



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Etude des crédits du ministère des Transports (1)

Le 9 avril 1980 — No 278

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Denis	de Bellevall.....B-13201
M. Michel	Gratton.....B-13204
M. Fabien	Cordeau.....B-13206
M. Hermann	Mathieu.....B-13207
M. John	O'Gallagher.....B-13208
M. Louis	O'Neill.....B-13209
Réponse	du ministre.....B-13209
Discussion générale.	B-13212

Intervenants

M. Jean-Marc Lacoste, président

M. Denis de Bellevall
M. Michel Gratton
M. Georges Lalande
M. Fabien Cordeau
M. Hermann Mathieu
M. Léonard Lévesque
M. John O'Gallagher
M. Louis O'Neill

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762
ISSN 0709-3632

Le mercredi 9 avril 1980

**Etude des crédits du ministère
des Transports**

(Seize heures trente et une minutes)

Le Président (M. Lacoste): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission permanente des transports se réunit pour étudier les crédits budgétaires du ministère des Transports.

Les membres de la commission, pour la séance d'aujourd'hui, sont: M. Baril (Arthabaska), M. de Belleval (Charlesbourg), M. Cordeau (Saint-Hyacinthe) qui remplace M. Goulet (Bellechasse); M. Gratton (Gatineau), M. Grégoire (Frontenac), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. O'Neill (Chauveau), M. Proulx (Saint-Jean), M. Samson (Rouyn-Noranda), M. Verreault (Shefford).

Les intervenants sont: M. Beauséjour (Iberville), M. Bordeleau (Abitibi-Est), M. Fontaine (Nicolet-Yamaska), M. Mailloux (Charlevoix), M. Mathieu (Beauce-Sud), M. Michaud (Laprairie), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Perron (Duplessis).

Le député de Maisonneuve remplace...

M. Gratton: Le député de Maisonneuve à la place du député de Charlevoix, s'il vous plaît.

Le Président (M. Lacoste): D'accord. M. Lande (Maisonneuve) remplace M. Mailloux (Charlevoix).

J'appelle donc le programme 1. Auparavant, M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires généraux à formuler?

M. de Belleval: Merci, M. le Président. Avant de commencer l'étude des programmes particuliers du ministère, j'aimerais rappeler brièvement...

Le Président (M. Lacoste): Un instant. Auparavant, il y aurait lieu de nommer un rapporteur. Est-ce que je pourrais suggérer M. Lévesque? M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata) sera donc le rapporteur.

M. Proulx: Quel comté?

Le Président (M. Lacoste): Kamouraska-Témiscouata.

M. le ministre, pour les commentaires généraux.

Remarques préliminaires**M. Denis de Belleval**

M. de Belleval: Comme je le disais, avant de commencer l'étude des programmes particuliers du ministère, j'aimerais rappeler brièvement les points majeurs de l'action du ministère des Transports pour l'année qui vient de s'écouler et déterminer certaines voies d'action principales pour l'année qui vient.

Comme vous le savez, M. le Président, j'ai assumé la responsabilité du ministère des Transports au mois d'octobre dernier seulement. Toutefois, dès cette époque, deux dossiers principaux préoccupaient déjà le ministère des Transports, et je me suis employé à les rendre à leur fin le plus rapidement possible à leur fin ou à leur conclusion. Il s'agissait, entre autres, du réaménagement de notre politique de subventions au transport en commun, d'une part, et deuxièmement, de la préparation et de l'acceptation par le gouvernement du plan de transport intégré de la région de Montréal. Deux dossiers majeurs du ministère qui ont, comme vous le savez aussi, un passé assez important. Dans le cas de la réforme du système de transport en commun, ce passé est lié à celui de toute la question de la réforme de la fiscalité municipale qui a abouti aussi cette année.

En ce qui concerne ce premier projet — le réaménagement des subventions au transport en commun — je voudrais rappeler brièvement qu'en vertu de ce nouveau programme des sommes additionnelles seront mises à la disposition des municipalités pour donner une impulsion nouvelle à leur programme de développement des transports en commun, tant dans les villes déjà dotées d'une commission de transport ou d'une commission intermunicipale de transport que dans d'autres villes de moyenne importance du Québec qui se préparent à suivre l'exemple de ces municipalités et à créer elles-mêmes de nouvelles commissions intermunicipales de transport.

Le principe qui a présidé à ce réaménagement de notre programme de subventions vise d'abord à respecter le principe de l'autonomie municipale en matière de services locaux. Ce principe est assuré en laissant au palier local le soin de déterminer le niveau de services de même que la tarification des services du système de transport en commun en milieu urbain ou périurbain. En ce sens, nous avons déterminé que les subventions seraient données à l'avenir en vertu des revenus des commissions de transport ou des systèmes de transport plutôt qu'en vertu de leurs dépenses. Ce qui, évidemment, incitera les municipalités à améliorer la productivité de leurs ressources et à déterminer le mieux possible le niveau de services compatible avec le niveau de taxation que ces municipalités veulent assurer sur leur territoire, et compte tenu aussi de leurs diverses priorités en matière de services municipaux.

Cette approche aussi, je pense, privilégie les immobilisations en milieu urbain de façon à améliorer les infrastructures, à améliorer donc le niveau de services sans pour autant imposer un fardeau trop lourd, à long terme, aux municipalités.

Ces immobilisations ont trait, bien sûr, dans les milieux comme celui de Montréal, à des travaux qui touchent au métro. Dans les autres villes, elles touchent aussi les services d'autobus pour lesquels la subvention, qui était de 35%, a été portée à 75%, ce qui démontre bien quand même les possibilités nouvelles que nous donnons aux

municipalités en matière d'infrastructures, de façon justement, comme je le disais, à leur permettre d'améliorer le service actuel.

Par cette politique, nous voulons aussi montrer la voie de l'avenir en matière de transport urbain et participer, de cette façon, à nos objectifs généraux, à ceux de tous les gouvernements occidentaux, je pense, en matière de conservation de l'énergie et de l'amélioration de la qualité de la vie en milieu urbain.

Je voudrais rappeler brièvement les principaux éléments de ce financement. Comme je l'ai dit, en ce qui concerne les transports par autobus, les subventions aux immobilisations seront de 75% à l'avenir. En ce qui concerne les immobilisations lourdes, les subventions seront de 100% pour, par exemple, les métros de surface ou souterrains à Montréal ou les trains de banlieue. C'est une politique qui intéresse surtout la région de Montréal, mais aussi maintenant et de plus en plus, je pense, dans l'avenir d'autres villes du Québec, en particulier l'agglomération de Québec.

Du côté des subventions de fonctionnement, à l'avenir, comme je l'ai dit, nous subventionnerons les revenus plutôt que les dépenses ou les déficits des commissions de transport. La subvention sera de 40% des revenus réguliers des commissions de transport. De plus, nous subventionnerons à 110% des réductions consenties aux utilisateurs de laissez-passer réguliers. Cette politique a déjà eu une application concrète dans la région de Montréal où, comme vous le savez, à cause de cette nouvelle formule de subvention, le coût du transport en commun a été effectivement diminué, ce qui n'est pas, je pense, un mince exploit par les années qui courent.

Pour les usagers réguliers de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, le laissez-passer mensuel, dans l'agglomération de la communauté urbaine, a été fixé, comme vous le savez, à \$16. D'autres régions implanteront aussi, bientôt, de tels systèmes de laissez-passer; la région de Hull, en particulier, bénéficiera très bientôt d'un tel système; celle de Québec, comme vous le savez, avait été la pionnière dans ce domaine et notre politique a permis de maintenir à \$18 le coût du laissez-passer actuel.

Un deuxième dossier très important au ministère, l'automne dernier, consistait à prendre enfin position sur un plan de transport intégré pour la région métropolitaine de Montréal, tant du point de vue de la grande voirie des autoroutes que du système de transport en commun. Vous savez que le plan proposé privilégie grandement le transport en commun puisque, sur des sommes d'environ \$1 000 000 000 qui seront consacrées à l'amélioration du transport urbain dans la région de Montréal durant les cinq ou sept prochaines années, près de 90% seront consacrées au transport collectif, particulièrement à l'extension du métro, l'amélioration des trains de banlieue et la création de nouveaux métros de surface dits métros régionaux.

Les réactions à ce plan ont été largement positives, je pense, jusqu'à maintenant et, actuel-

lement, les différents intervenants dans le domaine, en particulier la Communauté urbaine de Montréal et la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de concert avec le ministère des Transports, sont à la veille d'une entente formelle sur la meilleure façon de mettre en application ce plan d'équipement dans les meilleurs délais. Des négociations à cet effet sont d'ailleurs commencées avec les compagnies de chemin de fer existantes, le CN et le CP, et aussi la compagnie Via-Rail dont certaines infrastructures seront utilisées pour l'amélioration du système de transport collectif de la grande région de Montréal et en particulier, bien sûr, de la communauté urbaine.

Voilà donc deux éléments très importants des politiques amorcées au ministère des Transports, parfois depuis quelques années, parfois depuis les trois dernières années — en ce qui concerne la réforme du financement, en particulier — qui ont marqué mes premiers mois comme ministre des Transports.

