



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session — 31^e Législature

Commission permanente des transports

Etude des crédits du ministère des Transports (2)

Le 10 avril 1980 — No 279

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Remarques générales (suite)	
Classification du réseau routier.....	B-13215
Transport en commun.....	B-13216
Industrie du taxi.....	B-13217
Autoroute de la Beauce.....	B-13231
Construction du réseau routier.....	B-13232
Gestion aéroportuaire.....	B-13237
Subventions aux municipalités.....	B-13243
Sécurité routière.....	B-13250
Construction du réseau routier (suite).....	B-13254
Bureau des véhicules automobiles.....	B-13257
Transport aérien gouvernemental.....	B-13262
Transport en commun (suite).....	B-13268

Intervenants

M. Jean-Marc Lacoste, président
M. Jules Boucher, président suppléant

M. Michel Gratton
M. Denis de Belleval
M. John O'Gallagher
M. Georges Lalande
M. Hermann Mathieu
M. Jacques Baril
M. Raymond Mailloux
M. Bertrand Goulet
M. Léonard Lévesque

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 jeudi 10 avril 1980

**Etude des crédits
du ministère des Transports**

(Dix heures dix-sept minutes)

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

La commission permanente des transports est réunie pour étudier les crédits budgétaires du ministère des Transports.

Les membres de cette commission, pour la séance de ce matin, sont M. Baril (Arthabaska), M. de Belleval (Charlesbourg); M. Goulet (Bellechasse) remplacé par M. Cordeau (Saint-Hyacinthe); 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...

M. Gratton: M. Verreault (Shefford) remplacé par M. Mathieu, député de Maisonneuve.

Le Président (M. Lacoste): M. Verreault (Shefford) remplacé par M. Lalande (Maisonneuve).

M. Gratton: Non, par M. Hermann Mathieu de Beauce-Sud.

Le Président (M. Lacoste): D'accord. Il est déjà intervenant.

M. Gratton: Ah! Il va être remplacé par M. Lalande. C'est une stratégie à long terme pour embarrasser le ministre.

Le Président (M. Lacoste): Donc, M. Verreault (Shefford) remplacé par M. Mathieu (Beauce-Sud).

Les intervenants sont M. Beauséjour (Iberville), M. Bordeleau (Abitibi-Est), M. Fontaine (Nicolet-Yamaska); M. Mailloux (Charlevoix) remplacé par M. Lalande (Maisonneuve); M. Verreault (Shefford) remplace M. Mathieu (Beauce-Sud); M. Michaud (Laprairie), M. Ouellette (Beauce-Nord), A. Perron (Duplessis).

Ce sera le même rapporteur qu'à la séance d'hier soir. M. le ministre.

Remarques générales (suite)**Classification du réseau routier**

M. de Belleval: Je voudrais continuer, M. le Président, à répondre à un certain nombre de questions qui m'ont été posées hier. D'abord le député de Beauce-Sud posait un certain nombre de questions sur la classification de notre réseau routier, en particulier sur les différences entre les routes principales, régionales, municipales et autres. M. le député, vous avez reçu, peut-être pas personnellement, mais votre formation politique a reçu un cahier qui répond à un certain nombre de questions de votre formation politique en ce qui a

trait au budget du ministère des Transports. Dans ce cahier, à la page 10, vous avez, au programme 3, Construction du réseau routier, une classification de notre réseau routier.

Je vous réfère à cette classification qui vous donnera, dans le cours de nos discussions ou, à l'avenir, pour votre édification, une catégorisation qui est plus explicite que ce que je pourrais vous dire ce matin. Il me fera plaisir de répondre à des questions supplémentaires quand vous aurez pris connaissance, en détail, de cette classification.

Essentiellement, les routes sont classifiées par importance de niveau: grandes autoroutes, routes interrégionales, routes intrarégionales et routes, disons, à vocation plutôt municipale et locale. Règle générale, les routes de gravier sont des routes d'importance locale ou municipale et qui ne sont pas numérotées. Il est évident, comme je vous l'ai déjà expliqué d'ailleurs, que le réseau non pavé, dans tous les pays d'ailleurs, constitue toujours une proportion importante du réseau routier. D'ailleurs, au Québec, la proportion de notre réseau pavé est un peu plus importante que celle qu'on retrouve en Ontario, par exemple, ou dans les provinces de l'Ouest.

Il est évident qu'on ne peut pas envisager que tout le réseau soit éventuellement pavé. Je pense qu'il n'y a pas un budget de n'importe quel gouvernement qui réussirait à paver l'ensemble de notre réseau routier. Il n'en reste pas moins qu'au fil des années nous pavons plusieurs centaines de kilomètres de nouvelles routes. Je ne pense pas qu'il soit possible, comme je l'ai dit, pour quelque gouvernement que ce soit, de faire beaucoup plus dans ce domaine, compte tenu des contraintes budgétaires et de la caractéristique de ces routes.

Maintenant, je comprends aussi, cependant, que, pour les résidents des rangs, par exemple, même s'il n'y a qu'une centaine de véhicules qui passent sur une route durant la journée, il est évident que ce n'est pas une solution qui est aussi valable qu'une route pavée. Mais je pense que cela fait partie des contraintes d'habiter en milieu rural et d'habiter un pays qui a un réseau routier qui s'étend sur des milliers de kilomètres et où, parfois, la densité d'habitation est très faible.

Dans le Nord-Ouest, par exemple, nous avons une partie du réseau routier de 1000 milles de long avec 1000 résidences le long de ces 1000 milles; ça veut dire une résidence au mille linéaire dans certains secteurs de l'Abitibi-Témiscamingue. On pourrait retrouver des densités semblables dans d'autres secteurs ruraux du Québec; vous comprenez les problèmes que ça pose en termes d'entretien, en termes de coûts.

Le député de Robert Baldwin a posé des questions fort pertinentes sur l'avenir du système de transport en commun de la CTCUM dans l'ouest de Montréal. Là-dessus, vous êtes au courant que nous avons, par notre politique de financement et aussi par le plan d'équipement que nous avons déposé au mois de décembre dernier, je pense, permis le règlement des questions de transport en

commun qui affectent à la fois l'est de Montréal, et en particulier l'extrême est de l'île de Montréal, les quartiers nouveaux comme Rivière-des-Prairies, de la ville de Montréal, des quartiers aussi très très peuplés et très densément peuplés de l'est de Montréal comme Montréal-Nord et aussi le secteur de la ville d'Anjou qui, depuis de nombreuses années, M. le député, fournissent des sommes importantes pour le financement de la CTCUM et qui, jusqu'à présent, ne bénéficiaient ni de services routiers, dans certains cas, ni de services de transport en commun comparables à ceux dont bénéficient le West Island depuis de nombreuses années.

