



---

---

# 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 (4)

Le mercredi 5 mai 1993 – No 75

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

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Secteur transports	
Discussion générale (suite)	CAE-4203
Services de la garde côtière canadienne	CAE-4203
Avenir des aéroports de Mirabel et Dorval	CAE-4206
Tarification des traversiers	CAE-4210
Adoption des crédits	CAE-4214

### Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jean Garon

M. Sam L. Elkas

M. Ghislain Maltais

M. Réal **Gauvin**

M. Jean-Guy Bergeron

Mme Christiane Pelchat

M. Robert Thérien

M. François Gendron

**Note de l'éditeur:** La commission a aussi siégé en matinée et en après-midi pour l'étude des crédits du ministre délégué aux Affaires régionales. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$  
Prix de vente à l'unité **variable** selon le nombre de pages  
La transcription des débats des commissions parlementaires  
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$  
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le mercredi 5 mai 1993

**Étude des crédits du ministère des transports**

(Dix heures dix minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1993-1994. Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements, ce matin?

**La Secrétaire:** Il n'y a aucun remplacement.

**Secteur transports****Discussion générale (suite)**

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, lors de l'ajournement des travaux, hier, ça s'est conclu par l'intervention du député de Louis-Hébert. Alors, M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires à rajouter sur cette intervention ou si on...

**M. Elkas:** Excusez... Non.

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

**M. Garon:** La position du député de Louis-Hébert a clarifié, au fond, la position du Parti libéral qui est contre les agriculteurs. Je vois qu'il y a unanimité en ce qu'ont dit M. Fournier, le ministre et le député de Louis-Hébert. Il y a accord total, de sorte que ça va être très utile de faire parvenir les galées au monde agro-alimentaire pour qu'il comprenne que le gouvernement est contre lui. C'était très clair.

Le député de Louis-Hébert, au fond, est venu sceller la position unanime du Parti libéral. D'ailleurs, je me rappelle lorsqu'il y avait eu la coalition contre le Nid-de-Corbeau, dans le temps, c'est contre son parti que Herman Mathieu, député de Beauce-Sud, avait joint la coalition. C'est simplement plus tard, quand il s'est rendu compte qu'il y avait unanimité au Québec, que le reste du Parti libéral était venu, mais ce n'était pas grâce à lui que la coalition s'était faite. Au contraire, c'est en dépit du Parti libéral, et Herman Mathieu était venu de lui-même, risquant l'expulsion de son caucus, parce qu'il avait compris que les intérêts du monde agricole étaient de ce côté-là. Il est embarqué. Plus tard, le Parti libéral, devant l'évidence que c'était unanime, avait été un peu, si on veut, comment je dirais, le caniche, s'était comporté un peu comme le caniche d'André Ouellet, qui était venu convaincre les ministres, et celui qui est ministre des Finances aujourd'hui, et qui avait embarqué, finalement,

contre le monde agricole. C'est grâce à la clairvoyance de Herman Mathieu qui, à ce moment-là, lui, avait embarqué avec la coalition, risquant l'expulsion de son caucus. Aujourd'hui, on voit qu'on est revenu... Maintenant qu'il n'y a plus de Herman Mathieu, le Parti libéral est revenu à sa position antérieure, ça veut dire qu'il est contre le monde agricole qui est unanime. Alors, on fera parvenir les galées. Je suis autant content de voir au moins qu'il n'y aura pas d'ambiguïté là-dessus. Alors, comme c'est clair, la position du Parti libéral, nous allons passer à une autre question.

**Services de la garde côtière canadienne**

Maintenant, dans l'intervention du député de Louis-Hébert, on a compris qu'il ne comprenait pas grand-chose aux questions économiques. Je voudrais demander une question au ministre. Je comprends qu'il est le député de Louis-Hébert, mais on a vu ce qui s'est passé cet hiver, où la garde côtière a permis que le fleuve soit bloqué pendant 29 jours, l'hiver dernier. Est-ce que le ministre est satisfait du travail de la garde côtière canadienne et de la répartition de sa flotte qui fait qu'au lieu d'agir en temps, on agit à contretemps, et on vient lorsque le fleuve est bloqué alors qu'il est trop tard, alors que tout le monde qui est dans le domaine maritime sait que le travail de la garde côtière, pour être efficace, doit se faire justement avant que le fleuve bloque? À moins que le ministre pense, comme le député de Louis-Hébert, qu'il ne faut rien faire, qu'il faut être satisfait, qu'il faut être les dindons de la farce, payer pour une garde côtière qui ne sert à rien, avoir le fleuve bloqué 29 jours par année, à Montréal. Ça touche beaucoup Montréal... Je vous dis que, l'hiver prochain, vous verrez l'effet.

J'ai été rencontrer les entreprises de Montréal. Il y en a qui ont perdu plusieurs millions de dollars, dans ce mois-là. J'aimerais savoir si le ministre est satisfait, pour indiquer aux entreprises maritimes de prendre un autre chemin que le fleuve Saint-Laurent, en tout cas, que de se rendre au port de Montréal, l'hiver prochain, parce qu'il n'y a pas de problème qu'il soit bloqué un mois dans l'année.

**M. Elkas:** De dire que je suis satisfait... Je ne peux jamais être satisfait lorsqu'on ferme... les glaces bloquant la voie pendant 29 jours, il est sûr, mais quand on est assuré que, dans la mesure du possible, tout a été fait, puis on a pris le meilleur des brise-glaces, puis on l'a mis à leur disposition, et puis, même si on était venu à bout de casser les glaces avec le Terry-Fox, les bateaux, vu que c'était exceptionnel, les bateaux ont encore eu de la misère. Alors, on m'assure que tout a

été fait pour dégager avec un des bateaux les plus puissants qui est le Terry-Fox.

**M. Garon:** Le ministre n'a pas écouté, quand je lui ai parlé. Il écoutait son conseiller. Si vous consultez un peu les gens du secteur maritime, les gens qui connaissent la navigation, même... allez faire un petit séjour sur le bateau de la garde côtière pendant quelques jours, vous allez comprendre, au fond, que ce n'est pas quand le blocage est fait qu'il faut intervenir, c'est avant. Autrement, quand les glaces sont formées, quand les marées ont fait en sorte de bloquer, là, c'est dur à débloquer. Tous les gens que j'ai rencontrés, dans ce secteur-là, disent tous la même chose: Il faut qu'il y ait suffisamment de bateaux quand c'est le temps, pour prévenir l'accumulation de la glace. Ne pas intervenir pour briser la glace une fois qu'elle est là. Là, c'est très difficile, ça peut prendre du temps. Sauf qu'il faut prévenir.

Actuellement, vous remarquez que, depuis 1991 à 1994, le nombre de bateaux dans le fleuve Saint-Laurent... Je vais attendre que le ministre écoute, Mme la Présidente, parce que je suis obligé de... Parce que le nombre de bateaux, depuis 1991, a baissé dans le fleuve Saint-Laurent. On a moins de bateaux, les bateaux qui étaient ici sont rendus sur la côte du Pacifique, on a amené le Pearkes ici pour le faire réparer sur le budget du fleuve Saint-Laurent, mais, après ça, on parle même de le retourner dans l'Ouest. Actuellement, il y a eu un nombre de bateaux qui a diminué depuis 1991, dans le plan de 1991 à 1994, et on voit le résultat: bloqué 29 jours.

Dans le monde du transport maritime qu'on connaît aujourd'hui, avec le concept «just on time», vous, si vous aviez une entreprise, livrer de la marchandise, passeriez-vous par le fleuve Saint-Laurent, devant ce qui s'est passé, le fleuve bloqué 29 jours l'hiver dernier? Pensons en termes de conséquences. Si vous étiez dans l'entreprise privée dont vous aimez parler — vous avez déjà été dans l'entreprise privée — enverriez-vous votre bateau dans un fleuve qui permet qu'il soit bloqué 29 jours dans l'année?