En ce qui concerne la prochaine année, nous voulons concrétiser davantage les orientations qui germent au ministère depuis plusieurs mois déjà. Tout d'abord, comme vous le savez, le ministère des Transports devient de plus en plus un ministère qui s'occupe de questions autres que celles de voirie proprement dite, mais qui s'occupe plutôt, de plus en plus, de domaines d'intérêt nouveau comme le développement de notre système aérien, le développement de notre système maritime et un dossier que je considère de la plus haute importance, probablement notre première priorité durant les mois qui vont venir, celui de la sécurité routière.

Du côté du domaine aérien, il va sans dire que notre action ne peut-être que complémentaire ou supplétive, compte tenu des responsabilités qu'assume constitutionnellement le gouvernement fédéral en cette matière. Quoi qu'il en soit, en bonne partie à cause de la faiblesse des interventions du gouvernement fédéral dans ce domaine — comme dans le domaine maritime aussi, on le verra un peu plus loin — il est important que le gouvernement du Québec intervienne. Je parle de faiblesse, c'est le cas parfois; il s'agit aussi, dans d'autres cas, d'interventions intempestives. Je fais référence, par exemple, à tout le dossier du regroupement des transporteurs aériens dans le Nord-Ouest québécois qui est un exemple concret de notre détermination de faire en sorte que notre secteur commercial, que la structure de nos entreprises dans le domaine aérien soit renforcée, que les entreprises existantes soient regroupées, que leur base financière soit améliorée, que leur base technique, aussi, soit améliorée, de façon à donner un meilleur service à l'ensemble de la population.

(16 h 45)

Dans le Nord-Ouest québécois nous avons déjà une opération entreprise de regroupement en ce sens. Malheureusement, à la toute veille des dernières élections fédérales, le ministre fédéral des Transports de l'époque a retiré au transpor-

teur québécois concerné, à savoir Québec-Aviation, le permis qui lui permettait de desservir les localités de la Baie James et du Nord-Ouest de l'Abitibi-Témiscamingue. J'ai déjà dénoncé ce geste et, comme vous le savez, la position du gouvernement du Québec et des transporteurs régionaux, dans ce dossier, a été appuyée par l'ensemble des corps intermédiaires de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. J'ai écrit à mon homologue du gouvernement fédéral à ce sujet. J'attends une réponse quant à la révision de la décision, sans précédent, de son prédécesseur qui, à toutes fins pratiques, sinon bloque, du moins compromet dangereusement nos efforts de rationalisation dans le domaine aérien dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

Nous avons aussi d'autres programmes dans le domaine aérien, tant au niveau des infrastructures, dans d'autres régions du Québec, qu'au niveau aussi des discussions avec les entreprises, de façon à, comme je l'ai dit, poursuivre une politique de restructuration et de développement de notre système aérien au Québec. Je passe, évidemment, par-dessus le dossier majeur de Mirabel qui reste en panne et pour lequel, d'ailleurs, nous n'avons reçu aucune nouvelle du gouvernement fédéral depuis de nombreux mois, malgré des interventions, non seulement du gouvernement, mais aussi de députés de toutes les formations politiques de la région de Montréal, à cet effet.

Autrement dit, la décision de construire l'aéroport de Mirabel, prise dans le contexte que l'on connaît à la fin des années soixante, s'est traduite, pour la région de Montréal, par la mise sur pied d'un système aérien moins efficace et moins attirant, pour les entreprises aériennes, que celui dont bénéficiait déjà Montréal avec les infrastructures de Dorval. Autrement dit, après avoir dépensé, sinon gaspillé \$500 000 000, la région de Montréal se trouve dans une situation pire, actuellement, que ce dont elle bénéficiait durant les années soixante.

D'ailleurs là-dessus, je pense que le témoignage que je peux apporter est appuyé par les analystes et tous les observateurs, non seulement de la scène politique mais du domaine technique concerné, quant aux décisions fédérales dans ce domaine, dans le passé.

Du côté maritime, nous avons aussi pris des initiatives qui visent à améliorer d'abord le réseau dont nous sommes responsables, essentiellement le réseau des traversiers sur le fleuve Saint-Laurent et dans l'estuaire. Mais nous avons aussi amorcé une consolidation de nos entreprises en cette matière. Ce matin même, j'annonçais en conférence de presse que la société Sonamar allait regrouper les deux plus importantes entreprises de cabotage maritimes sur le fleuve, la compagnie Logistec Maritime et la compagnie Desgagné, de façon à former une nouvelle entreprise. Là encore, avec une base technique et financière plus forte, de façon à faire face à la concurrence des autres entreprises étrangères, extérieures au Québec, qui oeuvrent dans le

domaine maritime, et aussi de façon à pouvoir rechercher de nouveaux marchés et créer, finalement, des emplois pour notre main-d'oeuvre dans ce domaine.

Du côté du transport en commun, j'en ai parlé plus tôt, les plans, dont nous avons amorcé la réalisation, se poursuivront, non seulement dans la région de Montréal, mais aussi dans d'autres régions du Québec, où les municipalités accordent maintenant au transport en commun la priorité qui lui revient. Dans la région de Québec, en particulier, une étude est en cours qui visera à déterminer l'opportunité et, éventuellement, les caractéristiques techniques dans un système de transport en commun amélioré, grâce à l'implantation d'un métro de surface, dans le territoire de la Communauté urbaine de Québec.

Je voudrais terminer ce bref exposé, en parlant du dossier de la sécurité routière. Comme vous le savez, mon prédécesseur avait créé un comité interministériel, chargé de coordonner toutes les actions du gouvernement, en matière de sécurité routière. Les travaux techniques préparatoires sont déjà commencés en cette matière. Une première réunion du comité a eu lieu, d'autres suivront. Déjà, on peut déceler un certain nombre d'orientations quant à notre façon d'aborder la sécurité routière.

Tout d'abord, il nous faut marquer la priorité que nous accordons en cette matière sur le plan des structures gouvernementales, comme telles. Pas simplement en termes de coordination interministérielle, mais en termes d'utilisation de nos ressources sur le plan technique.

Alors, de ce côté, les différentes responsabilités de la sécurité routière au ministère des Transports seront regroupées au sein d'une direction ou d'un service général, qui sera placé sous la responsabilité d'un haut fonctionnaire qui aura, à toutes fins pratiques, le rang de sous-ministre adjoint. Il agira, en même temps, comme secrétaire du comité ministériel de la sécurité routière.

Je pense que le regroupement des responsabilités techniques en cette matière et le niveau élevé, sur le plan hiérarchique, de son responsable, marqueront bien la priorité que nous voulons donner à nos différents programmes en cette matière, au ministère des Transports.

Comme vous le savez, actuellement, la sécurité routière au ministère des Transports est dispersée parmi plusieurs services, mais particulièrement, bien sûr, elle existe au sein d'une Direction générale comme telle du ministère des Transports, le Bureau des véhicules automobiles qui s'occupe non seulement de sécurité routière, mais de toutes sortes d'autres fonctions. Je pense que si nous voulons démontrer notre sérieux en matière de sécurité routière, nous devons commencer par l'indiquer en donnant aux structures administratives une position clé dans l'ensemble de la hiérarchie administrative du ministère des Transports.

Nous allons aussi, bien sûr, poursuivre l'harmonisation des actions des nombreux intervenants qui existent en cette matière au Québec,

tant publics que privés, et le Comité ministériel de la sécurité routière verra justement à faire en sorte que ces différentes actions soient harmonisées et se traduisent par des programmes nouveaux, concrets, qui seront mis en application au cours de l'été et de l'automne prochains. J'ai voulu, de ce côté-là, plutôt que de mettre sur pied tout de suite des actions qui peuvent avoir l'air flamboyantes à première vue du côté de la sécurité routière en particulier, des programmes de promotion publicitaire, etc., pour inciter les gens à la sécurité routière, j'ai préféré prendre un peu de recul et construire d'abord notre appareil technique capable d'élaborer ses programmes, d'en assurer le suivi et de faire en sorte que ceux-ci soient vraiment efficaces avant, justement, de se lancer dans différents projets particuliers partiels, mais qui sont souvent d'une utilité pas très grande à long terme.

Je terminerai mes remarques là-dessus et je suis certain qu'au cours de l'examen des différents programmes du ministère j'aurai amplement l'occasion de compléter les quelques remarques préliminaires que je viens de faire. Si mes collègues de la commission le permettent, je pourrai présenter immédiatement, ou un peu plus tard au cours de la réunion, les différents fonctionnaires qui m'accompagnent aujourd'hui, lors de cette première séance de l'étude de nos crédits.

Voulez-vous que je le fasse maintenant? Je pense que déjà vous êtes familiers avec les visages et les noms de quelques-uns d'entre eux. Les ministres passent, mais les fonctionnaires restent; sinon, ils se présentent en politique et font comme le député de Maisonneuve, ou d'autres que nous connaissons.

