomination à la Commission des transports?

M. Elkas: Ça a été fait avant ou en même temps.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça a été fait avant ou en même temps.

M. Garon: O.K.

(Consultation)

Transport du vrac

M. Garon: J'aimerais poser quelques questions aux gens de la Commission des transports concernant un organisme, le transport du vrac. Alors, on voit que le ministre des Transports va confier 33 000 km de routes aux municipalités, sur 60 000 km. Est-ce que la clause 75-25 va s'appliquer aux municipalités comme ça s'appliquait au ministère des Transports ou si on considère qu'à ce moment-là les municipalités n'auront pas à appliquer la clause 75-25?

(Consultation)

M. Garon: Je vous réfère à l'article 11.6, par exemple, qui dit que le ministre peut également exiger qu'une corporation municipale prévoit une stipulation semblable au profit de ses titulaires du permis de transport en vrac dans les contrats qu'elle adjuge dans l'exécution d'une entente conclue avec le ministre des Transports pour la réalisation de travaux de voirie visés au paragraphe i de l'article 3. Alors, dans l'exécution d'une entente visée au deuxième alinéa, la corporation municipale peut prévoir cette stipulation, même dans les contrats qui englobent également les travaux autres que ceux prévus à l'entente. Est-ce que le ministre a l'intention de faire suivre la clause pour qu'elle s'applique aux municipalités, la clause 75-25, dans le cas du transfert des routes, des 33 000 km de routes aux municipalités, ou s'il considère que les municipalités ne sont pas assujetties et qu'il n'a pas l'intention de permettre qu'elles soient assujetties à la clause 75-25?

M. Elkas: Permettez-moi de vous dire que l'ensemble des travaux, la portion qui est transférée, il y a environ 15 % des travaux qui sont affectés dans la clause 75-25. Alors, quant à moi, comme ministre des Transports, je n'ai pas l'intention de m'imposer aux municipalités. Il va sans dire que la réforme a été mise en place pour que les municipalités acceptent leurs propres responsabilités et qu'elles puissent donner les ouvrages de la façon qu'elles veulent.
(16 h 50)

Alors, vous vous souvenez, lorsque vous avez invité ces gens-là sur la colline parlementaire, on a eu à discuter avec les gens du vrac, et la question avait été posée au ministre des Affaires municipales dans le temps, à savoir si eux, de leur côté, étaient pour entreprendre les mêmes engagements que notre ministère, puis il y avait eu un refus dans le temps, surtout sur les choses qui touchaient les projets de la **SQAE**. Et, quant à moi, j'ai accepté, au niveau du ministère, de l'accep-

ter, cette clause, mais je n'ai pas l'intention de m'imposer sur d'autres.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre est meilleur pour trouver des emplois aux ex-députés libéraux que pour faire en sorte que les camionneurs aient de l'ouvrage dans les chemins qu'il transfère aux municipalités. Ça n'a pas l'air de le préoccuper beaucoup.

M. Elkas: Là, M. le député de Lévis, peut-être, devrait être en contact avec l'ACRGTQ. Eux pourraient lui dire, peut-être, que le député de Lévis ne veut pas accepter la réalité des choses, qu'il n'y a jamais autant d'ouvrage qui a été donné par notre ministère dans les trois dernières années, et de l'admettre pour une fois, que, oui, il y a eu de l'ouvrage qui a été donné à ces gens-là. Si ça n'avait pas été des gestes concrets que notre ministère a faits, vous pourriez être sur le stop ou, comme je l'ai souvent mentionné, grand champion des moratoires qui n'ont jamais développé quoi que ce soit dans leur temps... Peut-être qu'on devrait admettre, oui, qu'il y a des gestes qui ont été posés par notre ministère, qui a donné de l'ouvrage. Il a juste à le faire confirmer par l'ACRGTQ.

M. Garon: Vous savez... Je ne sais pas avec quoi vous donnez de l'ouvrage, vous avez des budgets de moins en moins importants. Non seulement ça, mais le budget qui devait être de 1 295 000 000 \$ cette année, qui n'était même pas une augmentation, si on tient compte qu'il n'y avait pas d'indexation pour les années depuis que le ministre des Finances, dans son budget de 1990, a annoncé son plan de cinq ans, c'est des diminutions à chaque année qu'il y a dans le budget des Transports. Alors, je ne sais pas avec quoi le ministre pense qu'il paie l'Association des grands travaux, mais je peux vous dire une chose, c'est qu'il se contente de peu s'il considère qu'ils ont assez d'ouvrage. Alors, on va leur demander...

M. Elkas: D'une façon ou d'une autre...

M. Garon: ...on va leur dire...

M. Elkas: D'une façon ou d'une autre...

M. Garon: ...vous venez de faire votre déclaration. On va leur dire.

M. Elkas: D'une façon ou d'une autre, Mme la Présidente, c'est des VR qui vont faire les travaux pour l'ensemble des municipalités. Ça ne veut pas dire qu'ils vont passer dans le poste de courtage, mais c'est eux qui sont affectés à faire les travaux.

(Consultation)

M. Garon: Maintenant, justement, dans le discours de M. Halley, au congrès de l'ACRGTQ, au mois de janvier 1993, il disait: Par exemple, le ministère

pourrait octroyer des contrats de déneigement, déglacage, où la fourniture de matériaux de déglacage serait dorénavant sous la responsabilité des entrepreneurs. Cette nouvelle approche pourrait sûrement être bénéfique pour les deux parties, disait-il. L'entrepreneur serait maintenant entièrement imputable et responsable de son circuit et des résultats à rencontrer, sans aucune ambiguïté. De plus, nous pensons que l'entrepreneur serait davantage intéressé à améliorer ses opérations de déneigement pour pouvoir réduire ses coûts de déglacage et, par le fait même, accroître sa marge de profit. Il ajoutait: Le ministère y gagnerait également. Ses énergies seraient maintenant concentrées uniquement sur le contrôle qualitatif des travaux, le résultat, le niveau de services. C'est là le seul rôle que désire se réserver le ministère à l'avenir dans la gestion de ce type de contrat.

Alors, nous aimerions savoir, suite à ce discours du mois de janvier 1993 de M. Germain Halley, qu'est-ce qui va arriver au sel et à l'entretien des routes, concernant le déglacage et le déneigement?

M. Elkas: On va s'informer, puis on va répondre ce soir, si vous permettez.

M. Garon: Vous ne le savez pas?

M. Elkas: Bien, M. le Président, si vous permettez, il me semble qu'hier on a fait le programme 2, et là, on embarque dans ce qui est le programme 2. Est-ce que c'est une question — je le demande au député de Lévis — qui a été demandée hier, et ça, ç'a été adopté hier, évidemment...

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

M. Elkas: Ce n'est pas une question qui a été posée?

M. Garon: Non, non. Je pensais en termes d'orientations du ministère.

M. Elkas: Non, mais moi, je vais simplement vous dire que je vais prendre avis de la question et vous revenir ce soir.

M. Garon: O.K. C'est l'industrie du vrac qui s'inquiète de ça. Alors, M. le ministre, on a pensé poser la question à vous, parce que c'est l'industrie du vrac qui s'inquiète de ça, et l'industrie du camionnage en vrac relève de vous, relève du ministre.

Vu l'assujettissement au décret de la construction des détenteurs de permis de camionnage en vrac...

M. Elkas: Excusez, M. le Président. Est-ce que vous avez fini avec la Commission des transports?

M. Garon: Non, je n'ai pas fini. Non.

M. Elkas: Vous n'avez pas fini avec la Commission des transports?

M. Garon: Bien, vous allez voir. Vous allez voir, je pose une question, justement, ça va peut-être bien vous toucher.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Ça dépend comment vous allez voir ça. Vu l'assujettissement au décret de la construction des détenteurs de permis de camionnage en vrac, le ministre a-t-il prévu des crédits supplémentaires, puisque les contrats devraient augmenter de 25 % à 30 %?

(Consultation)

M. Elkas: M. le Président, cette question relève du ministère du Travail. Comme vous le savez, la Commission a mis sur pied un comité, du nom de Laberge-Nadeau, qui regarde cette question. L'industrie du vrac a fait ses représentations, et le rapport va être déposé au ministre des Transports, on m'avise, d'ici... au ministre du Travail d'ici deux semaines.
(17 heures)

M. Garon: Non, mais les travaux vont être assujettis... il y a des travaux qui vont être assujettis à ce décret, aux décisions qui ont été rendues. Par exemple, tous les travaux de la Baie James sont assujettis au décret de la construction. Les taux, ça a des impacts au niveau budgétaire. Vous demandez des crédits, vous, là; on étudie vos crédits. Alors, suite à la décision qui a été rendue par les tribunaux, est-ce que vous avez prévu — c'est ça que j'ai demandé — des crédits supplémentaires, puisque les contrats devraient augmenter de 25 % à 30 %? On est dans l'étude de vos crédits. Ce n'est pas un autre ministère, là. Il y a une décision qui a été rendue, puis il y a des travaux qui sont assujettis au décret de la construction. Alors, je vous demande si ça va coûter plus cher.

M. Elkas: Pas chez nous.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Pas chez nous.

M. Garon: Selon vous, il n'y aura aucun contrat qui va coûter plus cher chez vous?

M. Elkas: Tant qu'on n'aura pas la décision du ministre du Travail à savoir si l'ANCAI va être assujettie au décret de la construction.

M. Garon: Vous allez savoir ça quand?

M. Elkas: D'ici deux semaines. C'est ce dont on m'avise. On attend, là. C'est M. Cherry qui va nous déposer... C'est le ministre du Travail qui va déposer le rapport de la commission.

M. Garon: Quel impact pourrait avoir cette déci-

sion, selon les analyses qui ont été faites à votre ministère?

M. Elkas: Quel impact?

M. Garon: Oui. Si l'industrie du vrac est assujettie, quel est l'impact que vous avez anticipé, selon les analyses qui ont été faites par votre ministère? D'ailleurs, elles ont dû être faites, présentées au ministre du Travail.

(Consultation)

M. Elkas: Au point, M. le député de Lévis, qu'on a appuyé l'ANCAI dans ses démarches... Ce qu'on me dit, c'est que ça a un impact mineur, mais si vous permettez, M. Dubuc se ferait un plaisir de vous donner les raisons pour lesquelles il pourrait y avoir impact et quel sorte d'impact on pourrait avoir. M. Dubuc.

M. Dubuc (Dominique): M. le Président...

Le Président (M. Charbonneau): M. le député de Deux-Montagnes, s'il vous plaît, un peu plus de respect pour la présidence.

M. Dubuc: Cette question a fait l'objet de beaucoup de discussions lors du dernier congrès de l'Association nationale des camionneurs artisans où vous étiez, M. le député. Il y avait même une table de travail où les gens de la Commission de la construction sont venus expliquer ce que ça voudrait dire que de soumettre les «vraquistes», pour parler dans le langage du milieu, au décret de la construction.

Il faut rappeler que ça couvre les cas où le chargement ou déchargement est, ce qu'on appelle, à pied d'oeuvre, à proximité du chantier. Ça ne couvre pas nécessairement tous les travaux où il y a du vrac. Il faut bien rappeler ça. Deuxième élément, le ministère a toujours dit que le secteur du vrac est fortement réglementé. Cette réglementation suffit pour gouverner l'industrie. On n'a pas besoin d'y chapeauter cette industrie, en plus, par le domaine de la construction. C'est la position ministérielle annoncée jusqu'à maintenant qui, je vous le rappelle, M. le député, faisait l'affaire de l'ANCAI jusqu'à maintenant.

M. Garon: Pardon?

M. Dubuc: Les positions qui satisfont l'ANCAI, à savoir que le ministère prend position, en disant: On souhaite que ce ne soit pas couvert, étant donné que c'est déjà fortement réglementé.

M. Garon: Est-ce que l'impact budgétaire a été analysé, au ministère, l'impact que ça pourrait avoir sur les crédits du ministère si les vraquiers, les «vraquistes», comme vous dites, étaient assujettis au décret de la construction?

M. Dubuc: Si vous permettez, la décision que vous avez en main est probablement celle du commissaire Gold qui est une décision sur un cas particulier. Ce à quoi se réfère le ministre, c'est la commission Laberge, Léveillé et Michaud qui, elle, est chargée de faire une recommandation au ministre sur l'ensemble de l'industrie de la construction, qu'est-ce qui doit être couvert par le décret de la construction. Et la décision du commissaire Gold date de février. Donc, les évaluations sont en cours. C'est relativement récent. C'est fin février, je pense, que le commissaire a rendu cette décision. Je ne peux pas vous livrer aujourd'hui le résultat d'évaluation. On a fait une part de travaux avec l'ANCAI, avec les représentants de l'ANCAI qui, eux, ramènent ça, bien sûr, sur une base individuelle. Ils disent: Ça va me demander que je me paie un salaire, que je me paie des vacances, que... Et c'est effectivement très lourd, d'où la position ministérielle.

M. Garon: Vous n'avez pas évalué l'impact plus que ça?

M. Dubuc: Pas jusqu'à maintenant, M. le député.

M. Garon: Puis le ministre ne vous a pas demandé, au ministère, d'en évaluer l'impact plus que ça?

M. Dubuc: Le ministre, effectivement, nous a demandé d'en faire l'évaluation, mais, d'abord, de préparer le dossier pour supporter la position ministérielle. On ne peut pas, malheureusement... Vous...

M. Garon: Un élément important de la justification de la position du ministre, ce serait de dire ce que ça pourrait coûter. Si on n'a pas évalué combien ça coûterait, ça fait un drôle de rapport, un drôle de plaidoirie.

M. Elkas: Des chargements et des déchargements sur le même site, il y en a très peu.

M. Garon: Non, mais il y a différentes hypothèses.

M. Elkas: La plupart de nos travaux, nous autres, c'est qu'on part...

M. Garon: Le fonctionnaire qui vient de vous parler vient de dire qu'il y a différentes hypothèses. Il y a des hypothèses plus optimistes et des moins optimistes. Alors, dans l'hypothèse la plus pessimiste, qu'est-ce qui arriverait et, dans la plus optimiste, qu'est-ce qui arriverait? Mais il peut y avoir des conséquences assez lourdes selon les hypothèses.

(Consultation)

M. Elkas: C'est une chose, une évaluation qui doit se faire et je ne pourrais pas... On ne sait pas, on

ne peut pas deviner où on va faire des travaux du jour au lendemain. On doit savoir où on s'en va avec les travaux, le type de travaux qui est affecté par ce décret. Vous donner une évaluation qui est au moins raisonnable, ça, on ne peut pas penser qu'on puisse déposer, d'ici deux semaines, l'évaluation.

(Consultation)

M. Garon: Les travaux de cette année...

M. Elkas: Dans un mois et demi ou deux mois, on pourra avoir une bonne évaluation de l'impact.

M. Garon: Les travaux vont être commencés, il va y avoir des factures, il va y avoir des coûts.

M. Elkas: C'est de savoir où sont ces travaux et combien de l'ensemble... Comme on l'a mentionné, c'est un montant minime de l'ensemble des travaux qui se font. Alors, c'est de savoir où se font ces travaux, où vont se faire ces travaux et d'en faire une évaluation, et revenir et vous déposer les résultats. Il y a aussi qu'il faut tenir compte de la recommandation qui va être faite.

M. Garon: Mais, en faisant votre recommandation, vous pourriez dire, j'imagine, que les conséquences, en termes de coût, vont être indiquées.

(Consultation)

M. Garon: Parce que ça va avoir l'air curieux. Vous allez plaider en faveur de telle ou telle hypothèse et vous ne savez pas combien va coûter telle ou telle hypothèse. Normalement, en plaidant, en disant ce que vous voulez, vous allez dire: Oui, maintenant, quel va être le coût des autres hypothèses? Vous allez dire celles que vous privilégiez, mais vous allez en combattre d'autres, j'imagine. En les combattant, les hypothèses que vous ne voulez pas, vous allez sans doute avoir comme argument quel en serait le coût.

Je comprends que le gouvernement dit toujours qu'il essaie de contrôler ses coûts, mais, je vous regarde, vous n'avez pas l'air trop, trop au courant de ce que ça coûterait, la décision dont on parle.

M. Elkas: M. le Président, notre position était assez claire et le député de Lévis l'a dit assez souvent: Il y a déjà de la réglementation. On demandait, nous autres, d'essayer de ne pas en mettre plus. Je prends ce que la commission va nous dire, ce que eux décident de faire, ce qu'ils doivent nous recommander et, de là, on va pouvoir évaluer nos coûts.

M. Garon: Alors, vous allez attendre la décision de la commission pour évaluer ce qu'elle va coûter. Je ne vous confierais pas mon portefeuille, si j'en avais un. (17 h 10)

M. Elkas: M. le député, lorsqu'on a fait des

représentations chez le ministre du Travail, on avait mentionné que l'ANCAI était déjà, par exemple, soumise aux lois des Transports et pourquoi arriver avec une autre loi qui venait du milieu du Travail.

M. Garon: Non. Moi, la question... Je comprends ça, ce que vous dites là. La seule chose que je vous demandais, c'est: Est-ce que vous avez évalué les crédits du ministère? Alors, je vous demandais si vous aviez évalué les coûts additionnels qui pourraient être encourus par le ministère et les crédits supplémentaires qui seraient nécessaires puisque les contrats pourraient augmenter d'un pourcentage assez important si les travaux des détenteurs de permis de camionnage en vrac étaient assujettis au décret de la construction. Essentiellement, c'est ça que je vous ai demandé. Vous me dites: Je n'en ai pas, d'évaluation. Et ça n'a pas l'air d'être un gros souci pour vous.

M. Elkas: Tant qu'on n'aura pas les critères, il me semble que c'est assez difficile d'aller faire des études et de créer une espèce de modèle économique qui va nous permettre de donner des résultats assez exacts. Il ne faut pas aller penser qu'on va tout simplement assumer certaines choses et c'est le contraire qui va nous arriver. Ils vont nous accuser d'avoir fait des évaluations sur quelque chose qui n'est même pas mis en évidence, qui n'est pas en vigueur.

M. Garon: Ça va. Si vous administrez comme ça, je ne peux pas vous dire grand-chose, sauf que, moi, j'aurais eu tendance... J'étais convaincu que vous saviez quel était le coût, que vous aviez évalué les coûts des conséquences du décret et d'assujettir les camionneurs en vrac au décret de la construction, vous dites que vous n'avez pas l'intention de le faire avant que la décision soit rendue.

Transport interurbain

J'aimerais poser des questions maintenant sur le transport interurbain, justement, parce que la Commission des transports est touchée par ça. Le nombre de clients des transporteurs interurbains est passé de 5 100 000 en 1980 à 3 500 000 en 1992. Les transporteurs attribuent cette baisse à la concurrence déloyale de Via Rail, à l'imposition des taxes sur les services, TPS et TVQ, et à la hausse des taxes sur le carburant. Les difficultés des transporteurs interurbains affectent d'ailleurs les services dans les régions. Selon le système en vigueur, la Commission des transports du Québec accorde l'exclusivité à un transporteur sur une desserte achalandée, mais l'oblige à fournir des services sur des parcours non rentables. Mais, en raison des pertes encourues par les transporteurs au cours des dernières années, la Commission autorise de plus en plus l'abandon de parcours non rentables; depuis trois ans, 36 liaisons étaient abandonnées, au Québec.

Les transporteurs en veulent particulièrement à la concurrence déloyale de Via Rail. Ils considèrent qu'ils

se font voler avec leurs propres taxes, parce qu'ils paient des taxes qui servent à nourrir leurs concurrents par des subventions, puisque les subventions du fédéral à Via Rail, 400 000 000 \$ par année, font en sorte que le prix du billet de train ne couvre que 30 % des coûts alors que le prix du billet d'autobus doit couvrir 100 % des coûts de transport en autobus. L'organisation actuelle du transport interurbain est complètement insensée, absurde, même ridicule. Québec donne l'exclusivité des parcours rentables à un transporteur par autobus pour maintenir des services dans les régions alors que le fédéral fait de la concurrence déloyale aux transporteurs par autobus sur ces mêmes parcours. En plus, le fédéral a le culot de couper les services de Via Rail dans des régions. Alors, est-ce que le ministre est d'accord avec l'analyse des transporteurs interurbains par autobus ou si le ministre n'a pas d'opinion là-dessus?