**M. Elkas:** Vous assumez que c'est à tous les ans que ça arrive, ça.

**M. Garon:** C'est pas ça.

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

**M. Garon:** Quelle assurance vous donnez aux gens qu'il ne sera pas bloqué l'an prochain?

**M. Elkas:** Vous donnez le résultat d'un an. Vous généralisez comme vous avez l'habitude de faire, puis c'est toujours mauvais. Mais ça s'adonne que je suis voisin du président du port de Montréal, directeur général, puis il m'a répondu la même affaire. Ça fait 10 à 15 ans qu'il est là et il n'a jamais vu une affaire semblable.

**M. Garon:** Oui, mais est-ce qu'il est conscient que le nombre de bateaux qui s'occupent de déglacer le fleuve l'hiver a diminué?

**M. Elkas:** Il ne m'a jamais demandé d'envoyer le brise-glace au mois d'août pour prévenir qu'il y ait de la glace au mois d'août.

**M. Garon:** Savez-vous que le directeur du port de Montréal, c'est un fonctionnaire fédéral?

**M. Elkas:** C'est un citoyen du Québec.

**M. Garon:** Non, non, je comprends. C'est un fonctionnaire fédéral. Sa loyauté est où, là?

**M. Elkas:** Qu'importe... Vous ne le connaissez même pas. Avant de porter jugement, informez-vous donc.

**M. Garon:** Vous avez les résultats et, l'hiver prochain, on verra que le ministre est satisfait, le fleuve bloque 29 jours, puis il pense que les compagnies, l'an prochain... les gens intelligents vont penser d'envoyer leurs bateaux dans le fleuve en prenant le risque qu'il bloque 29 jours?

**M. Elkas:** Mais j'aimerais savoir à qui vous avez parlé, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** J'ai parlé à...

**M. Elkas:** Encore à des commis?

**M. Garon:** Non, non. Aux dirigeants d'entreprises.

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

**M. Garon:** Puis ils ont perdu de l'argent.

**M. Elkas:** Je vous vois très mal parler des gens d'entreprises.

**M. Garon:** Vous pensez que les gens n'ont pas perdu d'argent?

**M. Elkas:** C'est sûr que les gens ont perdu de l'argent. Il y a bien du monde qui perd de l'argent dans des cas exceptionnels. Ç'en est un cas exceptionnel.

**M. Garon:** En quoi c'est exceptionnel?

**M. Elkas:** Un hiver exceptionnel, ça ne s'est jamais vu.

**M. Garon:** Non. Le froid qu'on a en janvier, on l'a eu en février. Rien d'exceptionnel là-dedans. Les trois semaines de 30° sous zéro, au lieu de les avoir en

janvier, on les a eues en février. Alors, en janvier, habituellement, on a trois semaines de froid intense. On les a eues, ça a été décalé...

**M. Elkas:** Give me a break.

**M. Garon:** ...d'un mois à peu près, le froid. Deuxièmement... mais le pipeline... ce que le ministre ne veut pas admettre parce qu'il n'a pas le courage de faire sa job. Je vais vous le dire bien franchement, c'est comme je le pense. Le nombre de brise-glace a baissé, dans le fleuve Saint-Laurent. C'est nous autres qui avons été les plus pénalisés par le plan de la réorganisation de la garde côtière entre 1991 et 1994, où le nombre de brise-glace a diminué, dans le fleuve Saint-Laurent.

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

**M. Maltais:** Mme la Présidente, moi aussi, je voudrais parler de la glace. Je ne sais pas si le député de Lévis est au courant, mais c'est cette année qu'il y a eu les plus grosses marées. Ça arrive une fois par 50 ans, j'imagine qu'il n'était pas là la dernière fois, moi non plus.

**M. Garon:** Quand?

**Une voix:** En 1959

**M. Garon:** Quand?

**M. Maltais:** C'est la plus grosse marée...

**M. Garon:** Quand?

**M. Maltais:** ...qu'on a eue, de glace, cette année, c'est au mois de février.

**M. Garon:** Les marées.

**M. Maltais:** Non, non. Écoute bien, là. Moi aussi, je suis venu au monde sur le bord de l'eau.

**M. Garon:** Je demande les marées. Vous avez dit «les plus grosses marées».

**M. Maltais:** Les plus grosses marées qu'on a eues cette année, ça faisait 50 ans qu'il n'y en avait pas eu. Ça arrive une fois par 50 ans. Vous n'êtes pas au courant de ça, vous?

**M. Garon:** Bien non, les marées, ça ne dure pas plusieurs jours.

(10 h 20)

**M. Maltais:** Ce qui fait que les marées... Moi, je vais parler de l'embouchure du Saguenay, Mme la Présidente, parce que, dans l'embouchure du Saguenay, on a eu des problèmes de glace. Avec ces grandes marées là,

la glace a levé et elle a bloqué les canaux. J'imagine que ça a fait la même chose dans le fleuve parce qu'on a été retardés à peu près pendant une période de deux semaines au niveau des traversiers. Je ne pense pas que c'est des brise-glace qui auraient pu faire ça. Quand il y a 20 à 22 pieds de glace dans le fleuve ou dans le Saguenay... Je ne pense pas que le député de Lévis puisse toute la tasser du même bord aussi. Mais les brise-glace dans le fleuve, je vais vous dire une chose, c'est bon quand il n'y a pas de glace. Quand il y a de la glace, là, il y a vraiment de la glace, comme on en a eu cet hiver, les brise-glace ne peuvent pas faire grand-chose. Clair, net et précis. Et puis la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, ce n'est pas d'hier, c'est depuis que Jacques Cartier l'a ouvert, c'est depuis 300 ans, 400 ans qu'il y en a, de la glace, dans le fleuve. Il y a des années que c'est pire que les autres, puis il y a des années qu'on n'en a pas besoin, de brise-glace. Puis, quand on n'en a pas besoin, on est bien chanceux.

Cet hiver, en tout cas, moi, j'ai trouvé que c'était un hiver exceptionnel au niveau du Saguenay, dans l'embouchure du Saguenay, puis j'imagine que ça a été pareil à Montréal puis à Québec. Ça fait que je ne m'énerve pas avec ça, là. Ce n'est pas parce que les bateaux ont eu du retard... C'est bien sûr que tout le monde a perdu de l'argent là-dedans, mais lorsqu'on vient naviguer en Amérique du Nord, il faut savoir qu'on n'est pas en Amérique du Sud. Voilà.

**M. Garon:** Mme la Présidente, devant ces propos aussi défensifs des droits du Québec... le nombre de la flotte — je vais le demander au ministre. Le député de Saguenay, il n'est pas dans le problème, le problème n'est pas dans ce coin-là — le nombre de bateaux a baissé de 11 à 7. Dans le plan de réorganisation de la garde côtière, le nombre de bateaux au Québec a baissé de 11 à 7 entre 1991 et 1994. C'est ça, le plan. Pensez-vous que ça a eu un effet ou que l'efficacité est aussi grande à 7 bateaux qui ouvrent le fleuve l'hiver qu'à 11? Ce n'est pas la flotte au complet, je parle seulement... Ce n'est pas rien que des brise-glace qu'il y a là-dedans. Mais le nombre de bateaux affectés à la garde côtière au Québec est passé de 11 à 7. Les plus gros brise-glace sont dans les Maritimes.

**M. Elkas:** Le plus gros brise-glace n'est pas dans les Maritimes. Il était à notre disposition et c'était le Terry-Fox.

**M. Garon:** Non, non. Il n'est pas ici.

**M. Elkas:** En effet, il y a eu une diminution...

**M. Garon:** Il est basé où, le Terry-Fox?

**M. Elkas:** ...comme bien des organismes ou administrations qui ont voulu rationaliser. Mais quand on réduit la flotte par des brise-glace légers puis on les remplace par un gros et le plus puissant, comme le Terry-Fox, les autres n'auraient jamais fait la job.