Je pense qu'il est bon aussi de mettre les deux milieux géographiques en relation les uns avec les autres; je comprends évidemment les gens de l'ouest de Montréal de dire: Écoutez, on paie et on n'a pas de service. Effectivement, ils ont des services depuis de nombreuses années et, à mon avis, leurs services, à bien des égards, ont été, pendant toutes ces années, bien meilleurs que ce dont pouvaient bénéficier les quartiers dont je viens de parler dans l'est de Montréal. Je pense qu'il est bon quand même d'établir des comparaisons valables de ce côté.

Transport en commun

Ceci étant dit, il n'en reste pas moins que le plan de transport que j'ai annoncé et la réforme du système de financement du transport en commun permet maintenant aussi à la CTCUM d'améliorer la situation dans le West Island. Il n'en reste pas moins aussi que c'est la responsabilité maintenant de la Communauté urbaine de Montréal et de la CTCUM de prendre les dispositions concrètes pour améliorer, comme je l'ai dit, la situation le plus rapidement possible, en particulier l'intégration, comme vous l'avez mentionné, de Trans-Urbain et de Métropolitain Provincial dans le réseau de la CTCUM.

Là-dessus, n'oubliez pas que c'est le ministère des Transports, depuis un an et demi ou deux ans maintenant, peut-être même plus, qui subventionne ces deux compagnies de transport. Les gens du West Island sont effectivement subventionnés par l'ensemble des contribuables québécois pour le maintien de ce service, actuellement. C'est le cas, c'est nous qui, actuellement...

M. O'Gallagher: ...

M. de Belleval: Oui, c'est-à-dire Métropolitain Provincial, vous avez raison.

Alors, quelles sont les perspectives à court terme? Je pense qu'il va falloir, d'une façon ou d'une autre — je pense que dès ce matin la Communauté urbaine de Montréal se penchait sur le problème — qu'il y ait des décisions de prises au niveau local, d'abord de la Communauté urbaine de Montréal de ce côté-là. Si la communauté accepte une résolution dans le sens de l'expropriation, par exemple, de Métropolitain Provincial et de Trans-Urbain, il reviendra ensuite au gou-

vernement du Québec de prendre les dispositions législatives nécessaires, s'il y a lieu, et à la CTCUM de procéder à l'intégration du service.

M. O'Gallagher: Si vous me permettez une question?

M. de Belleval: Il y a un problème important... oui?

M. O'Gallagher: C'est sur la question de l'intégration des unions.

M. de Belleval: Oui, exactement, c'est ce dont...

M. O'Gallagher: Apparemment, d'après la Communauté urbaine de Montréal, il est nécessaire d'avoir une loi pour permettre cette intégration. Si on attend après cette loi, cela va retarder toute la mise en place du service.

M. de Belleval: J'ai communiqué à quelques reprises avec mes collègues des Affaires municipales et du Travail sur cette question particulière. Un groupe de travail a terminé un rapport sur cette question et il doit y avoir une réunion à très court terme entre le ministre des Affaires municipales dès son retour de vacances — ça devrait se produire dès aujourd'hui ou demain — et le ministre du Travail pour élaborer une position commune des trois ministres sur cette question particulière. Nous serons d'ailleurs mieux fixés sur la position à prendre, suite, probablement, à la réunion de ce matin de l'exécutif de la Communauté urbaine de Montréal.

Nous assumerons les responsabilités qui nous reviennent dans ce domaine, de façon à faciliter, s'il y a lieu, le transfert des effectifs syndiqués, des chauffeurs de Métropolitain Provincial et Trans-Urbain avec les effectifs de la CTCUM. Vous savez que c'est un problème quand même délicat, qu'il y a eu des difficultés inouïes sur la rive sud de Montréal à cause de ce problème. Instruits de cette expérience, nous voulons, évidemment, prendre toutes les précautions nécessaires pour que la transition se fasse correctement.
(10 h 30)

Au fond, les gens de l'ouest de Montréal comme ceux de l'est de l'île de Montréal ne seront pas plus avancés si le problème ne se règle pas correctement, pas plus que, finalement, les gens de la rive sud de Montréal n'ont été très avantagés par la façon dont le problème s'est réglé à même des mécanismes déjà prévus dans nos lois, d'ailleurs. Mais là, il s'agit de problèmes humains, au fond, très concrets: droits d'ancienneté, bien-être d'employés actuels, je pense que de ce côté-là, il faut admettre que dans la société dans laquelle on vit, pas simplement ici au Québec, mais dans tous les pays qui ont ce genre de structures sociales, et pas simplement dans les années qui courent... Des problèmes semblables, on les a toujours vécus au fond à d'autres époques aussi. On vit avec des hommes et il faut prendre le temps de régler ces

problèmes humains. Si on ne les règle pas de la bonne façon, souvent on se retrouve avec des problèmes plus difficiles.

Je comprends les gens de West Island d'être impatients. Personnellement, je pense que j'ai pris un certain nombre d'initiatives qu'aucun ministre des Transports n'avait prises. C'est d'ailleurs assez paradoxal que ce soit le ministre des Transports du gouvernement auquel j'appartiens, qui représente un parti politique bien concret, qui fasse que, finalement, le problème va se régler. Il va se régler. On est au bout du tunnel mais il y a encore quelques semaines, quelques mois difficiles. Je ne reproche pas aux gens de pousser, mais je pense que, de notre côté, on a fait preuve de bonne foi; on a pris les initiatives qui s'imposaient et on va continuer à les prendre de façon que, quand même, le service soit correct dans les meilleurs délais.

M. O'Gallagher: Juste une autre question au sujet de Trans-Urbain qui a demandé une suspension de son permis pour une période de deux mois, juillet et août...

M. de Belleval: Ecoutez. Il se peut que le problème soit réglé d'ici ce temps-là et, deuxièmement, Trans-Urbain devra demander une autorisation à la Commission des transports; les municipalités et les citoyens pourront s'y opposer. Je pense qu'il reviendra à la Commission des transports de prendre position là-dessus.