M. Elkas: Sûrement, le ministre a une opinion là-dessus. Je reconnais le problème. Ça fait, quoi, 18 mois qu'on travaille avec les transporteurs interurbains, où on se prépare une stratégie. Reconnaisant que cette concurrence déloyale existe, qu'elle a un impact énorme sur des lignes non rentables, j'ai rencontré à maintes reprises les transporteurs comme tels, je leur ai expliqué qu'ils avaient mon appui. À deux occasions, je suis intervenu auprès du ministre Corbeil: dernièrement, le 8 avril, et aussi l'automne passé. J'ai demandé, l'automne passé, que le fédéral **éclaircisse** sa position, qu'on en sache un petit peu plus, à savoir quelle direction ils doivent continuer à prendre vis-à-vis de Via Rail et, dernièrement, j'ai demandé au ministre Corbeil de reconnaître le problème qu'on crée dans les régions.

Vous savez, je ne suis pas aveugle au fait qu'une fois qu'on coupe des lignes qui ne sont pas rentables, il y a toujours une demande des gens qui vont toujours favoriser le transport en commun comme tel. Le service n'existe pas, mais il y a une grosse pression sur les municipalités ainsi que sur le gouvernement provincial de mettre en place un service collectif, et puis il faut trouver des moyens de le faire. S'il n'y avait pas de cette concurrence déloyale, M. le Président, il est évident que les lignes qui sont rentables pourraient permettre aux transporteurs interurbains d'offrir du service dans des lignes qui sont moins rentables. Ça, les gens, les transporteurs interurbains le reconnaissent et ils sont prêts à agir, sauf qu'il va falloir qu'une politique soit établie auprès de Via Rail, ce qu'on espère que le gouvernement fédéral va faire dans les mois qui suivent.

M. Garon: Qu'est-ce que le ministre pense de l'organisation du... Bien, est-ce que le ministre fédéral a réagi ou...

M. Elkas: Bien, ça dépend de la position que va prendre l'ONT. C'est sûr que le ministre fédéral... Et le fédéral a toujours le dernier mot. Mais j'ai l'impression que, oui, ils vont agir. Ce n'est pas dans nos intentions de fermer Via Rail non plus.

M. Garon: Le problème est plus gros... C'est parce que...

M. Elkas: Il va sans dire que c'est important, dans la politique de transport, que, oui...

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: ...il y a de la place pour l'ensemble des deux.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Il y a de la place pour le chemin de fer, puis il y a de la place aussi pour le transporteur interurbain. Mais ce que je n'accepte pas et puis c'est partagé dans mon ministère et par notre gouvernement, c'est qu'il n'y ait pas cette subvention qui va nuire aux transporteurs interurbains. Puis ça, notre position est assez claire.

M. Garon: Il y a plus que ça. C'est que, essentiellement, par la Commission des transports, vous demandez de donner des lignes rentables à des gens, puis vous les obligez à faire des parcours pas rentables...

M. Elkas: M. le Président...

M. Garon: ...et... Un instant.

M. Elkas: M. le Président, permettez-moi donc, une minute... M. le Président, j'ai donné une réponse...

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

M. Elkas: ...à cette question, puis M. le député de Lévis était en discussion...

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: ...avec, oui, le chercheur.

M. Garon: Laissez-moi donc finir. C'est moi qui pose les questions. Le ministre, je pense bien qu'il faudrait qu'il reste plus dans un pays démocratique pour avoir plus le sens démocratique. La base démocratique... c'est l'Opposition qui pose les questions, le gouvernement qui y répond. Mais, qu'est-ce que vous voulez...

M. Elkas: J'ai répondu.

M. Garon: ...il va dans des pays où on a comme devise «la torture interroge et la douleur répond». Ce n'est pas le même genre de façon de concevoir la démocratie. Alors, je vais vous dire ceci. Ce que je lui demande, c'est ceci. C'est que le ministère, à la Commission des transports, ce que je dis, elle donne les permis à des gens dans les lignes rentables et elle oblige des

gens à prendre des circuits non rentables. Le ministère fédéral, lui, a une loi où il oblige à la rentabilité des chemins de fer, dans l'Est, puis il élimine les circuits pas rentables et, en plus, il subventionne les chemins de fer dans les circuits rentables qu'il utilise en compétition avec les autobus. Là, vous vous retrouvez avec un plan qui est inexistant, qui n'a ni queue ni tête. À ce moment-là, ce qu'elle fait, la Commission des transports, c'est absurde. Je ne dis pas que le but qu'elle vise n'est pas bon, mais si on tient compte de la politique fédérale, c'est l'absurdité totale et, là, à ce moment-là, les gens de l'autobus... Moi, je vais vous dire une chose, devant un système de même, je n'investirais pas un cent dans l'autobus, si j'étais en affaires parce que les gens vont créer un système... Si la Commission des transports... Je comprends qu'elle le fasse, mais le fédéral détruit cette politique.

M. Elkas: Question?

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

M. Elkas: Question, j'ai répondu. Vous venez juste de...

M. Garon: Oui. Bien. Oui, oui.
(17 h 20)

M. Elkas: ...presque dire ce que j'ai expliqué au président.

M. Garon: Oui, mais, M. Corbeil, vous lui parlez, là, vous lui dites ça. Mais il dit quoi?

M. Elkas: On attend la décision, là, on va déposer. On attend la position de l'ONT.

(Consultation)

M. Elkas: Je pourrais vous déposer... M. le Président, je pourrais déposer la lettre que j'ai envoyée au ministre Corbeil, la dernière...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...ainsi que la lettre que j'ai envoyée à Pierre Maheux, président de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, en lui versant aussi une subvention ad hoc d'un montant de 10 000 \$ pour les préparer devant l'ONT.

M. Garon: Comment le ministre explique-t-il que la Commission des transports du Québec autorise de plus en plus l'abandon de parcours non rentables alors que le transport des personnes est un secteur réglementé dont l'un des objectifs est d'assurer des services dans les régions?

M. Elkas: Il est évident qu'on veut s'assurer que le service soit maintenu. La préoccupation, c'est que si on ne donne pas, on ne répond pas à la demande de

certains de nos transporteurs qui doivent nous faire la preuve qu'il y a des lignes non rentables où ils font la desserte, qu'il y a un impact très négatif sur les lignes qui sont rentables qui pourrait vraiment affecter le maintien du service des lignes rentables, là, il faut prendre des décisions. Alors, peut-être que le président pourrait aller en additionnel.

Une voix: Chaque fois qu'on a une demande de suppression de services, on va dans les municipalités, on oblige le titulaire à venir démontrer que son exploitation n'est pas rentable. S'il démontre effectivement qu'elle n'est pas rentable et que le commissaire qui l'entend est d'accord avec ça, il rend sa décision, il autorise la suppression du permis, justement, du service, le contraire c'est l'absurde, parce que si c'est vraiment déficitaire, dans un cas où c'est une grosse compagnie qui a des lignes payantes, on peut peut-être invoquer l'ensemble des opérations pour dire: Vous faites de l'argent sur Québec-Montréal, vous allez continuer à faire du service en Gaspésie pour... Mais, lorsque c'est un particulier qui a une ligne unique et qu'il est seul, quand même qu'on voudrait ne pas lui permettre, deux mois après, il serait en faillite, ça revient à la même chose. La loi prévoit que, s'il cesse pendant 30 jours, le règlement, s'il cesse pendant 30 jours, on annule son permis. Chaque fois, avant d'autoriser une suppression du service, on va dans les municipalités faire une enquête locale pour permettre à l'usager qui est souvent un particulier, évidemment, qui n'a pas d'automobile, qu'il puisse venir se faire entendre. Depuis 1987 qu'on fait ce processus et, évidemment, la plupart du temps... Ça arrive qu'on mette fin à des services. Lorsque le titulaire du permis est une compagnie solvable et qu'il a des lignes intéressantes et payantes...

(Consultation)

M. Garon: Est-ce qu'on se rend compte actuellement que ceux qui paient, au fond, pour tout ça, ce sont les régions au Québec, qui paient pour ça, parce qu'elles se font faire des deux bords? Je comprends les arguments qu'on donne, sauf que les régions, actuellement, se font désorganiser, se font dépouiller et les services diminuent à cause de l'incohérence, malgré les mots d'amour du ministre pour le fédéralisme. Elles se font dépouiller par un régime fédéral qui n'est pas capable de s'harmoniser. Puis, là, on ne peut pas dire qu'il ne peut pas... On ne peut pas dire... M. Corbeil ne peut pas vous accuser d'être un maudit séparatiste, vous êtes un maudit fédéraliste, plutôt. Je ne peux pas vous dire...

M. Elkas: Je suis fier de l'être, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ah, mais oui, mais il faudrait que cet amour donne quelque chose. C'est l'amour le plus stérile que j'ai vu de ma vie. Ça ne donne rien. Il n'y a pas quelqu'un qui est aussi amoureux du fédéralisme,

dans le Parlement, que le ministre des Transports. Ça ne produit rien. Tout ce que je vois avec le fédéral, on se fait faire partout.

M. Elkas: Je sais ce que ça produit, M. le député de Lévis, lorsqu'on va à l'extérieur, l'image que ça donne, d'être canadien.

M. Garon: Bien oui, on est endetté par-dessus la tête.

M. Elkas: Je sais aussi, M. le député de Lévis, ce que c'est que de monter une politique sur les chemins de fer...

M. Garon: On fait la charité à crédit.

M. Elkas: ...au niveau du Canada, pour nous permettre de transporter la personne et la marchandise d'une façon efficace.

M. Garon: Ah oui.

M. Elkas: Mais ce n'est pas en mettant une croix, du jour au lendemain, sur Via, mais d'essayer de trouver le bobo pour s'assurer que les deux soient rentables.

M. Garon: Oui, mais là...

M. Elkas: C'est ça, le but. Vous, votre discours est bien simple: On va mettre une croix sur tout ce qui est feuille d'érable.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: La présence de ça, on n'en veut pas, sans regarder les conséquences que ça peut apporter à l'ensemble des sociétés, soit québécoise, de l'Ontario ou autres provinces. Mais c'est important d'avoir une politique et c'est ça qu'on a dit au ministre des Transports du Canada.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Il est très, très important... Il comprend ça et c'est pour ça qu'il a mis des comités sur pied, pour étudier cette question, et c'est pour ça que notre ministère, le seul ministère dans toutes les provinces du Canada qui a déposé un plan de transport ferroviaire, le seul, la seule, quelque chose qui se tient debout. Parce qu'on ne veut pas, du jour au lendemain, fermer l'ensemble parce que, oui, on a un problème au niveau de la desserte des régions. Notre objectif, c'est de nous assurer que les lignes rentables subventionnent en effet les lignes qui sont non rentables. Ça, cette politique-là, elle n'est pas nouvelle. Elle existe ailleurs, dans les télécommunications, comme exemple. C'est sûr que les grandes agglomérations paient pour les endroits où c'est moins rentable. Et ça, si le gars... si le monopole... Et dans le cas dont on parle, le transporteur

interurbain a un monopole, mais, comme on dit en anglais, si vous permettez, «You cannot have your cake and eat it too».

M. Garon: Oui, c'est possible parce qu'ils l'ont, dans l'Ouest, eux autres. Ils n'ont pas besoin d'en faire, de plan de transport, parce qu'ils ont 22 000 kilomètres de chemin de fer non rentables qui sont subventionnés à la planche, les wagons fournis gratis par le gouvernement fédéral et l'assistance sociale qui coûte le plus cher au Canada, c'est l'agriculture de l'Ouest.

M. Elkas: Non. Je vous parle...

M. Garon: Ne nous contons pas d'histoire, là.

M. Elkas: Je vous parle, M. le député,...

M. Garon: Ça coûte une fortune et, là, le ministre, il est heureux, il trouve ça bien. Nous autres, le Canada, on est un des pays les plus endettés au monde et on fait la charité à crédit. Alors, écoutez, là, ne nous contons pas d'histoire, là.

M. Elkas: Prenons votre option, M. le député de Lévis. Prenons votre option aussi. Regardez l'ensemble des contributions qui se font ailleurs aussi.

M. Garon: Comment ça?

M. Elkas: Regardez ce que ça peut nous coûter aussi, votre option, qui est l'indépendance.

M. Garon: Ça coûte quoi? C'est le fédéralisme qui est dans la merde, ce n'est pas nous autres, là. C'est le fédéralisme qui est dans la merde, là, endetté par-dessus la tête.

M. Elkas: C'est le Père Noël qui va payer.

M. Garon: Un régime qui ne marche pas.

M. Elkas: C'est le Père Noël qui va payer.

M. Garon: Des quêteux montés à cheval.

M. Elkas: Je vous vois aller, M. le député de Lévis. Ne parlez à personne, on va s'isoler, on va faire du Québec l'Albanie, Albania.

M. Garon: Non, mais peut-être le Danemark.

M. Elkas: Vous avez déjà visité l'Albanie?

M. Garon: La plus grande qualité de vie au monde, c'est le Danemark, 5 000 000 de population comme le Québec, à peu près...

M. Elkas: La Suède?

M. Garon: La Suède, 8 000 000 de population.

M. Elkas: La Suisse?

M. Garon: La Suisse, 8 000 000 de population.

M. Elkas: Le taux de chômage de la Suède?

M. Garon: Le Canada, qui est un accident historique dû à l'Indépendance américaine, où l'Angleterre a essayé de mettre au nord ses colonies ensemble, et qui est resté au nord.

M. Thérien: Un système qui n'existe pas marche tout le temps. Un système...

M. Garon: Vous, le député de Rousseau... Il s'est présenté à la convention du Parti québécois, ils l'ont battu et, depuis ce temps-là, il est libéral. Alors, si le Parti libéral prend les restants qu'on ne prend pas, là...

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

M. Garon: Le député de Rousseau, là...

Le Président (M. Charbonneau): S'il vous plaît, la pertinence du débat, M. le député de Lévis.

M. Garon: Il y en a un, dans l'Évangile, il s'appelle Judas.

Une voix: Il s'est...

Une voix: Mais, lui, il a compris son erreur.

Le Président (M. Charbonneau): Alors...

M. Garon: Les 30 deniers.

Le Président (M. Charbonneau): Est-ce qu'on revient aux crédits, s'il vous plaît?

M. Elkas: Est-ce que je peux prendre deux minutes de «break», M. le Président?

Le Président (M. Charbonneau): Alors, est-ce qu'on peut prendre quelques instants?

M. Garon: Le ministre, il prend souvent des «breaks».

Le Président (M. Charbonneau): Vu l'entrée de la présidente de la commission, on va prendre quelques instants...

M. Garon: Je vois que le ministre a besoin souvent de «breaks».

Le Président (M. Charbonneau): ...pour souligner son retour triomphal. Alors, je suspends pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 29)

(Reprise à 17 h 36)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports. Au moment de la suspension, nous étions...

M. Garon: Nous en étions aux iniquités dans le transport interurbain. Est-ce que le ministre en arrive à la conclusion que la Commission des transports procède à la déréglementation du transport interurbain des personnes sans qu'un débat véritable ait eu lieu sur ce sujet?

M. Elkas: Excusez, là, j'ai...

M. Garon: Est-ce que le ministre en arrive à la conclusion, ou pense ou réfléchit à ça, que la Commission des transports est en train de procéder graduellement à la déréglementation du transport interurbain des personnes sans qu'il y ait eu de débat public à ce sujet...

M. Elkas: Pas du tout.

M. Garon: ...en enlevant des lignes, et...

M. Elkas: Pas du tout. Pas du tout.

M. Garon: Alors, comment le ministre entend-il assurer le maintien d'un service adéquat de transport de personnes dans les régions? Je sais qu'il est préoccupé par le transport des personnes à Montréal, le transport en commun, mais, dans les régions, est-ce qu'il a une préoccupation? Parce que là, actuellement, ils sont de moins en moins bien desservis, dans les régions.

M. Elkas: M'accuser de ne pas me préoccuper de ça... C'est totalement faux. Oui, il y a des régions où on a remarqué, on a été avisé, où il y avait des lignes qui avaient été abandonnées. La question, c'est: Qu'est-ce qu'on peut faire avec le milieu municipal pour, en effet, trouver un autre mode de transport collectif?

M. Garon: Et qu'est-ce que vous visez?

M. Elkas: Qu'est-ce qu'on vise?

M. Garon: L'autre mode, ça va être quoi?

M. Elkas: Un mode de transport collectif, oui.

M. Garon: Comme quoi?

M. Elkas: Transport, taxi en commun, par exemple.

M. Garon: Non, non, mais interurbain, là, je parle, là.

M. Elkas: Bien, interurbain... Les régions dont on vous parle, c'est de s'assurer que les régions éloignées, les espèces de «feeders», si vous me permettez, peuvent se rejoindre à un point où ils peuvent prendre la ligne qui dessert la région.

M. Garon: Comment le ministre envisage-t-il l'avenir du transport interurbain, au Québec?

M. Elkas: Comment?

M. Garon: Comment le ministre envisage-t-il... Il y a trop de gens qui parlent, là. Comment le ministre envisage-t-il l'avenir du transport interurbain, au Québec?

M. Elkas: Il y a une politique qui va être dégagée d'ici à la fin de l'année, suivant les problèmes, donc, qu'on a vus, où on a vu des lignes disparaître, et des lignes dans les régions. Mais il n'empêche que les régions, comme telles, les grands centres, dans les agglomérations, soit dans le nord-ouest ou dans l'est, aux centres comme Québec et Montréal, les lignes existent. Ce sont ce qu'on appelle des lignes rentables. Où on a notre problème et notre grande préoccupation, c'est dans les régions, où ce sont les petites lignes qui s'amènent sur les lignes principales, et puis, c'est justement là, ce qu'on peut trouver, et on va dégager une politique sur cette question d'ici à la fin de l'année.

M. Garon: Quand vous dites que vous allez arriver à une politique avant la fin de l'année, d'ici à la fin de l'année, qui travaille là-dessus? Est-ce qu'on consulte les gens des régions? Est-ce qu'on leur demande leur opinion, comment ils voient ça, le transport collectif, dans les régions? Ou est-ce que c'est fait à huis clos...

M. Elkas: Non, non, il n'y a rien qui est fait à huis clos...

M. Garon: ...intra-muros?

M. Elkas: Non, non, il n'y a rien de fait à huis clos, M. le député de Lévis. Vous me connaissez assez bien que, lorsqu'on décide de poser des gestes on y va en consultation. On a fait les preuves dans le passé. Je vais demander à M. Gordon Smith, de mon ministère, de vous dire exactement comment on s'y prend pour aller de l'avant dans des dossiers semblables, surtout celui dont vous parlez.

M. Garon: Mais qui va faire la consultation?
(17 h 40)

M. Elkas: M. Smith.

M. Garon: M. Smith.

M. Smith (Gordon): La démarche qu'on a initiée au ministère est divisée en deux étapes. La première, c'est une analyse de l'offre et de la demande de transport. Pour avoir des données et des informations sur ce volet, on a travaillé en collaboration avec l'Association des propriétaires d'autobus, l'APAQ. L'automne dernier, on a réalisé une prise de données sur toute l'évolution de l'offre de services, le nombre de places disponibles, l'utilisation des services. On a fait également une analyse des abandons de services, des réductions de services. Cette première partie devrait être disponible d'ici la mi ou la fin juin comme premier volet. Déjà, les analyses préliminaires, les données préliminaires qu'on a, on va les échanger avec l'Association des propriétaires d'autobus pour valider les constats qu'on fait.

La deuxième partie consiste à aller chercher maintenant des données financières pour avoir un portrait plus précis de la situation financière des entreprises elles-mêmes. Là-dessus, on s'est entendu avec l'Association des propriétaires d'autobus également sur le type d'information qu'elle pourrait nous rendre disponible, d'avoir également une vision sur le plan financier de la situation et de l'évolution des entreprises.

Ce qu'on vise, c'est d'établir ce qu'on appelle un réseau de base, d'identifier un réseau de base qu'il serait absolument nécessaire de maintenir et pour lequel les régions seraient suffisamment desservies. Une fois ce travail-là terminé, ça pourrait être présenté, effectivement, pour une consultation plus large. On est à l'étape de la cueillette de données. Il n'y a à peu près pas d'information, comme vous le savez, sur le transport interurbain par autobus.

La première partie, c'est un travail qui a été fait par le ministère lui-même, avec la collaboration des transporteurs pour aller chercher de l'information sur quelle est l'offre de services, quelle est la demande de services. La deuxième partie, maintenant, va se faire à partir d'une normalisation de l'information financière pour vérifier notamment des hypothèses, comme vous mentionniez tout à l'heure, sur la question de l'interfinancement entre les réseaux, etc. Les transporteurs, présentement, sont intimement associés à toute la démarche de cueillette d'information.