**M. Garon:** Le Terry-Fox n'est pas basé dans le fleuve Saint-Laurent. Savez-vous où il est basé, le Terry-Fox? Il est venu faire un tour une fois que ça a été bloqué bien comme il faut, mais il est basé où, le Terry-Fox? Le savez-vous seulement? Est-ce que vos conseillers seulement le savent? Regardez donc dans vos papiers. Si vous ne le savez pas, je vais vous le dire.

**M. Elkas:** ...dire, c'est qu'il était mis à la disposition pendant la période.

**M. Garon:** Il est basé à Dartmouth, au cas où vous ne le sauriez pas. C'est là qu'il est.

**M. Elkas:** Big deal! Il était mis à la disposition...

**M. Garon:** Bien oui. Une fois que c'est bien bloqué, puis ça fait plusieurs jours que c'est bloqué, on envoie un bateau. Là, ce n'est plus le temps. Avez-vous déjà vu... Arrêtez devant le fleuve, puis regardez l'effet des marées, marée descendante, marée montante avec la glace puis ce qu'elle fait comme effet. Vous allez comprendre pourquoi on ne peut pas laisser ça bloqué. Quand c'est bloqué, après ça, c'est difficile à débloquer. Faites juste observer... Même pas. Ça ne prend pas une 500 watts, ça prend juste quelqu'un qui regarde comme il faut ce qui se passe, puis il voit que ce n'est pas compliqué. Sauf qu'actuellement, en hiver, les bateaux, qu'est-ce qu'ils font dans les Maritimes? Ils ne sont pas utiles, dans les Maritimes. C'est dans le fleuve Saint-Laurent que l'action se passe. Pouvez-vous faire venir la carte qu'il y avait devant le Conseil des ministres de décembre 1978, montrant où sont les bateaux au mois de décembre, au mois de janvier? Vous allez voir que tous les bateaux commerciaux sont dans le fleuve Saint-Laurent. Il n'y a rien, dans les Maritimes. Et ce n'est pas parce que, actuellement, les brise-glace servent d'escorte personnelle aux bateaux d'Irving... Irving a ses bateaux qui l'escortent, les brise-glace l'escortent, il n'y a pas un bateau qui sort, ils appellent puis les brise-glace viennent l'escorter.

Nous autres, on a des bateaux qui naviguent dans le fleuve. Ils n'ont pas d'escorte. Puis il y a un fleuve qui est en mauvais état. Tout le monde va vous dire, actuellement... Je ne vous parle même pas d'une question de parti. Même si vous consultez les gens du fédéral, là-dedans, ils vont vous le dire, qu'actuellement les brise-glace des Maritimes sont l'escorte personnelle de la flotte d'Irving tandis que, dans le fleuve Saint-Laurent, il n'y a rien qui se passe parce que les intérêts sont mal protégés par des gens qui sont satisfaits que ça ne marche pas. C'est ça, le problème.

#### Avenir des aéroports de Mirabel et Dorval

Alors, je vois que vous n'avez pas fait de représentation, vous êtes contents, ça marche de même, par fait. Passons à un autre sujet. L'avenir des aéroports de Dorval et Mirabel, êtes-vous satisfait?

**M. Elkas:** L'avenir de Mirabel et Dorval, si je suis satisfait?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Demandez-moi une question, toute une question à demander.

**M. Garon:** Je vous demande si vous êtes satisfait...

**M. Elkas:** Vous vous basez sur quoi? Satisfait de quoi?

**M. Garon:** Du fonctionnement actuel et du statut des deux aéroports...

**M. Elkas:** Basé sur quoi?

**M. Garon:** ...à Montréal. Est-ce que vous êtes satisfait du fonctionnement actuel et du statut de la fonction des créneaux occupés par les aéroports de Dorval et de Mirabel? Voulez-vous que ça continue comme ça?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, en cas qu'il ne le sache pas, là, j'ai été maire de banlieue dans la région de Montréal qui a eu l'occasion de se mêler de ce dossier-là, ça fait des années.

Mme la Présidente, on a livré Mirabel en 1975. On se retrouve avec deux aéroports. Il est sûr qu'on n'a pas les liens nécessaires entre les deux. Dans le temps des péquistes, ils devaient nous organiser un mode de transport entre les deux aéroports. Il n'y a absolument rien qui s'est fait. Il y a eu, évidemment, de la gestion des deux aéroports qui s'est faite par deux organismes, c'était fédéral, on l'avoue. C'est des fonctionnaires qui oeuvraient dans le milieu, mais c'est la pression du milieu qui a fait qu'on a demandé un organisme régional pour faire l'administration des deux.

À l'heure où je vous parle, il y a des études et de la consultation qui se font auprès des municipalités, des MRC, des organismes intéressés à savoir que ces deux aéroports, du jour au lendemain, on ne peut pas fermer l'un ou l'autre. La seule réponse, c'est de rendre plus efficaces les deux. Alors, si le député de Lévis me recommande qu'on ferme Mirabel et qu'on amène tout à Dorval, je vais lui demander où on va aller chercher le 600 000 000 \$ nécessaire pour rendre Dorval accessible à tous les vols internationaux.

**M. Garon:** Je ne suggère rien.

**M. Elkas:** Non, non. Ça, c'est vrai. On ne suggère jamais rien, on critique.

**M. Garon:** Vous dites que, dans le temps, Mme la Présidente... Il a fini ou il n'a pas fini, là? Il n'est tellement pas agressif dans ses dossiers, au moins, qu'il nous laisse parler. Je vais vous demander ceci. Il dit qu'on n'a rien fait entre 1976 et 1985. Parfait. Lui, il

est là depuis huit ans. Son gouvernement est là depuis huit ans, maintenant. Qu'est-ce qu'il a fait?

**M. Elkas:** On a créé...

**M. Garon:** Un instant, je n'ai pas fini. Qu'est-ce qu'il a fait, Mme la Présidente? Et je vais demander s'il peut faire connaître la position de son gouvernement, s'il y en a une. Gouvernement mi chair mi poisson. Est-ce qu'il y en a une, position finale sur le statut des aéroports de Montréal et est-ce qu'il a l'intention de recommander la concentration de tous les vols de passagers à Dorval et de développer d'autres vocations à Mirabel, selon ce que se prépare à lui recommander le Secrétariat du Grand Montréal, créé par le gouvernement du Québec?

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

**M. Elkas:** Mme la Présidente, en cas que le député de Lévis ne le sache pas, il y a beaucoup d'intervenants dans ce dossier. J'ai mis à la disposition de ADM, les aéroports de Montréal qui ont la responsabilité de gérer les deux, j'ai mis à leur disposition des ressources de mon ministère pour travailler avec ces gens-là ainsi que le groupe du ministère du Tourisme et des Affaires internationales. Le CMPDGM, le comité ministériel de la grande région de Montréal, est directement impliqué dans ce dossier et le gouvernement va déposer sa position d'ici la fin de... pas le gouvernement, les comités ministériels vont déposer leurs recommandations au CMPDGM d'ici la fin de mai. De là, on va faire connaître notre position à ADM qui, elle aussi, travaille avec les gens du milieu pour rendre les deux aéroports plus efficaces.