M. Gratton: ... le ministre.

M. de Belleval: Exactement.

M. Lalande: Il faut dire qu'avec les fonctionnaires, on va...

M. de Belleval: Je vais peut-être commencer par les gens de l'extrême gauche, de l'extrême droite ou de l'extrême centre. J'aimerais que chacun se présente lui-même et précise sa fonction. Je pense que ça va simplifier la présentation, si vous voulez.

Jean-Paul Matte, bureau du sous-ministre; André Poirier, bureau du ministre; Ghislain Laflamme, Bureau des véhicules automobiles; Adolphe Prévost, Commission des transports; René Vincent, Direction générale de planification et de développement; Yvan Demers, direction de la programmation; Jean-Paul Gaudreault, direction de l'entretien; M. Tessier, direction générale du génie; M. Marcel Baril, Direction générale du personnel et de l'administration; Paul Lussier, Conseil du transport de la région de Montréal; M. Gilles Cadolette, attaché politique; Yolande Plante, attachée politique; M. Hugues Morissette, sous-ministre.

M. le Président, la parole est à mon collègue de Gatineau, je suppose.

Le Président: M. le député de Gatineau.

M. Michel Gratton

M. Gratton: Merci, M. le Président. J'aimerais d'abord saluer les principaux collaborateurs du ministre qui nous honorent de leur présence et qui, surtout, sauront fournir tant au ministre, possiblement, qu'aux membres de la commission, sûrement, les informations susceptibles d'éclairer non seulement les membres de la commission mais, par le biais du journal des Débats, ces éléments de la population qui s'intéressent à l'étude des crédits du ministère des Transports.

Tantôt, le ministre, dans ses remarques préliminaires, a fait grand état des deux dossiers qui, dit-il, ont retenu son attention depuis son arrivée au ministère en septembre dernier. Il nous a parlé longuement du programme d'aide financière au transport en commun aussi bien que du transport intégré sur l'île de Montréal.

J'aurais préféré, M. le Président, que le ministre soit un peu plus général dans son approche et nous dise jusqu'à quel point le ministère considère comme prioritaires un certain nombre de dossiers que nous voudrions sûrement soulever au cours de l'étude des crédits. Entre autres, il y a un petit exercice qui s'avère assez intéressant lorsqu'on compare les crédits globaux du ministère des Transports pour l'année qui nous intéresse, c'est-à-dire l'année 1980-1981, à ceux de l'année 1976-1977, soit dernière année avant le changement de gouvernement. On se rend compte que la part que le ministère des Transports occupe ou accapare de l'ensemble des crédits budgétaires gouvernementaux va toujours en diminuant d'année en année sous ce gouvernement. De 10,4% qu'elle était en 1976-1977, elle est maintenant de moins de 7,7% en fait un peu plus près de 7,6%. Tantôt, lorsque le ministre nous faisait grand état de l'aide accrue que le gouvernement entend donner au développement et à l'aménagement du transport en commun, il doit reconnaître que ceci se fait grandement et en grande partie au détriment du développement du réseau routier. On a beau faire de longs et beaux discours pour dire que l'avenir réside dans le transport des personnes dans le développement du transport en commun, tout cela est vrai et louable. Le fait demeure que, sauf quelques régions, la plupart des régions du Québec n'ont pas encore ce minimum d'infrastructure routière dont elles ont besoin. Malheureusement, cette politique du gouvernement vient réduire et de façon très considérable, de façon même astronomique, les sommes qui étaient déjà consacrées au développement du réseau routier.

(17 heures)

Si on prend, par exemple, la construction d'autoroutes, on convient qu'il y a eu un effort. D'ailleurs, on le sait fort bien puisque c'est le gouvernement libéral d'alors qui a fait l'effort de reprendre le temps perdu dans la construction d'autoroutes. Or, si on regarde les crédits de l'année 1976-1977, on constate que quelque

\$204 000 000, c'est-à-dire 24,3% des crédits globaux, étaient consacrés à la construction d'autoroutes.

Ces montants ont diminué d'année en année sous le gouvernement du Parti québécois, à un point tel qu'en 1980-1981, \$139 000 000 seulement sont consacrés à la construction d'autoroutes, c'est-à-dire 31,7% de moins. À noter, M. le Président, que, pendant ces quatre années-là, les coûts, que je sache, n'ont pas diminué, mais ont plutôt augmenté. On pourrait, sans aucune crainte de se tromper, parler d'une augmentation moyenne de 10% par année, donc d'environ 40% dans les coûts de construction et on s'aperçoit que c'est de 31,7% qu'on a diminué les montants affectés à la construction d'autoroutes. On me dira qu'il n'y a plus d'autoroutes à construire. Pourtant, on se rend compte qu'en période électorale, dans Beauce-Sud, par exemple, dans le comté de mon collègue de Maisonneuve, on trouve toujours le moyen de raviver ces projets-là, surtout quand il s'agit de les promettre.

Pour ne parler que de ma région de l'Outaouais, c'est encore plus malheureux, M. le Président, et plus condamnable que le gouvernement ne mette pas plus d'emphasis dans la construction du réseau autoroutier alors que le gouvernement fédéral, dans la région dite de la capitale nationale, s'est déjà engagé, par entente signée en 1972, à défrayer 50% des coûts de construction d'un bon nombre de routes régionales, mais aussi de certaines autoroutes et que, depuis 1976, malheureusement, aucune somme n'a été dépensée par le gouvernement du Québec qui se veut le seul et unique maître d'oeuvre dans ce domaine, dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale.

On pourrait possiblement dire qu'on a pris l'argent qui, normalement, ou qui déjà était dévolu à la construction d'autoroutes et on l'a consacré plutôt à la construction des routes régionales. Mais non, M. le Président. C'est tout à fait, encore là, le contraire, puisqu'en 1976-1977, \$78 800 000 étaient consacrés à la construction de routes régionales et après quatre ans, et encore là avec des coûts de construction qui ont continué d'augmenter, on en est rendu à un montant de \$59 100 000 que les crédits de 1980-1981 viennent consacrer à la construction des routes régionales. Encore là, c'est une diminution de 25%, M. le Président, sur les montants que le gouvernement libéral antérieur y avait consacrés.

En fait, le seul endroit où on constate une augmentation des crédits, et c'est une augmentation qui est artificielle puisque l'augmentation des coûts de construction depuis les quatre dernières années fait qu'elle vient ronger plus que le double des augmentations, c'est au niveau des autres routes; en fait, de la "garnotte" M. le Président, ce qu'on peut manipuler, de diverses façons, pour aller faire, ce qu'on appelle dans l'Outaouais, du "patchage" de routes, et ces crédits, de \$103 000 000 qu'ils étaient en 1976-1977, on les retrouve maintenant à \$122 000 000, c'est-à-dire une augmentation d'en-

viron 18,6% qui, je le répète parce qu'il est important de le noter, ne représente qu'environ la moitié de l'augmentation des coûts de construction.

Donc, M. le Président, on voudrait et on veut bien croire le gouvernement lorsqu'il nous parle d'augmenter, de développer et d'améliorer le transport des personnes, notamment le transport en commun. Mais nous répétons ce que nous avons déjà dit: Il ne faut pas le faire au détriment des infrastructures routières essentielles et minimales que l'on doit retrouver dans les régions. Malheureusement les crédits budgétaires que nous sommes appelés à étudier pour l'exercice financier 1980-1981 ne nous donnent aucunement satisfaction de ce point de vue. Loin de là. Je serais tenté de dire, quand je vois le titre d'article de journal qui dit: "La voirie, de Belval veut rendre rapide l'adjudication des contrats", que vous n'aurez pas tellement de problèmes, parce que les contrats vont être assez rares. Effectivement, il devrait être assez facile de les adjudger assez rapidement. Enfin, passons, M. le Président.

Au cours de l'étude de ces crédits, on voudra revenir à la part des crédits qui sont dévolus à la construction non seulement des autoroutes, mais des routes principales et des routes régionales. Je n'ai pas encore parlé des routes principales, M. le Président, mais notons en passant que là aussi il y a une diminution de crédits: de \$112 200 000 qu'ils étaient en 1976-1977, ils passent à \$110 500 000 cette année, c'est-à-dire une diminution de 1,5% par rapport à la dernière année du gouvernement libéral, 1976.

Nous voudrions, sûrement avec la présence de mon collègue de Maisonneuve — c'est tout dire — parler du taxi sur l'île de Montréal, sujet, d'ailleurs, qui a fait l'objet d'une question à l'Assemblée nationale tantôt. Le ministre nous a parlé de la priorité qu'il accorde à la sécurité routière. Il ne faudrait quand même pas qu'on rie de nous. J'admets que le ministre est nouveau, mais la sécurité routière est défailante au Québec; à ce point de vue, elle n'est pas nouvelle. Il me semble que venir nous dire aujourd'hui, comme vient de le faire le ministre des Transports, qu'on va accorder une priorité extraprioritaire... Il disait lui-même: On va démontrer notre sérieux à ce point de vue. Du même souffle, nous dire que le comité interministériel, créé par son prédécesseur il y a environ un an — je n'en sais rien, je sais qu'on en a parlé en commission parlementaire au cours du mois d'août dernier — du même souffle nous dire qu'il n'y a eu qu'une seule réunion de ce comité; eh bien! je souhaite bonne chance au ministre, mais j'ai l'impression que nous ne verrons pas d'amélioration très sensible dans ce domaine au cours de l'année qui s'en vient, pas plus, d'ailleurs, qu'on ne verra de signes tangibles d'amélioration sur la façon d'aborder tout le problème de la sécurité routière.