M. Garon: Mais comment le ministre peut-il dire qu'il va présenter une politique avant la fin de l'année alors que vous êtes seulement à l'étape de la cueillette des données?

M. Smith: La première partie de la cueillette de données est complétée, sur l'offre de services. La partie de la donnée financière reste maintenant à être refaite, mais il sera possible d'identifier, à partir des principaux transporteurs... Je veux dire, il y a quand même quelques transporteurs qui desservent le principal corridor de base. Donc, ce qu'on pense, c'est, à partir de là, être

capable d'identifier les approches à retenir quant aux orientations à privilégier.

M. Garon: Dans cette perspective, est-ce que, dans le but de faire une politique, vous avez l'intention ou le ministre a l'intention de consulter M. Corbeil avec les chemins de fer et Paul Tellier, un autre grand fédéraliste?

Une voix: Tellier?

M. Garon: Tellier. C'est Paul Tellier, un autre grand fédéraliste. Alors, est-ce que... pour voir une harmonisation dans les politiques du fédéral, les politiques du Québec, parce que... Comment pouvez-vous arriver à une politique du transport interurbain si vous avez la compétition du fédéral qui subventionne à la planche les chemins de fer?

M. Elkas: Ça va dépendre de ce qu'on va dégager comme politique. C'est sûr que ça va être partagé. Si on a besoin de l'approbation ou de l'aide ou de la coopération du ministre des Transports fédéral, bien sûr qu'on va en discuter avec eux. Ce n'est pas des gens qu'on met à côté. C'est dans l'intérêt de M. Corbeil, comme dans mon intérêt, de nous assurer que la desserte se fasse. M. Corbeil a déjà avisé Via Rail des coupures qu'il va y avoir au niveau des subventions à mesure que... Mais de savoir combien ils vont en couper dans les temps qui courent et puis quelle sorte de subvention il envisage et quelle sorte de politique vis-à-vis du chemin de fer qu'eux vont dégager. Parce que, n'oublions pas une chose...

M. Garon: Est-ce que vous avez présenté...

M. Elkas: N'oublions pas une chose, M. le député de Lévis, je reviens à la charge qu'on veut faire la promotion du chemin de fer parce que c'est une voie, c'est une façon de transporter soit la marchandise ou la personne d'une façon très efficace. On le voit en Europe, on le voit avec l'achalandage, que ce soit la X2000 d'ABB, en Suède, ou avec le TGV de la France. C'est un mode qu'on doit regarder de près, habituer et changer les habitudes des gens de le prendre de plus en plus et de payer les frais pour supporter ce mode de transport. Mais je suis d'accord avec vous, il ne faudrait pas qu'on commence à subventionner sur le dos de l'autre.

M. Garon: La consultation que fait M. Smith au gouvernement pour le ministère des Transports actuellement, ça doit arriver... Ce que vous voulez présenter avant la fin de l'année, est-ce que c'est un livre bleu, un livre blanc, vert? Est-ce que c'est un document pour consultation, un document pour débat public ou un document pour énoncé de politique? C'est quoi, exactement?

M. Smith: Ce qu'on pense dégager, ça va être plutôt les constats par rapport à la situation, les causes

de cette situation-là et quelles sont les avenues possibles d'intervention et, à partir de là, consulter les gens sur quelles seraient les voies en vertu desquelles le ministère pourrait prendre action pour maintenir ce réseau de base là et identifier, en termes d'orientation, quels seraient les corridors de base dont le Québec a absolument besoin pour desservir ses régions, en tenant compte de l'offre de services qu'il y a ailleurs, notamment sur le ferroviaire.

M. Garon: Est-ce que l'administration, il y a eu un mandat...

Documents déposés

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, avant que vous poursuiviez, j'aimerais déposer officiellement les lettres adressées à M. Jean Corbeil et M. Pierre Maheux.

M. Garon: Est-ce que les fonctionnaires travaillent sur un mandat du ministre ou si c'est une proposition que les fonctionnaires veulent faire éventuellement?

(Consultation)

M. Elkas: M. le député, préoccupé par la perte au niveau du chemin de fer, le problème au niveau du camionnage, le transport interurbain de la personne, on a fait deux jours avec des gens du ministère, deux jours pleins où on a parlé des problèmes, chacun. Il est sûr et certain que vous allez comprendre que chacun défend son mode de transport, si vous permettez. Ça nous a permis de mieux comprendre ce que les gens représentaient. De ça, se sont dégagés des comités à qui ont été donnés des mandats spécifiques pour regarder. Dans le cas du transport interurbain, l'APAQ m'avait aussi demandé de regarder et d'essayer de dégager, donner un coup de main à ces gens-là, et c'est de notre propre initiative qu'on est allés de l'avant avec ce mandat.

M. Garon: Quand vous dites de votre propre initiative, c'est un mandat de qui, à la base? Le groupe qui travaille, M. Smith travaille sur un mandat de qui, là?

M. Elkas: Le mandat du ministre. C'est partagé.

M. Garon: Est-ce qu'il est écrit, ce mandat-là?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Il n'est pas écrit.

M. Elkas: Non. Je ne me souviens pas qu'on ait écrit un mandat au niveau du chemin de fer non plus, comme tel. Non, il n'y avait pas eu des écrits. Je ne pense pas que c'est nécessaire. On peut se parler...

M. Garon: Bien, ça dépend.

M. Elkas: On se parle.

M. Garon: Ha, ha, ha! Vous parlez, mais, normalement, si on veut énoncer une politique, il faut circonscrire ce qu'on veut, quel est l'objectif visé. La meilleure façon, c'est toujours de savoir quel objectif on vise. Mais là, s'il n'y a pas de mandat écrit, c'est un peu comme Christophe Colomb, il ne sait pas où il s'en va, il ne sait pas où il est quand il arrive et il ne sait pas par quel chemin il va passer pour y aller. Un mandat, ça a pour but de délimiter et de circonscrire ce qu'on cherche.

M. Elkas: Il y a un plan d'étude, un plan de travail qui a été... On pourra le déposer aussi. D'ailleurs, c'est dans notre mission. Vous allez comprendre. Peut-être que ça n'existait pas dans le temps, mais le ministre des Transports s'engage avec le ministère à s'assurer qu'on répond à notre mission. Et notre mission, c'est le transport de la personne et de la marchandise.

(17 h 50)

M. Garon: Oui, c'est bien gentil, ça. Vous avez de bonnes intentions. Je n'ai même pas le droit de supposer que vous en avez des méchantes. Je ne prétends pas que vous avez de méchantes intentions. Vous avez de bonnes intentions, mais vous ne pouvez pas rien que nous dire: Nous autres, on a des bonnes intentions concernant le transport en commun, le transport interurbain et tout ça, et on va s'en occuper. Ça ne peut pas être juste ça. Mais le ministre, en termes d'orientation, quand M. Smith travaille là-dessus, il travaille pour arriver à quoi? Le but recherché, c'est quoi? L'objectif visé, c'est quoi? C'est pour ça que je dis «un mandat». Vous allez voir un avocat pour vous défendre ou bien pour faire quelque chose pour vous, vous ne dites pas: Bien, fais quelque chose, tu me montreras ça. Vous ne demandez pas ça. Vous dites: Je veux avoir, je vise, je cherche quelque chose. Si c'était vous qui payiez M. Smith avec votre argent plutôt qu'avec l'argent des contribuables, j'ai l'impression que le mandat serait plus précis. Vous voudriez qu'il cherche quelque chose en particulier.

Là, c'est parce qu'on ne réussit pas trop, trop à savoir. Vous dites: Il n'y a pas de mandat précis. Il n'y a qu'au gouvernement que des choses de même se passent. Dans la vie privée où les gens paient pour les services qu'ils ont, habituellement, ils savent ce qu'ils veulent.

M. Elkas: Je vais permettre à mon sous-ministre adjoint, M. Liguori Hinse, de vous donner un ensemble de ce qu'on vise. C'est sûr, notre mission, c'est de nous assurer que notre clientèle, qui est le contribuable, qui veut se doter d'un service de transport en commun, que ce soit interurbain ou en commun, urbain, qu'elle soit bien desservie. Comment s'y prendre? Je vais laisser le soin au sous-ministre...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande,

là. Ce que je vous demande...

M. Elkas: Laissez-moi répondre à...

M. Garon: Écoutez, ce n'est pas ça que je vous demande. Vous me dites: Les fonctionnaires vont vous expliquer. Je comprends, ils vont m'expliquer quelque chose, mais ce n'est pas ça que je demande. Je demande: Le ministre, lui, a demandé quoi à sa boîte? Il a demandé quoi à son ministère? Il a demandé de lui produire quoi? Il a demandé quelque chose ou il n'a rien demandé, pour que le ministre dise: Nous autres...

M. Elkas: Bien, c'est sûr qu'on a demandé de s'assurer de la survie d'un système qui va faire la descente de ces gens-là, mais pas un système qui va forcer le gouvernement à arriver, de notre côté, avec des subventions qui n'auront plus de fin. C'est de trouver des modes de transport qui vont répondre à chaque région. Vous allez comprendre que ce qui est offert à l'Abitibi ne fonctionnerait peut-être pas dans le bout de Gaspé. C'est d'identifier la problématique dans chacune des régions et y répondre avec des nouvelles technologies, si nécessaire, des nouvelles façons de financement, si nécessaire. C'est de parler avec le milieu, parler avec les experts. C'est ça qu'on vise. Le but, c'est de s'assurer que ces gens-là se fassent transporter.

Quand je regarde le comté de Bellechasse, on regarde l'ensemble du territoire et je dis: Oui, c'est différent de ce qu'on retrouve dans le bout de Châteauguay. Qu'est-ce qu'on peut faire pour ces gens-là, pour ne pas que ça coûte les yeux de la tête aux contribuables? Le député de Lévis est le premier à crier: «Climbs on the highest peaks and yells, it costs too much.» Mais là, le mandat, c'est de nous assurer qu'on donne un service au moindre coût, un service qui soit attrayant, un service qui soit confortable et fiable et qui sera maintenu pendant des années, pas quelque chose qu'on peut changer du jour au lendemain et dire: Prenez-le.

M. Garon: Je voudrais savoir si le ministre a donné un mandat à ses fonctionnaires, sinon, si le sous-ministre en a donné un aux fonctionnaires, M. Gordon Smith, par exemple. S'il y en a un, mandat, quelque part, est-ce qu'il y a moyen d'en avoir une copie? C'est ça que je voudrais savoir seulement. Y a-t-il quelqu'un qui a donné un mandat quelque part, là-dedans, pour décrire...

M. Elkas: On va déposer le plan de travail. Vous allez le retrouver à l'intérieur...

M. Garon: Avec le mandat?

M. Elkas: Oui, vous allez le trouver à l'intérieur du plan de travail.

M. Garon: Le plan de travail, normalement, doit suivre un mandat qui a été donné.

M. Elkas: Vous allez le trouver à l'intérieur du plan de travail qui est le résultat des discussions que j'ai eues avec le sous-ministre des Transports.

M. Garon: Ça marche. Est-ce que vous avez eu une réponse? Vous avez déposé...

M. Elkas: Maintenant, si vous le permettez, j'aimerais donner la parole au sous-ministre adjoint, M. Liguori Hinse, qui peut vous donner une idée comment ça peut aller mal dans un milieu semblable.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): M. le député, vous avez parlé tout à l'heure d'une forme de consultation. Personnellement, je me suis rendu avec deux membres de la Direction du transport des personnes dans le comté de Bellechasse, me rendre compte d'un problème qui avait eu lieu sur place, d'un transporteur qui avait dû cesser ses opérations. Alors, la population nous avait demandé une rencontre, les maires, les MRC, pour voir s'il n'y avait pas possibilité d'avoir une forme différente de transport, non plus par des gros autobus, mais peut-être par des minibus ou même des taxis adaptés. Alors, c'est ça, l'objet un peu de tout ce qu'on essaie d'étudier à travers toutes les régions du Québec, d'essayer d'avoir un portrait: c'est quoi, le problème dans chaque région. Quand on aura ce portrait-là — on sent déjà qu'il y a un problème de vieillissement du parc d'autobus — est-ce qu'il y aura, en termes d'une politique, des possibilités, par exemple, sur le plan de la fiscalité, d'avoir un certain encouragement à ce que le parc d'autobus puisse se rajeunir pour donner une chance aux transporteurs interurbains de continuer à maintenir le service? Est-ce qu'il y aura possibilité d'avoir pour eux des véhicules, sur le plan de la réglementation, plus petits, leur permettre une diversité de transport, par exemple, transport des colis, dans ces régions-là, qui viendrait donner un petit revenu d'appoint à ces transporteurs par autobus passagers? C'est là autant de choses qu'on veut essayer de cerner pour voir si, dans le cadre d'une politique, on ne pourrait pas en arriver à établir des paramètres comme ceux-là.

Alors, là, on a un plan de travail. M. Smith est en charge de ce plan de travail là avec son équipe. On va arriver au mois de juin avec la problématique connue. On devrait au cours de l'automne, normalement, vérifier certaines hypothèses. Et moi, je vais sûrement conseiller au ministre qu'on puisse aller en région vérifier ces hypothèses-là, d'une forme ou d'une autre, avant de camper une politique. C'est un peu l'allure qu'on prend dans le dossier.

M. Garon: J'aimerais savoir si, suite aux lettres que vous avez envoyées à M. Pierre Maheux, le 9 mars, et à M. Jean Corbeil, le 8 avril, il y a eu des réponses, à part les accusés de réception. À la vitesse qu'ils vont au fédéral, je suis certain que vous n'avez pas encore reçu les accusés de réception.

M. Elkas: Non. M. Corbeil n'a pas répondu, mais, par contre...

M. Garon: Est-ce qu'il a accusé réception? Des fois, un mois pour accuser réception, à Ottawa, c'est court.

M. Elkas: Pas à notre connaissance, mais je peux vous dire qu'au niveau de M. Maheux, oui, on a l'intention d'aller de l'avant avec la représentation devant l'ONT.

M. Garon: Et quand vous allez avoir une réponse de M. Corbeil, est-ce qu'on pourrait avoir une copie de la réponse?

M. Elkas: Je vais voir.

M. Garon: Parce qu'on n'a pas l'intention de vous nuire, là-dedans.

M. Elkas: On verra. Qu'on me réponde et je verra à vous donner une réponse.

M. Garon: Parce qu'Ottawa sait qu'avec vous il y a un prétendant qui est très doux. Des fois, la présence d'un autre prétendant plus vigoureux, ça aide.

M. Elkas: «I do not follow that.» Je ne comprends pas. Je n'ai pas compris.

Train à haute vitesse

M. Garon: Dans les trains... Je passe un mot sur les trains à haute vitesse. Le 15 mars dernier, The Northeast Corridor Initiative Inc. a organisé un colloque intitulé «The New Northeast Corridor and the Economic Revival of New England and the Northeast». L'une des séances de ce colloque était intitulée: «The Northeast Initiative Corridor High-speed Rail Between our Countries». La formation d'un groupe de promotion d'un lien ferroviaire rapide entre le Canada et les États-Unis aurait été annoncée. Un fonctionnaire du ministère des Transports ferait partie du groupe. Rappelons que The Northeast Corridor Initiative Inc. regroupe des gens d'affaires et des membres du gouvernement des États-Unis, des États, pardon, du nord-est des États-Unis et son objectif est de promouvoir le développement d'un train rapide dans cette région.

Est-ce que le ministre peut nous dire qu'est-ce que... Est-ce qu'il est au courant de cette réunion? Nous dire aussi qu'est-ce qu'il pense de la formation du groupe de promotion d'un lien ferroviaire rapide entre le Canada et les États-Unis et sur la participation de son ministère?

M. Elkas: Un train à haute vitesse est à l'étude, comme vous le savez, par le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et le Québec, et un montant de 6 000 000\$...

M. Garon: Je ne parle pas de ça. Ce n'est pas de ça que je parle, là. Je parle de la rencontre du 15 mars dernier, qui a eu lieu dans l'État de la Nouvelle-Angleterre, concernant la promotion d'un lien entre les États-Unis et le Canada et... Parce qu'il y a des gens qui favorisent que le lien ait lieu avec Montréal. Évidemment, d'autres pensent à ailleurs, mais c'est une initiative américaine, The Northeast Corridor Initiative Inc. Ils ont organisé un colloque le 15 mars dernier, aux États-Unis.

M. Elkas: Je n'ai pas eu d'invitation pour assister à ce colloque.

M. Garon: Il y avait quelqu'un de votre ministère qui était là.

M. Elkas: Bien là, vous m'apprenez quelque chose.
(18 heures)

M. Garon: Ça a eu lieu à Warwick, Rhode Island.

(Consultation)

M. Garon: Ça a eu lieu à Warwick, Rhode Island, au Johnson & Wales Airport Hotel. Warwick, c'est une gentille ville du Rhode Island où il n'y a pas de taxe de vente.

M. Elkas: De notre côté, ici... Les gens de mon ministère m'avisent que, oui, il y a un membre de la Société québécoise des transports qui avait été invité. C'est autant que j'en sais.

M. Garon: Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Société québécoise des transports, ici?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait leur demander d'être ici ce soir?

M. Elkas: En début de soirée, ils vont être ici.

M. Garon: Oui. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur ce, étant donné l'heure, la commission suspend ses travaux à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 01)

(Reprise à 20 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission 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 transport, programmes 1, 3, 4, 5 et 6,

pour l'année financière 1993-1994.

Au moment de la suspension des travaux, il y avait une discussion sur...

M. Garon: Le train à haute vitesse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député Garon.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Le transport interurbain, je pense.

M. Garon: Non, on était rendus au train à haute vitesse et sur le colloque qui a eu lieu à Warwick, Rhode Island, le 15 mars dernier, concernant la connexion éventuelle, programme très détaillé, d'ailleurs... J'ai passé proche d'y aller, parce que je trouvais que c'était un colloque très intéressant pour l'avenir du Québec, bien plus intéressant que le tracé vers Toronto. À mon avis, le tracé vers New York est bien plus intéressant. Alors, c'est pour ça que je veux savoir... D'abord, ils sont toujours en bout de ligne, comme une concession. Alors, je voudrais savoir si le ministre peut dire quelque chose sur cette réunion. Il nous avait dit qu'il nous parlerait de ça à 20 heures, du groupe de promotion d'un lien ferroviaire rapide entre le Canada et les États-Unis et de la participation de son ministère.

M. Elkas: Mme la Présidente, il est vrai que je n'étais pas au courant de ce colloque. On avait été invités... Le directeur général de la Société québécoise des transports est avec moi aujourd'hui, Victor Marchand. C'est la personne qui avait été invitée. Peut-être que M. Marchand pourrait vous en donner un peu plus. Mais j'ai oui-dire aussi que le voyage n'a pas eu lieu.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire, le voyage n'a pas eu lieu?

M. Elkas: On n'y a pas été.

M. Garon: Qui n'est pas allé? M. Marchand n'est pas allé?

M. Marchand (Victor): Bonsoir. Non, ça a été annulé à cause de la tempête de neige. Il y a eu une grosse tempête le 15 mars, aux États-Unis, et ça a été annulé.

M. Garon: Le colloque au complet a été annulé?

M. Marchand: Oui, monsieur.

M. Garon: Est-ce qu'il a été reporté à une date ultérieure?

M. Marchand: Oui.

M. Garon: Quand?

M. Marchand: Lundi, le 10 mai.

M. Garon: Est-ce que le ministre a l'intention de faire participer une délégation?

M. Marchand: J'ai reçu une invitation pour m'y rendre à nouveau. C'est le même ordre du jour, avec les mêmes invités.

M. Garon: C'est sur invitation?

M. Marchand: C'est ça.

M. Garon: Qui est invité au Québec?

M. Marchand: À ma connaissance, il y a un représentant de Via Rail qui s'y rend. Il y a également, du Québec, je pense, un représentant d'Hydro-Québec, à cause de l'importance des contrats d'électricité, l'électrification, évidemment, des rails américains. Il y a aussi un M. Bujold...