J'ai rencontré, à maintes reprises, les dirigeants de ADM. Il faudrait donner à ces gens-là l'opportunité d'aller de l'avant. On leur a donné un nouveau mandat, vous l'avez essayé, vous l'avez essayé dans votre temps, puis ça n'a jamais marché. Votre problème, dans le temps, je vais vous le dire, vous ne savez pas comment communiquer avec les gens du milieu. Vous essayez de tout opérer de votre ministère, ici, à Québec. Ça ne marche pas comme ça. Autant vous allez vous plaindre d'Ottawa puis les gens qui essaient d'administrer le reste du pays d'un point central; vous faites la même chose à l'intérieur de la province. Puis le problème avec vous autres... Vous aviez cinq ministres des Transports. Un bout de temps, on ne savait même pas à qui parler. On les changeait tellement de chaises. C'est même pour ça qu'il n'y a pas eu d'ADM dans le temps. Puis ADM, les aéroports de Montréal, l'administration avait été identifiée bien avant qu'on arrive au pouvoir, en 1985. Mais vous n'avez absolument rien fait, rien fait. J'étais là, j'en étais témoin.

**M. Garon:** Alors, Mme la Présidente, est-ce que M. le député de Baldwin, en tant que...  
(10 h 30)

**M. Elkas:** Excusez-moi. C'est Robert-Baldwin.

**M. Garon:** Robert-Baldwin?

**M. Elkas:** Oui, Robert-Baldwin.

**M. Garon:** En tant qu'ex-maire de l'ouest de Montréal, en tant que ministre, en tant que député, en tant que personne qui dit qu'il se considère un homme d'action, peut-t-il nous dire, à part des études puis des comités, là, qu'est-ce qu'il a décidé. Comme homme d'action qui est différent des autres et qui bouge, qu'est-ce qu'il a fait?

**M. Elkas:** D'ici la fin de mai, notre position sera connue, elle sera déposée au comité ministériel de la grande région de Montréal. Ça, c'est une chose qui va être faite, c'est une action qui va être prise.

**M. Garon:** Quand?

**M. Elkas:** C'est des gestes très concrets.

**M. Garon:** Quand?

**M. Elkas:** D'ici la fin de mai. Je l'ai mentionné, ça fait trois fois que je le mentionne.

**M. Garon:** Est-ce que le ministre considère que le conseil d'administration de l'aéroport de Montréal a la même approche que celle de son gouvernement, lorsqu'il étudie la question de l'avenir des deux aéroports à Montréal?

**M. Elkas:** Elle sera connue à la fin de mai.

**M. Garon:** Je vous demande juste si vous avez la même approche. Je ne vous parle pas de la même conclusion, la même approche.

**M. Elkas:** On discute avec eux autres, Arthur Earles et Jacques Auger. Ça fait des mois, ça fait des années qu'on parle avec ces gens-là, même avant que l'ADM soit mis en place, sachant qu'on avait une grande volonté pour le faire en se préparant pour qu'eux prennent charge et responsabilité des deux aéroports. On a eu des discussions avec eux et on a préparé le terrain pour eux. J'ai mis à leur disposition des gens de mon ministère pour leur donner un coup de main.

Vous le savez, contrairement à votre temps, notre ministère, ce n'est pas un ministère qui traite seulement la «garnotte». Il s'implique dans le ferroviaire, le maritime, l'aérien, choses que vous n'avez jamais faites. Au niveau de l'aérien, vous vous êtes impliqué, oui, vous avez subventionné Québécois qui a coûté aux contribuables 20 000 000 \$ par année. C'est ça, votre contribution.

**M. Garon:** Alors, le ministre, qui est un ministre d'action, Mme la Présidente, peut-il nous dire, à part

d'avoir parlé — il nous dit qu'il a parlé — s'il a fait quelque chose sur le plan décisionnel pour marquer une orientation différente en termes d'action? Lui, il parle. Parler, il devrait s'engager comme professeur. Un professeur, quand il a parlé, sa job est faite. Mais est-ce que, à part de parler, il a fait d'autre chose?

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

M. Maltais: ...M. le député de Lévis, vous avez été professeur longtemps, vous, si je me rappelle bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Consultation)

**M. Garon:** Parce que le ministre, à un moment donné, il va falloir qu'il décide quelque chose. Quand les gens disent, ils pensent, il y en a qui disent qu'il va falloir concentrer tous les vols de passagers à Dorval et développer d'autres vocations à Mirabel, il est d'accord ou il n'est pas d'accord? À un moment donné, là, le ministre qui ne se branche pas, jamais, il dit qu'il y a des comités, il parle, tout ça, bien... Lui, comme ministre des Transports du Québec, il est supposé avoir un peu le sens de l'orientation, donner l'orientation.

**M. Elkas:** Peut-être vous...

**M. Garon:** Je comprends que c'est plus facile d'orienter les gens en Syrie, mais ici, à Montréal, il veut les orienter où dans le domaine des transports? À ce moment-là, en termes des débats qui se font à l'heure actuelle concernant l'avenir de Dorval et de Mirabel, comment il voit ça? Est-ce qu'il a une pensée ou il n'en a pas?

**M. Elkas:** Oui, il a une pensée puis elle sera connue à la fin de mai. Je n'ai pas l'intention de dévoiler tout ce que mon ministère va mettre en place avant la fin du mois de mai. C'est une concertation avec d'autres ministères. J'ai une obligation de me présenter devant le CMPDGM et, à son tour, le CMPDGM fera valoir ses recommandations à ADM.

Pour l'amour du bon Dieu, donnez-leur donc une chance d'opérer. On a fait la promotion de la mise en place de ADM, puis, on leur doit au moins ça. Pourquoi aller se mêler de leurs affaires avant même qu'on leur permette de démarrer?

**M. Garon:** Mais le ministre...

**M. Elkas:** Ce que vous me dites, là...

**M. Garon:** Est-ce qu'il pense quelque chose, le ministre?

M. Elkas: Oui, il pense bien des choses, le ministre.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Non seulement il pense, mais il agit. Puis il met à la disposition des ressources humaines pour donner un coup de main non seulement aux membres du CMPDGM, mais aussi à ADM. Puis il y a des scénarios assez intéressants qui vont être soulevés d'ici la fin du mois.

**M. Garon:** Il ne sont pas encore soulevés. Comment pouvez-vous savoir qu'ils vont être intéressants?

**M. Elkas:** Je ne suis pas prêt à les dévoiler. Je dois ça à mes collègues au comité ministériel du CMPDGM.

**M. Garon:** Comment concevez-vous, à ce moment-là, que le ministre du Tourisme, lui, qui n'est pas le ministre des Transports, se sente libre de déclarer, de dire qu'est-ce que ça devrait faire? Il a déclaré, au mois d'août 1992, le ministre du Tourisme...

**M. Elkas:** Vous avez eu ça quand?

**M. Garon:** Il a déclaré que Montréal a un aéroport de trop.

**M. Elkas:** Vous avez...

**M. Garon:** Lui, il est un autre ministre du gouvernement. Puis le ministre des Transports, lui, ne dit rien. Tout le monde fait ses commentaires, tout le monde parle, mais le ministre, lui, ne dit rien.

**M. Elkas:** La journée où le ministre va dire quelque chose, ça va être basé sur des choses qui sont pas mal plus concrètes que seulement penser qu'on peut en fermer un sans penser aussi aux conséquences et les coûts associés en essayant de tout transférer dans un.

**M. Garon:** Voulez-vous dire que le ministre Vallerand, ministre du Tourisme, a parlé à travers son chapeau?

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas ça que j'ai dit.

**M. Garon:** Bien, vous venez de dire le contraire de ce qu'il a dit, là.

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. Qu'est-ce qui vous dit que M. Vallerand a dit ces mots-là? C'est des paroles de qui, ça?