Comité interministériel, service général au sein du ministère sur la sécurité routière, ce sont là des choses qui me semblent être bien plus des paroles en l'air qui, malheureusement, n'amène-

ront rien de concret au point de vue des résultats...

Nous avons une refonte du code de la route qui a été étudiée en commission parlementaire en août dernier, je pense, qui a fait l'objet d'auditions où plusieurs dizaines d'organismes sont venus faire des représentations auprès du prédécesseur du ministre actuel. On avait cru, et tout le monde avait lieu de le croire, que ce code de la route, cet avant-projet de loi deviendrait projet de loi au cours de cette partie de la session, c'est-à-dire au printemps 1980, et qu'on pourrait y retrouver certains éléments qui viendraient améliorer notre comportement dans le domaine de la sécurité routière. Encore là, pas un mot. J'imagine que le ministre pourra nous dire tantôt qu'une fois le fameux référendum passé, on pourra y revenir. Mais le fait demeure que, quant à moi, c'est là un point majeur. C'est d'ailleurs le seul projet de loi, à ma connaissance, que le ministre des Transports avait à guider ou à piloter au cours de cette session. Nous n'avons eu aucune nouvelle, aucune indication, à savoir à quel moment l'Assemblée nationale sera appelée à réétudier, ou à étudier, et à adopter ce code de la route refondu, renouvelé qu'il était si urgent de déposer l'an dernier.

On questionnera sûrement le ministre au cours de la discussion sur toute l'organisation des postes d'affectation dans les régions, surtout en ce qui concerne le camionnage en vrac. On pourrait difficilement laisser passer l'étude des crédits du ministère des Transports sans interroger, autant le ministre que, possiblement, le directeur général du Bureau des véhicules automobiles sur ce qui se passe au BVA, mais, encore plus pertinemment sur ce qui se passe au sein du Conseil du trésor, au sein du ministère quant aux opérations, quant à la transformation possible du Bureau des véhicules automobiles en une régie autonome. Le ministre y a fait allusion dans des déclarations publiques qu'il a faites. Nous lui serions gré de noter que nous requerrons de lui certaines explications, certaines indications un peu plus concrètes que ce qu'il a bien voulu rendre public jusqu'à ce jour.

On a évidemment tout le secteur du transport maritime et du transport aérien qui, à l'occasion, pourra faire l'objet de questions et de commentaires de la part de députés de l'Opposition officielle. Il y en a un en particulier sur lequel je voudrai solliciter du ministre des éclaircissements quant à ses propres intentions aussi bien qu'à celles de son collègue, le ministre de l'Environnement, relativement à l'île Sainte-Thérèse, dans le port de Montréal. A moins qu'on ait eu des échos publics récemment, il semble y avoir une confrontation qui s'annonce entre le ministre de l'Environnement et le ministre des Transports par rapport à l'utilisation de l'île Sainte-Thérèse comme partie intégrante du port de Montréal ou à d'autres fins.

M. le Président, ce sont là certains des éléments que nous voudrions aborder au cours de l'étude des crédits du ministère des Transports. J'imagine que les membres de la commission,

autant ceux de l'Union Nationale que des autres formations politiques, voudront également s'intéresser à leur région particulière, à leur comté particulier. On a reçu, et nous en savons gré au ministre, la liste des subventions accordées par comté. On constate que, plus cela change, plus cela est pareil, c'est-à-dire que les comtés représentés par des députés ministériels sont souvent mieux pourvus que ceux représentés par des députés de l'Opposition. Je trouve que cela est tout à fait normal. En fait, il faudrait être complètement malhonnête pour prétendre que la nature humaine pourrait changer à ce point rapidement qu'on en viendrait à d'autres constatations. Mais un fait demeure, il est important de faire cette constatation puisque certains, parmi la population, avaient peut-être pu se faire leurrer par des propos tenus par des candidats du Parti québécois qui nous laissaient présager des façons différentes de faire les choses.

Cela étant dit, M. le Président, quant à nous, nous serons prêts, au moment où le député de l'Union Nationale aura fait ses représentations d'ordre général, à aborder l'étude des crédits, soit programme par programme, soit élément par élément, ou encore, si le ministre ou les membres de la commission en convenaient, nous pourrions tout aussi bien les traiter sujet par sujet, de façon globale et générale pour ensuite adopter l'ensemble des programmes et éléments d'un seul trait, une fois que la discussion sera terminée. Chose certaine, M. le Président, il n'est pas dans notre intention d'éterniser les travaux de cette commission. On sait que nous sommes limités dans le temps par le règlement de l'Assemblée nationale, de toute façon. Quant à nous, de l'Opposition officielle, une fois qu'on aura terminé la série de questions et qu'on aura obtenu les informations par rapport à certains sujets que j'ai mentionnés et quelques autres que pourront soulever mes collègues du Parti libéral, nous serons prêts à adopter l'ensemble des crédits.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Fabien Cordeau

M. Cordeau: Merci, M. le Président. A mon tour, il me fait plaisir de saluer la présence de tous les collaborateurs et collaboratrices du ministre. Nul doute que ces personnes sauront apporter au ministre l'aide voulue en pareille circonstance. Egalement, M. le Président, j'aimerais motiver l'absence du député de Bellechasse, qui est le représentant de notre formation politique à cette commission, étant donné que le député de Bellechasse est retenu actuellement à l'Assemblée nationale par les travaux réguliers, soit le fameux trou au ministère de l'Education; je ne sais pas ce qui va résulter de cette inquisition, on verra cela tantôt.

(17 h 15)

Une Voix: L'Union Nationale creuse encore.

M. Cordeau: Je constate que dans le budget global du ministère des Transports, il y a une

augmentation, je crois, de 4,2% par rapport au budget de l'an passé. Bien sûr, ça ne représente pas le coût de l'inflation; par contre, il y a certains domaines où il y a eu augmentation par rapport à d'autres et nous aurons certainement de nombreuses questions à poser au ministre à ce sujet.

En ce qui concerne le transport en commun, le ministre a mentionné tantôt qu'il apportait une aide spécifique; j'en conviens, mais j'aimerais poser une question: Est-ce que la Commission de transport de la rive-sud de Montréal est également admissible aux subventions tout comme les Commissions de transport des Communautés urbaines de Montréal et de Québec? Vous pourrez peut-être répondre tantôt dans votre réplique; c'était simplement un point en passant.

J'aimerais également souligner — je ne reprendrai pas tous les points soulevés par le député de Gatineau — que dans le livre "Renseignements supplémentaires-crédits", on peut lire, à la page 39: "Par ailleurs, on peut constater une augmentation de \$14 600 000 au chapitre des dépenses inhérentes à la conservation du réseau routier, de même qu'une réduction des dépenses de \$10 100 000 au niveau de l'aide à l'amélioration du réseau municipal, l'entretien de ce réseau étant remis aux municipalités". J'aimerais, que dans sa réplique, le ministre nous explique davantage ce point et qu'il nous dise quel est le réseau municipal qui, dorénavant, sera à la charge des municipalités.

M. Mathieu: M. le Président... Vous n'avez pas fini? Excusez.

M. Cordeau: Ce ne sera pas très long; d'ailleurs, je ne suis pas long, habituellement.

A la page suivante, la page 40, on peut y lire, concernant le transport maritime et aérien, que les crédits additionnels accordés à ce programme "seront surtout consacrés à finaliser les débarcadères du Saguenay et à compléter l'achat d'un bateau pour l'île aux Grues". J'aimerais que le ministre nous fasse part des détails de cet achat parce que le bateau n'est pas acheté... je ne sais pas s'il est acheté ou s'il ne l'est pas. J'aimerais aussi savoir à quel endroit ce bateau sera construit, à moins que vous n'achetiez un bateau déjà construit parce que c'est une affaire pas finie dans le rapport...

Une Voix: ... monté un bateau.

M. Cordeau: ... à compléter l'achat d'un bateau. Je ne voudrais pas monter de bateau non plus, mais j'aimerais avoir des renseignements additionnels.

J'aimerais aussi que vous nous expliquiez, que vous nous donniez les définitions des mots "journalier" et "ouvrier spécialisé" au ministère des Transports. Ces deux mots ont fait l'objet d'un débat assez calme, mais assez long concernant les occasionnels lorsque nous avons étudié les crédits du ministère de la Fonction publique. Il y a là des malentendus. Des listes sont créées chaque

année. Les définitions sont différentes et, quelquefois, des individus qui étaient journaliers une année ne sont pas rappelés parce qu'ils ont besoin de plus d'ouvriers spécialisés que de journaliers. J'aimerais que vous définissiez clairement ce que sont un journalier et un ouvrier spécialisé au ministère des Transports.

M. le Président, j'aurais peut-être d'autres questions, j'avais pris simplement quelques notes lorsque M. le ministre a parlé; d'ailleurs, je ne veux pas revenir sur les points que j'avais notés aussi et que le député de Gatineau a mentionnés dans son allocution.