M. Garon: Rémi Bujold.

M. Marchand: ...et il y a, je pense, un M. Gontrin, je ne le connais pas.

M. Garon: Gontrin ou Gautrin?

M. Marchand: Gontrin. Je n'ai pas eu la liste définitive des invités. Gautrin ou Gontrin, je ne sais pas.

M. Garon: À quel titre?

M. Marchand: Je ne sais pas.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des gens de la ville de Montréal?

M. Marchand: Je ne sais pas. Il y a des représentants de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, si ma mémoire est bonne. C'est parce qu'il y a une liste de participants qui a été expédiée à l'époque et je ne sais pas si elle est encore valable pour la réunion de lundi.

M. Garon: Moi, je pense que c'est une réunion assez importante, Mme la Présidente, parce que... On en a même parlé ici à midi, midi et demi. On disait: Un panel qui présente le Northeast Corridor Initiative Canada, High-Speed Rail Between our Countries. Modérateur: Burke, président de Canadian Connection. Major announcement is to be made regarding the formation of a public-private advocacy group for high-speed train between Canada and the United States. Participating in this announcement will be former Canadian Energy Minister, Rémi Bujold... Il n'a jamais été ministre, lui. Est-ce que M. Bujold a déjà été ministre de l'Énergie à Ottawa?

M. Marchand: Je ne sais pas.

M. Garon: En tout cas. The Honourable Rayburn Doucett MLA, former director of economic development and tourism from New Brunswick; Victor Marchand, executive director, Québec Transport Corporation; Federal Senator, John Buchanan, Nova Scotia and Richard Flynn, Chairman, New York Power Authority.

M. Marchand: Ça, ça fait partie de l'ordre du jour, je pense, du lundi 10.

M. Garon: Est-ce que le ministre suit ça de proche? Si les États-Unis pensent avoir un lien avec le Canada, c'est très important que le lien se fasse par le Québec, plutôt que d'être en bout de ligne par un train qui va aller des États-Unis vers l'Ontario et, après ça, finalement, on va être le bout de ligne. C'est très important, parce que, s'il se fait une ligne de train rapide aux États-Unis, entre Boston, New York, Philadelphie, Washington, il va y avoir selon cette ligne, je ne sais pas, mais 70 000 000, 75 000 000 de personnes et, à mon avis, si ce bout de ligne est connecté à l'Ontario, on manque le bateau correct et pour longtemps, tandis que, si ce bout de ligne de train rapide est connecté à Montréal... Et, à Québec, on a un intérêt aussi à ce qu'il soit connecté à Montréal parce que, comprenez-vous, si on veut faire du développement économique avec les sports d'hiver, le tourisme, etc., s'il faut que les gens passent par l'Ontario avant d'arriver à Montréal et à Québec, je vais vous dire: Bien, ne gaspillons pas notre argent là-dedans. Alors, l'intérêt économique, en termes de développement économique, ça ne peut pas juste être l'intérêt d'une firme qui fait des wagons, mais c'est l'intérêt économique du Québec, en fonction d'un tracé qui va être très important pour l'avenir.

Je suis content de voir qu'il y a des gens des Maritimes qui sont là, ils ont un intérêt, eux autres aussi, à ce que ça passe le plus rapidement possible, c'est-à-dire plus proche, plus à l'Est. C'est pour ça que je vous demande... Si le ministre, là-dedans, n'est pas au courant... Mais c'est majeur, cette affaire-là! M. Bujold, je comprends qu'on dit que c'est un ex-ministre, un ex-député libéral à Ottawa, mais c'est surtout un consultant aujourd'hui. Il me semble que les intérêts du Québec doivent être représentés aussi par quelqu'un qui est en autorité. Il me semble que c'est majeur, ça, que c'est très important. C'est bien plus important que les congrès à Singapour.

Une voix: Es-tu allé à Singapour?

M. Garon: Je suis déjà allé, mais avant d'être député.

Une voix: Je ne sais pas, mais il paraît que c'est intéressant.

Des voix: Ha, ha, ha!
(20 h 20)

M. Elkas: Mme la Présidente, bien sûr qu'on s'intéresse à des liens avec le Nord-Est des États-Unis, la Nouvelle-Angleterre, où on retrouve énormément de potentiel. Cette réunion ou ce colloque, c'est exploratoire; tout simplement, on envoie des gens sur les lieux pour voir quelle sorte d'intérêt on peut avoir. Ce n'est pas la première fois qu'on aura eu une présentation sur le lien New York-Montréal; ça, c'est sûr. Je me rappelle assez bien, dans le temps de M. Drapeau, maire de Montréal, l'intérêt était là, mais, par contre, ce n'est pas tous les États qui étaient prêts à embarquer dans un projet semblable. Il y avait, je crois, si je me souviens bien, l'État du New Hampshire ou du Vermont, un des deux, qui était carrément contre le projet et qui ne voulait pas participer. Il y en avait d'autres aussi. Alors, on va voir ce que ça donne, puis je suis sûr qu'il y aura des réunions conséquemment à cette rencontre.

M. Garon: C'est parce qu'il y a des intérêts très importants. Vous voyez que, là-dedans, les États-Unis n'ont pas fait leur choix encore entre... Bien, ils n'ont pas fait leur choix, puis ils s'orientent tranquillement, parce qu'ils font un essai avec les X2000, actuellement. Les X2000, c'est le renforcement de rails existants, où on va enlever ce qu'on appelle en anglais des «loops», parce qu'on dit qu'il y a beaucoup de détours qu'ils veulent enlever. Mais ils n'ont pas l'intention de faire, à date, une ligne nouvelle pour un TGV, mais plutôt utiliser des systèmes qui peuvent utiliser les rails existants. Au fond, ça veut dire qu'un TGV, si les États-Unis se lancent dans cette direction-là, ils s'orientent non pas vers un TGV qui a un nouveau système de rails, mais vers un système de rails conventionnels, renforcés ou améliorés, ça veut dire, à ce moment-là, que le train, nous autres, s'il s'en va aux États-Unis, il va falloir qu'il opère sur un système de rails qu'il va y avoir aux États-Unis. Et dans le cadre de libre-échange Nord-Sud, notre avenir est bien plus vers New York et Boston que vers Regina, ou encore Brandon ou Moose Jaw. Je pense que, sur le plan stratégique, on a un intérêt très important à savoir ce qui va se passer là. Si on utilise les rails existants, on renforce les rails existants, ça coûte beaucoup moins cher. Il y a des corrections à faire, mais ça coûte beaucoup moins cher que d'avoir un nouveau système complet. Dans l'état d'endettement dans lequel le Canada est, de même que l'Ontario et le Québec, j'ai le sentiment qu'il va falloir devenir aussi réalistes que les Américains.

À mon avis, cette réunion-là va être très importante parce que les gens qui sont mentionnés sont des gens, dans les différents États, qui manifestent un intérêt vers une route qui mène vers le nord. Et vers le nord, nous autres, on a un intérêt à ce que la ligne soit la plus directe chez nous. Est-ce que le ministre a l'intention d'avoir, sur le plan politique, des représentants ou simplement des... Est-ce qu'il a l'intention de s'impliquer davantage?

M. Elkas: Bien, comme je l'ai mentionné, il y a le représentant de la Société québécoise des transports

qui va s'y rendre, à ces premières réunions exploratoires, puis c'est sûr qu'il va y en avoir d'autres, si les gens trouvent que c'est une formule qui pourrait être très intéressante pour l'ensemble du milieu. Il faut débiter avec au moins une réunion pour reprendre... Ce dossier, comme je l'ai mentionné, date des années soixante-dix. Si on se rend et on ne voit pas l'intérêt de la part de plusieurs des États-Unis qui peuvent être affectés par ce mode de transport, surtout si on construit une nouvelle ligne **électrifiée** sur leur territoire, ça va occasionner des coûts pour eux aussi. Est-ce que Vermont, New Hampshire et Connecticut vont être prêts, eux, à contribuer lorsqu'ils vont dire que ce service dessert tout simplement Montréal, Boston ou New York? Ça, c'est des questions que les gens doivent se poser, puis ils ont peut-être raison de se le demander aussi.

Vous savez, je pense que c'est le Vermont, dans le temps, qui ne voulait pas voir les gens du Sud venir vers leur territoire, parce qu'ils voulaient garder le caractère du Vermont comme il est aujourd'hui. Mais ça change beaucoup, beaucoup, beaucoup. Ça peut avoir un impact, et c'est à eux à le mesurer, à l'évaluer.

M. Garon: Bien, je pense que, actuellement, ce qu'ils veulent, c'est qu'il arrête chez eux.

M. Elkas: Je ne suis pas sûr, M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais il n'y a pas de problème...

M. Elkas: Bien, je vous dis, là...

M. Garon: ...il peut passer sans arrêter.

M. Elkas: C'est une chose. C'est la position qui a été prise dans le temps par un des États, peut-être plus qu'un, peut-être deux ou trois États, dans le temps. C'est pour ça que l'intérêt n'était pas... l'idée n'était pas tellement chaude parce qu'on voyait des coûts énormes partagés seulement par une couple d'États.

M. Garon: C'est vrai, mais, dans le temps, il n'était pas question, non plus, d'une ligne Boston... de desservir la partie la plus peuplée des États-Unis, Boston, New York, Philadelphie, Washington.

M. Elkas: Mais Boston, New York et Philadelphie ont les mêmes problèmes qu'on retrouve entre Montréal et Toronto avec le service aérien. Dernièrement, je suis descendu vers le Sud et j'ai dû passer par Philadelphie, et ce n'est pas un cadeau. Mais ce n'est pas, non plus, un cadeau entre Montréal et Toronto, si vous l'avez fait dernièrement. Pour l'industrie, pour les industries québécoises et de l'Ontario, les gens qui doivent envoyer des employés dans ces régions-là pour faire des rencontres, ou quoi que ce soit, je vous dis que les pertes de temps sont énormes. C'est pour ça qu'on regarde un autre mode de transport. Je ne sais pas où

vous allez avec votre corridor qui nous emmène à Regina, mais la dernière fois que je l'ai regardé, c'était un corridor entre la ville de Québec et Windsor, en passant par Montréal, Ottawa et Toronto.

Alors, ces études vont être complétées d'ici à la fin de l'année, et elles vont nous faire des recommandations qui vont nous indiquer la technologie dont on devrait se servir, soit la X2000 ou celle du TGV. Elles vont aussi nous dire lequel des corridors est le plus rentable, et on pourra, à ce moment-là, décider de nos priorités. Et peut-être, peut-être, qu'on va réaliser que c'est une chose qui n'est pas faisable. Mais avant qu'on en tire des conclusions, il me semble qu'on devrait attendre que les études soient complétées.

M. Garon: Oui, mais les études n'étudient pas les alternatives, actuellement. Elles étudient rien qu'un corridor, c'est-à-dire...

M. Elkas: Non, l'étude...

M. Garon: ...Québec-Montréal-Toronto.

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

M. Garon: Elles n'étudient pas Montréal-New York actuellement.

M. Elkas: Non, non, non, l'étude... le corridor dont on parle, là, celui de Québec-Windsor... à l'intérieur de quel corridor ils vont se servir? Est-ce qu'une partie du corridor va être plus au Québec ou plus en Ontario? Parce qu'il y a toujours la question du fond de terre aussi; on a des problèmes au niveau du technique.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ça, vous êtes bien au courant. Il va falloir choisir un des deux, parce qu'il y a toujours des coûts associés à ces projets-là.

M. Garon: Oui. Mais je ne voudrais pas...

M. Elkas: On veut l'avoir chez nous, mais il y aura les coûts associés. Est-ce que le public est prêt à les accepter? Parce que ça va se traduire, ça, dans le tarif qu'on va charger.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis ça, le tarif qu'on va charger, il va falloir qu'il soit concurrent avec l'aérien.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Alors, ça ne sert à rien d'aller mettre sur pied un service qui n'aura pas une concurrence viable à l'aérien, c'est-à-dire en temps et aussi en coût. Je m'imagine que les gens qui font les études vont regarder le temps de parcours et les coûts associés, mais

le total des coûts associés. Si on regarde un voyage entre Montréal et Toronto aujourd'hui, on doit prendre en considération tous les coûts, soit le taxi, le temps...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...le tarif aérien, le coût à l'autre bout, le temps, le «holding time», vis-à-vis un transport qui part du centre-ville de Montréal et qui se rend directement à Toronto, dans un... À ça, on associe des coûts.

Il y aura aussi les autres coûts, à savoir si ça peut avoir un impact, ça, sur notre routier. Si ça a un impact sur le routier, il faut le calculer, il faut l'entrer dans nos hypothèses. Mais ça, c'est en train de se faire, puis on va être en mesure de faire des recommandations d'ici là fin de l'année.

M. Garon: Oui, mais le problème, là, c'est que, quand l'aéroport de Mirabel a été fait... J'ai été mêlé beaucoup à ça à cause des terres agricoles, pas quand il a été décidé, mais pour essayer de corriger les problèmes. On avait exproprié à peu près autant de terres qu'avaient, au total, les 10 plus grands aéroports au monde, à peu près.

M. Elkas: Ça aurait pu être...

M. Garon: Ça n'avait pas de bon sens.

M. Elkas: Non, non. Bien, là, vous dites ça...

M. Garon: Un instant.

M. Elkas: Mais votre arrivée a empêché que ce soit...

M. Garon: Non, non, non.

M. Elkas: ...un des plus grands aéroports...

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: ...au monde.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça.

M. Elkas: Bien oui! Bien oui! Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, l'aéroport était décidé, il était fait. Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est qu'ils avaient exproprié à peu près, quasiment, 100 000 acres de terre. Une affaire de fou! Vous remarquerez, quand vous regarderez les documents, quand il y a eu des enquêtes qui avaient été faites par après là-dessus, Benjamin Higgins, qui a étudié... il a témoigné, et c'est dans les «Stewart Reports», dit...

M. Elkas: Excusez. Qui?

M. Garon: Benjamin Higgins, qui n'a jamais...

M. Elkas: Ah!

M. Garon: On lui a demandé: Quand vous avez étudié la nécessité de cet aéroport-là... il a dit: Moi, je n'ai jamais étudié ça. Il a dit: Je ne sais pas s'il y en a d'autres qui l'ont étudié; moi, je ne l'ai jamais étudié; on m'a seulement demandé d'étudier la localisation. Alors, on a vu où on se trouve aujourd'hui avec une décision qui est une erreur. Et, actuellement, on est tous pris avec ce problème-là.
(20 h 30)

J'ai le sentiment, personnellement, qu'on procède actuellement, dans l'affaire du train rapide, de la même façon que pour Mirabel. J'ai le sentiment très net qu'on part avec une conclusion plutôt que d'étudier véritablement les alternatives, et que, si on partait du point de départ que le gouvernement ne mettra pas d'argent, parce que c'est facile, on le voit dans la concurrence déloyale, et le gouvernement, s'il arrêta de mettre de l'argent dans les transports comme subventions, il y aurait une véritable concurrence entre des moyens de transport. Mais, là, le principal agent de discrimination, actuellement, c'est le gouvernement fédéral lui-même qui subventionne des moyens de transport...

M. Elkas: Incluant le maritime, MIL Davie.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Non?

M. Garon: Non, au contraire, la MIL Davie, ils ont subi des politiques du fédéral, actuellement, qui n'a pas fait de soumissions dans le domaine maritime depuis au-dessus de 20 ans, parce que, s'il avait fait des soumissions, il resterait à peu près un chantier au Canada, MIL Davie. Alors, ce qu'il fait, au fond, il donne des contrats à des brimbales en négociant de gré à gré, et il crée de nouveaux plans en les finançant à 100 %, comme Bull Arm, à Terre-Neuve, puis Marystown qu'il est en train de faire revivre actuellement avec des subventions d'un fonds de développement régional de 300 000 000 \$ payés par le gouvernement fédéral à 100 %. Au contraire, c'est un dossier que je connais. Il y en a un qui le connaît au Québec, c'est moi, parce que ça fait longtemps que je fouille ce dossier-là. Là, j'ai l'impression, le sentiment qu'on est en train, encore une fois, d'improviser là-dedans. On est en train d'improviser. Vous savez, les chantiers MIL Davie ont fait 13 plates-formes de forage pour le Texas, en compétition avec tous les chantiers d'Amérique du Nord, dans un domaine qui n'était même pas subventionné, mais pas protégé, non plus, par le libre-échange... par le Jones Act américain.

Avez-vous remarqué dans le domaine des transports, les ministres des Transports au Canada ont dormi sur la «switch»? Alors qu'on aurait pu avoir dans le **libre-échange** un aspect où on était concurrentiels, on n'est pas dans le libre-échange dans ce domaine-là, et nous autres... J'aurais souhaité, moi, que la construction

navale soit dans le libre-échange nord-américain, c'est un domaine où on est capables de concurrencer les chantiers américains. Les Américains sont plus intelligents que nous autres; eux autres, ils l'ont écartée, parce qu'ils savaient qu'on était capables de les concurrencer. Sauf qu'on a voulu, dans le domaine de la construction navale, continuer le même système qu'il y avait antérieurement.

Dans le domaine du train rapide, actuellement, à mon avis, il y a des influences très fortes. Actuellement, je suis étonné que celui qui dirige la délégation du Québec soit un consultant plutôt qu'un représentant du gouvernement. Je suis étonné de ça. Un consultant, normalement, c'est mandaté par quelqu'un, et il me semble que le bureau du ministre devrait avoir quelqu'un qu'il délègue et dont la fonction est de représenter les intérêts du Québec, et ça n'apparaît pas. Alors, il me semble qu'il devrait y avoir quelqu'un qui soit là, en tout cas... On dit: Un représentant de la Société québécoise des transports. Mais le fonctionnaire qui va être là n'aura pas un mandat très ouvert. Il me semble que, sur le plan politique, il doit y avoir des gens qui soient capables davantage, qui peuvent être là. Je ne dis pas que le fonctionnaire ne doit pas y être, de la Société québécoise des transports, je ne dis pas ça, sauf que, sur le plan politique, à un moment donné, ça prend quelqu'un qui participe davantage au pouvoir décisionnel. Ça, ça m'apparaît très important. Autrement, bien, on suit la parade, on regarde la parade passer.

M. Elkas: On suit la parade...

M. Garon: Il y a un vieux proverbe, vous savez. Vous êtes allé dans les pays arabes, il y a un vieux proverbe arabe qui dit: Les chiens aboient, mais la caravane passe. Alors, j'aimerais mieux qu'on soit dans la caravane que de faire partie des chiens qui aboient mais qui ne dérangent rien de ce qui se passe alentour.

Une voix: J'aurais pensé le contraire.

M. Garon: Non, non, c'est un proverbe arabe...

M. Bergeron: Il me semble que c'est perse.

M. Garon: Hein?

M. Bergeron: Il me semble que c'est un proverbe perse. Oui.

M. Garon: Non, non, c'est... Est-ce que le ministre peut nous indiquer les noms ainsi que les fonctions des autres membres, à part M. Marchand, qui vont représenter le gouvernement du Québec là-dedans, dans ce groupe, lors de ce colloque?

M. Elkas: Pour le moment, pour la première rencontre qui est une rencontre exploratoire tout simplement, qui va nous permettre de préparer un dossier... Si on voit que la formule est assez intéressante ou on voit

une bonne volonté de la part des joueurs, il va sans dire qu'on serait prêts, nous, à assister à des réunions conséquentes. Pour le moment, c'est un nommé Chouinard, de la SQT, ainsi que M. Victor Marchand.

M. Garon: Ça va.

M. Elkas: Mme la Présidente, simplement pour situer le député de Lévis sur le projet de TGV, je ne voudrais pas qu'on pense qu'on va à la miette sur ce dossier. Il y a eu des études de préféabilité qui ont été faites dans le cas du comité Carman-Bujold qui nous a recommandé fortement d'aller de l'avant avec d'autres études qui sont en marche dans le moment. Avant qu'on dépense des gros montants d'argent d'une façon ou d'une autre, c'est sûr qu'on va pouvoir en débattre, on va pouvoir débattre de la question. Je ne pense pas que le gouvernement du Québec va s'embarquer dans un dossier où on ne voit pas un potentiel devant nous. C'est sûr que c'est, des fois, assez difficile pour l'Opposition de voir devant elle, mais il va falloir qu'elle, au moins, essaie de voir où va notre avenir. Je voudrais rassurer le député de Lévis. Vous savez, je ne voudrais pas qu'on compare notre approche à celle qui a été prise pour Mirabel. Mirabel avait peut-être, dans le temps, un avenir, mais l'opposition qui est venue près de Dorval dans le temps a fait que les deux sont maintenus. C'est sûr que ça a nui, mais, aujourd'hui, on n'est pas pour fermer un ou fermer l'autre. Notre but, c'est de les améliorer.