**M. Garon:** Bien, il l'a dit souvent.

**M. Elkas:** C'est des paroles de qui, ça? De quel journal?

**M. Garon:** La Presse, Montréal, le jeudi 20 août 1992: «Selon Vallerand, Montréal a un aéroport de trop».



**M. Elkas:** Ah! C'est qui, ça? Qui a écrit ça? Avez-vous entendu ça...

**M. Garon:** Il n'a jamais nié ça.

**M. Elkas:** Non, mais est-ce que vous avez déjà entendu ça de la bouche de M. Vallerand?

**M. Garon:** Certainement.

**M. Elkas:** Oui? Quand?

**M. Garon:** Il dit ça ouvertement. C'est ce qu'il pense.

**M. Elkas:** Vous l'avez vu? Vous l'avez écouté?

**M. Garon:** Voulez-vous dire qu'il n'a pas dit ça?

**M. Elkas:** Il avait dit autre chose...

**M. Garon:** Vous voulez dire que M. Vallerand dit le contraire, qu'il est content qu'il y ait deux aéroports pour le service aux passagers... et, en tant que ministre du Tourisme, que lui défend qu'il y a deux aéroports ou bien il dit qu'il y en avait un de trop? J'imagine que, dans votre comité, dans vos gens qui discutent, le ministre du Tourisme a un mot à dire, lui, pour le tourisme des passagers.

**M. Elkas:** Il a le droit à son opinion, mais il y a eu des études après que M. Vallerand eut fait ses commentaires. Je ne sais pas s'il les a faits, là, mais il a le droit à ses opinions. Mais il y a eu des études qui ont été faites en concertation avec le milieu municipal, la région, ADM, mon ministère, le ministère du Tourisme. Le Tourisme est impliqué dans les études qui ne sont pas encore complétées.

**M. Garon:** Voyez-vous, le 6 mars 1993, **Journal de Québec:** Ottawa doit trancher sur l'avenir de l'éléphant blanc qu'est Mirabel. «Le ministre québécois du Tourisme, André Vallerand, revient à la charge dans le dossier des aéroports de Montréal et juge maintenant urgent d'aller frapper à la porte du gouvernement fédéral.» Bien oui, il voit bien que son gouvernement ne tranche rien.

**M. Elkas:** Alors, M. le ministre du Tourisme fait encore des études. Il n'a pas encore déposé son opinion finale.

**M. Garon:** Mais il...

**M. Elkas:** Il aura à la partager avec le reste des gens qui seront au CMPDGM à la fin de mai.

**M. Garon:** Mais là, on a le ministre du Tourisme qui dit que ça prend un aéroport, qu'il y en a un de

trop, qu'il ne pense même plus à s'adresser à son gouvernement, il veut s'adresser à Ottawa. Puis là, on voit, de l'autre côté, le 9 mars 1993: «La direction d'ADM veut maintenir les deux aéroports. L'aéroport: Mouvement Réaction dénonce l'attitude d'ADM». Puis vous avez toutes sortes de monde... On dit: Elkas, croit au changement, non à une fermeture.

«ADM, obligée d'exploiter Mirabel et Dorval en vertu de son bail avec le fédéral».

On regarde ça, actuellement, ADM dit une chose, le ministre Vallerand, qui est un ministre du gouvernement du Québec qui, normalement, est solidaire, dit autre chose, puis le ministre des Transports, lui, pas un son.

**M. Maltais:** Mais c'est prouvé...

**M. Garon:** Pas un son.

**M. Maltais:** C'est prouvé que les ministres du Tourisme font des déclarations, des fois, qui ne sont pas endossées par leurs collègues. Vous vous rappelez de M. Léger, lorsqu'il voulait acheter une île dans le Sud, vous n'étiez pas solidaire.

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

**M. Maltais:** Vous n'étiez pas solidaire.

**M. Garon:** Pas du tout. C'était une bonne idée.

**M. Maltais:** Bien oui. J'ai des déclarations de vous qui disent que...

**M. Garon:** Non. Trouvez-en donc une. Je n'ai jamais dit ça.

**M. Maltais:** ...ça n'a pas de bon sens. On va les trouver, on va les faire chercher.

**M. Garon:** Au contraire. Vous ne trouverez jamais ça parce que je pense qu'il avait une bonne idée. L'affaire, c'était de la réaliser, mais l'idée en soi est bonne.

**M. Maltais:** René Lévesque avait sauté quatre pieds dans les airs.

**M. Garon:** Bien oui, mais ce n'est pas une mauvaise idée. C'est de la réaliser.

**M. Maltais:** C'est prouvé que les ministres du Tourisme font des déclarations farfelues, des fois.

**M. Garon:** Alors, là, le ministre, on continue comme ça. Dans le domaine des aéroports, il n'y a pas plus de...

**M. Elkas:** Arrêtez donc, M. le député de Lévis, là. Franchement, vous charriez pas mal! Vous l'avez fait

pendant deux ou trois jours, là, franchement, j'ai mon voyage!

**M. Garon:** Vous avez une position...

(10 h 40)

**M. Elkas:** J'ai répondu trois ou quatre fois la même affaire. Je vous ai dit qu'on est à l'étude... Les rapports vont être déposés à la fin du mois de mai et on fera connaître notre position au comité des ministres de la grande région de Montréal bien avant que je le dépose chez vous.

### Tarification des traversiers

**M. Garon:** Maintenant, concernant... Je voudrais poser une question. Concernant l'Île-aux-Coudres, est-ce que le ministre a l'intention de changer la tarification, cette année?

(Consultation)

**M. Elkas:** Mme la Présidente, sur tout l'ensemble des traversiers, vous savez, que ça soit l'Île-aux-Coudres, que ça soit des traversiers dans la région de Sorel, Tadoussac, on regarde l'ensemble de tout, la tarification, les endroits où il n'y en a pas. Vous avez des endroits où on doit rationaliser, c'est sûr, je pense qu'on a une responsabilité. Il y a des endroits où les gens paient 3,50 \$ le voyage pour des traversées qui prennent 10 minutes. Il y en a d'autres qui ne paient pas une «tôle». Il y en a d'autres qui paient 120 \$ par année. Il y en a d'autres qui paient pour leur transport en commun parce que certains, c'est du transport en commun, d'autres qui paient 60 \$ par mois.

Il faut regarder l'ensemble et voir où on s'en va avec la tarification et puis, oui, c'est à l'étude. On n'est pas arrivé à une décision, à savoir comment on va traiter l'ensemble, mais il est sûr que je ne suis pas exempté de faire de la rationalisation chez moi aussi. D'ailleurs, je pense que s'il y a un ministre qui a mis ses culottes, puis a fait de la réforme, puis il a fait des coupures, c'est bien moi. Même si on m'accuse d'être un boucher, on a fait ce qu'on avait à faire. Je pense que c'est dans le but de donner un meilleur rendement puis, aussi, répondre aux gens qui disent qu'on paie trop. S'il y en a un dans l'Assemblée nationale qui se lève, qui crie et qui chiale qu'on est trop taxés, bien, là, que ce même député de Lévis se lève et dise: Oui, je suis prêt à en donner, moi aussi. Je suis prêt à réduire le fardeau. Je suis prêt à m'en aller aux crédits, moi, puis faire des recommandations où on pourrait couper, où on pourrait augmenter les revenus pour nous permettre d'avoir une meilleure gestion.

Mais ce n'est pas ça qu'on entend lorsqu'on vient ici. On n'entend jamais ça ici. On arrive, puis on nous parle du problème du fédéral, comment c'est pourri. On ne s'en tient jamais aux crédits... Ou, moi, j'aurais pensé, comme on a eu, Mme la Présidente, c'était sur la loi 108, où il y a un bon partage des membres de la commis-

sion, de l'Opposition comme de notre côté, côté ministériel. On est arrivé avec une bonne loi, on a offert à notre société quelque chose de très positif. J'aurais pensé que, dans la défense des crédits, on aurait été ici pour donner un coup de main aussi au ministre, lui dire: Vous n'avez peut-être pas regardé dans cet endroit-là, peut-être qu'on pourrait corriger ça, peut-être qu'on devrait supporter votre position vis-à-vis du transport en commun, par exemple, puis en couper un peu plus ailleurs, tout en reconnaissant que, oui, le gouvernement puis le peuple ont besoin d'un «break» de temps en temps.