Le Président (M. Lacoste): Merci. M. le député de Beauce-Sud.

M. Hermann Mathieu

M. Mathieu: Merci, M. le Président. M. le ministre me permettra sans doute, pour ma part, d'aborder des points qui préoccupent fort les citoyens de ma région, principalement de mon comté. Nous sommes ici pour servir le bien commun des gens que nous représentons et non pour faire de la partisanerie politique; c'est dans cet esprit que je veux participer à la commission et intervenir quand je le jugerai nécessaire.

Vous savez que, dans le comté que je représente, c'est de commune renommée que le réseau de voirie est dans un état vraiment lamentable, si on tient compte qu'il y a environ quelque huit cents kilomètres dépendant des nouvelles paroisses qui seront attachées à Beauce-Sud, avec la révision de la carte électorale, huit cents kilomètres environ en gravier, ce qui est énorme. Les populations voudraient bien avoir l'assurance que, sur une échelle plus ou moins longue, on viendrait à bout de passer à travers cet état de choses. Il y a des paroisses où la situation ne s'est pas améliorée depuis une trentaine d'années, elle n'a fait qu'empirer; il va falloir absolument donner un coup de barre de ce côté. Je voudrais aussi que le ministre nous explique — on aura l'occasion peut-être de demander des éclaircissements — en vertu de quels critères on fait les choix, on identifie les routes comme étant principales, régionales ou autres routes. Pour ce qui est des autoroutes, c'est facile. Une route principale, je prétends que c'est une route numérotée, mais je crois savoir qu'il y a également des routes régionales qui sont numérotées, puis, dans les autres routes, ensuite, on a toujours les routes à vocation agricole. Je pense qu'elles ne dépendent pas de votre ministère, qu'elles dépendent du ministère de l'Agriculture, mais elles sont une responsabilité municipale. J'aimerais avoir des critères clairs pour savoir comment et en fonction de quels critères on rattache une route, à tel type plutôt qu'à tel autre.

Dans ma région, il y a beaucoup de critiques relativement aux ports d'attache. Vous savez qu'il y a le bureau de district du ministère des Transports et qu'il y a des ports d'attache. Les ports d'attache ne seraient pas assez nombreux, sem-

ble-t-il, ce qui fait qu'on doit faire beaucoup de taxi avec ce qu'on appelle les "graders" — excusez, si je n'ai pas l'équivalent français...

Une Voix: Les niveleuses.

M. Mathieu: Les niveleuses, merci!

Je veux que tout le monde me comprenne — on a besoin des "graders" chez nous, je suis bien prêt à prendre le mot "niveleuse". De toute façon, le problème est le suivant: il y a des paroisses qui ont un grand besoin de ces niveleuses. La niveleuse part du port d'attache vers 8 h 30, elle arrive à 10 h 30, 11 heures, pour commencer son travail. Il faut que le gars prenne sa pause-café — je n'ose pas dire le mot anglais, pour ne pas me faire reprendre — ensuite c'est l'heure du dîner; il travaille peut-être une heure le matin et une heure l'après-midi et retourne au port d'attache. C'est un problème réel que je soulève. Les gens deviennent un peu révoltés de voir qu'un équipement aussi dispendieux serve à faire du taxi. Il ne sert pas, autrement dit, aux fins pour lesquelles il est conçu. J'imagine que, dans votre comté, M. le député de Kamouraska-Témiscouata, c'est la même chose. On part de Vallée-Jonction pour monter à Sainte-Clothilde, c'est une route en asphalte, il n'y a pas beaucoup de grattage à faire là. En plus, c'est une obstruction à la circulation...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Comme cela, vous n'avez pas de routes de gravier?

M. Mathieu: On a des routes de gravier, mais on a aussi des routes en asphalte. On en a un petit peu moins en asphalte qu'on en a en gravier. Regardez le problème, il est réel. Je voudrais attirer l'attention parce que les gens des paroisses éloignées de centres ne comprennent absolument pas comment il se fait que des machines aussi dispendieuses servent à faire du taxi.

Si on pense qu'en faisant du taxi avec ces machines, on brûle le moyeu, on brûle les essieux, regardez combien cela coûte pour réparer cela. Pendant ce temps-là, l'ouvrier ne travaille pas aux fins pour lesquelles il est requis de le faire, la machine non plus. Alors que l'on aurait tant besoin...

Ce sont des éclaircissements que j'aimerais demander, quand le temps sera venu. Cet après-midi, je crois qu'il est de mise de laisser aller les choses ou les titres de nos préoccupations, afin qu'en cours de route, nous puissions avoir des solutions. Je ne dis pas non plus que c'est le ministre actuel qui a inventé ce système. Je sais qu'il existait. Mais il y a une anomalie et je crois qu'il faudrait que ces niveleuses, qui sont très dispendieuses, puissent niveler et qu'on arrête de s'en servir comme taxis. Les gens ne comprennent pas ce qui se passe.

Ensuite, pour l'épandage du calcium, c'est la même chose. Il y a des routes où il y en a un petit peu devant quelques maisons et, rendu au mois d'août, ce n'est plus le temps, les gens se de-

mandent ce qui se passe. Ceci pour vous dire que je voudrais apporter devant cette commission les préoccupations de mes commettants, sans faire de partisanerie politique. Je voudrais que mes propos soient accueillis d'une façon ouverte, positive. C'est dans cet esprit que je désire les faire et non pas pour blâmer le ministre ou ses adjoints, ce n'est pas du tout mon but. C'est pour faire en sorte que les investissements qui sont déjà là et qui sont financés par les citoyens soient plus rentables. Je crois que tout le monde est d'accord pour rentabiliser au maximum les investissements considérables que nous avons.

C'étaient les principales préoccupations que je voulais apporter et, en conclusion, je voudrais dire ceci également. J'ai eu l'occasion, lors d'une question avec débat, de soulever ce point. Dans ma région, si on suit le rythme actuel, cela va prendre environ 200 ans avant que nos chemins soient pavés. Vous comprenez que cela n'a pas de bon sens. On crée des besoins, on centralise les écoles, il faut que les autobus passent chercher les enfants dans les rangs; on crée, à juste titre, de grosses fermes, il faut que les camions ramassent le lait, livrent la moulée, recueillent le bois, les animaux, etc. et on n'a pas de routes adéquates. Les autobus passent dans de petits rangs et ils ont des bris; là, le budget va pour du "patchage" et de la réparation. Il me semble qu'il y aurait lieu de modifier les normes de construction pour faire plus de routes avec le même budget, mais des routes adéquates et non pas des routes avec une emprise et des infrastructures considérables dans des rangs où il n'y a que 30 cultivateurs, par exemple, parce qu'on sait qu'avec la loi sur le zonage agricole, il y aura encore 30 cultivateurs et peut-être moins dans 20 ans, mais cela n'augmentera pas. Ces gens ont le droit d'être desservis adéquatement parce que vous connaissez les inconvénients considérables d'abord pour l'environnement, la poussière, etc., et pour les usagers qui endommagent leurs voitures. Dans nos régions rurales, une voiture qui a fait deux ou trois ans est finie.

Ce sont là mes principales préoccupations pour le moment. Je voudrais qu'elles soient reçues — je suis d'ailleurs persuadé qu'elles le seront — avec ouverture d'esprit dans le but, s'il y a lieu, de corriger certaines anomalies.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Robert Baldwin.

M. John O'Gallagher

M. O'Gallagher: Merci, M. le Président. Mes remarques et mes questions sont dans le même esprit que celles du député de Beauce-Sud, non pas sur une base partisane, mais seulement pour rendre service aux citoyens. La population des douze municipalités de l'ouest de l'île de Montréal était bien heureuse de voir le projet que le ministre a présenté au mois de décembre pour régler les problèmes du transport en commun à Montréal. Je suis surtout intéressé à régler les problèmes des

douze municipalités de l'ouest de l'île de Montréal. Comme je vous l'ai dit, on était bien heureux de voir le projet; en général, la population était contente et heureuse d'entendre les propos du ministre. Cependant, depuis ce temps, quatre mois se sont écoulés et on n'a pas vu de résultat. Aucun signe de la Communauté urbaine de Montréal. Cependant, nous avons reçu un compte pour le service d'un montant d'au moins \$172 par résidence dans les douze municipalités de l'ouest de l'île, ce qui représente, grosso modo, \$12 000 000 que les citoyens de Montréal vont payer pour un service qu'ils n'ont pas reçu.

Les questions que je voudrais poser à propos du transport en commun sont d'abord: Est-ce que le ministre va déposer un projet de loi pour permettre l'intégration des syndicats de travailleurs des deux services de transport qui sont affectés, Métropolitain transport et Trans-Urbain, telle que demandée par la Communauté urbaine? Est-ce que le ministre va déposer un projet de loi avant la fin de cette session ou avant la fin de nos travaux, ce printemps, pour permettre qu'on ait le service avant septembre? Deuxièmement, est-ce que les douze municipalités vont recevoir le service pour le mois de septembre? Troisièmement, est-ce que les usagers des trains de banlieue, CN ou CP, peuvent s'attendre à voir le prix de leur billet réduit cette année?