Quoi qu'il en soit, nous allons suivre le dossier. Les renseignements que j'ai, c'est que Trans-Urbain n'a pas demandé de suspendre son service pour l'instant. En tout cas, il n'y a pas de demande de logée à cet effet. C'est peut-être une rumeur ou des renseignements privilégiés que vous avez. Nous n'avons pas de renseignements à cet effet. Quoi qu'il en soit, si par hasard c'était le cas, la réponse que je viens de vous faire s'applique, mais, de toute façon, on va suivre le dossier.

L'idée, c'est qu'on veut améliorer le système de transport en commun et ne pas le voir se détériorer, mais il se peut bien que, dans une période de transition, il y ait des difficultés spécifiques qui se posent et que, temporairement, le résultat d'une réforme soit que, pendant cette période de transition, il y ait des difficultés. C'est ce qu'on a vécu sur la rive sud de Montréal. On peut vivre la même chose sur l'île de Montréal aussi, mais, au fond, c'est un mal pour un bien, je pense. Ce sont les difficultés d'enfentement d'un nouveau système, mais il ne faudrait pas voir dans ces difficultés une remise en question des politiques et de la direction qu'on entend suivre.

M. O'Gallagher: C'est une question d'échéancier.

M. de Belleval: Oui, vous avez raison. On va regarder cette question de façon à ce qu'il n'y ait pas de détérioration des services, quand même.

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

Industrie du taxi

M. Lalande: J'aurais, évidemment, certaines questions à poser au ministre concernant le climat d'insécurité et de crise qui règne à Montréal dans l'industrie du taxi à l'heure actuelle.

Le Président (M. Lacoste): Il faudrait bien avoir une entente afin d'étudier l'ensemble des programmes. Est-ce que ça va?

M. de Belleval: Oui, ça va.

Le Président (M. Lacoste): On va étudier l'ensemble des programmes et, après ça, on va les voter un à un.

Une Voix: D'accord.

M. Lalande: Hier, je n'ai pas pu avoir de réponse à la question. Le ministre a pu, finalement, s'esquiver derrière la décision du président...

M. de Belleval: La longueur de votre diatribe ne vous a pas aidé.

M. Lalande:... le temps étant écoulé. Ceci dit, aujourd'hui, vous ne pourrez pas vous esquiver derrière la cloche.

M. de Belleval: Non, vous allez voir que je n'ai pas l'habitude de m'esquiver.

M. Lalande: Mais, auparavant, je voudrais relever certaines affirmations que vous avez faites à travers votre chapeau, hier, dans votre déclaration, surtout concernant la position du député d'Outremont. Je n'ai pas l'intention de le défendre ici, sauf pour vous rappeler — ce qu'il a répété à plusieurs occasions — que, si vous aviez fait une meilleure gestion des biens communs, si vous n'aviez pas creusé ce trou béant de \$500 000 000, peut-être aurait-il resté assez d'argent pour l'investir ailleurs dans une plus saine gestion.

Vous coupez les dépenses un peu partout dans le réseau routier, sauf en ce qui a trait à une mauvaise gestion et surtout aux \$500 000 000, et d'ailleurs, vous y allez allégrement. Je pense qu'il valait la peine de replacer cela. Il n'y a pas de contradictions, les soi-disant contradictions que vous avez relevées entre les députés de l'Opposition se résument quand même à un grand consensus sur votre mauvaise gestion.

J'aurai aussi à vous parler de l'autoroute est-ouest Ville-Marie. Je sais que vous avez, une première fois — on se rappelle que vous vous êtes présenté, une semaine avant les élections partielles dans Maisonneuve, flanqué d'un côté du ministre d'Etat à la Condition féminine et de, l'autre côté, de son directeur de cabinet — déclaré qu'après trois ans d'inaction complète dans le sud-est de Montréal, le long de la rue Notre-Dame, vous alliez finalement agir. Dernièrement, vous annonciez dans les journaux que vous alliez entreprendre les travaux de l'autoroute ou d'un bou-

levard urbain. De façon très très positive, pour le mieux-être de tout le monde dans le coin, dans le sud-est de Montréal, quand allez-vous commencer les travaux du parachèvement de la rue Notre-Dame ou de la réfection de la rue Notre-Dame? Quel genre de route allez-vous faire? Est-ce que ce sera un boulevard urbain? Est-ce que ce sera une autoroute? Combien coûteront ces travaux et quelle est la longueur du tracé? J'aimerais bien que vous puissiez répondre à ceci, tout à l'heure.

En ce qui a trait à l'industrie du taxi à Montréal, le ministre a fait une déclaration, hier, qu'il sait complètement fausse. Il a dit qu'il ne pouvait pas se prononcer sur ce cas-là parce qu'il était devant les tribunaux à l'heure actuelle, que c'était une question de sub judice...

M. de Belleval: Je n'ai jamais dit cela.

M. Lalande: Vous avez dit: la cause est devant les tribunaux et je ne peux pas répondre à cela.

M. de Belleval: M. le Président, question de privilège. Je n'ai jamais mentionné les mots que vous venez de mentionner. Je n'ai jamais dit que c'était sub judice. C'est ridicule! Vous faites des affirmations à tout bout de champ comme cela. En tout cas, je répondrai tantôt.

M. Lalande: Vous avez dit, hier — et on reviendra au journal des Débats, si vous voulez — ...

M. de Belleval: Bien oui! Ce serait mieux!

M. Lalande: Vous avez dit que la cause était devant les tribunaux.

M. de Belleval: Oui, cela je l'ai dit.

M. Lalande: Ce n'est pas devant les tribunaux puisque la cause a été ajournée à plus tard. Il n'y a donc absolument rien qui est devant les tribunaux à l'heure actuelle. Plus que cela: outre le fait qu'il y a trois personnes qui ont pris une requête en jugement déclaratoire devant la Cour supérieure, les 3600 chauffeurs artisans de l'agglomération A-11, eux, à l'heure actuelle, je pense, ont le droit de s'attendre à une décision claire du ministre.