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

**M. Maltais:** Merci, Mme la Présidente. Je voudrais profiter, bien sûr, M. le ministre, de la présence de M. Gagnon, président de la Société des traversiers. On sait que, comme vous l'avez si bien dit, M. le ministre, vous devez rationaliser, regarder la tarification des traversiers.

Vous allez dire que je prêche pour ma paroisse, mais les régions, là où il n'y a pas de route, où il n'y a pas d'autre accès que les traversiers, je pense que c'est un service public. Je vais vous donner un exemple. Depuis des années, on a toujours payé, par exemple, pour le transport en commun dans les communautés urbaines de Montréal. On a payé pour le métro, autant les gens de la Côte-Nord ont payé leur participation. Mais, nous, on n'a pas d'autre moyen que les traversiers. Si on ne prend pas les traversiers, on reste chez nous, ce n'est pas compliqué. Tadoussac et Matane, Baie-Comeau, Godbout, tu n'as pas de pont.

Bien sûr, quand on rationalise... Je vais vous donner un exemple. Ici, la rive sud et la rive nord, il y a deux ponts. Il y en a un qui est peut-être mal entretenu, mais peut-être que... En tout cas, il est solide et on peut toujours le prendre. Mais nous, là, si on ne prend pas le traversier, il y a la nage. Il y a ces deux solutions-là, et à -30°, ce n'est pas très intéressant.

Une voix: Pas recommandable.

**M. Maltais:** Moi, dans la rationalisation que vous allez faire, je vais demander à la Société des traversiers — je voudrais faire cette demande ce matin — de prendre conscience de là où il n'y a pas d'autre moyen parce que, sur l'île de Montréal, vous avez des ponts, vous avez quand même trois ou quatre ponts pour entrer et sortir de l'île de Montréal. Pour aller à Lévis, ici, vous avez déjà deux ponts. Le traversier, c'est une prime. Dans d'autres endroits où c'est impossible d'accéder au territoire du Québec autrement que par les traversiers, moi, je vous demande, en tout cas, d'être parcimonieux dans votre tarification, de tenir compte aussi que c'est nécessaire à notre développement économique. Je ne dis pas, là, de persister continuellement, mais lorsqu'on regarde... persister, naturellement, dans la gratuité, là, ce n'est pas ça que je veux dire. Ce que je veux dire, au

fond, c'est qu'on doit penser à l'ensemble des Québécois, au territoire. À chaque fois qu'il y a une augmentation en région, elle devrait être, à mon avis, le double, le quadruple des régions qui profitent des traversiers et qui ont déjà des routes. C'est dans cet esprit de partage là, si on veut être des Québécois à part entière, lorsqu'on a d'autres moyens que de prendre le traversier, ça devient une gratification, à ce moment-là. Mais si tu ne prends pas le traversier, tu restes là. On doit tenir compte de ça dans la justice répartitrice des revenus au Québec, des richesses. La Côte-Nord en est une, et il y a eu des batailles épiques au cours des 50 dernières années. Je ne referai pas l'histoire de ça, mais, tout simplement, ce que je veux plaider auprès de vous, auprès du président de la STQ, c'est que nous, chez nous, sans les traversiers, on n'existe plus, on ne peut plus communiquer avec personne d'autre. Quand je vois, par exemple, des gens du Saguenay—Lac-St-Jean pousser les hauts cris pour le boulevard Talbot, je vous assure que nous, si on l'avait, on fermerait notre boîte et on serait bien contents de le prendre. On est pris avec les intempéries, des traversiers — vous le savez, M. Gagnon, vous êtes le président — Cet hiver, on a eu des problèmes avec la glace. Ça arrive une fois par 50 ans. Ce n'est pas de votre faute, il n'y a pas de danger que je vous accuse, là, mais lorsqu'on est huit à dix heures sans traversier, chez nous, ça, par exemple, ça fait tout du lait gelé, à la grandeur de la Côte-Nord. Ça fait tout du pain gelé, ça fait tout des légumes gelés, puis tout ça gelé, ça ne fait pas diable un bon repas le lendemain matin.

Des choses comme ça, quand on doit regarder une tarification, moi, je suis pour ça, m'asseoir, regarder avec vous autres, mais on doit d'abord tenir compte de ces prémisses-là. Voilà, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saguenay. Le député de Montmagny avait demandé la parole. Est-ce que... Alternance. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Essentiellement, on n'a pas eu de réponse. On demande... Vous savez, on fait plusieurs engagements financiers avec plusieurs ministres. Habituellement, c'est une période intéressante parce que, qu'on soit d'accord ou pas d'accord avec les ministres, au moins ils ont des opinions. Faire les engagements dans le domaine des transports, c'est un désastre. Il n'y a pas de plaisir à ça parce qu'il n'y a aucune orientation. Le ministre a... Il n'a aucun leadership dans le domaine des transports parce qu'on ne sait pas, dans aucun domaine, où il s'en va. Je lui demande: Ça va être quoi, la tarification, cette année? Ça va être la même ou ça va changer? On regarde ça. Je demande une autre affaire: L'aéroport? On regarde ça, il y a un comité qui étudie ça.

Il y a des orientations... Trouvez-moi un domaine dans lequel, depuis qu'on est ici, depuis hier, vous avez donné une orientation, où le ministre a donné une orientation, Mme la Présidente. Il n'y a pas un seul domaine

où le ministre a indiqué une orientation, une perspective, alors qu'actuellement, on est dans le libre-échange, et un des points majeurs du libre-échange, c'est le transport, l'efficacité des transports. Montréal est une place forte, a été une place forte parce que c'était une plaque tournante dans le domaine des transports en Amérique du Nord. Ça a été une plaque tournante. Aujourd'hui, Montréal n'est plus une plaque tournante dans aucun domaine des transports. Le ministre ne dit rien. Aujourd'hui, quasiment tous les députés de la région de Montréal sont libéraux. On est rendu à Montréal avec des taux de chômage qu'on n'a jamais connus dans toute notre histoire. On dit: On a un gouvernement d'hommes d'affaires, on est efficaces, on est bons. Il n'y a jamais eu autant de chômage, actuellement, puis là, le ministre qui, au fond, est responsable d'un secteur qui a assumé, qui a permis dans le passé à Montréal d'être plus forte, c'était le transport. Aujourd'hui, qu'est-ce qui arrive? Il n'arrive rien, fonctionne pas.

Il y a des gens qui parlent... Le ministre Vallérand, on peut être d'accord ou pas d'accord avec lui, au moins il a une opinion. Deuxièmement, on regarde dans le domaine du ferroviaire. On a laissé dilapider tout le ferroviaire, au Québec. Aujourd'hui, après ça, on ferme les ateliers à Montréal. Pendant ce temps-là, on bâtit des ateliers dans l'Ouest, puis on a une Loi fédérale qui fait en sorte... Que le député de Louis-Hébert pense ce qu'il voudra. Dans l'Ouest, là, les chemins de fer sont subventionnés à la planche parce que ce n'est pas la même loi qui est dans l'Est. Dans l'Ouest, la loi, c'est l'intérêt public. Que le chemin de fer soit rentable ou non, on s'en fout, c'est le dernier des problèmes. L'intérêt public, dans l'Est, c'est la rentabilité, de sorte que vous avez des lignes dans l'Ouest qui sont subventionnées, comme la ligne Prince Rupert—Jasper, à 434 \$ de subvention par passager. Le petit Montagnard des Rocheuses reçoit 380 \$ de subvention par passager.