Ma dernière question: Est-ce que le ministre est au courant que la compagnie Trans-Urbain, qui donne le service à Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds, Roxboro, a demandé qu'on suspende son permis pour le mois de juillet et août 1980? Est-ce que les usagers de ce service, surtout les vieillards, en seront privés pendant ces mois? Est-ce que ce service pourra être donné par la Communauté urbaine de Montréal, la CTCUM? Ce sont les questions que j'ai à poser au ministre à cette commission.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Chauveau.

M. Louis O'Neill

M. O'Neill: M. le Président, j'aimerais que M. le ministre, dans les réponses qu'il doit fournir, ajoute quelques renseignements additionnels concernant les projets actuels d'amélioration du transport en commun dans la région de Québec et nous fasse part de l'état des travaux à l'heure actuelle. Il a déjà commencé à annoncer un certain nombre de projets. Je me rappelle, d'autre part, qu'il y a maintenant deux ou trois ans il y avait eu un rapport du Bureau d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec qui avait proposé que l'on intègre dans ces projets d'amélioration du transport en commun dans la région de Québec une partie du réseau ferroviaire. Je voudrais savoir de la part du ministre où sont rendues actuellement ces études et qu'est-ce qu'il prévoit comme échéancier dans ce domaine pour tout ce qui concerne la région de Québec, tant la rive sud que la rive nord.

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

Réponse du ministre

M. de Belleval: On se rend compte que, selon les intervenants, les sons de cloche diffèrent et parfois même sont, sinon contradictoires, du moins, en tout cas, légèrement divergents. Je me souviens, en particulier, du ton du débat à l'Assemblée nationale comme telle lors des discours en réponse au discours sur le budget, par rapport à celui que l'on retrouve dans cette commission. Je pense qu'il est bon de faire remarquer la différence non seulement de ton, mais aussi d'accent sur les priorités. Je pense que c'est une observation classique qu'on peut refaire à tous les ans sans doute.

Vous vous souviendrez, M. le Président, que le critique officiel du Parti libéral, le député d'Ouïremont, a eu une réaction assez spontanée et assez, disons, sinon naïve, du moins candide à la suite du dépôt du budget par le ministre des Finances. Il trouvait que le déficit était trop grand. Quant à lui, il aurait augmenté les impôts plutôt que d'assumer un tel déficit. Ensuite, mis devant la constatation, d'abord, que son chef était, paraît-il, ahuri quand il a fait cette déclaration à savoir que s'il avait été le ministre des Finances, il aurait augmenté les impôts, il a fait une espèce de correction à l'Assemblée nationale en disant que oui, il aurait augmenté les impôts, mais qu'il aurait essayé aussi de diminuer les dépenses. Qu'est-ce qu'on retrouve? On retrouve des députés de la même formation politique et d'autres formations politiques qui disent: Vos dépenses ne sont pas assez élevées. Vous devriez augmenter vos dépenses, en tout cas, dans le domaine des transports.

M. Gratton: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau, sur une question de règlement.

M. Gratton: M. le Président, sur une question de règlement. Le ministre est en train...

M. de Belleval: Il n'y a pas de question de règlement ici, je pense.

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: Oui?

M. Gratton: Il y a des questions de règlement. Si un député membre de la commission est en train d'induire l'ensemble de la commission en erreur, je pense que le règlement prévoit qu'il faut revenir...

M. de Belleval: Je vais écouter votre question de règlement.

M. Gratton: C'est tout simplement pour dire, M. le Président, que je ne pense pas, avoir jamais suggéré dans les propos que j'ai tenus, qu'on devrait augmenter les dépenses du ministère des Transports. Ce que je pense avoir dit — et si je ne

J'ai pas dit, c'était implicite dans ce que j'ai dit — c'est une question de priorités, une question de déterminer là où on doit combler les besoins les plus criants. J'ai mentionné au ministre, en particulier, que compte tenu de l'augmentation des coûts de construction, s'il désire accorder la priorité au transport en commun, il faudrait au moins qu'il reconnaisse que les montants qui sont consacrés à la construction de nouvelles routes, autant les autoroutes que les routes régionales et autres, vont toujours en décroissant, alors que les coûts augmentent, donc, que son ministère ne fera pas le travail que la population est en droit d'attendre. Si on décide de le dépenser à faire des référendums tout en promettant les autoroutes dans Maisonneuve et dans Beauce-Sud, c'est une autre histoire.

M. de Belleval: M. le Président...

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

M. de Belleval: ... je pense que le député de Gatineau confirme un peu ce que je venais de dire à propos du député d'Outremont. Quand on est pris à même ses propres contradictions, on essaie de s'en sortir en patinant à reculons, mais il reste qu'il n'y a pas 56 façons de régler le budget. Le député de Gatineau dit: Je suis d'accord avec votre priorité sur le transport en commun, mais il ne faudrait pas que vous diminuiez, par ailleurs, les crédits dans d'autres domaines. Finalement...

M. Gratton: Oui, c'est ça.

M. de Belleval: C'est cela. Exactement. C'est ce que je dis et le résultat, au bout, c'est qu'il faut augmenter le budget. Il ne faut pas le diminuer. C'est la conclusion logique de vos propositions. Je voulais simplement faire remarquer que cela ne concordait pas tellement avec les déclarations de votre critique officiel en ce qui concerne l'ensemble du budget. Remarquez que je ne veux pas en faire tout un plat, mais c'est classique. Je voulais simplement remettre vos remarques dans le contexte général que tout le monde veut aller au ciel, mais personne ne veut mourir. Tout le monde veut avoir un petit déficit, mais augmenter aussi les dépenses. Personne ne veut augmenter les impôts mais, en même temps, on critique le déficit. Finalement, on tourne en rond, du moins quand on écoute les critiques qu'on a eues sur le parquet de l'Assemblée et celles qu'on retrouve ici et qu'on doit retrouver d'ailleurs dans les autres commissions. Je suis certain que tous les critiques de toutes les Oppositions doivent critiquer actuellement tous les collègues dont les budgets n'ont pas assez augmenté. Personne ne doit demander que les crédits qui ont augmenté soient, au contraire, diminués, ce qui veut dire finalement qu'il y a une espèce de schizophrénie dans tout cela où le contribuable aura de la difficulté à se retrouver.

Quoi qu'il en soit, effectivement, je pense, malgré tout, qu'il faut remettre dans leur contexte évolutif les dépenses du ministère des Transports.

Quand on construit, comme on l'a fait durant les années soixante-dix sous le Parti libéral — vous avez raison de l'avoir souligné — des autoroutes en milieu urbain comme l'autoroute Ville-Marie dont certaines sections ont coûté \$60 000 000, \$70 000 000 et même \$80 000 000 du mille, comme l'autoroute Dufferin-Montmorency, ici même à Québec, qui a coûté, dans certaines sections, \$40 000 000 du mille, il est évident que cela donne tout un point de comparaison pour apprécier les dépenses que nous sommes en train de faire au moment où nous avons arrêté cette orgie de dépenses en voirie urbaine, où il fallait mettre beaucoup d'argent pour construire de petits bouts de routes, si magnifiques et si larges qu'aient été ces bouts. C'est ce qui explique que notre budget sur les grands axes routiers soit en relative diminution, puisqu'on a terminé ces dépenses.

Je reviens avec une autre contradiction entre le député de Gatineau et le député de Beauce-Sud. Le député de Gatineau dit: Ah! Vous avez augmenté les crédits, mais c'est dans les bouts de routes. Mais le député de Beauce-Sud, de quoi se plaignait-il tantôt? Il trouvait qu'on ne dépensait pas assez d'argent dans ses bouts de routes à lui, c'est-à-dire dans ce qu'on appelle évidemment, dans notre programmation, les crédits pour la construction des autres routes et les autres routes en question, ce sont effectivement les routes dont parlait le député de Beauce-Sud et dont il se plaignait du peu d'asphaltage dans son coin.

Vous voyez, M. le Président, ici même à cette table, on voit les intérêts divergents entre les membres d'une même formation politique qui aboutiraient, si on suivait jusqu'au bout, à des augmentations de crédits généralisées partout, compte tenu, comme je l'ai dit tantôt, des remarques plus draconiennes encore du député d'Outremont sur la nécessité d'augmenter les impôts.

Effectivement, il y a une redistribution du côté des autoroutes urbaines vers les autres routes, les routes régionales et les routes d'intérêt plus local. Durant les 20 dernières années — durant les années soixante et soixante-dix — il a fallu compléter le grand réseau autoroutier interrégional, mais on a aussi fait des dépenses somptuaires et, à toutes fins pratiques — on le voit a posteriori, en tout cas, tout le monde est d'accord avec ce diagnostic — des dépenses absolument ridicules dans les réseaux routiers en milieu urbain. Je pense qu'il est normal qu'on voie maintenant une relative stabilisation, d'autant plus que c'est le transport collectif et les investissements qu'on fait dans le domaine du transport collectif en milieu urbain qui prennent le relais de ces dépenses somptuaires en réseaux autoroutiers en milieu urbain. Ils permettent d'obtenir de bien meilleurs résultats, une bien meilleure capacité, de meilleurs résultats en matière de protection de la qualité de la vie. Je pense que le député de Robert Baldwin, cette fois-là, — c'est à son tour — soulignera une autre contradiction entre tous ces critiques. Lui, il est d'accord, bien sûr, avec cette réorientation des autoroutes vers le transport collectif. Ce qu'il me reproche, c'est-à-dire sa

critique portait plutôt sur notre soi-disant lenteur à mettre en application ces beaux principes dans le West Island de Montréal. Je pense aussi qu'il y a d'autres aspects; on pourra revenir là-dessus.