Est-ce que c'est \$75 qu'ils doivent payer à la Ligue nouvelle des propriétaires de taxis de Montréal ou si c'est \$35? Il y a un problème assez important, il y a des gens qui ne paient pas les \$75. S'ils ne paient pas les \$75, ils s'exposent, par le biais du directeur général, M. Sainte-Marie, à se faire radier comme membre, à ne pas avoir le droit de voter au conseil d'administration, aux assemblées générales. Il est évident que, dans cette situation, il faudrait sûrement clarifier le point de vue. Est-ce que ce sera le ministre qui aura le dernier mot? Est-ce que ce sera la ligue de taxis? Sans me prononcer sur le fond, parce que ça aussi, il faudra l'expliquer, pourquoi avez-vous refusé le code de déontologie qui avait été, encore une fois, officiellement accepté par votre prédé-

cesseur? Pourquoi avez-vous refusé les cotisations? Peut-être avez-vous raison, mais il faudrait l'expliquer aux gens. Dans le moment, il y a des gens qui, refusant de payer ces \$75, sont obligés d'aller faire des dépôts en offre et consignation, des dépôts judiciaires au ministre des Finances. C'est une situation qui est intenable à l'heure actuelle.

Le président de la ligue demande la mise en tutelle de la ligue, demande une enquête là-dessus et vous nous dites: Je ne peux pas répondre à ça parce que c'est devant les tribunaux. Soyez sérieux un petit peu. Donnez-les les précisions, peut-être qu'on va corriger ce problème.

M. de Belleval: Vous avez terminé?

M. Lalande: Pour le moment, oui.

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

M. de Belleval: Ecoutez, je n'ai pas envie de suivre le député de Maisonneuve sur le genre de ton et le terrain sur lequel il s'engage. Je vais simplement, quand même, tenter, le plus sereinement possible, de rectifier les faits. Pour la troisième fois, il y a une règle parlementaire, ici, qu'on doit prendre la parole d'un député ou d'un ministre en gentleman. L'ancien ministre des Transports, à l'Assemblée nationale, suite à une de vos allégations, celle que vous venez de faire à l'effet qu'il avait accepté officiellement une structure de tarification proposée par la ligue des taxis de Montréal, vous a déjà déclaré qu'il n'en était rien. Je pense que vous devriez prendre sa déclaration. J'ai moi-même vérifié avec les fonctionnaires du ministère, avec mon collègue, il n'a jamais eu d'accord, tacite ou non, de l'ancien ministre des Transports à une structure de tarification. Je pense que, en gentleman, si c'est le chemin que vous entendez suivre dans votre carrière de député, vous devriez prendre ma parole et celle de l'ancien ministre.

M. Lalande: Est-ce que le ministre a répondu à ma question du 18 mars? C'est que, officiellement, il ne s'était pas engagé. Cela, officiellement...

M. de Belleval: Ni officiellement, ni autrement. On ne jouera pas sur les mots, arrêtez de jouer sur les mots.

M. Lalande: Ce que je veux vous dire, allez sur le terrain, allez voir les gens de la ligue de taxis et demandez-leur si eux, ils n'ont pas la conviction que le ministre, votre prédécesseur, a accepté. C'est ça le problème à l'heure actuelle, vous tergiversez tous les deux. L'autre fait des déclarations. Les gens ont l'impression, ils ont la conviction, à l'heure actuelle, qu'on allait accepter les cotisations et le code de déontologie. Le ministre n'a pas dit qu'il n'en avait pas parlé, il dit: J'en ai discuté et je leur ai dit qu'on pourrait peut-être en arriver à une certaine entente, mais qu'il

faudrait corriger certaines choses. Tout ça, c'est ça une acceptation officieuse, dans les airs. Le problème qui se pose pour vous, c'est que vous ne donnez pas de justification. Donnez-en donc des justifications et, à ce moment-là, peut-être que les gens vont comprendre. Sûrement que je vais comprendre. Très vite, à part cela.

M. de Belleval: Bon, je reprends ma déclaration à savoir que, de notre côté et du côté des témoins de ces rencontres, comme je l'ai dit, il n'y a jamais eu d'engagement, ni officieux, ni officiel, à l'égard tant du code de déontologie, bien au contraire... bien, au contraire, les indications qui ont été données aux dirigeants de la ligue de taxis étaient que nous n'approuvions ni leur code de déontologie, ni leur projet de code de déontologie, ni leur projet de financement. D'ailleurs, le problème n'est pas survenu seulement cette année. Il est aussi survenu l'année précédente. Là encore, les recommandations du ministre ont été très claires, à savoir que la ligue ne devait pas imposer des montants de cotisation aussi élevés.

Vous pouvez prendre la parole du ministère des Transports ou celle des oui-dire, ou des conversations que vous avez eues avec des gens qui sont manifestement intéressés par un autre point de vue, puisqu'ils tiennent mordicus à proposer et à imposer un code de déontologie qui est ultra vires des pouvoirs de la ligue et un niveau de cotisations que nous jugeons exorbitant.

Alors, faites-vous le porte-parole de ces mécontents, d'accord. Mais ne venez pas dire à l'Assemblée nationale que le ministre actuel ou l'ancien ont pu donner des indications qu'ils approuvaient ce genre d'agissement. C'est tout le contraire. Bon, j'espère que, de ce côté, la position est claire, respectivement, de votre côté et du nôtre.

Deuxièmement...

M. Lalande: M. le Président...

M. de Belleval: Vous allez me laisser finir maintenant. Vous allez me laisser terminer maintenant. C'est moi qui ai la parole, présentement, M. le Président?

M. Lalande: Vous avez dit que vous alliez changer de ton. Le ton grimpe, de l'autre côté, en diable, à ce que je m'aperçois.

Le Président (M. Lacoste): A l'ordre!

Une Voix: Vous ne le laissez pas parler.

M. Lalande: Oui, oui, ne vous énervez pas!

Le Président (M. Lacoste): M. le ministre, la parole est à vous...

Une Voix: Fâchez-vous, M. le Président.

M. de Belleval: Deuxièmement, en ce qui concerne les relations entre le ministère des Transports et la ligue de taxis...

Une Voix: C'est un petit nouveau...

M. Lalande: Cela vous énerve, hein?

Une Voix: Ce n'est pas moi, c'est vous que cela énerve.

M. Lalande: Oui, mais pourquoi, parlez-vous?

Le Président (M. Lacoste): A l'ordre! s'il vous plaît. La parole est au ministre des Transports. M. le ministre.

(10 h 45)

M. de Belleval: Merci, M. le Président. En ce qui concerne les relations, maintenant, entre le ministère des Transports et les dirigeants de la ligue, dès mon arrivée au ministère, nous avons commencé des rencontres avec ces gens, de façon assez intensive. Je pense qu'on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de bons contacts entre les deux parties, bien au contraire. Les allégations du député de Maisonneuve, à savoir que nous ne sommes pas en contact avec ces gens, que nous ne connaissons pas leur point de vue, sont totalement fausses, compte tenu des nombreuses rencontres que nous avons eues avec leurs dirigeants.