Pendant ce temps-là, si on prend les deux, c'est 814 \$ de subvention pour voir les montagnes Rocheuses. Puis, si on vient en couple, 1628 \$ pour voir les montagnes Rocheuses en prenant le train de Prince Rupert à Jasper, puis le petit Montagnard des Rocheuses. Puis c'est subventionné à la planche, dans l'Ouest. Pendant ce temps-là, nous autres, le système ferroviaire s'en va chez le diable. Il y a de plus en plus de marchandises lourdes qui doivent prendre des routes. Nos routes sont écrasées sous le poids des camions trop lourds.  
(10 h 50)

**M. Elkas:** Your fault.

**M. Garon:** Notre système est en train...

**M. Elkas:** Votre faute.

**M. Garon:** Non. Le système est en train, actuellement, parce que les camions sont trop lourds.

**M. Elkas:** Tu as du culot de dire des choses semblables.

**M. Garon:** Mme la Présidente, pouvez-vous tenir...

**M. Elkas:** Tu as du culot de dire des choses semblables.

**M. Garon:** Le ministre n'a jamais rien à dire, au moins.

**M. Elkas:** Tu as du culot de dire des choses semblables. Vous avez détruit les routes...

**M. Garon:** Voulez-vous lui demander de se tenir?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, s'il vous plaît.

**M. Elkas:** Vous avez détruit les routes, puis on le sait tous, à part de ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, s'il vous plaît.

**M. Garon:** À l'ordre, M. le ministre. Prenez votre calme à deux mains. Faites de l'action quand c'est le temps. Ne faites pas comme un poisson rouge dans l'aquarium qui tourne en rond rapidement. Ça ne dérange rien, ça, ça n'a pas d'importance.

Si vous voulez être actif puis avoir de la volonté, appliquez quelque chose. Dans le domaine ferroviaire, que vous le vouliez ou non, quand les ateliers Angus ont fermé, pourquoi ils ont fermé? Parce que vous avez laissé fermer les lignes de chemin de fer partout au Québec. C'est sous votre gouvernement que la ligne de **Montréal—Trois-Rivières—Québec** a été arrêtée. La ligne Montréal-Sherbrooke, la ligne **Québec—Mont-Joli**, la ligne Charny-Richmond, je peux en nommer, des lignes de même: pas une cenne de compensation, 2000 km de chemin de fer pendant qu'à ce moment-là on coupait 1167 km de chemin de fer à Terre-Neuve avec un plan de subvention du fédéral de 700 000 000 \$ comme compensation. Un plan de 800 000 000 \$ dont 700 000 000 \$ de cadeau du fédéral à Terre-Neuve. Alors, Mme la Présidente...

**M. Gauvin:** Il y a un poisson bleu dans votre aquarium.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Gauvin:** Il y a un poisson bleu dans votre aquarium.

**M. Garon:** Mme la Présidente, laissez les députés tranquilles. Ils ne parlent pas, ils sont tranquilles, le ministre ne fait rien puis ils sont satisfaits, sauf que...

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

**M. Garon:** ...on a le droit de dire qu'on n'est pas d'accord.

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

**M. Garon:** Je ne suis pas d'accord avec le ministre.

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

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...je regrette, les députés ne parlent pas parce qu'ils ont demandé la parole, mais c'est vous qui parlez, dans le moment.

**M. Garon:** Non. Écoutez, on arrive à la fin. Il nous reste quelques minutes seulement, on arrive à la fin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il ne peut pas dire que les députés ne parlent pas.

**M. Garon:** Alors, les députés sont satisfaits. À chaque fois qu'ils ont pris la parole, c'est pour dire qu'ils étaient satisfaits. Ça ne marche pas, ils sont satisfaits; il n'y a pas de brise-glace, ils sont satisfaits; de la glace dans le fleuve en masse, les députés libéraux sont satisfaits; là, Montréal ne marche pas sur le plan des transports, ils sont satisfaits. Le ministre n'a pas d'opinion, il n'y a pas de problème là.

**M. Maltais:** Le député de Lévis n'écoute pas quand on parle. Il ne comprend rien, il parle tout le temps, il parle fort et il crie, et il crie, et il crie.

**M. Garon:** Le ministre du Tourisme est en désaccord... Alors, le ministre...

**M. Maltais:** Il a raison de dire: Un gros criard sur un petit bicycle. Ça n'a pas de raison de crier de même. Moi, je pense qu'on est assez vieux, ici, autour de la table, pour se parler sans crier. Je ne peux pas tolérer une attitude aussi irrespectueuse de l'Assemblée nationale.

**M. Garon:** Mme la Présidente, le règlement ne...

**M. Maltais:** Mme la Présidente, quand on parle fort, c'est parce qu'on n'a rien à dire, on est obligé de se faire entendre.

**M. Garon:** Mme la Présidente, êtes-vous capable de sauvegarder votre présidence?

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

**M. Maltais:** Pour se faire entendre... Je ne crie pas. Ça ne me fait rien qu'il parle, mais qu'il parle moins fort, bordel!

**M. Garon:** Le députés libéraux ont commencé à parler parce qu'ils ont vu une caméra.

**M. Gauvin:** La caméra est venue quand vous avez commencé à crier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît. S'il vous plaît, à l'ordre! M. le député de Montmagny.

**M. Garon:** Mme la Présidente, vous voyez que, en parlant fort, j'ai réussi une chose extraordinaire, j'ai réussi à réveiller les députés libéraux.

**M. Maltais:** Tu vas finir... t'endormir pour 15 jours, par exemple.

**M. Garon:** Alors, j'ai réussi à réveiller les députés libéraux. C'est quelque chose! C'est quasiment une oeuvre impossible... Je me suis dit: Un jour, je réussirai. J'ai pris comme devise, il y a plusieurs années, que le possible est déjà fait, l'impossible se fera. Alors, j'ai dit: On va réveiller les députés libéraux.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, le seul député qui dort en commission parlementaire, et je me réfère à hier soir, c'est le député de Lévis. Il dormait en commission parlementaire.

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

**M. Garon:** Le député de Montmagny, il ne parle jamais, Mme la Présidente. Tout le monde le sait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, je vous ferai remarquer que vous faites des remarques qui suscitent des débats, aussi. Alors, il y a l'article... je ne sais pas quel article, mais...

**M. Gauvin:** Hier, vous avez parlé, mais vous avez parlé entre vos sommes. Vous avez fait vos siestes.

**M. Garon:** Non, mais oui. Qu'est-ce que vous voulez, vous avez raison que je suscite des remarques qui suscitent des débats. Je demande une opinion au ministre. Je suscite un débat. Je demande au ministre d'opiner dans quelque chose, d'avoir une opinion dans quelque chose, d'avoir une orientation dans quelque chose, d'indiquer la voie dans quelque chose, de faire oeuvre de leadership dans quelque chose, n'importe quoi, mais dans quelque chose.

Le ministre n'a pas d'opinion. Il dit: Un comité va voir, plus tard on verra. Là, je lui demande simplement... Les gens s'inquiètent, entre autres, de la traverse à l'Île-aux-Coudres. Ils s'inquiètent. Le ministre dit: Je n'ai pas

d'opinion. On va le savoir plus tard, ils vont regarder ça, il y en a qui paient, il y en a qui ne paient pas, il faut regarder ça. On n'est pas plus avancés. J'aurais pu lui parler des écoles de conduite où c'est un problème qui traîne depuis que le gouvernement est là. Ça fait des années que ça traîne, les écoles de conduite. On marche sur des moratoires depuis 1986, ça fait huit ans, quasiment. Pas d'opinion. Qu'est-ce qu'il va faire? Rien. On n'entend parler de rien. Puis ça va mal, au Québec. Et je dirais ceci: Le point le plus central, actuellement, de toute la question du libre-échange, le point le plus central, le plus important, c'est sans doute la politique de transport. Pourquoi? Parce qu'on va être dans le circuit ou on ne sera pas dans le circuit. Et, actuellement, on est en train de sortir du circuit. Puis il y a des entreprises qui vont quitter le Québec. Je vous dis, si le ministre n'indique pas un rôle de leadership, les entreprises comme Cast, par exemple, ce n'est pas évident. Demandez à Cast aujourd'hui quelle est sa capacité concurrentielle maintenant, à partir de Montréal par rapport aux ports de l'Atlantique. Demandez-lui. Vous allez voir ce que ça donne d'avoir le fleuve fermé l'hiver.