Il faut bien voir aussi que nous avons, comme je l'ai déjà expliqué, réduit nos normes de construction, ce qui n'a pas été sans effet sur l'utilisation plus efficace des fonds. Effectivement, je pense qu'actuellement, en termes de longueur de route et d'efficacité réelle, notre programme se compare avantageusement avec celui des années précédentes, sauf bien sûr, évidemment, dans les secteurs absolument abracadabrants qu'on a connus en matière d'autoroute urbaine avec les chiffres dont je parlais tantôt. Une route de première qualité en milieu rural peut coûter \$500 000 le mille ou \$1 000 000 le mille, disons, dans les standards très élevés. Quand on compare cela avec ce qu'on a fait dans le centre-ville de Montréal, comme je le disais, à \$80 000 000 le mille ou, ici même à Québec, à \$40 000 000 le mille, on se rend compte qu'il y avait une orgie de dépenses, une folie qu'il fallait arrêter et qu'on a arrêtée. D'ailleurs, je dois dire que déjà le gouvernement libéral précédent, dans les derniers mois de son mandat, avait aussi décidé d'arrêter à ce moment-là.

Du côté de la sécurité routière, le député de Gatineau mentionnait l'importance de la révision du Code de la route. Il ne faudrait pas non plus accorder à la révision du Code de la route une espèce de caractère magique en matière d'amélioration de notre dossier dans le domaine de la sécurité routière. Il a raison de souligner que c'est un aspect important du dossier. La dernière révision du projet de loi a été faite au sein du ministère. Le projet de loi a été expédié à mes collègues de la Commission interministérielle de la sécurité routière pour avoir leur avis sur cette dernière version. C'est mon intention de déposer le nouveau projet de Code de la route possiblement au cours de la présente session. (17 h 45)

Le nouveau Code de la route sera certainement adopté d'ici la fin de cette année, donc, possiblement au cours de la session d'automne. Je suis d'accord avec lui, c'est un dossier important et il faut le mener à bonne fin, mais je tiens à dire que le dossier est particulièrement lourd; c'est un dossier de plusieurs centaines d'articles. Nous avons eu beaucoup de représentations et, là encore, des représentations souvent divergentes. Il faut finalement prendre position dans un sens ou dans l'autre et le faire d'une façon correcte. Le dossier n'est pas relégué aux oubliettes, loin de là.

Il y a un certain nombre de questions particulières qui m'ont été posées. Je ne sais pas si vous voulez que je réponde immédiatement à toutes ces questions ou au moment où nous étudierons les programmes. Je peux quand même tenter de répondre immédiatement à la plupart d'entre elles. Le député de Saint-Hyacinthe me posait un certain nombre de questions particulières, entre autres sur la différence entre la classe de journalier et la classe d'ouvrier de voirie. J'ai ici

la description des fonctions de la classification officielle de la fonction publique. Il pourra en prendre connaissance, voir les différences et me poser des questions supplémentaires lors du débat, s'il y a lieu. Il verra qu'effectivement, il y a des différences de description de fonctions entre les deux classes d'emploi.

A propos du bateau de l'île aux Grues, le bateau est actuellement en construction au chantier Tourbec dans la région de Montréal. La construction du bateau a été adjugée à ce chantier Tourbec à la suite d'une soumission publique au coût de \$2 800 000 et il sera livré dans le courant de l'été. C'est ce qui explique les crédits qui sont prévus pour payer le navire lorsqu'il sera livré. Il m'a aussi posé des questions sur...

M. Cordeau: Sur le réseau municipal.

M. de Belleval: ... le réseau municipal, effectivement. La petite phrase à laquelle il faisait allusion à la page 151...

M. Cordeau: Page 39 des crédits supplémentaires.

M. de Belleval: ... oui, si vous voulez... parlait d'un réseau qui aurait été remis aux municipalités, pour lequel on arrêterait donc les subventions. Je pense qu'il y a une méprise là-dessus. Il s'agit du programme de subventions au réseau qui est déjà de responsabilité municipale et non pas à un réseau qui serait actuellement de responsabilité du gouvernement du Québec ou du ministère des Transports et ensuite remis aux municipalités. De ce point de vue, la remarque est erronée.

M. Cordeau: Dans le...

M. de Belleval: Oui, dans le communiqué et dans le livre des crédits. Il s'agit d'un réseau proprement municipal pour lequel le ministère des Transports avait un petit budget, un budget d'ailleurs qui est en diminution constante depuis dix ou quinze ans, à toutes fins pratiques à tous les ans. Je me souviens que déjà, un de mes prédécesseurs, M. Mailloux, avait réduit ce budget de façon considérable. Dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale, il sera réduit davantage compte tenu du transfert fiscal qui a été réalisé en faveur des municipalités. Cependant, réflexion faite, il reste un certain nombre de problèmes à régler de ce côté et, normalement, soit dans le cadre d'un transfert de crédits ou d'un budget supplémentaire, il y aura des crédits de prévus pour des subventions résiduelles au réseau routier municipal.

M. Gratton: M. le Président.

M. Cordeau: Sur une autre question?

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau.

Discussion générale

M. Gratton: On sait que plusieurs municipalités, surtout dans le secteur rural parce que c'est là que cela va finalement s'appliquer bien plus que dans les villes où il n'y avait pas tellement de problèmes...

M. de Belleval: Oui, dans le secteur rural.

M. Gratton: Dans le secteur rural, il y a beaucoup de municipalités qui n'ont pas encore compris — elles commencent peut-être à comprendre de plus en plus — que la réforme de la fiscalité amènerait la fin de ce programme de subventions. On appelait cela les subventions...

M. de Belleval: Discrétionnaires.

M. Gratton: Oui, mais...

M. de Belleval: Il ne s'agissait pas de subventions régulières. Chaque député de comté rural avait un petit budget de \$150 000 qu'il répartissait entre certaines municipalités de son comté. Donc, aucune municipalité n'était assurée d'avance d'une subvention — cela dépendait du député — et surtout pas d'une subvention régulière d'année en année. Donc, de toute façon, le programme actuel n'était pas d'un secours vraiment régulier et important auprès de l'ensemble des municipalités rurales du Québec. Quoi qu'il en soit, ce budget permettait parfois de régler certains problèmes particuliers et il sera donc maintenu d'une certaine façon pour permettre de faire la transition entre le système qui était en vigueur et ce vers quoi on s'en va en matière de responsabilité fiscale municipale.

M. Gratton: C'est justement à cela que je veux en venir, M. le Président. Le ministre nous ouvre une porte dans le moment parce qu'on avait compris, nous, et certaines municipalités ne l'avaient peut-être pas compris, que la réforme de la fiscalité voulait dire plus de subventions discrétionnaires pour l'amélioration ou l'entretien du réseau routier municipal, c'est-à-dire les routes municipales.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Là, il nous dit que, pendant une période de transition, il pourra y avoir des sommes disponibles. J'aimerais que le ministre précise un peu plus de quelle façon ces sommes seront disponibles, de quelle façon les municipalités pourront s'en prévaloir, parce qu'on sait que, dans certaines municipalités rurales, la réforme de la fiscalité est loin d'avoir un impact positif au point de vue fiscal, elle a un impact négatif. Cela arrive dans certaines municipalités. On n'est quand même pas pour... Le ministre, j'en suis sûr, ne dira pas: Non, cela n'arrive nulle part.

M. de Belleval: Il y a un correctif de prévu

pour faire en sorte qu'aucune municipalité ne perde quelque somme d'argent que ce soit et même ait la garantie d'un minimum de dix dollars per capita.

M. Gratton: J'en conviens, M. le Président, mais le fait demeure que, même s'il n'y avait eu aucun aspect statutaire à ces subventions que recevaient les municipalités, le fait demeure que les municipalités savaient que le programme existait et, en cas d'urgence, en cas de force majeure, elles savaient qu'elles pouvaient y faire appel par l'entremise du député. Ce n'est pas mauvais en soi que le député ait son mot à dire.

M. de Belleval: Les municipalités quand même n'étaient pas assurées d'une subvention...

M. Gratton: Bien non. A moins d'avoir un député qui était raisonnable et qui comprenait le bon sens. Ce qui était le cas dans le comté de Gatineau, je suppose. Parce que des 27 municipalités du comté, il y en a un certain nombre qui nous envoient des résolutions demandant l'intervention du député, une recommandation pour obtenir des subventions. On doit leur répondre qu'elles ne seront plus, et c'est ce que j'ai fait depuis le début, depuis décembre, je leur ai répondu qu'il n'y avait plus de tel programme grâce à la réforme de la fiscalité. Le ministre vient de me dire qu'il y en aura peut-être un. Il faudrait qu'il nous explique comment cela va fonctionner.