M. Garon: C'est parce que, moi, l'affaire du train rapide, je trouve ça bien curieux la manière que ça marche. C'est quasiment la promotion d'entreprises qui fabriquent des trains, alors que, quand on a besoin d'un train, c'est un objectif de transport et un objectif économique, puis il n'y a pas nécessairement de subventions ou non, et c'est un objectif bien plus large que... Ce n'est pas un programme de création d'emplois. C'est un programme, au fond, de besoins en termes de transport, en politique de transport et de développement économique. Puis le coût, de plus en plus, est-ce qu'on voit la vérité des coûts? Quand on dit: On n'a pas d'argent, on n'a pas l'intention de subventionner, à ce moment-là, on est obligé de localiser davantage l'équipement au bon endroit, où il est rentable, la partie la plus rentable, c'est la région de Québec et la région de Montréal. Ce bout-là, apparemment, il serait rentable. Mais, là, on est en train d'agir comme le wagon de queue d'un projet Montréal-Windsor. Je ne suis pas sûr que c'est ça, l'intérêt.

M. Elkas: Mais ça, c'est la perception que vous avez.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Peut-être que de la façon dont ça sort dans les médias, vous avez peut-être raison d'assumer que c'est ça qui arrive. Mais faites attention quand vous

assumez certaines choses. Je ne le répéterai pas en anglais, mais: You know, when you assume certain things, you make an ass out of you and me, if you put the word **all** in one. What you have to be careful of is... Il faut faire attention, il faut regarder l'ensemble de l'étude. Puis, c'est sûr, la technologie va avoir un impact sur le choix des constructeurs. Puis c'est sûr que chacun fait son possible pour faire du lobby pour, justement, vendre son produit. Mais c'est seulement un élément. Nous autres, on regarde le potentiel, le potentiel basé sur l'achalandage d'aujourd'hui. Mais il y a des hypothèses qui doivent être mises de l'avant qui vont nous permettre de rendre des décisions au public.

Vignettes d'inspection de camions

M. Garon: Bon, on va passer à un autre sujet, l'émission des vignettes d'inspection de camions. Là, ce qu'on a comme renseignements, c'est qu'après la contrebande des cigarettes, la contrebande d'alcool, le travail au noir dans la construction, voilà qu'on apprend maintenant que se développe la contrebande des vignettes d'inspection. Les garages, qui ont pourtant reçu l'accréditation de la Société de l'assurance automobile du Québec pour faire l'inspection des véhicules, émettraient des vignettes d'inspection à des transporteurs même si les véhicules n'ont pas été inspectés.

(20 h 40)

Il ne faut pas se surprendre de la détérioration de la sécurité dans l'industrie du camionnage. Il s'agit de lire le rapport du coroner Malouin pour se rendre compte du danger public que représentent certains camions qui circulent sur nos routes. En janvier dernier, l'Association du camionnage a même demandé au vice-président responsable du contrôle routier à la Société de l'assurance automobile du Québec, M. André D'Astous, de renforcer le contrôle de l'accréditation des garages. Mais la Société de l'assurance automobile du Québec considère qu'elle a le monopole de la vérité, elle n'a donc rien fait. Je vous demande...

M. Elkas: Ça vient d'où, ça?

M. Garon: Quoi?

M. Elkas: C'est quoi, ça? Vous faites la lecture de quoi, là? Je ne sais pas, je ne vous suis pas.

M. Garon: De données.

M. Elkas: Des données? Ça vient d'où, ces données?

M. Garon: Des données que je vous lis. Je vous donne...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Non, mais...

M. Garon: Je fais un état de mise en situation avant de vous poser une question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est ça. Alors, ma question. Je voudrais savoir, Mme la Présidente, du ministre...

M. Thérien: ... qui lit ça.

M. Garon: Non, faites attention. Le ministre, à date, n'a pas pris ça trop au sérieux, mais on sait que c'est rendu plus loin que ça maintenant. Alors, c'est un dossier qui va plus loin que ça. Est-ce que le ministre a demandé une enquête sur la contrebande des vignettes d'inspection dans les garages accrédités par la Société de l'assurance automobile du Québec pour faire l'inspection des véhicules?

(Consultation)

M. Elkas: Premièrement, Mme la Présidente, si vous me permettez, il me fera plaisir de répondre à des questions concernant la SAAQ, mais je suis ici à titre de ministre des Transports pour répondre à des crédits qui touchent le transport. La SAAQ n'a pas à répondre ici ce soir, ou la Société de l'assurance automobile du Québec n'a pas à répondre ce soir.

M. Garon: Vous savez que c'est une question plus grave que ça. Si vous ne comprenez pas... L'application des vignettes, c'est la sécurité dans le camionnage; l'inspection des... C'est la sécurité dans le camionnage, ça regarde le ministre des Transports. Il y a un moyen de contrôle à la SAAQ, excepté qu'une fonction qui a été confiée à la SAAQ ça ne veut pas dire que ce n'est pas une fonction qui relève du ministre et ça aurait pu être aussi bien au ministère, puis ça regarde la sécurité dans le camionnage. C'est pour ça que je pose la question au ministre, parce que c'est très important, cette question-là.

M. Elkas: Mme la Présidente, je crois que j'ai déjà dit en Chambre que, suivant le rapport Malouin, du coroner Malouin, lorsqu'on m'a questionné sur le rapport, on a fait le commentaire sur la question des vignettes puis j'ai répondu qu'il y avait une enquête à l'interne qui se faisait.

M. Garon: À l'interne de quoi?

M. Elkas: De la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Garon: Ça fait longtemps?

M. Elkas: Un mois, je crois.

M. Garon: Qui a commandé l'enquête? C'est vous ou bien...

M. Elkas: Ça s'est fait à l'interne. J'en ai parlé au président.

M. Garon: Mais vous...

M. Elkas: Mais moi...

M. Garon: ...comme ministre de tutelle responsable de la sécurité routière?

M. Elkas: Le président va me donner un rapport basé sur l'enquête qui va être faite.

M. Garon: Il doit vous faire un rapport quand?

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

M. Garon: Mais vous ne lui avez pas donné un mandat? Vous ne lui avez pas demandé...

M. Elkas: C'est sûr, s'il y avait un gros, un sérieux problème, il m'en aurait parlé, vous le savez, et je vous assure. Mais, dans les jours qui suivent — on a une façon de faire des suivis de nos dossiers aussi — on va en parler avec le président.

(Consultation)

M. Garon: Il y a déjà eu des rapports d'enquête à la SAAQ concernant ces questions-là. Il y a même eu des recommandations.

M. Elkas: Concernant quoi? Parce qu'il y avait plusieurs...

M. Garon: Concernant cette question-là, que je vous demande. Je vais vous dire, je vais vous en donner un, rapport d'enquête, qui dit: Devant ces faits, nous concluons que des certificats de vérification mécanique et des vignettes de conformité sont émis sans que les véhicules aient été vérifiés par le mandataire ni même vus.

M. Elkas: Dans tous les cas, ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Même si les véhicules sont vérifiés, ils ne sont pas faits de façon consciencieuse et professionnelle. Municipalité de Sainte-Clothilde, etc. M. André Houle utilise son mandat de façon intolérable en vendant des certificats de vérification mécanique et des vignettes en blanc en échange de sommes d'argent comptant. C'est un rapport d'enquête, je vois ici... Ça a déjà été fait. Un rapport d'enquête. Recommandation de révocation des mandats nos 66-5836 et 66-6094. On dit que l'ensemble des véhicules de Les Fibres J.C. inc. soient vérifiés chez un autre mandataire. On indique même que des billets d'infraction devraient être émis à l'endroit de certaines personnes.

M. Elkas: Est-ce qu'on pourra, Mme la Présidente... Je ne sais pas d'où vient ce rapport et depuis combien de temps le député de Lévis a le rapport en main. Je voudrais savoir qui l'a signé, à qui il est adressé, depuis combien de temps le député de Lévis est assis sur ce rapport. Si ça fait des mois ou des semaines que le député de Lévis est assis sur ce rapport et qu'il attend l'occasion d'avoir le perroquet devant lui pour le déposer, je trouve très irresponsable le geste du député. Il aurait dû m'appeler, m'en parler personnellement, pour qu'on agisse immédiatement. Et ça, si c'est seulement basé sur des oui-dire, qu'il le dise.

M. Garon: J'ai posé une question en Chambre le 1er avril 1993.

M. Elkas: Avez-vous les copies du rapport, Mme la Présidente?

M. Garon: J'ai posé une question en Chambre le 1er avril 1993.

M. Elkas: Votre question était basée sur, pas un rapport...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ... mais sur... Non? Elle était basée sur un article qui avait paru dans les journaux.

M. Garon: À ce moment-là.

M. Elkas: Oui. Maintenant, il y a un rapport. Il n'y avait pas...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Je vous avais demandé, dans le temps, de nous faire rapport, qu'on dépose. Mais on n'a pas déposé, absolument rien. Maintenant, on a un rapport...

M. Garon: Non, mais vous avez un ministère. Vous avez des gens à qui vous demandez des rapports. Vous pouvez demander des rapports à votre ministère. La Société de l'assurance automobile du Québec, ça relève de vous. Vous dites que vous avez rencontré le président. Alors, il a dû vous faire rapport de ce qui se faisait à l'intérieur de la Société.

M. Elkas: Je voudrais savoir, Mme la Présidente... Le député de Lévis, lorsqu'on a un rapport ici, il insiste pour qu'on le dépose. C'est sérieux, cette affaire-là...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis j'insiste pour qu'il le dépose.

M. Garon: Non, je ne déposerai pas le rapport d'enquête.

M. Elkas: Ça vient d'où?

M. Garon: Mais, excepté... Parce que c'est un rapport...

M. Elkas: Ça vient d'où? C'est des oui-dire, ça, quoi?

M. Garon: Non.

M. Elkas: C'est quoi? Ça vient d'où?

M. Garon: Je vous ai dit qu'à la Société de l'assurance automobile du Québec... Je vous l'ai dit.

M. Elkas: C'est faux.

M. Maltais: Quand vous affirmez un fait, il faut déposer le rapport. Quand on le cite, il faut le déposer.

M. Garon: Je ne déposerai pas un rapport d'enquête.

M. Maltais: Mais non... Sinon, l'affirmation est fausse.

M. Garon: Mais je vous dis que le ministre est capable d'avoir ces renseignements à la Société de l'assurance automobile du Québec, ce qui relève de lui.

M. Maltais: Mais on ne peut pas le demander, Mme la Présidente, s'il n'existe pas. Moi, je prétends qu'il n'existe pas, ce rapport-là, puisqu'on ne veut pas le déposer. Est-ce qu'on a une cachette à faire?

M. Garon: Vous n'avez pas le droit. En vertu de notre règlement...

M. Maltais: Mais non! Mais non! Mais non!

M. Garon: ...vous ne pouvez pas mettre la parole de personne en doute.

M. Maltais: Bien oui, je la mets en doute, parce que le rapport est faux. On refuse de le déposer; donc, on conte des *menteries*, Mme la Présidente. Si je me trompe, je retirerai mes paroles si le rapport est vrai. Mais, dans le moment, on induit la commission en erreur sciemment. Voilà!

M. Garon: Est-ce qu'il y a des rapports d'enquête à la Société de l'assurance automobile? J'ai posé la question en Chambre.

M. Elkas: Je vous ai dit ce soir qu'il y a des enquêtes à l'interne qui se font.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis il n'y a rien qui a été soulevé à

date qui était anormal. Et le rapport n'a pas été déposé. Quant aux vignettes, M. le député de Lévis, vous la savez, la nouvelle procédure. Vignette, pas de vignette, le camionneur qui se fait arrêter, on rentre dans le fichier, à savoir s'il a payé ses permis, oui ou non, et s'il a été vérifié en plus. Mais j'aimerais, j'insiste, Mme la Présidente... Des rapports semblables qui... They are very damaging to the people who work in the «ministère». And if it is a fact, if you have information that you are withholding, it is totally irresponsible on your part.

M. Garon: Non, non. L'information est disponible à votre...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...à la Société de l'assurance automobile du Québec. Je regrette, là.

M. Elkas: C'est un rapport interne, là.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Mais, là, il y a des accusations que vous faites et j'aimerais avoir la source des accusations. J'aimerais savoir qui les fait.

M. Garon: Je vous dis que vous avez des rapports à la Société de l'assurance automobile du Québec. Il y a eu des articles dans les journaux, il y a des plaintes des associations.

M. Elkas: Mais qui, dans les associations? Le commis?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Encore le même commis dans l'Association?

M. Garon: Non, non...

M. Elkas: Ça vient du président de l'association des camionneurs du Québec, ça?

M. Garon: Des camionneurs du Québec.

M. Elkas: «C'est-u» l'Association du... le président...

M. Garon: L'Association du camionnage du Québec, là...

M. Elkas: Oui, le commis?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ah! c'est un commis.
(20 h 50)

M. Garon: En tout cas, peu importe. Je ne dis pas le commis.

M. Elkas: C'est lui, le porte-parole?

M. Garon: Il y a des articles dans les journaux.

M. Elkas: «C'est-u» lui, le porte-parole de...

M. Garon: Bien, tant qu'il travaille pour l'Association... Le président, c'est lui qui décide de ses employés. J'ai l'impression qu'on ne vit pas dans une république de bananes, vous comprendrez... Si vous voulez aller en Haïti, peut-être que ça marche de même, mais ici, dans un régime démocratique, les gens qui font un travail pour une association, normalement quand ils ont des fonctions dans l'association et qu'ils parlent au nom de l'association, bien, quand l'association les mandate et les garde à leur emploi, j'imagine qu'ils parlent en son nom. Alors, je ne vois pas en quoi le ministre peut commencer à évaluer les gens des associations parce qu'il ne les aime pas. Il y a eu des articles. Il n'y a pas eu un article. Il y a eu plusieurs articles dans les journaux concernant cette question-là. On a même dit, dans **Le Journal de Québec** du 5 mars: L'inspection, une vraie farce.

M. Elkas: Basé sur quoi?

M. Garon: Dans **Le Soleil** du 5 mars: «L'Association du camionnage dénonce le manque de volonté politique pour la sécurité».

M. Elkas: Basé sur quoi?

M. Garon: Il y a toutes sortes de plaintes qui sont...

M. Elkas: Allégations qui venaient de qui? Un commis à l'association des camionneurs du Québec où on retrouve le président, Serge **Leclerc**, qui défend à ce commis de faire des sorties semblables tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas vérifié avec l'administration de cette association. Avez-vous vu le communiqué qui est sorti après que le commis eut fait ces allégations?

Une voix: ...

M. Elkas: Non, non, non. Il faudrait... Si vous l'avez vu, et je suis convaincu que vous l'avez vu...

M. Garon: Le quoi?

M. Elkas: C'était la vraie position de l'association des camionneurs du Québec.

M. Garon: Le quoi?

M. Elkas: C'est un communiqué qui est sorti après ces allégations.

M. Garon: Je n'ai pas vu le communiqué.

M. Elkas: Non?

M. Garon: Non.

M. Elkas: C'est de valeur. Vous auriez dû le voir.

M. Garon: Bien, si vous en avez une copie, donnez-nous-en une copie. Je n'ai pas de copie.

M. Elkas: Ça a paru dans les journaux.

M. Garon: Je ne l'ai pas vu.

M. Elkas: Ça a paru dans les journaux, mais, quand c'est positif au niveau du ministère des Transports, on tourne la page. Et j'aimerais savoir, Mme la Présidente, si le député de Lévis a l'intention de déposer son rapport dont...

M. Garon: Le rapport... Écoutez, là. Il y a eu un rapport d'enquête publique du coroner Mailloux...

Des voix: Malouin.

M. Elkas: Malouin.

M. Garon: Malouin, pardon. C'est quand même public, ça. En quoi le ministre peut se récuser en disant... comme s'il n'y avait rien?

M. Elkas: Mme la Présidente, ce n'est pas le rapport de M. Malouin qu'il a cité tout à l'heure. C'est un autre rapport. Il essaie de nous faire accroire que c'est le rapport Malouin qu'il a cité au début...

M. Garon: Des gens, il y a plusieurs personnes...

M. Elkas: ...et ce n'est pas le cas.

M. Garon: Non.

M. Elkas: J'aimerais que vous déposiez le rapport dont vous avez fait...

M. Garon: Je suis maître de déposer ce que je veux déposer. Ce que je dis au ministre...

M. Elkas: Madame, j'insiste, Mme la Présidente, qu'il le dépose.

M. Garon: Non, non, c'est des documents qui sont dans son ministère.

M. Elkas: Vous savez, des allégations... les affirmations gratuites comme ça, franchement, je ne l'apprécie pas.

M. Garon: Non. Ah! je regrette.

M. Elkas: Vous condamnez... Vous condamnez...

M. Garon: Ah! Si le ministre dit ça, là, je vais vous dire une affaire, le ministre va être de bonne foi. Il dit qu'il a rencontré son directeur général, puis il a parlé de ça à la Société de l'assurance automobile, puis il n'a pas dit qu'il y avait des enquêtes à la Société de l'assurance automobile du Québec? Arrêtez de nous induire en erreur. Je regrette, vous n'avez pas pu rencontrer...

M. Elkas: On en fait, des vérifications.

M. Garon: ...le président de la Société de l'assurance automobile du Québec sans qu'il vous dise qu'il y avait des enquêtes, qu'il y avait des rapports d'enquête dans son ministère.

M. Elkas: La question...

M. Garon: Puis vous dites vous-même que lui-même doit faire un rapport là-dessus. Vous-même, vous avez dit ça tantôt, qu'ils doivent faire un rapport, et ça fait un mois qu'ils enquêtent.

M. Elkas: Il y a toujours des enquêtes basées sur des allégations qui se font. Mais, là, vous sortez... vous en faites, des allégations, aujourd'hui. Vous avez un rapport, vous ne me dites pas par qui il est signé, à qui il a été envoyé. Déposez-le!

M. Garon: J'ai dit qu'il y a des rapports d'enquête... Je vous le dis, la source.

M. Elkas: La source vient d'où?

M. Garon: Il y a des rapports à la Société de l'assurance automobile du Québec. Il y a des rapports d'enquête, là.

M. Elkas: C'est leur job de les faire, ces enquêtes.

M. Garon: C'est justement, mais vous, comme ministre responsable de la sécurité publique... puis la qualité, la vérification, l'inspection des véhicules, ça fait partie du mandat qui est voté par la loi sur la sécurité routière — c'est dans la loi, ça — et, au contraire, ça fait partie des mandats de la Société de l'assurance automobile, puis aussi, comme ministre, vous ne pouvez pas être en désaccord avec ça. Alors, qu'est-ce que vous avez fait pour demander, quand c'est rendu dans l'opinion publique actuellement, qu'on dit que ça marche d'une curieuse de façon, la façon d'émettre des vignettes de sécurité dans le domaine du camionnage... C'est pour ça que je dis au ministre: Qu'est-ce que vous avez fait suite aux questions qu'on vous a posées en Chambre concernant cette question-là? Vous avez dit: On a ren-

contré le président-directeur général de la Société de l'assurance automobile, puis il enquête depuis un mois. J'ai demandé: Quand est-ce qu'il vous fera un rapport? Vous ne le savez pas. Il n'y a pas l'air d'y avoir de délai dans l'affaire. Et vous, vous devez être... vous êtes responsable du fait...

M. Elkas: J'ai mentionné que...

M. Garon: Vous êtes responsable, devant l'Assemblée et devant les commissions parlementaires, des organismes qui dépendent de vous. Les mandats ne sont pas compartimentés. Les mandats du ministre, les mandats de la Société, les organismes qui relèvent ou les contrôles qui sont faits par la Société de l'assurance automobile du Québec, ça fait partie de votre mandat global. Je vous demande: Qu'est-ce que vous faites par rapport à ça, alors que des gens estiment que le système d'inspection et de contrôle par vignette n'est pas un bon système, qu'il ne fonctionne pas bien actuellement?

M. Elkas: M. le député de Lévis, j'ai répondu que j'ai demandé la question après la sortie de ce monsieur qui travaille pour l'association des camionneurs du Québec. Je me suis informé auprès du président, à savoir s'il avait raison... si ce monsieur avait raison. Il m'a dit qu'il ferait une enquête. À date, ils n'ont rien trouvé d'**«abnormal»**. S'il y avait quelque chose d'**«abnormal»**, il l'aurait rapporté. Le rapport n'est pas complet, puis on va aller encore un peu plus loin. Il y a un an, on a décidé qu'on devait reprendre toute la question des inspections des véhicules et faire rapport à la fin du mois de juin de 1993. Ça, c'est en marche dans le moment. Mais on ne met pas en doute nécessairement la qualité, mais la façon dont c'est fait, la distribution des postes d'inspection.