Personnellement, j'ai rencontré l'exécutif de la ligue de taxis. J'ai même accepté de prendre la parole — je suis le premier ministre des Transports à l'avoir fait — à leur congrès général qui a eu lieu ce printemps. Non seulement cela, mais à la suite de leurs demandes, à la suite des rencontres que nous avons eues avec eux, nous avons convenu, les deux parties, le ministère des Transports et les artisans du taxi à Montréal, de mettre sur pied ..

Pour la première fois, un gouvernement du Québec, d'ailleurs, de ce point de vue, au lieu d'étudier le problème par-dessus la tête des gens concernés, nous avons convenu avec ces gens, avec l'exécutif de la ligue du taxi, de mettre sur pied un groupe de travail conjoint, qui est présidé d'ailleurs par Jean-Jacques Lemieux, personnalité bien connue du monde des transports dans la région de Montréal et en particulier sur l'île de Montréal et la rive sud de Montréal. Ce groupe de travail fait la revue des questions, entend les points de vue des différentes parties — parce qu'il faut bien voir que le monde du taxi est un monde divisé: il a plusieurs intérêts, qui ne sont évidemment pas convergents, qui sont divergents. Il entend les parties, à savoir, par exemple, les propriétaires artisans, les chauffeurs, les propriétaires de flottes aussi et ensuite ces organismes qui se chargent de la répartition des appels et des assignations. Entendre donc toutes ces parties et tâcher d'élaborer une position commune, des positions de compromis ou des consensus minimaux entre toutes les parties. Le comité siège actuellement dans un bon climat, il entend tous les points de vue et je pense que, plutôt que de s'ennerver et de s'exciter, comme le fait le député de Maisonneuve, on serait beaucoup mieux tous ensemble — je pense que la population qui l'a vu-

tions, et qui l'a entendu encore une fois ce matin va se rendre compte...

M. Lalande: Elle vous a vu aussi, elle vous a vu hier. Elle sait le genre de réponse que vous avez faite.

M. de Belleval: Vous allez me laisser continuer? C'est moi qui ai la parole!

M. Gratton: Oui, mais vous parlez d'excitation...

M. de Belleval: Vous aurez tout le loisir de reprendre la parole tantôt...

M. Gratton: Vous excitez les passions!

M. de Belleval:... et de faire tout l'opéra que vous voudrez, mais laissez-moi maintenant mon tour d'exposer les choses.

M. Lalande: Le bel canto!

M. de Belleval: Pendant que vous vous énervez, ces gens sont en train d'étudier le problème dans un climat serein, et ça se fait avec l'accord de la ligue du taxi, comme je l'ai dit, et du ministère, et avec la participation de tous les intervenants. On verra ce qui sortira de ce dossier et on pourra à ce moment prendre des décisions non seulement dans un meilleur climat, mais, comme je l'ai dit, à la suite de l'implication des parties plutôt qu'au-dessus des parties.

En ce qui concerne les difficultés internes de la ligue du taxi de Montréal, je pense que c'est une autre question. C'est peut-être une question qui n'est pas sans relation avec les problèmes généraux de l'industrie du taxi sur l'île de Montréal, mais c'est quand même une autre question. Si l'exécutif de la ligue a décidé de limoger son président, elle a à en porter la responsabilité devant ses membres. La ligue a une constitution, c'est un corps constitué qui a ses règlements et elle a à les suivre. Elle a une autonomie de gestion et c'est aux membres, je crois, à décider quelle direction ils veulent donner à leur ligue et quelle orientation ils veulent lui donner.

Vous dites: Le président demande une enquête. Bien sûr, maintenant qu'il a été démis, il demande une enquête, mais il y a quinze jours, trois semaines ou un mois, j'avais des rencontres avec M. Salvatore, rencontres d'ailleurs fort cordiales, et il ne m'a pas demandé d'enquête à ce moment-là. Il en demande une maintenant qu'il y a des problèmes internes et qu'il vient de se faire mettre à la porte, à toutes fins pratiques, par son exécutif; il ne faut pas mêler les problèmes internes de la direction de la ligue avec les problèmes généraux de l'industrie du taxi.

Ceci étant dit, s'il y a des faits particuliers qui sont portés à notre connaissance qui nous justifieraient d'interrompre le processus que nous avons mis en place avec l'accord de l'industrie du taxi de Montréal, à savoir le groupe d'étude dont

je parlais tantôt, je verrai à ce moment-là. Mais, pour l'instant, je n'ai pas d'élément qui m'amènerait à bloquer un processus sur lequel toutes les parties se sont entendues, c'est-à-dire la ligue de taxi comme telle, les divers intervenants dans le domaine du taxi sur l'île de Montréal, et pas simplement, d'ailleurs, dans le centre de Montréal, mais même dans les banlieues qui ont accueilli favorablement la mise sur pied de ce groupe de travail et qui veulent témoigner, d'ailleurs. Il faut, je pense, que dans les circonstances je respecte ce processus.

S'il y a des faits particuliers, s'il y a des allégations sérieuses, motivées, on y verra dans ce domaine comme dans n'importe quel autre domaine, d'ailleurs, quand des gens portent à la connaissance du gouvernement des allégations qui nous incitent à faire une enquête ou à prendre position. Ce n'est pas parce que le député de Maisonneuve brandit le spectre d'une crise, d'une insurrection appréhendée dans le domaine du taxi à Montréal, etc..

M. Lalande: Ce n'est pas moi!

M. de Belleval: Je le vois brandir un article de journal. Ses principales sources, ce sont des articles de journaux, je suppose.

M. Lalande: J'en ai d'autres.

M. de Belleval: ... ou qu'il donne le témoignage du président limogé ou, enfin, renvoyé de la ligue de taxi que cela constitue des motifs sérieux d'interrompre tout le processus d'examen des problèmes dont je viens de parler qui, comme je l'ai dit, est accepté par toutes les parties.

Finalement, en ce qui concerne le code de déontologie, la question de fond... Vous avez remarqué que le député de Maisonneuve s'agite beaucoup, mais il dit: Je ne prends pas position sur le fond. C'est évident, il ne prend pas position sur le fond; il pêche en eau trouble, mais, quand vient le temps de régler les problèmes, il n'a pas de suggestion particulière à nous faire; il n'a même pas de jugement à porter sur le fond.