Demandez à des entreprises, c'est quoi, la capacité concurrentielle, maintenant qu'on laisse dilapider les infrastructures, que les affaires s'en vont chez le diable. Demandez-leur qu'est-ce que ça fait. Parce que, dans le domaine aérien, aujourd'hui, même Canadien veut faire ses départs vers l'Europe à partir de Toronto. Les gens de Montréal vont s'en aller à Toronto pour s'en aller en Europe. Pourquoi? Il y a des conséquences à l'absence de politique. Dans le domaine aérien, Montréal n'est plus du tout une plaque tournante, c'est un aéroport régional.

Regardons ensuite sur le plan des chemins de fer, Montréal n'est plus une plaque tournante. Regardez... Et si on continue dans le TGV sans regarder ce qui se fait aux États-Unis, on ne sera sûrement pas une plaque tournante, alors qu'on pourrait être une plaque tournante, mais ça prend de l'initiative, ça prend du leadership.

Regardons dans le domaine maritime. Dans le domaine maritime, il n'y a plus, non plus, de plaque tournante. Un fleuve qui est bloqué 29 jours dans l'année, c'est bien de valeur, il y a des conséquences terribles à ça. Et je vais vous dire une chose, que les gens actuellement ne le voient pas, mais quand les gens ne voient pas que dans un Québec souverain, au moins on paierait des taxes qui serviraient au Québec et non pas aux Maritimes... Actuellement, 36 % des dépenses de la garde côtière sont faites dans les Maritimes, 16 % à 18 % au Québec alors qu'on paie 25 % des taxes à Ottawa. On paie des taxes, mais on n'a pas le service, et on a les résultats. Or, sur le plan technique, je regarde, Mme la Présidente, ce qui se passe actuellement et je dis au ministre: Qu'est-ce que vous faites? Regardons les camionneurs se plaindre. Il dit: C'est un commis. Tout le monde se plaint, actuellement. On n'est pas compétitifs, on n'est pas efficaces. On va demander aux gens pourquoi ils ne prennent pas plus la voie ferrée pour la marchandise entre Québec et Montréal. Ils vont

vous dire: C'est un rail slaque. C'est un rail qui n'est pas trop solide.

Pendant ce temps-là, le gouvernement fédéral dépense des fortunes pour solidifier les rails de l'Ouest, non seulement ça, pour organiser des tunnels pour qu'on puisse passer des wagons à deux étages, «double stock car». Là, ils vont tous pouvoir aller vers l'Ouest. Pendant ce temps-là, nous autres, on n'a pas de rails qui peuvent les recevoir. Vous pensez qu'on va être capables de concurrencer éventuellement de cette façon-là, avez des rails de chemin de fer qui ne sont pas solides, qui sont chambranlants, où on ne peut pas mettre de marchandise pesante, alors que tous les rails vont avoir été solidifiés, les viaducs vont avoir été organisés, tout va avoir été fait pour envoyer des trains à double étage vers les provinces de l'Ouest, vers le port de Vancouver ou le port de Prince Rupert? Puis il n'y a pas de conséquences?

Il y a des conséquences considérables à ça. Pourquoi? Parce que le ministre ne joue pas son rôle, le ministre n'est pas assez vigoureux, le ministre ne travaille pas assez fort, le ministre ne prend pas assez son courage à deux mains pour indiquer une orientation. C'est évident de choisir. Choisir, quand on choisit, à moins que ça soit unanime, il faut faire des choix. Mais il peut y avoir des gens qui ne soient pas heureux, excepté que si les choix qui sont faits sont les bons, il y aura des avantages pour tout le monde. Sauf que, quand on ne fait pas de choix, quand on ne décide rien, qu'est-ce qui arrive? Personne ne sait où on s'en va. Il n'y a pas de leadership. Le problème au Québec actuellement dans le domaine des transports, c'est qu'il n'y a pas de leadership. Il n'y a aucun leadership...

**M. Elkas:** Mme la Présidente, on répète. Mme la Présidente, finalement...

**M. Garon:** ...de sorte que les gens ne savent pas où ils s'en vont. Alors, c'est pour ça, Mme la Présidente, que, moi, j'ai...

#### Adoption des crédits

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, étant donné l'heure, je pense qu'on doit adopter les crédits. Alors, est-ce que les crédits des Transports, les programmes 1, 3, 4, 5 et 6, premier élément, Systèmes de transports terrestres; deuxième, Construction...

**M. Garon:** J'aimerais qu'on passe, Mme la Présidente, un par un, puis vote enregistré sur chacun pour que les libéraux manifestent leur satisfaction d'avoir si peu de crédits dans le domaine des transports.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, programme 1, Systèmes de transports terrestres. Est-ce que ce programme est adopté?

**M. Garon:** Vote nominal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vote nominal. Voulez-vous appeler le vote, s'il vous plaît?

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Oui.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Gauvin?

**M. Gauvin:** Pour.

La Secrétaire: M. Maltais?

**M. Maltais:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Pelchat?

**Mme Pelchat:** Pour.

La Secrétaire: M. Thérien?

(11 heures)

**M. Thérien:** Pour.

La Secrétaire: 5 pour, 1 ... 2 contre.

**M. Maltais:** Il n'est même pas venu aux crédits, François. Je ne sais pas ce qui se passe.

**M. Garon:** Il sait qu'il manque d'argent dans l'Abitibi, les gens sont en train de faire des routes à leurs frais.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! Programme 2, Construction...

**Une voix:** Le programme 2 est adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Excusez-moi. Programme 3, Gestion interne et soutien.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Contre.

La Secrétaire: M. Gauvin?

**M. Gauvin:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Gendron?

**M. Gendron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Maltais?

**M. Maltais:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Pelchat?

**Mme Pelchat:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

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

**La Secrétaire:** 5 pour, 2 contre, 1 abstention.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! C'est exactement le même règlement qu'à l'Assemblée nationale durant le vote. Il doit y avoir...

**M. Garon:** Mais là, on a dépassé le mandat de la Chambre, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais il faut quand même finir ça.

**M. Garon:** Non. Le mandat de la Chambre, c'est 23 heures. On est obligés de se plier au mandat de la Chambre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce qu'il y a consentement pour finir d'adopter les crédits des Transport?

**M. Garon:** Il n'y a pas de consentement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous êtes d'accord, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le programme 4, Commission des transports du Québec. Est-ce que ce programme est adopté? Le même vote?

**M. Garon:** Même vote nominal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Nominal. Bon, allez, appelez le vote.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Gauvin?

**M. Gauvin:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Gendron?

**M. Gendron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Maltais?

**M. Maltais:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Pelchat?

**Mme Pelchat:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

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

**La Secrétaire:** 5 pour, 2 contre, 1 abstention.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais sur un vote nominal, elle est obligée de lui demander, M. le député d'Abitibi-Ouest.

Alors, programme 6, Transport scolaire. Est-ce que ce programme est adopté?

**M. Garon:** Vote nominal.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Gauvin?

**M. Gauvin:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Gendron?

**M. Gendron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Maltais?

**M. Maltais:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Pelchat?

**Mme Pelchat:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Pour

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

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

**La Secrétaire:** 5 pour, 2 contre, 1 abstention.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les programmes du ministère des Transports sont adoptés sur division.

La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Fin de la séance à 11 h 3)