(Consultation)

M. Garon: Suite aux questions qu'on lui avait posées en Chambre, donc, le ministre n'a pas plus d'information qu'au début d'avril.

M. Elkas: Non. Je viens d'avoir encore d'autres informations. Raymond Bréard, qui est directeur général de l'ACQ, l'association des camionneurs du Québec, vient de nous aviser par écrit, par fax, et il veut s'assurer que... La plainte qui a été formulée, à laquelle vous faites référence, sur la fraude au niveau des vignettes, c'est une fausse piste. Ce qui a été rapporté par ses membres, c'étaient les vignettes qui sont émises par le ministère des Transports au fédéral concernant le transport de matières dangereuses. Moi, je vais vérifier avec le ministre des Transports, immédiatement lorsque j'aurai une chance de lui en parler demain. Ce qu'il dit ici, c'est qu'il retire les allégations et les plaintes qui sont faites auprès de notre Société de l'assurance automobile concernant la fraude sur les vignettes. Ça ne se tient pas, cette question-là, c'est une fausse piste. Ils ont fait erreur.

M. Garon: Vous avez eu ce message-là, quand?

M. Elkas: On l'a eu ce midi. On va le déposer demain.

M. Garon: À quoi il référerait?

M. Elkas: Bien, je viens de vous le dire. À quoi il référerait? Vous dites, tout le monde parle de la fraude au niveau des vignettes...

M. Garon: C'est parce que, là, vous assumez que, moi, mon informateur, ou les gens qui me renseignent, vous avez assumé que c'était telle personne, vous dites que le gars a dit... que M. Bréard vous a dit qu'il avait une fausse piste. Je n'ai jamais dit, moi, que... C'est vous qui avez assumé ça. C'est vous qui avez toujours dit que M. Bréard — «c'est-u» Raymond, son premier nom? Raymond Bréard était celui qui...

M. Elkas: Non, non. Moi, je n'ai jamais dit que c'était Raymond Bréard. Je m'excuse. Je n'ai pas référé à Raymond Bréard comme un commis de l'ACQ.

M. Garon: À qui vous avez...
(21 heures)

M. Elkas: C'est une autre personne qui est à l'intérieur, donc, qui a fait des sorties auxquelles vous avez fait référence en Chambre. C'est pour ça que je n'assume rien. Vous avez fait référence à l'article qui a paru dans un journal, un quotidien. Alors, je n'ai rien assumé. Alors, ce monsieur qui a fait ses sorties dans les journaux, aujourd'hui son directeur général s'excuse. Et les plaintes concernant les vignettes à la SAAQ sont de fausses pistes.

M. Garon: De quoi il parle?

M. Elkas: Non, vous ne l'avez pas reçu, mais...

M. Garon: Moi, je ne sais même pas de quoi vous parlez quand vous parlez de ça.

M. Elkas: Bien, là, ça fait une heure que vous me parlez de l'émission des vignettes d'une façon frauduleuse.

M. Garon: Non, non. Je ne parle pas de la même chose. Je ne sais pas de quoi vous parlez, parce que je n'ai pas eu de contact avec les gens que vous mentionnez à ce point de vue là. Alors, je ne sais pas de quoi vous parlez.

M. Elkas: Vous faites référence, M. le député de Lévis, à la question en Chambre. La question en Chambre a été basée sur ce qui a été dit par M. Charette, de l'ACQ. Si vous déposiez votre rapport, on pourrait peut-être éclaircir toute la question.

M. Garon: Non, non. Je vous ai dit qu'il y a des

documents à la Société de l'assurance automobile du Québec. J'ai bien dit ça. Regardez ce que j'ai dit: À la Société de l'assurance automobile du Québec, il y a des rapports d'enquête sur des questions concernant les vignettes. C'est ça que je vous ai dit.

M. Elkas: Basés sur une allégation qui a été...

M. Garon: Non, non. J'ai dit... Pas sur des allégations. Je vous ai dit...

M. Elkas: Oui, oui, qui a été faite par l'ACQ, qui a été rapportée par vous en Chambre.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: J'ai dit que vous avez des rapports d'enquête, il y a des rapports d'enquête. Je n'ai pas parlé de plaintes. J'ai parlé de rapport d'enquête avec des recommandations. C'est ça que je vous ai dit. Je n'ai pas parlé de plaintes. Vous, vous dites qu'il y a eu des plaintes, des gens retirent leurs plaintes. Je n'ai pas parlé de ça. J'ai dit: Il y a eu des articles dans les journaux. J'ai dit: Oui, j'ai lu ça. Mais je vous ai dit — c'est pour ça quand je vous ai parlé d'un vice-président-directeur général — j'ai dit qu'il y a des rapports d'enquête à la Société de l'assurance automobile sur du trafic de vignettes. C'est ça que je vous ai dit. Je vous ai demandé si vous vous étiez enquis de ça, parce que ça a affaire à la sécurité.

Est-ce que c'est un mal, ce que je ne sais pas, là, je vous le demande, est-ce que c'est quelque chose de généralisé? Est-ce que c'est quelque chose qu'on a circonscrit? Puis est-ce qu'il y a une enquête plus poussée? Parce que ça ne veut pas dire, quand on a... Dans la contrebande des cigarettes, par exemple, quand on en prend un, c'est une affaire. Aujourd'hui, tout le monde... Le dernier qui semble s'en être aperçu, qu'il y avait de la contrebande de cigarettes, c'est le gouvernement. C'est rendu que ça paraît même dans les statistiques de revenus. Voyez-vous, à sa face même, c'est évident que c'est bourré de contrebande. Tout le monde le sait. Là, le gouvernement est obligé de le reconnaître. Il est le dernier qui l'a reconnu, qu'il y avait de la contrebande de cigarettes.

Aujourd'hui, je vous dis, concernant les vignettes, qu'il y a des rapports d'enquête qui disent qu'il y a du trafic de vignettes. Je vous demande: «C'est-u» face à ça...

M. Elkas: Les rapports d'enquête sont où, là? Vous nous avez cité des rapports d'enquête. Ça vient d'où, ces rapports-là?

M. Garon: Je vous ai dit qu'il y avait des rapports d'enquête chez un organisme qui relève de vous. Si vous les demandez, on va vous renseigner. C'est évident que, vous, vous avez accès à des informations

plus globales. Je vous donne l'information. Je dis qu'il y a des rapports d'enquête dans un organisme qui relève de vous qui, normalement, si vous leur demandez ce qui se passe, ils vont vous faire le portrait. Je pense que vous ne pouvez pas ne pas vous enquérir de ce qui se passe dans ce secteur-là.

M. Elkas: C'est une note à l'interne, ça, ou un rapport d'enquête que vous avez?

M. Garon: Je vous ai dit qu'il y avait des rapports d'enquête de votre ministère.

M. Elkas: Non, non. Mais vous avez fait référence à un rapport, là, au début, ça fait une demi-heure.

M. Garon: Je vous ai dit qu'il y a des rapports d'enquête dans votre...

M. Elkas: You are back-peddalling. You are back-peddalling.

M. Garon: À la Société de l'assurance automobile.

M. Elkas: Oh! My God! I have never seen anything like it. You're back-peddalling. You are doing a lot of back-peddalling. Je ne sais pas comment exprimer ça «back-peddalling». Vous faites du «back-peddalling», M. le député.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Je vous dis la même chose depuis le début.

M. Elkas: Non, non. Loin des...

M. Garon: Il y a des rapports d'enquête...

M. Elkas: Non, non. Pas depuis le début. Ce que vous avez...

M. Garon: O.K. Vous dites...

M. Elkas: Les sorties que vous avez faites, c'est loin d'être...

M. Garon: Un instant. Alors, M. le ministre, je vais vous demander une chose. Je vais être bien franc avec vous, on ne niaiera pas bien, bien longtemps là-dessus parce que je vais prendre d'autres moyens. Alors, vous niez ou vous confirmez qu'il y a des rapports d'enquête concernant le trafic de vignettes à la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Elkas: Basés sur des allégations que vous avez faites en Chambre...

M. Garon: Non.

M. Elkas: ...il y a des rapports d'enquête qui se font, oui.

M. Garon: Je vous demande s'il y a eu des rapports, s'il y a eu des rapports d'enquête à la Société de l'assurance automobile du Québec. **Est-ce** qu'il y en a eu, des rapports d'enquête, concernant du trafic de vignettes?

M. Elkas: Dans le cadre du travail quotidien, il y a toujours des vérifications qui se font. Il y en a toujours.

M. Garon: Est-ce que vous vous êtes... Quand vous avez rencontré le **président-directeur** général concernant le trafic des vignettes... Vous-même, vous dites qu'il y a un mois, vous l'avez rencontré. Puis il doit avoir un mandat.

M. Elkas: Parlant d'autres choses, je le rencontre de temps en temps.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Bon. Et vous dites qu'il doit faire...

M. Elkas: C'était concernant... Moi, je vais vous le répéter encore. Vous avez fait une allégation en Chambre. Basé sur cette allégation, j'en ai parlé au président-directeur général de la SAAQ.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Puis, il m'a dit qu'il y aura une enquête. Puis, s'il y avait des gros problèmes, il m'en parlerait. Il n'en a pas parlé à date.

M. Garon: Est-ce que vous avez demandé, vous, au président-directeur général de vous faire rapport là-dessus?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Est-ce que vous avez demandé au président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec de vous faire rapport sur le trafic des vignettes qu'il pourrait y avoir?

M. Elkas: Moi, je lui ai demandé: **Est-ce** qu'on a un problème? Est-ce que les allégations qui ont été faites par le député de Lévis en Chambre sont exactes, oui ou non? Il m'a dit qu'il fera enquête à l'interne. S'il y avait un gros problème, il était pour non seulement m'en parler, mais il était pour le régler assez vite. Il y a un mois qui est passé puis il ne m'en a pas parlé. Alors, ça ne doit pas être trop sérieux. Puis mes associés, ici,

m'avisent qu'eux aussi n'ont pas été avisés de choses anormales.

M. Garon: Qui sont vos associés dont vous parlez?

M. Elkas: Mon chef de cabinet, Pierre Brodeur.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il a traité les dossiers pendant des mois.

M. Garon: Le chef de cabinet?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Non. Je parle des gens qui ont des lois à administrer, là. Je ne parle pas d'un chef de cabinet, là...

M. Elkas: Ce sont des gens qui sont en contact...

M. Garon: ...je parle des gens qui ont des lois à administrer, qui ont une obligation en vertu de la loi.

M. Elkas: ...avec la Société de l'assurance automobile du Québec d'une façon hebdomadaire, quotidiennement, «every day».

M. Garon: O.K. En tout cas, vous ne pourrez pas dire que je n'en ai pas parlé.

M. Elkas: Vous n'avez pas déposé grand-chose non plus.

M. Garon: Non. En temps et lieu.

M. Elkas: En avez-vous, une enquête, oui ou non, M. le député de Lévis?

M. Garon: J'ai dit qu'il y avait des rapports d'enquête à la Société de l'assurance automobile.

M. Elkas: Est-ce que vous avez une enquête en votre possession, oui ou non?

M. Garon: Je vous ai dit qu'il y avait des rapports d'enquête à la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Elkas: Est-ce que vous en avez une devant vous?

M. Garon: Pourquoi vous voulez le savoir? Vous seriez bien mieux de demander à M. Bard s'il y en a puis de faire le point.

M. Elkas: Non. Je vous demande la question si vous en avez un?

M. Garon: En temps et lieu. Je l'ai demandé, j'ai avisé, je l'ai dit. Mais il y a des rapports d'enquête, puis qui ne sont pas récents, à part de ça, au ministère.

(Consultation)

Situation de l'industrie du transport maritime

M. Garon: Je voudrais vous parler un peu du déclin de l'industrie maritime québécoise.

La Présidente (Mme Bélanger): Le secteur maritime.

M. Garon: Alors, j'ai dit, ce matin... Parce que le ministre est responsable du transport maritime.

M. Elkas: On a une juridiction fédérale et une provinciale.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Mais j'accepte certaines responsabilités.

(21 h 10)

M. Garon: Oui. Mais vous avez un petit service, là. Puis je pense bien que votre mandat général, c'est de défendre les intérêts du Québec. La coalition FACTS, «Fair Access to Canada Transportation System», qui regroupe des membres de l'industrie maritime du Québec et de l'Ontario, considère que le trafic maritime sur le Saint-Laurent décline et que les ports du Saint-Laurent sont de moins en moins concurrentiels face à leurs concurrents. Elle affirme que la réglementation du gouvernement fédéral est principalement responsable de cette situation. Vous en avez des exemples: la méthode d'attribution des subventions du Nid-de-Corbeau, la tarification des compagnies ferroviaires qui ne reflète pas les coûts réels d'utilisation des divers ports de transbordement, le traitement préférentiel accordé par le Canadien National aux ports de Prince Rupert et Churchill.

D'autre part, l'Association des armateurs du Saint-Laurent a tracé un bilan catastrophique de la marine marchande québécoise. La flotte canadienne se classe soixante-sixième au monde et elle est la plus âgée des pays de l'OCDE avec une moyenne de 20,5 ans. La capacité de la flotte canadienne atteint à peine celle de 1969 alors qu'on assiste depuis plusieurs années à une augmentation phénoménale du commerce international. La presque totalité, 99 %, du commerce international canadien emprunte des navires étrangers et ces derniers sont de plus en plus présents dans le cabotage, trafic entre les ports canadiens. Pour remédier à cette situation, l'Association des armateurs du Saint-Laurent a demandé aux gouvernements fédéral et du Québec de créer un sommet sur l'avenir de la flotte canadienne.

Est-ce que le ministre a l'intention de demander formellement au gouvernement fédéral de mettre fin à ses interventions discriminatoires qui nuisent au com-

merce maritime sur le Saint-Laurent?

M. Elkas: La question, c'est si on a l'intention de demander un sommet sur le problème?

M. Garon: Non. Est-ce que le ministre a l'intention de demander formellement au gouvernement fédéral de mettre fin à ses interventions discriminatoires qui nuisent au commerce maritime sur le Saint-Laurent?

M. Elkas: Non. Non, je n'ai pas l'intention de le faire. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec ce qui se dit. L'Association des armateurs, on est en consultation avec eux. J'ai avec moi un représentant de mon ministère, Paul-André Fournier, qui assiste à ces réunions, qui pourrait vous éclairer sur le contenu de nos discussions avec ces gens. Paul-André Fournier.

M. Garon: M. qui?

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur?

M. Elkas: Fournier.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Fournier.

M. Garon: Premier nom?

M. Fournier (Paul-André): Paul-André.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Paul-André Fournier?

M. Fournier: Oui. Alors, effectivement, on a rencontré un représentant de l'Association des armateurs en la personne de son directeur général. On a, d'une part, des problèmes sérieux avec la position de l'Association des armateurs du Québec, notamment au niveau de leurs statistiques sur l'âge de la flotte avec lesquelles on n'est pas du tout, mais alors là pas du tout d'accord. Certains membres de l'Association des armateurs supportent la vision du ministère des Transports sur ces statistiques-là.

Par ailleurs, on est bien au courant des problèmes que peut causer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui a succédé à l'accord sur le Col du Nid-de-Corbeau. Là-dessus, on a été en discussion, on a fait des représentations auprès du gouvernement fédéral. Maintenant, c'est le gouvernement fédéral qui décide en bout de ligne, c'est sûr. Quant au port de Churchill, les dernières statistiques parlent de volume d'expédition de l'ordre de 300 000 tonnes par année sur des exportations totales du Canada d'à peu près 30 000 000 à 32 000 000 de tonnes. Or, Churchill, c'est un grain de riz, finalement. Ça n'est rien dans le total par opposition aux expéditions du Saint-Laurent, par exemple, qui ont baissé, effectivement, mais qui demeurent quand même très importantes.

M. Garon: Et la baisse, vous l'attribuez à quoi?

M. Fournier: La baisse est attribuable, nous, on pense, en partie à l'application de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et en partie à la modification des marchés qui se déplacent de plus en plus vers l'Asie du Sud-Est. Donc, il est évident que les pays de l'Asie du Sud-Est vont acheter leurs céréales à partir de Vancouver. C'est évident. Maintenant, on ne peut pas nier qu'il y a un impact de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest aussi qui, en subventionnant le transport jusqu'aux ports de mer de la côte ouest alors que, du côté est, c'est seulement jusqu'à Thunder Bay, a un impact sur les ports d'expédition des grains. Par ailleurs, il y a aussi un surplus d'offres maritimes, à Vancouver, qui fait que les tarifs maritimes sur la côte ouest sont, en général, inférieurs à ceux qu'on trouve sur la Côte-Est.

M. Garon: Oui, mais qui fait le surplus d'offres, à Vancouver? Qui l'organise, le surplus d'offres à...

M. Fournier: C'est les transporteurs maritimes.

M. Garon: Non, non. Le surplus d'offres.

M. Fournier: Je vous parle d'un surplus d'offres de transport maritime. C'est-à-dire qu'il y a plus de navires qui sont disponibles sur la Côte-Ouest.

M. Garon: Oui, mais le grain, il faut qu'il soit rendu là. Le grain, actuellement, les grosses commandes viennent de la Russie.

M. Fournier: Oui, mais on peut approvisionner la Russie aussi bien du côté ouest que du côté est par les ports de la Côte-Ouest que par les ports de la Côte-Est.

M. Garon: À cause des avantages discriminatoires que donne le fédéral pour approvisionner par la partie ouest.

M. Fournier: C'est des avantages discriminatoires en ce sens que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest subventionne le transport jusqu'aux ports de mer du côté ouest alors que, du côté est, c'est jusqu'à Thunder Bay.

M. Garon: C'est important...

M. Fournier: Et c'est aussi...

M. Garon: Le Nid-de-Corbeau, l'an dernier, c'était 800 000 000 \$ de subventions.

M. Fournier: Oui.

M. Garon: On paie le quart des taxes, là-dedans. On paie 200 000 000 \$ pour faire envoyer la marchandise par l'ouest plutôt que par l'est.

M. Founder: C'est aussi toute l'action de la Commission canadienne du blé qui a pour mandat de défendre, de maximiser les bénéfices des céréaliculteurs de l'Ouest.

M. Garon: Oui, et on a amélioré la voie ferrée pour aller vers l'ouest.

M. Fournier: Parce qu'il y a un énorme marché aussi.

M. Garon: Non, non. On l'a organisé, le marché. On l'a organisé pour passer par là. C'est qu'on paie les subventions. On paie les wagons à 100 %, on solidifie les rails de chemin de fer, on organise pour qu'ils puissent passer dans les tunnels, on organise ça pour qu'ils puissent passer des «stock cars» sans problème. On organise tout l'acheminement vers l'ouest et, après ça, on est surpris que ça passe plus vers l'ouest.

M. Fournier: Mais il y a aussi...

M. Garon: Traditionnellement, ce n'est pas là que ça passait. La Russie a toujours été desservie principalement par le Saint-Laurent.

M. Fournier: Mais, dans l'Ouest, il y a aussi un énorme marché de charbon et de souffre...

M. Garon: Oui.

M. Fournier: ...qui justifie aussi ces améliorations-là.

M. Garon: On pense que le gouvernement fédéral a mis de l'argent là pour l'envoyer vers l'ouest. Si personne ne défend les intérêts du Saint-Laurent, c'est évident qu'ils vont passer de plus en plus vers l'ouest, et on va subventionner avec nos taxes le commerce vers l'ouest plutôt que vers l'est.

M. Fournier: Le gouvernement fédéral a aussi mis de l'argent dans la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Garon: Quand?

M. Fournier: En 1959, au moment de la construction. Et la réfection après ça.

M. Garon: Le fédéral a mis de l'argent dans les trains, depuis 10 ans qu'il met de l'argent à tour de bras dans les trains pour aller vers l'ouest.

M. Elkas: Pendant que le fédéral en met au niveau du transport, nous autres aussi, de notre côté, on en reçoit, pas nécessairement au même montant, sur les transports, mais en d'autres montants. N'oublions pas une chose, l'échange...