M. de Belleval: Comme je l'ai expliqué, il s'agira d'un programme transitoire, et je suis en train de discuter avec le ministre des Finances des modalités que cela pourra prendre. Il faut bien voir qu'on discute de sommes relativement minimes compte tenu de l'ensemble du budget. Il s'agit d'environ \$5 000 000 ou \$6 000 000 par année pour tout le Québec, enfin, tout le Québec rural. Il va sans dire, d'ailleurs, que sous cet aspect il y a \$3 000 000 qui, de toute façon, sont réservés aux ponts municipaux...

M. Gratton: Il ne tombe pas, celui-là.

M. de Belleval: Non, il n'est pas question d'arrêter cet aspect du programme. Donc, il s'agit de sommes relativement minimes et d'ici peu de temps je serai en mesure d'expliquer aux députés de quelle façon on pourra aborder, comme je le dis, ce programme de transition.

M. Cordeau: Sur le même sujet.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Cordeau: Merci. C'est que dans la loi de la réforme de la fiscalité municipale, le projet de loi no 57, il y avait trois articles qui abrogeaient des articles concernant le ministère des Transports, concernant les subventions aux municipalités. Ces

trois articles ont été retirés du projet de loi no 57. Alors, vous avez encore le pouvoir...

M. de Belleval: Exactement.

M. Cordeau: ... d'accorder...

M. de Belleval: Des subventions.

M. Cordeau: Vous avez encore les subventions parce que j'avais souligné cela au ministre des Affaires municipales et le ministre des Affaires municipales, à ma demande, avait retranché ces trois articles à l'étude sur la fin. Ces trois articles ne sont pas abrogés.

M. de Belleval: C'est cela, et pour les raisons que je viens de mentionner, pour assurer une meilleure transition entre l'ancien système et le nouveau. Cela va?

M. Cordeau: Les municipalités n'ont pas été avisées...

M. de Belleval: Non.

M. Cordeau: ... non plus de ce changement parce qu'elles s'attendent bien encore cette année...

M. de Belleval: Elles n'en avaient pas tous les ans. Cela dépendait de leurs députés, etc., cela dépendait de leurs conditions. Ce n'était pas un programme régulier statutaire.

M. Cordeau: Non, non. Mais c'est ce programme que vous avez l'intention d'abandonner cette année, la liste des subventions que j'ai ici.

M. de Belleval: Oui, oui. C'est ça. Exactement. Cela doit se chiffrer à \$5 000 000 ou \$6 000 000, comme je le disais.

M. Cordeau: Ici, on en a pour...

M. de Belleval: \$4 500 000, je pense, ou \$7 500 000, c'est-à-dire, plus \$4 500 000 pour les oonts.

M. Cordeau: Mais ici c'est \$13 139 000.

M. de Belleval: Ah! oui.

M. Cordeau: Ensuite, il y a un montant à payer en 1979-1980, un en 1980-1981 et un autre 1981-1982.

M. de Belleval: Il faut finir de payer les subventions en cours.

M. Cordeau: Vous ne pouvez pas affirmer que cela va continuer ou que cela ne continuera pas.

M. de Belleval: Il y aura, comme je l'ai dit, une transition, mais le programme n'est pas encore

déterminé avec le ministre des Finances. Je pourrai vous le faire savoir en temps et lieu. D'accord?

M. Cordeau: Certainement. Il y a des municipalités qui... La réforme de la fiscalité municipale, cela ne règle pas tous les problèmes des municipalités, loin de là.

M. de Belleval: Non, c'est évident. J'aimerais faire une dernière remarque générale...

M. Cordeau: En tout cas, je vous conseille...

M. de Belleval:... avant de lever la séance, sur la sécurité routière. Je voudrais mentionner au député de Gatineau que nos intentions sont quand même plus que des vœux pieux puisque les crédits du ministère, cette année, en matière de sécurité routière passent de \$3 300 000 à \$5 136 000. C'est une augmentation de près de \$2 000 000. En termes de pourcentage, c'est une augmentation de plus de 70%, ce qui démontre très bien, en termes budgétaires, que, si nous réservons ces crédits, c'est parce que nous voulons les utiliser de façon à améliorer nos programmes en matière de prévention des tragédies de la route.

M. Gratton: Spécifiquement, de quelle façon?

M. de Belleval: Entre autres, du côté des campagnes de promotion de la sécurité routière, on a prévu un budget supplémentaire de \$825 000 là-dessus.

M. Gratton: Je l'avais deviné.

M. de Belleval: On a aussi prévu un budget supplémentaire de \$700 000 — ce sont des augmentations nettes dont je parle — en ce qui concerne toute la question de l'inspection mécanique, particulièrement du côté des autobus, des véhicules lourds, et un montant résiduaire de \$300 000 pour d'autres programmes annexes qui existent déjà ou qui ont été créés, comme je l'ai dit, par notre nouvelle direction générale de la sécurité routière.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Cordeau: C'est une question concernant la sécurité routière. Tantôt, dans votre exposé, vous avez parlé des nouvelles structures gouvernementales que vous aviez l'intention d'implanter avec un sous-ministre adjoint et tout cela. Prévoyez-vous une date ou avez-vous fixé une date pour l'implantation de cette nouvelle structure?

M. de Belleval: Au mois de juin, les nouvelles structures seront en place. Je pense que le gros du travail de réflexion se fera dans le courant de l'été en ce qui concerne les nouveaux programmes qu'on veut mettre en place. Je veux, comme je l'ai dit, qu'on fasse quelque chose qui soit

durable, non pas simplement un "one shot deal", une opération fumeuse qui jette de la poudre aux yeux comme cela a été souvent la tentation dans beaucoup de pays en matière de sécurité routière. Tout le monde crie et, tout d'un coup, on met beaucoup d'annonces dans les journaux et à la télévision, mais je pense qu'il faut avoir un programme qui ait plus de fond que cela. C'est pourquoi je veux renforcer les structures techniques, l'appui logistique de ce côté, pas simplement... Il ne faut pas s'imaginer que ce sont simplement les ministres qui, en se rencontrant au sein d'un comité, permettent de régler les problèmes. Je pense que c'est beaucoup plus au niveau des fonctionnaires, c'est-à-dire les rencontres avec la Sûreté du Québec, les gens de chez nous, les gens de la Régie de l'assurance automobile, les gens des Affaires sociales et de l'Éducation en particulier.

Donc, il faut faire une réforme au niveau des structures du fonctionnarisme dans ce domaine. À partir d'une bonne base technique, d'un bon support logistique, ensuite, on peut faire des programmes qui ont quelque chose de bon à long terme. Il y a déjà de bons noyaux tant au ministère des Transports qu'au Bureau des véhicules automobiles. Il y a déjà un bon noyau de fonctionnaires. Il s'agit de le renforcer, de donner un statut plus élevé à ce service et d'effectuer une véritable coordination entre les différents éléments qui existent et pas simplement faire que des ministres se rencontrent. Souvent, les rencontres des sous-comités ministériels sont plus importantes que les rencontres des ministres comme tels. En France, le comité interministériel de la sécurité routière se réunit une fois par année seulement, mais il reste que, pendant tout le reste de l'année, les fonctionnaires des sous-comités techniques se réunissent souvent. Les ministres donnent une directive. Ils donnent des mandats, mais c'est au niveau de la fonction publique, des forces de sécurité que le travail se fait.

(18 heures)

Je pense que c'est ce qu'il faut faire chez nous. Les crédits reflètent bien que je vais avoir les sommes disponibles pour engager des gens et engager des opérations. Je pense qu'on ne peut pas augmenter des crédits de façon valable de plus de 70% par année dans un programme. Je pense que ce serait de l'argent jeté par les fenêtres. Cela démontre bien, en tout cas, au moment où l'on restreint les dépenses partout, où l'on diminue le nombre des fonctionnaires en général — pour la première fois, l'année dernière, on a stabilisé la croissance de la fonction publique... on n'a pas stabilisé la croissance, on a arrêté la croissance de la fonction publique... on a même diminué, en chiffres absolus, le nombre de fonctionnaires l'an dernier — cela démontre bien que, dans ce contexte de restrictions...

Le Président (M. Lacoste): Je m'excuse auprès du...

M. de Belleval: ... au moment où l'on augmente les crédits de 70% dans un domaine, on accorde bien une priorité à ce domaine-là.

M. Gratton: Vous auriez pu accorder une bien plus grande priorité...

Le Président (M. Lacoste): Je m'excuse auprès des...

M. Gratton: ... à la sécurité routière en ne dépensant pas un seul cent de plus, c'est-à-dire en faisant respecter ce qui existe déjà, notamment le Code de la route. C'est votre campagne de publicité qui est...

Le Président (M. Lacoste): Il est maintenant 18 heures.

Nous ajournons nos travaux jusqu'à demain matin, 10 heures.

Fin de la séance à 18 h 01