En ce qui concerne le fond — je vais en parler, moi — nous trouvons — je l'ai dit dans une lettre très claire qui a été rendue publique — que le code de déontologie en question n'est pas véritablement un code de déontologie. C'est une réglementation stricte, en bonne partie, de la conduite économique de l'industrie du taxi dans le centre de Montréal. De ce point de vue, je pense que le code est inacceptable, il est ultra vires des pouvoirs de la ligue. C'est, d'ailleurs, à la suite de cette lettre et de cet avis que les parties ont convenu que, effectivement, on serait mieux d'examiner comme tel le problème de la rentabilité du taxi, les problèmes économiques qui affectent le taxi à Montréal. C'est la première fois que cette étude va se faire et c'est ce qui se fait actuellement. Je pense que cela met de côté, pour l'instant, cet aspect de la question.

Par exemple, déterminer qu'il y aura un seul chauffeur par taxi, cela n'a rien à voir avec la

déontologie. Regardez dans le dictionnaire, la déontologie, c'est la conduite morale. Ce n'est pas une conduite morale; c'est une conduite économique, de savoir si on va mettre un, deux ou trois chauffeurs par taxi. C'est un problème comme tel qui doit être réglé comme tel; cela n'a rien à voir avec un code de déontologie.

Quant à la cotisation, à notre avis, \$35 sont suffisants pour les besoins de la ligue et imposer une cotisation plus élevée, à notre avis, actuellement, n'est pas justifié. La ligue ne nous a pas justifié une telle tarification qui est sans précédent ailleurs au Québec.

C'est mon jugement, c'est le jugement des experts que j'ai consultés et c'est le jugement général, aussi, de l'industrie du taxi dans l'ensemble du Québec. Quant à savoir ce qu'il adviendra des décisions de la ligue de maintenir cette cotisation, de maintenir ce code de déontologie en ce qui concerne le code de déontologie, il n'est pas appliqué actuellement et en ce qui concerne la cotisation, il y a effectivement des procédures en justice actuellement. Le député de Maisonneuve joue sur les mots, à tout le moins, quand il dit qu'il n'y a pas de cause parce que la cause est ajournée. Au contraire, la cause est toujours bonne et valable.

Il y a une injonction interlocutoire qui sera jugée en temps et lieu par les tribunaux, et il revient effectivement, je pense, aux intéressés qui s'estiment actuellement lésés par le règlement de la ligue de le contester devant les tribunaux. C'est comme cela qu'on règle nos problèmes, dans un pays civilisé. Quand il y a un différend entre deux parties, on va voir un juge. On ne sort pas les baïonnettes et on ne sort pas les édits ministériels. Ce n'est pas le roi, par une lettre de cachet, qui règle le problème, ce sont les tribunaux, ici, qui disent ce qu'est la loi, où est le droit, et qui imposent des solutions à des justiciables qui ne veulent pas s'entendre.

Actuellement, il y a une demande d'injonction en Cour supérieure. Cette injonction sera plaidée en temps et lieu et on verra ce que les tribunaux décideront. Ce n'est ni au député de Maisonneuve ni à moi de décider ce qui est bon et juste et ce qui est conforme à la loi, c'est aux tribunaux de le faire. Voilà ma réponse, M. le Président.

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

M. de Bellevall: Je reviendrai tantôt sur la question du boulevard Ville-Marie. On va vider la question du taxi, si le député de Maisonneuve est d'accord.

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

M. Lalande: Je veux juste rappeler au ministre que c'est une requête pour jugement déclaratoire qui est prise. Ce n'est pas une injonction. Il y a une diable de différence entre les deux. Si vous ne le savez pas, retournez à l'école. Ce n'est pas la

même chose. Dans ce règlement de jugement déclaratoire, il y a trois personnes qui sont impliquées là-dedans: M. Pierre Chevalier, Nicole Chevalier et Lise Briand. Ce jugement déclaratoire concerne trois personnes. Je vous parle non pas des 5280 mais des 5277 autres qui sont pris avec ce problème à Montréal. Le ministre dit que, dans un pays civilisé, c'est le juge qui dit la loi. On est bien d'accord sur cela, c'est le juge qui dit la loi. Mais il est également vrai que les règlements de la ligue doivent être approuvés par le ministre.

Or, le ministre a approuvé \$35 au lieu de \$75. Comment va-t-il faire respecter ce qu'il approuve? C'est un "rubber stamp"? Qu'est-ce qu'il fait, le ministre, dans tout ceci? S'il doit l'approuver, il doit y avoir une sanction. Vous savez, administrer quelque chose — vous devriez le savoir, vous avez été à la Fonction publique, c'est peut-être là qu'ont commencé les problèmes — c'est planifier, organiser, diriger et contrôler. Vous ne contrôlez rien, à l'heure actuelle. Vous dites que c'est \$35 et vous ne le faites pas respecter. C'est cela l'anarchie, dans le fond. C'est ce problème-là que je vous demande d'essayer de voir le plus près possible et de le régler.

En plus, tout à l'heure, le ministre nous a dit: Le président Salvatore a des problèmes, il est limogé. Soit dit en passant, il faudrait que l'assemblée générale ratifie quand même cela avant qu'il soit limogé.

M. de Bellevall: C'est à eux de régler leurs problèmes.

M. Lalande: Oui, c'est à eux de régler les problèmes; c'est bien de le dire, mais je vais revenir là-dessus. Vous dites: Avant cela, on était dans un très bon climat; tout allait très bien à la ligue, avant; il y avait une bonne entente, il y a un mois et avant. Moi, je vais vous lire une lettre de la ligue de taxis signée — je ne lirai pas au complet la lettre — par tous les membres du conseil d'administration, le 27 décembre. Qu'est-ce qu'ils disent là-dedans? Ils vous écrivent, M. Denis de Bellevall: "Nous protestons hautement contre le fait que, sans accord préalable de la part du président de la ligue, vous ayez transmis copie de votre lettre, adressée à notre président à titre personnel, à tous les membres de notre ligue et même à nos employés. Nous considérons ce geste indélicat, inacceptable et incompréhensible comme une tentative d'influencer indûment nos membres et comme une ingérence illégale dans nos affaires internes". Un petit peu plus loin: "Nous sommes choqués de ce que vous assumiez la paternité de la proposition d'un groupe de travail, alors que c'est notre président qui a présenté cette suggestion à votre prédécesseur, le 29 mai 1979. Cependant, il importe peu de savoir qui est l'auteur de ce projet, nous voulons y procéder sans délai et, à cette fin, nous serons prêts à recevoir vos délégués à nos bureaux le 15 janvier prochain à 14 h.