M. Garon: Sur quoi?

M. Elkas: ...le fédéral et les provinces...

M. Garon: Vous recevez de l'argent sur quoi?

M. Elkas: Si, demain matin, il y avait l'indépendance qui est votre position, votre option, il y aurait un «short run» de 1 000 000 000 \$. Alors, considérez-le donc.

M. Garon: Dans le transport, je vais vous dire une chose, c'est la plus belle affaire qui pourrait vous arriver. Rien que les montants qu'on paie pour se faire concurrencer par l'Ouest, par les Maritimes, qu'on arrêterait de payer, et on pourrait utiliser à notre propre service. S'il y a une chose où il y a un avantage évident, c'est ça, c'est dans le domaine du transport. Rien que dans le Nid-de-Corbeau, 800 000 000 \$, on paie 200 000 000 \$ pour envoyer la marchandise vers Vancouver. On paie les wagons gratuits, manufacturés en Ontario, en plus, pour les entreposer à bord des chemins de fer. On paie aussi 22 000 kilomètres de chemins de fer non rentables dans l'Ouest parce qu'il y a deux lois: une loi dans l'Ouest qui est la Loi sur l'intérêt public alors que, dans l'Est, c'est la Loi sur la rentabilité des chemins de fer. **Aïe!** Là, vous n'avez pas fait vos devoirs, si vous pensez ça. Après ça, on dit que les armateurs ne connaissent pas ça.

Est-ce que le ministre est d'accord avec la demande de l'Association des armateurs de créer un sommet sur l'avenir de la flotte canadienne? J'ai vu qu'il y avait fait allusion, tout à l'heure. Il pensait que c'était ça que je lui avais demandé. J'avais l'intention de lui demander, mais ce n'était pas ma première question.

M. Elkas: Vous n'avez pas demandé cette question-là?

M. Garon: Non, je ne l'avais pas demandée.

M. Elkas: Je vous vois venir.

M. Garon: Je suis en train de me demander si vous n'avez pas eu copie de mes documents.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Dans un premier temps, on en parle avec nos homologues au fédéral et puis on va décider bientôt si, oui, on devrait aller de l'avant avec un sommet. Entre-temps, il y a des orientations du ministère qui sont de traiter la table et de s'assurer que le rapport de la table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal soit déposé. On est intéressés à nous assurer que le suivi se fasse sur ce rapport qui doit terminer à l'automne 1993. C'est sûr que la table, qui ne rejoint pas seulement des gens de Montréal, mais des gens du fédéral et des syndicats, a un budget global de 500 000 \$ pour regarder la problématique du transport maritime à Montréal.

(21 h 20)

M. Garon: À Québec aussi, on est allé à ça. Actuellement, le plus gros port au Québec, c'est Québec. D'après les chiffres de l'an dernier, c'est Québec. Chaque fois qu'il arrive une question de transport maritime, on a l'impression que Québec n'existe pas. Je suis un peu étonné de ça. Actuellement, même le transport des grains ne se fait plus par Montréal. Il y a quelque chose dont le ministre est déconnecté complètement. Actuellement, les élévateurs à grain, si ma mémoire est bonne, ont été enlevés à Montréal pour faire une fenêtre sur le fleuve, disait-on magnifiquement. Sauf qu'actuellement, quand vous me dites que ce sont les gens de Montréal qui ont intérêt au commerce des céréales, je ne comprends pas trop; les silos ne sont plus là. Il y a quelque chose... Mme la Présidente, je suis estomaqué; le ministre n'a pas l'air de savoir qu'il n'y a plus de silos à grain, à Montréal.

Une voix: Il en reste un.

M. Garon: Il en reste... Il ne reste pas grand-chose là.

M. Elkas: À la Chambre de commerce, c'est à M. Gaétan Gagné qu'on a écrit. On va faire la même chose ici, à Québec, ainsi qu'à M. Denis de Belleval, directeur général de la ville de Québec... Vous connaissez bien M. de Belleval?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous connaissez bien M. de Belleval, Denis de Belleval?

M. Garon: Je connais beaucoup de monde, à Québec.

M. Elkas: O.K. Cette même table de concertation... L'idée d'une table de concertation pour le port de Québec a été offerte aux deux personnes que je vous ai indiquées. J'attends une réponse de ces mêmes gens.

M. Garon: À qui? Offerte à qui?

M. Elkas: Le président de la Chambre de commerce, M. Gagné, et M. de Belleval.

M. Garon: Gaétan Gagné? Mais de Belleval est directeur... C'est un fonctionnaire de la ville de Québec. C'est le maire de Québec qui vous a désigné M. de Belleval ou si c'est vous qui l'avez désigné?

M. Elkas: Le financement de cette étude... D'ailleurs, la table, comme telle, est subventionnée à 20 % par le milieu, à Montréal. On s'attend à avoir une offre semblable ici, du milieu à Québec.

M. Garon: Une offre de?

M. Elkas: De 20 %.

M. Garon: Pour qu'il y ait une table aussi à Québec?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous avez écrit dans ce sens-là à...

M. Elkas: M. Gagné et M. de Belleval.

M. Garon: On peut avoir une copie des lettres?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Demain matin?

M. Elkas: Demain matin.

M. Garon: J'aimerais poser une question: Est-ce qu'on a des chiffres dans le service maritime du ministère des Transports... M. Fournier a fait une affirmation et j'aimerais lui demander s'il a les chiffres sur la quantité de céréales qui transitent par Vancouver et Prince Rupert pour être acheminées en Europe. Le pourcentage des céréales vendues en Europe qui transitent par Vancouver et Prince Rupert.

M. Fournier: Je n'ai pas les chiffres pour cette année, mais je pourrais vous les trouver. On a fait une...

M. Garon: Mais vous avez un ordre de grandeur, vous savez?

M. Fournier: Un ordre de grandeur, non. Mais on a fait une analyse il y a deux ou trois ans, là-dessus, dans laquelle on a trouvé qu'effectivement il y avait un certain volume de céréales — mais je n'oserais pas donner un chiffre parce que je ne m'en souviens vraiment pas — qui sortait par Prince Rupert et Vancouver à destination de l'Europe.

M. Garon: C'est très important parce que le marché naturel du Saint-Laurent, c'est le marché de l'Europe.

M. Fournier: On est bien conscients de ça. Mais il faut être aussi conscients que les taux de transport maritime sont très, très bas. Une fois que le navire est chargé, les milles supplémentaires ne coûtent pas très, très cher. Quand il y a une capacité excédentaire, comme il y en a une sur la Côte-Ouest actuellement, ça explique aussi pourquoi on utilise ces ports de sortie.

M. Garon: Faisons attention. Quand vous affirmez ça, c'est gentil, mais... D'abord, vous ne savez pas les chiffres par coeur, ce qui m'étonne. Normalement, ça, c'est un peu comme: On n'a pas besoin de penser pour marcher. Normalement, ces données-là sont fondamentales. Deuxièmement, quand vous avez le Braer qui a coulé aux îles Shetland, là, bien, pour éviter un dé-

tour, pour passer, prendre un raccourci, on a pris le risque, justement, de ce qui est arrivé au Braer, dans un endroit où il y a des grosses tempêtes. Alors, faites attention. Dans le domaine maritime aussi, il y a des raccourcis qui sont payants. Sauf qu'il y a des avantages considérables qui sont donnés à Prince Rupert et à Vancouver, considérables. Ça, c'est un domaine que je connais très bien parce que j'ai été dans la bataille du Nid-de-Corbeau, que j'ai gagnée, contre le gouvernement fédéral qui voulait, dans le temps... Sauf que les intérêts, **semble-t-il**, aujourd'hui, sont moins protégés. Il faut d'abord être au courant pour pouvoir les protéger.

Je vais vous poser une question: Relativement aux changements que veut apporter le gouvernement fédéral à la méthode de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau, au producteur plutôt qu'au transporteur, quelle est la position du ministère des Transports du Québec à ce sujet-là? Parce que ça revient, ça, actuellement.

(Consultation)

M. Elkas: Mme la Présidente, moi, j'ai...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.
(21 h 30)

M. Elkas: Le député de Lévis, dans le temps, avait traité la question. C'est ce qu'il me dit, c'est ce qu'il vient de nous dire, et puis, lui, il avait favorisé, je pense, une subvention du transporteur avec... Lorsqu'il était ministre de l'Agriculture, le MAPAQ avait favorisé la subvention du transporteur et non le producteur. Alors, la question est posée au ministère des Transports, à savoir quelle est notre position. Ce serait de favoriser la subvention au transporteur ou au producteur? Si on subventionnait le producteur, il est sûr qu'on pourrait... le producteur pourrait choisir son mode de transport qui permettrait une rationalisation, dans l'Ouest, de leur transport.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Dans le temps, lorsque vous étiez ministre de l'Agriculture, le MAPAQ, lui, a toujours préconisé la subvention au transporteur. J'ai raison, oui ou non?

M. Garon: Bien, le débat se posait comme ça dans ce temps-là.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Le débat se posait comme ça dans ce temps-là parce qu'il voulait donner des subventions aux producteurs pour diversifier leur agriculture puis entrer dans des productions dans lesquelles on est puis qui ne sont pas subventionnées. C'était pour remplacer les productions de l'Est par les productions de l'Ouest, au fond.

M. Elkas: Mais vous, dans le temps, vous avez

fait quoi? Votre recommandation, c'était de faire quoi?

M. Garon: Ce n'était pas... C'était de ne pas subventionner la production agricole dans l'Ouest.

M. Elkas: Oui. Mais au niveau du transport...

M. Garon: On voulait faire de la diversification des productions qui sont développées dans l'Est et développées dans l'Ouest avec des subventions aux producteurs. Ça veut dire que ce n'est pas nécessairement les grains qui prennent les transports. Ça ne fait pas de rationalisation. C'est que les gens, l'argent qu'ils vont prendre, ils ne le mettront pas dans le transport nécessairement, ils vont le mettre pour nourrir des animaux, pour développer de la production puis faire des surplus. D'ailleurs, pensez-vous que les États-Unis, dans le cadre du libre-échange actuellement, permettraient ça? Je vais vous dire une chose, au contraire. Ça veut dire que ce seraient des barrières américaines qui fermeraient demain matin. Ça serait une barrière immédiatement puis ça serait un surplus de production terrible au Canada. Encore plus actuellement que ce n'était le cas dans le temps parce que, dans le temps, il n'y avait pas de libre-échange avec les États-Unis. Les effets de ça vont être... Je ne sais pas quelle est votre position là-dessus, mais il y a des effets considérables à ça. D'ailleurs, les Américains l'ont tellement anticipé que, dans l'entente de libre-échange, ils prévoient les subventions qu'il pourrait y avoir dans le transport des céréales.

M. Fournier: M. Garon, la position du ministère des Transports du Québec, c'est essentiellement de favoriser le paiement aux producteurs. Mais pour du transport de céréales, et je dis bien... il faut qu'on mette en place un mécanisme qui fait que les producteurs reçoivent de l'argent pour des céréales effectivement exportées, ce qui construit une barrière qui les empêche d'aller vers de la diversification de production dans l'Ouest, d'une part, ce qui devrait aussi permettre une rationalisation. Le producteur étant maintenant maître de choisir son mode de transport pour expédier son grain à l'exportation, ça devrait permettre une rationalisation du fameux réseau de 22 000 kilomètres de voies protégées dans l'Ouest, d'une part.

D'autre part, le ministère a aussi demandé à Transports Canada d'étendre le versement de la subvention aux ports du Saint-Laurent, c'est-à-dire de subventionner le transport des céréales jusqu'aux ports de l'Atlantique, jusqu'aux ports majeurs du Saint-Laurent de façon à rétablir l'équilibre entre les ports de l'Ouest et les ports de l'Est au niveau des coûts d'accès terrestre, ou maritime dans le cas de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Garon: Quelle est la position du ministère de l'Agriculture du Québec, là-dessus?

M. Fournier: Le ministère de l'Agriculture du Québec a évidemment des difficultés avec le paiement

aux producteurs mais je pense qu'il y a moyen de s'entendre, la clé étant d'imposer une barrière à l'utilisation de ces subventions-là. Il faut que les subventions soient versées pour du transport effectué et non pas versées sur, par exemple, la base des terres cultivées ou du potentiel des terres comme il était question en 1983 avec l'étude de Gilson. Il est évident que si on verse des subventions en contrepartie d'un potentiel de culture, c'est sûr que ça favorise les producteurs de l'Ouest. Mais si on verse des subventions pour du transport effectué pour des céréales exportées, on ne change rien à la situation, on ne change pas la concurrence entre les agriculteurs de l'Ouest et ceux de l'Est.

M. Garon: On s'en va où avec ça? On s'en va où avec ça, actuellement? Prenez en Russie et en Ukraine, il y a des meilleures terres que l'ouest du Canada pour avoir adopté des méthodes de production comme les nôtres; c'est eux qui vont être capables de nous exporter des céréales. Ils ont des meilleurs climats. Ce n'est pas un bon climat, dans l'ouest du Canada. C'étaient des prairies qu'il y avait là, avant. Ce n'est pas pour rien qu'il y avait des prairies et des bisons qui se promenaient là. Avez-vous déjà regardé les rendements agricoles qu'il y a dans l'ouest du Canada, en Chine ou en Russie? Ce n'est pas bon, l'agriculture de l'ouest du Canada; c'est le mythe le mieux entretenu de l'histoire du monde. Actuellement, on est en train de verser à coups de milliards à un gouvernement qui est dans le trou des politiques pour garrocher des céréales subventionnées à 80 % ou à 75 %.

M. Fournier: À 65 % à peu près.

M. Garon: À 65 % à peu près, oui. Le producteur de la Saskatchewan, actuellement, le fermier de la Saskatchewan, actuellement, c'est à peu près 65 %. Je n'avais pas les chiffres de l'année passée. L'autre année avant, c'était près de 60 % de son grain qui était... Dans le fond, tantôt, on va payer les gens d'ailleurs pour le manger. Ça ne nous donnera pas une cenne. Ça ne nous donnera pas un sou.

Savez-vous aussi que celui qui subventionne le plus l'agriculture de l'Ouest, ce n'est même pas le ministère de l'Agriculture, c'est le ministère des Transports? Quand on dit qu'on va permettre des politiques comme ça et qu'on est d'accord avec ça, le ministère de l'Agriculture n'a pas dû être d'accord avec ça bien, bien. Est-ce qu'on pense, à part ça, que, dans le monde, les gens vont accepter qu'on subventionne des produits agricoles à 65 %?

M. Fournier: On n'est pas les seuls à subventionner. Vous savez mieux que moi...

M. Garon: Non, sauf que, nous, on exporte 75 % de notre production. Aux États-Unis, c'est 10 % de leur production. Ce n'est pas le même coût pour les contribuables. C'est dans les films, ce qu'ils exportent, les Américains, même s'ils exportent plus que nous autres.

Sauf que, pour nous, c'est une forte proportion de notre production qu'on exporte. On a juste à aller en banqueroute; on a le meilleur système pour aller en banqueroute. Ça n'a pas de bon sens.

Là, c'est la position du gouvernement du Québec ou la position du ministère des Transports que M. Fournier vient d'énoncer?

M. Elkas: La position du ministère.

M. Garon: Du ministère?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que c'est la position du gouvernement du Québec? Est-ce que la coordination a été faite entre les Transports et l'Agriculture? Ou est-ce que l'Agriculture doit faire une affaire et le Transport doit faire une autre affaire?

M. Elkas: Les fonctionnaires se parlent, dans le moment, au moment où on se parle aujourd'hui, et vont faire rapport, évidemment, au comité ministériel, et le gouvernement prendra sa position.

M. Garon: Non. Quand les gouvernements, des ministères vont à des conférences fédérales-provinciales discuter, ils ont un mandat normalement du gouvernement du Québec. Actuellement, la position que vient d'exprimer M. Fournier, c'est la position du gouvernement du Québec, c'est la position du ministre des Transports ou c'est la position du ministère des Transports et le ministère de l'Agriculture a une position différente? Comment se fait-il que des fonctionnaires des Transports défendent actuellement une politique de ministère sans que ça soit la politique du gouvernement?

M. Elkas: On n'a pas fini la concertation encore. Vous avez demandé une opinion, on vous la donne l'opinion, là.

M. Garon: Je comprends, mais ce n'est pas ça... Vous dites que c'est ça que vous défendez à la table sectorielle des Transports, la position qui vient d'être émise par M. Fournier.

M. Elkas: Ce qui est discuté à la table, mais ce n'est pas nécessairement la position qui a été prise par le gouvernement du Québec. Il faut aller à la table, il faut en parler et il faut savoir les positions des autres intervenants pour qu'on puisse revenir ici parler à d'autres comités ministériels.

M. Garon: Là, vous dites que la position que défendent vos fonctionnaires à la table de négociation des Transports n'est pas nécessairement la position du gouvernement du Québec. C'est ça que vous venez de dire.

M. Elkas: Il y a des discussions.

M. Garon: Je comprends.

M. Elkas: Ce sont des discussions.

M. Garon: Oui, mais... Je comprends... Mais quand la pâte à dent est sortie du tube, c'est bien difficile de la remettre dedans. Alors, vous dites que la position que vous défendez à la table des Transports n'est pas nécessairement la position du gouvernement du Québec. Là, ça n'a pas de bon sens.
(21 h 40)

M. Elkas: Mme la Présidente, le député de Lévis nous a demandé l'opinion de notre ministère et on l'a donnée. Ce n'est pas notre ministère qui négocie à la table au fédéral, c'est le MAPAQ. Alors, il a demandé son opinion, M. Fournier l'a donnée, son opinion, la façon qu'il pense. Il y aura de la consultation avec d'autres ministères. Le gouvernement prendra position et le MAPAQ représentera la position du gouvernement. Alors, si vous arrivez et que vous demandez une opinion à un de nos experts et s'il ne vous répond pas, vous allez dire: Quelle position prenez-vous?

M. Garon: Non, mais, là-dedans...

M. Elkas: C'est sûr qu'il y a des positions qui vont se prendre par plusieurs ministères...

M. Garon: Oui, oui, mais... Je sais comment...

M. Elkas: ...ça, c'est bien normal. Vous demandez qu'il y ait de la concertation. On en fait, de la concertation, et quand on la fait, vous êtes complètement contre.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit, là.

M. Elkas: You translate things in the manner in which you want.

M. Garon: Non, non, non.

M. Elkas: Yes, Sir!

M. Garon: Oui, mais je sais comment ça marche, j'ai été là-dedans plusieurs années.

M. Elkas: Un de ces jours, une de ces heures...

M. Garon: Je vais vous dire une chose, c'est qu'actuellement...

M. Elkas: Une de ces heures, Mme la Présidente, on va tomber sur les crédits. Ça fait presque huit heures, sept heures qu'on est ici et on n'a pas encore touché un item sur les crédits.

M. Garon: Je comprends, on est dans les crédits à tour de bras, là. Dans votre politique de transport...

M. Elkas: De votre façon.

M. Garon: ...ferroviaire et maritime. Mais, là, c'est parce que vous avez dit une chose, là. Parce que vos gens font partie de comités, dans le domaine des transports, parce que, ces politiques-là, au fédéral, c'est discuté par les Transports. J'ai dit une chose, tantôt, vous n'avez pas compris. Vous n'écoutez pas toujours. Je vous ai dit que le ministère fédéral des Transports subventionnait plus d'agriculture dans l'Ouest que le ministère de l'Agriculture. Là, vous me dites tantôt que les politiques, les positions que prennent vos fonctionnaires des Transports aux tables, ce ne sont pas les mêmes positions que celles du gouvernement du Québec. Moi, je n'ai jamais vu une affirmation de même. C'est la plus grosse affirmation que j'ai jamais vue de ma vie. On défend des positions, aux Transports, qui ne sont pas nécessairement celles du gouvernement du Québec. Et vous nous dites en même temps que l'Agriculture et les Transports ne s'entendent pas. Sauf qu'actuellement le comité, ce n'est pas un comité agricole, c'est un comité des Transports.