"Enfin, M. le ministre, nous vous demandons ceci: plutôt que de vous mêler des affaires inter-

nes de notre ligue — tout à l'heure vous avez dit: Je ne veux pas m'en mêler, mais là, vous vous en mêlez — ne serait-il pas préférable d'utiliser votre temps à voir à l'application du règlement CC4 et essayer d'obtenir que soit respecté le maximum d'un taxi de 4 X 5, etc." Je pourrais vous amener encore un peu loin. Ceci pour vous dire que cela n'allait pas très bien, quand vous nous dites que c'était la bonne entente avec la ligue, encore une fois, vous errez savamment.
(11 heures)

La question, j'y reviens encore une fois, allez-vous, une fois pour toutes, nous dire comment vous allez faire respecter ce que vous avez approuvé — les \$35 que vous avez approuvés — quand et comment? C'est ça que les gens attendent à l'heure actuelle. Pourquoi êtes-vous là comme ministre? Si vous devez approuver quelque chose, mon Dieu, sanctionnez-le d'une façon ou d'une autre. Vous dites: Je ne peux rien faire, il y a trois personnes qui ont signé une requête pour jugement déclaratoire à la Cour supérieure, je ne peux rien faire si c'est devant la loi. Mais voyons donc! Cela fait deux jours que c'est devant les tribunaux pour ces trois personnes; vous n'avez rien fait encore et vous ne comptez rien faire. Qu'est-ce qui va se passer? Pourquoi êtes-vous ministre?

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

M. de Belleval: Je pense bien que j'ai déjà répondu à cette question, M. le Président. La règle démocratique et la règle constitutionnelle, c'est que les ministres ne peuvent pas se faire justice eux-mêmes. Les ministres ne font pas, d'une part, la loi et, d'autre part, la police. Ce sont des régimes dictatoriaux qui font ça, M. le député de Maisonneuve. En Union soviétique, le président fait la loi et il l'applique.

M. Lalande: ... mélangez avec la loi ici. Ne parlez pas de l'Union soviétique, vous êtes tout mélangé, c'est ici, au Québec.

M. de Belleval: Mais c'est quand même la situation. Vous dites: Le ministre a décidé quelque chose et des gens transgressent son règlement. Qu'est-ce que le ministre va faire? Je vais aller arrêter ces gens-là? Je vais aller les mettre en prison? Je vais les juger? Mais non, ce n'est pas comme ça qu'on fonctionne dans notre régime démocratique et constitutionnel, M. le député. Vous savez fort bien...

M. Lalande: Mais vous avez un collègue qui s'appelle le Procureur général, le ministre de la Justice. Pourquoi n'intervenez-vous pas auprès de lui?

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

M. de Belleval: Voulez-vous me laisser terminer, s'il vous plaît?

Le Président (M. Lacoste): Je demanderais au député de Maisonneuve de respecter le droit de parole du ministre et je demanderais au ministre de s'adresser à la présidence. M. le ministre.

M. de Belleval: Dans le cas qui nous occupe, je ne pense pas que la façon de régler le problème soit que le ministre lui-même fasse appliquer son édit par des policiers ou par, je ne sais pas, un bras armé quelconque. Je pense que la règle normale, c'est que, s'il y a des gens qui s'estiment lésés, qui ont des intérêts particuliers là-dedans, qu'ils fassent valoir leurs droits devant les tribunaux. C'est exactement ce que les gens ont commencé à faire et on va voir ce que les tribunaux vont décider. Je pense que c'est la règle normale démocratique dans notre société. Alors, on peut s'agiter, on peut élever d'autres spectres, mais, à mon avis, il n'y a pas péril en la demeure, actuellement. Le processus démocratique suit son cours et on verra ce que ça va donner au bout. Comme je l'ai dit, c'est la façon dont on procède dans un pays démocratique comme le nôtre.

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

M. Lalande: Évidemment, tout le monde aura pu constater que le ministre ne veut pas répondre à cette question. Il est dans l'eau bouillante pour une raison que j'ignore. Pourtant, il me semble que c'est assez clair. En tout cas, les chauffeurs de taxi, les propriétaires artisans et tout le monde du taxi à Montréal pourront vous juger, M. le ministre, car vous laissez continuer se pourrir le climat à l'heure actuelle et l'état de crise demeurer, mais, pourtant, comment réglez-vous votre problème? D'une part, vous dites: Qu'ils s'adressent aux tribunaux pour régler ces problèmes-là. Finalement, ça ne sert pas à grand-chose que vous approuviez des règlements ou pas. Cela ne sert à absolument rien. D'autre part, vous nous dites...

M. de Belleval: Vous dites que les tribunaux sont incompétents?

M. Lalande: ... je vais régler ces problèmes-là en formant un groupe de travail. Je dois vous rappeler que, dans le groupe de travail, il n'y a aucun propriétaire artisan. Le président de la ligue A-11, si vous étiez en si bons termes avec lui, il y a quelque temps, quand vous avez formé votre comité, pourquoi ne siège-t-il pas à ce comité, alors que les présidents de A-5 et A-12, eux, y siègent? Finalement...

M. de Belleval: M. le Président, question de privilège. Cela n'a pas de bon sens de dire des conneries semblables.

Le Président (M. Lacoste): M. le ministre, je dois vous avouer qu'il n'y a pas de question de privilège en commission parlementaire. M. le député de Maisonneuve.

M. Lalande: M. le Président, dans tout ceci, le ministre, qui n'est pas capable de prendre de décisions, et c'est bien clair, forme un autre groupe de travail pour étudier la situation, un autre groupe de travail pour régler le problème. Il va mal, mais un autre...

Savez-vous combien il y a eu d'études faites sur le taxi? C'est cela le problème véritable. On ne fait que des études et on n'agit pas. Pourtant, M. le Président, c'est ce que je vous montre ici, en 1973 et en 1976, le Parti québécois avait la solution globale au problème du taxi à Montréal. Vous aviez réglé votre problème. Il était clair que vous saviez quoi faire.