M. Fournier: Le ministère qui est en charge de la réforme de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, actuellement, c'est le ministère fédéral de l'Agriculture et son interlocuteur, c'est le MAPAQ. Et, nous, on se parle. Au niveau des fonctionnaires entre Transports Québec et le MAPAQ, on se parle, c'est sûr, et nous, on défend une approche, une logique du transport qui vise à permettre la rationalisation du réseau de l'Ouest et de minimiser les subventions versées à l'exportation des céréales dans l'Ouest. Mais l'interlocuteur officiel du gouvernement fédéral, c'est le MAPAQ. Nous, on n'est pas assis à la table de négociation ou on n'était pas assis à la table de négociation, pas du tout. C'est le MAPAQ, le porte-parole officiel du gouvernement du Québec dans la révision de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

M. Garon: Mais, vous, vous n'avez pas la même position que le MAPAQ, aux Transports.

M. Fournier: Le MAPAQ n'a pas de préoccupation quant au transport. Nous, on a une préoccupation quant au transport qu'on essaie de faire valoir.

M. Garon: C'est une politique de transport.

M. Fournier: C'est une préoccupation au transport. Ce n'est pas une politique parce que ce n'est pas nous qui intervenons...

M. Garon: Bien, le ministre lui-même...

M. Fournier: ...sur la LTGO.

M. Garon: ...vient de dire que le but de ça, c'est de rationaliser les transports dans l'Ouest. Il vient...

M. Elkas: Mais le MAPAQ prendrait en considération notre position et il va l'incorporer dans ses recommandations.

M. Garon: Là, vous parlez. Ha, ha, ha! Là, ça ne peut pas... Il ne peut pas incorporer vos recommandations dans ses recommandations puisque tu subventionnes les producteurs ou les transporteurs. C'est l'un ou l'autre.

M. Elkas: Ça se peut fort bien qu'il ne soit pas d'accord avec notre position. S'il n'est pas d'accord, il va la tasser et ça finit là. Mais vous avez demandé une opinion de...

M. Garon: Mais il y a des rencontres, actuellement, là. Il y a des positions actuellement qui sont définies. Les rencontres ont lieu, actuellement, là.

M. Fournier: C'est terminé, les rencontres.

M. Garon: Hein?

M. Fournier: C'est terminé, les rencontres.

M. Garon: Elles sont terminées, les rencontres.

M. Fournier: C'est ça. Les rencontres entre le gouvernement fédéral et les provinces sont maintenant terminées. Il y a eu toute une ronde de négociations l'an dernier, au cours de laquelle nous, on a bien sûr rencontré aussi les gens du MAPAQ. Mais ces rencontres-là sont terminées. On attend maintenant des propositions du gouvernement fédéral.

M. Garon: Les rencontres qui ont eu lieu regroupaient-elles? Au niveau des fonctionnaires? C'étaient des fonctionnaires ou au niveau politique?

M. Fournier: C'était au niveau de très hauts fonctionnaires.

M. Garon: Qui représentait le Québec?

M. Fournier: C'était le MAPAQ.

M. Garon: Qui?

M. Fournier: Ah! Je ne me souviens pas. On n'était pas à la table, nous. On n'était pas invités à cette table-là.

M. Garon: Ah! Et vous, comme responsable des Transports, comme ça, vous ne savez pas la quantité de céréales qui s'en va en Europe qui transite par l'Ouest.

M. Fournier: Je vais vous le trouver, mais je ne le sais pas par coeur.

M. Garon: Et qui passe par Panama. Comme

rationalité là... C'est-à-dire qu'ils passent prendre le bateau à Vancouver. C'est subventionné à la planche pour aller prendre le bateau à Vancouver. Après ça, le bateau va passer par Panama puis il s'en va en Europe. Nous, on achemine... On pense que c'est rentable, mais on achemine... C'est rien qu'à coups de subventions que ça se fait, ces folies-là. Parce que, normalement, le grain qui est produit au Manitoba, l'envoyer à Vancouver, puis, après ça, reprendre le bateau, puis passer par Panama, puis revenir en Europe, c'est plutôt un détour que de l'envoyer à la tête des Grands Lacs qui descendent par les barges, puis viennent dans les ports du Saint-Laurent. Puis, essentiellement, on a intérêt à ça, nous, parce qu'un des ports de transbordement, actuellement, les céréales, dans le fleuve Saint-Laurent, il y a le port de Québec, le port de... Il y en a tout le long de la côte du Saint-Laurent, des silos à grain. La place où il y en a le moins, maintenant, c'est à Montréal parce que le fédéral nous a donné une fenêtre sur le fleuve.

M. Elkas: Peut-être, M. le député de Lévis...

M. Garon: Puis Churchill...

M. Elkas: ...que vous pourriez demander la question au ministre...

M. Garon: Churchill, c'est la même chose. Normalement, si le fédéral n'intervenait pas à coups de subventions dans Churchill, il n'y a pas un bateau qui irait là. Ce n'est pas naturel d'aller à Churchill. C'est à coups de taxes qu'on paie, puis on se fait concurrence à nous-mêmes, alors qu'on n'a aucun intérêt à ça. Là-dessus, on ne devrait même pas s'obstiner. Il n'y a pas de question partisane, là-dedans. On n'a pas intérêt à ça. Alors qu'on paie les taxes pour des affaires qui ne sont pas efficaces. Churchill, ce n'est pas efficace. On serait bien mieux de laisser les ours blancs tranquilles, puis il y aurait moins d'écologistes fâchés parce que les ours blancs pourraient se promener dans ce coin-là tranquilles. Il n'y a pas intérêt, à Churchill, qu'on fasse... Il y a beaucoup de subventions là-dedans. C'est pour ça que je vous posais la question, tantôt, de l'affectation de l'argent, à Churchill, pour subventionner le transport. C'est autant le transport qui ne passe pas par le Saint-Laurent qui passerait par le Saint-Laurent si c'étaient les règles du marché.

Nous, on a, actuellement... Regardez bien ce qu'on a, actuellement, dans les subventions, à Ottawa: le Maritime Freight Rates Act pour permettre aux gens d'arrêter dans les Maritimes, pour subventionner, après ça, 75 % par camion, par chemin de fer ou par avion, pour venir sur notre marché; après ça, on a des subventions considérables du Nid-de-Corbeau — c'est rendu à au-dessus de 800 000 000 \$, actuellement, c'est indexé — pour envoyer la marchandise vers Vancouver puis Prince Rupert. Mais des subventions pour sortir notre marchandise du Québec, on n'en a aucune. Alors, quel intérêt on a, dans une perspective de libre-échange, à avoir une discrimination aussi grande, dans le domaine

des transports, qui joue contre nous, puis payer des taxes pour ça? On n'en a pas.

C'est pour ça que, là-dessus, moi, je pense qu'en termes de transport, le ministre doit avoir une politique. Maintenant qu'on est dans le **libre-échange**, là, on ne peut pas tout se payer en même temps. On serait bien mieux de se payer des routes numéro 1, qui vont vers les États-Unis, puis des ports de mer qui vont permettre d'acheminer la marchandise vers le centre des États-Unis en compétition avec Boston puis New York, puis avoir un fleuve qui est ouvert, l'hiver, plutôt que d'avoir des brise-glaces qui se promènent, puis ils regardent les phoques dans le golfe Saint-Laurent, autour de Terre-Neuve ou de...

M. Doyon: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, monsieur...

M. Garon: C'est pour ça que ça prend une politique des transports maritime et ferroviaire. C'est tout interconnecté, ça. Même le transport par camion, c'est tout interconnecté, ça.

M. Elkas: Je peux demander au député de Lévis qu'est-ce que son gouvernement a fait pour regarder, justement, les plans de transport dans les grandes agglomérations, dans la province de Québec, soit à Québec ainsi qu'à Montréal? Qu'est-ce que eux ont fait? Qu'est-ce que eux ont fait pour préparer l'avenir de ces modes de transport dont on parle? Est-ce qu'il a convoqué le milieu? Est-ce que son gouvernement a convoqué le milieu pour, au moins, essayer de préparer notre avenir?

M. Garon: Le ministre ne comprend pas, là.

M. Elkas: S'il y a des manques, aujourd'hui, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, M. le député de Louis-Hébert voudrait poser une question.

M. Doyon: Oui, oui. Moi, ce que je veux, Mme la Présidente, avec votre permission, c'est tout simplement souligner, à cette commission, que vous êtes en train de faire le procès d'une politique fédérale qui existe parce qu'il y a une vue d'ensemble qui est de nature fédérale et qui tient compte d'un ensemble qui s'appelle le Canada. Moi, c'est bien sûr que si j'ai une vision compartimentée et puis que je veux me servir du Saint-Laurent comme monnaie d'échange et puis avoir le canal dont je vais me servir pour soutirer des avantages politiques, je n'ai pas avantage à ce que ça fasse le tour ni par Churchill, ni par Vancouver, ni par Panama.

Moi, ce que je trouve, là-dedans, le raisonnement du député de Lévis est parfaitement circulaire, Mme la Présidente, parfaitement circulaire. Il tourne en rond et il se répète et il revient au même point d'où il est venu, puis on n'en sortira jamais, sauf qu'on va avoir une

spirale qui va être plus grande que quand il a commencé. C'est tout ce qu'on va avoir prouvé. Parce que, moi, si j'avais l'approche qui est la sienne, que je considère parfaitement respectable, mais qui n'est pas celle de notre gouvernement, qui n'est pas celle du ministre des Transports... Et on n'est pas ici pour faire le procès des politiques fédérales.
(21 h 50)

Si le député de Lévis voulait passer en revue les véritables politiques des transports qui sont de juridiction provinciale — disons-le, ce n'est pas un mot sale, provinciale — je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse ça, sauf qu'on est devant une situation où, le ministre, qu'est-ce que vous voulez qu'il réponde des politiques fédérales? Le député de Lévis a le droit de penser ce qu'il pense, il a le droit de faire les démonstrations qu'il entend faire, de la même façon qu'il a le droit de blâmer le fédéral de construire Hibernia. Il a le droit de blâmer le fédéral de construire un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Ça, c'est, bien sûr, dans une perspective, essentiellement, qui est différente de la nôtre. Dans les circonstances, il n'emportera l'adhésion de personne d'entre nous. Sauf que s'il veut se convaincre lui-même, en plus de ce qu'il sait déjà, il va réussir dans cette voie-là. Il va mal rêver cette nuit en disant: J'ai manqué mon coup, le ministre des Transports n'a pas l'air d'adhérer à ma démonstration. Je lui annonce tout de suite qu'il n'y a personne ici, de notre bord, qui va adhérer à sa démonstration. C'est tout simplement une démonstration qu'il a faite 100 fois.

Il y a une personne — et le député de Lévis est en train de faire la même chose — qui a fait une carrière politique avec le même discours, c'était Réal Caouette. Réal Caouette a répété le même discours pendant 25 ans. Il n'a jamais changé. Ça dépendait de ce qui se parlait, il s'adaptait, mais il faisait essentiellement le même discours. Le député de Lévis fait toujours le même discours: le fédéral, le fédéral, le fédéral, le fédéral.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: C'est bien correct, mais on arrive à quoi avec ça? On arrive à quoi? Le député de Lévis s'amuse parce qu'il y a du monde ici et il a un auditoire. Vous me permettrez d'en profiter moi aussi et de faire mon «show», Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: Je suis capable, moi aussi, de faire un «show». Il n'y a rien là. Je suis capable de faire un bon spectacle comme le député de Lévis, n'importe quand.

Mme Pelchat: Mieux, mieux.

M. Doyon: Pas mal mieux. Merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: N'importe quand. Le député de Lévis oublie qu'il y a une politique des quotas de lait. Il oublie le lait, il oublie les échanges qui se font avec l'Ontario, il est compartimenté. Il a un jugement, il a un raisonnement, j'appelle ça un raisonnement à tiroirs. Il a des tirettes et il tire ça; il en referme une et il ôte l'autre. Et là, il oublie le lait quand ça lui tente de parler du blé. Tout marche bien comme ça, mais, dans le vrai monde, ce n'est pas comme ça que ça marche, Mme la Présidente.

Le ministre le signalait, tout à l'heure, vous avez eu l'expérience du pouvoir. Qu'est-ce que vous avez changé? Qu'est-ce que vous avez changé? Vous avez tout simplement dit, à un moment donné... Je me souviens, c'est Denis de Belleval qui avait été nommé ministre des Transports. Le lendemain matin qu'il a été nommé ministre des Transports, il déclarait: Je vous annonce que je construis une marine marchande, ce n'est pas une marine de guerre. Là, tout le monde a eu peur bien raide. René Lévesque l'a mis dehors.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: Première chose qu'il a dit, il a dit: On est au pouvoir, on fait l'indépendance, marine marchande et, si vous me donnez un petit peu de temps, on va mettre des canons là-dessus et on va tirer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: C'est intelligent, mais ça change quoi à la géopolitique des choses? Ça change quoi au fait qu'il y a des fermiers qui veulent vivre dans l'Ouest, des fermiers qui produisent, des fermiers qui ont besoin de vendre leur blé, à toutes sortes de considérations? Le député de Lévis devrait le savoir. Il a construit des bateaux de pêche dont on n'avait pas besoin; ils calaient quand ils étaient à trois milles des côtes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: Ils versaient. C'étaient de bons bateaux, mais ils n'étaient pas faits pour aller sur la mer. C'est un gros défaut pour des bateaux. Ce n'est pas grave, vous allez me dire. Tant qu'ils sont sur la terre, les bateaux, il n'y a rien là, ce n'est pas grave. Mais du moment qu'ils prenaient la mer, ils versaient; il y avait un défaut, il paraît, dans l'architecture marine, je ne le sais pas trop.

Le député de Lévis nous gênerait beaucoup, Mme la Présidente — je pense que je vais me rendre jusqu'à 22 heures — parce que je pense que le député de Lévis en a fait pas mal, ce qui fait que ça va me permettre de vous annoncer tout de suite qu'on va se rendre à 22 heures moins une minute, parce que, moi, j'écoute ça et, souvent, je l'écoute à mon bureau. Je ne suis pas toujours ici, moi, je ne suis pas toujours ici. Mais, des fois, je me retiens pour ne pas descendre. Ce soir, j'avais des invités, je suis allé à mon bureau tantôt, j'ai dit: Ça n'a pas de bon sens ce qui se passe dans cette

commission-là, il faut que je vienne voir ça de proche. Je pensais que j'entendais mal. On était en train de redessiner l'Amérique, de redessiner le Canada, de faire en sorte que ce qui est l'Ouest ne soit plus l'Ouest, en tout cas un mélange épouvantable. Moi, j'annonce tout simplement au député de Lévis que le Saint-Laurent est où il est, que les Grands Lacs sont là où ils sont, qu'on ne changera rien à des habitudes centenaires et que, s'il y a une affaire qui échappe à la logique politique, c'est bien le commerce international. S'il y a une affaire qui, bien souvent, n'a aucune logique, c'est le commerce international. Il se passe des affaires qu'on ne comprend pas. Le député de Lévis est tout simplement à faire la preuve que le commerce international, c'est un monde qui n'est pas le sien. Le député de Lévis voulait qu'on fasse pousser tout ce qui pouvait pousser ici pour qu'on puisse le vendre. Juste à penser à ce que le Saint-Laurent recelait, il salivait. Je me souviens, le député de Lévis, quand il a été nommé ministre de l'Agriculture, il a annoncé au monde: Vous allez arrêter de boire du jus d'orange le matin, vous allez vous mettre à boire du jus de pomme parce qu'on en produit par ici. Sauf que ce n'est pas ça que le monde veut. C'est du jus d'orange, pas du jus de pomme, même si on produit des pommes, puis même si on a plus de jus de pomme qu'on peut en boire.

Le député de Lévis avait décidé qu'il changerait les habitudes alimentaires du peuple. Le peuple ne l'a pas accepté. Il a continué de boire du jus d'orange. On continue d'importer notre jus d'orange, puis on est parfaitement heureux, puis ça marche bien comme ça, pas de problème. Mais, en même temps que le député de Lévis devrait faire une espèce de retour en arrière et regarder comment il raisonne, finalement, pour essayer de corriger ses vieilles habitudes, ce serait rafraîchissant à nos oreilles de l'entendre arrêter de défoncer des portes ouvertes, à répétition, toujours la même histoire: Le fédéral, et il nous coûte plus cher qu'on a et c'est une mentalité de comptables, comprenez-vous. Moi, je me dis que le gars qui commence à compter combien sa femme lui rapporte et combien elle lui coûte, il n'est pas loin du divorce. Il serait aussi bien de faire ça tout de suite. Ce n'est pas... Le député de Lévis a fait son choix. Ça fait 20 ans, 25 ans qu'il a fait son choix, que le Canada, ce n'était pas bon, que le Québec était exploité dans ce système politique là, qu'on défendait mal nos intérêts, et tout ça. Il essaie de faire la preuve de ça. Manifestement, ça n'a pas marché, parce qu'on est encore comme on était il y a 25 ans, partie de cet ensemble fédéral qu'est le Canada et puis, il répète le même discours. Il y en avait un autre qui faisait un discours semblable au sien avec d'autres accents, mais qui était de la même nature. C'était Gilles Grégoire, le cofondateur du Parti québécois. C'était la même affaire: Le fédéral, et le fédéral, et tout ça. C'est comme si ça avait été un mot sale.

Moi, je suis surpris qu'ayant l'occasion, pour un député de l'Opposition, de demander au ministre des questions sur l'utilisation des fonds qui sont consacrés à son ministère, il pose des questions qui sont totalement

hors de propos. La présidente n'a sûrement pas le choix de le laisser aller. Je sais qu'elle est d'une patience exemplaire et qu'on abuse très souvent de sa patience. C'est malheureux à dire, Mme la Présidente, mais on abuse de votre patience et il se passe ce qui arrive ce soir, c'est qu'on fait le procès, finalement, le Nid-de-Corbeau, exactement les propos du député de Lévis, c'est faire le procès du fédéralisme canadien. Bon! On ne se convaincra pas personne. Moi, je pensais que le but de l'exercice, c'était un exercice où les députés exerçaient leur pouvoir de contrôle sur l'exécutif, pouvoir de contrôle sur les dépenses qui sont permises à l'exécutif dans l'exécution de ses fonctions. Le député de Lévis en fait un débat existentiel. Je dis «*existentiel*» parce qu'on parle de la nation, de l'existence de la nation, de l'existence du pays comme tel. Moi, je dis au député de Lévis, là-dessus, que si le Canada a tous les défauts qu'on puisse lui donner, sauf qu'il y a une chose qui est, c'est qu'il est là. La réalité, comme disait je ne sais pas qui, dans ce domaine-là comme dans d'autres, est têtue; elle a le défaut d'être là et on ne peut pas la contourner, cette réalité. Elle est extrêmement têtue, cette réalité. La réalité canadienne, elle est là. Le député de Lévis continue de s'acharner à nier cette réalité-là et à la remettre en cause constamment. Moi, je suis certain, pour connaître...

Il n'y a pas eu de changement dans les politiques du Québec depuis 25 ans. Tous les gouvernements du Québec, sans aucune exception, ont pris à coeur les intérêts du Québec; ils ont défendu du mieux possible les intérêts du Québec. Quand ils ont été obligés de laisser aller du lest, c'est parce qu'ils ne pouvaient pas faire autrement, c'est parce qu'ils étaient dans une situation où, politiquement, c'était impossible de faire autrement. Je reste convaincu que le travail qu'a fait le ministre des Transports avec ses représentants... Je suis convaincu que le MAPAQ avait la même idée de défendre du mieux possible les intérêts du Québec. Maintenant, bien sûr, si on dit que tout ce qui s'appelle continuation...

La Présidente (Mme Bélanger): Trente secondes, M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: Ce n'est pas beaucoup. Je savais que je me rendrais là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Doyon: Alors, Mme la Présidente, je vous dis, pendant ces 30 secondes... Je vous annonce que je refuserai mon consentement à tout report et à toute continuation.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Louis-Hébert, vous n'avez pas le droit de donner ou pas votre consentement; vous n'êtes pas membre. (22 heures)

M. Doyon: Quand il n'est pas demandé. Mais je vous annonce que je ne le donnerai pas.

Alors, je dis en terminant, Mme la Présidente, que le discours du député de Lévis est suranné. Je dirais, si je ne voulais pas être aussi poli que j'ai l'habitude de l'être, qu'il sent le sur. Il sent le sur parce que c'est du réchauffé. C'est du réchauffé. Dans les circonstances, je lui demanderais de faire un effort, de se renouveler, d'avoir un discours qui soit autrement que celui auquel on s'attend constamment.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Louis-Hébert, il est 22 heures.

M. Doyon: Hélas!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il faut ajourner.

M. Doyon: C'est ça. Vous m'en voyez peiné.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux jusqu'à 10 heures demain matin.

(Fin de la séance à 22 h 1)