M. de Belleval: Etiez-vous membre du Parti québécois dans ce temps-là?

M. Lalande: Vous venez nous dire...

M. Baril: ... du Parti québécois.

M. Lalande: Cela vous inquiète! Cela vous énerve à part cela!

M. Gratton: Il n'est pas le seul qui a vu clair depuis!

M. Lalande: C'est dire qu'il y a des gens qui, un jour, font des choix dans la vie. Il y en a d'autres qui n'en font jamais. M. le Président, on y revient.

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

M. Lalande: A ce moment-là, voyez-vous, ils avaient la solution globale ces gens d'en face! Cela fait quatre ans qu'ils creusent des trous un peu partout. A l'Éducation, \$2 300 000. Ils s'amusaient à faire cela. La solution du taxi était globale à ce moment-là. Or il n'y a absolument rien. Le ministre nous dit: Notre histoire n'était pas bonne. On ne connaissait pas cela dans le temps. On va faire un groupe de travail. A deux ou trois mois — peut-être, je ne sais pas, combien est-ce qu'il vous reste de temps avant que vous perdiez le pouvoir, peut-être trois ou quatre mois — dans ces délais, il dit: On va faire une autre étude. Voyons donc, pensez-vous que c'est sérieux? Pensez-vous que les gens de taxi, les gens sérieux, ceux qui sont dans le champ, ceux qui sont sur le terrain, pensez-vous qu'ils vont vous croire? Ce n'est vraiment pas sérieux la façon dont vous conduisez ces choses. Je comprends que vous ayez mis la foire à la fonction publique quand vous y étiez. Vous êtes vraiment en train de tout soulever et vous nous dites encore une fois: La Ligue nouvelle des propriétaires de taxis n'est qu'une ligue parmi d'autres à Montréal, ce n'est quand même pas l'industrie du taxi. Ce sont 25 000 travailleurs à Montréal. Vous prétendez qu'il n'y a pas de problème à ce niveau à l'heure actuelle.

Je vous demande, encore une fois — il me semble que c'est bien clair que vous-même de-

vriez comprendre cela — ce que vous allez faire et comment vous allez faire pour le régler. Au lieu de nous parler de cinquante mille choses, faites donc appliquer les lois telles qu'elles sont à l'heure actuelle. Il y a Constitution et règlements qui a été approuvé, aux articles 19, je crois, et 20. On dit aux articles 29 — amendements et règlements — 30 et 31: Le présent règlement et ses amendements doivent être approuvés par le ministre avant d'entrer en vigueur. Le refus ou l'approbation du ministre doit être joint intégralement aux minutes. Les membres ont le droit dans un vote des deux tiers des membres de toute assemblée générale, de changer, modifier ou révoquer tous et chacun des présents règlements, ainsi que tout autre règlement de la ligue non contraire à la loi et aux lettres patentes de la ligue. Ces modifications doivent être approuvées par le ministre. Qu'est-ce que cela veut dire? Vous avez une constitution, des règlements que vous avez approuvés. C'est soumis, justement au ministre; c'est le rôle du ministre des Transports de dire son mot et de l'approuver. Comment nous répondez-vous? C'est vraiment insultant pour ces gens. Ils ont des problèmes à l'heure actuelle. Vous ne répondez absolument à rien. Vous dites: On va essayer de laisser régler cela par les tribunaux d'un côté, par deux ou trois personnes qui ont pris une requête en... et qui ne va concerner que ces personnes. Ce n'est pas une injonction encore une fois. Vous dites: On va laisser pourrir la situation. Qu'est-ce que vous attendez? Je sais que vous essayez de gagner du temps. Si le référendum peut passer, après cela, on ira aux choses sérieuses. Mais, mon Dieu, pour une fois, vous pourriez avoir un petit peu plus de transparence. Dites-le carrément. Vous aviez votre solution globale en 1973 et en 1976. Appliquez-là à l'heure actuelle. Vous avez tout ce qu'il faut.

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

M. de Belleval: Le député de Maisonneuve, M. le Président, continue d'accumuler contradiction sur contradiction et fausseté sur fausseté. On en a vu quelques-unes ce matin, mais il y en a une autre qu'il vient tout juste de dire à savoir qu'on avait refusé la nomination du président de la ligue A-11, M. Salvatore, au groupe de travail.

M. Lalande: Comment se fait-il qu'il ne soit pas là?

M. de Belleval: Complètement. Vous devriez justement vous renseigner et avoir les réponses à ces questions. Vous dites... Est-ce que le député de Maisonneuve va me laisser continuer, M. le Président?

Le Président (M. Lacoste): Vous avez la parole, M. le ministre.

M. de Belleval: Si le député de Maisonneuve était aussi bien renseigné qu'il prétend l'être, il saurait que c'est justement le conseil d'adminis-

tration de la ligue A-11, dont M. Salvatore était le président, à l'époque, qui a lui-même choisi ses deux représentants au comité de travail, au groupe de travail.

M. Lalande: Bien oui, et...

M. de Belleval: Ne dites donc pas qu'on a refusé. Vous avez fait une affirmation gratuite à savoir qu'on avait refusé la nomination de M. Salvatore. C'est le conseil d'administration lui-même qui a décidé de nommer ses représentants. On a accepté les représentants qu'ils nous ont envoyés démocratiquement.

Deuxièmement, il me blâme d'avoir mis sur pied un groupe de travail. Je lui ai expliqué tantôt que c'était la première fois qu'un groupe de travail dans ce domaine-là était mis sur pied, non pas au-dessus des parties, mais conjointement et avec l'accord des parties. Tout à l'heure, il a lui-même cité un article du journal de cette ligue dans lequel le président et l'exécutif de la ligue prétendent que c'est la ligue elle-même qui a demandé au ministre de mettre sur pied le groupe de travail et que je m'arrogeais une fausse paternité. Alors, disons que je suis prêt à admettre cette critique. Je ne l'admets pas, en fait, parce que je pense que c'est conjointement que nous avons créé ce groupe de travail. On l'a fait de bonne volonté. Les deux parties sont d'accord. C'est ça qui est le point important. Mais, à supposer que ce soit la ligue qui me l'ait proposé, le député de Maisonneuve me reproche à tout bout de champ depuis une heure de ne pas accepter les avis de la ligue. Je viens d'en accepter un, celui de mettre sur pied un groupe de travail. C'est elle-même, selon ses dires, qui l'aurait proposé. Ne venez pas me reprocher, d'une part, de ne pas respecter ses avis et, d'autre part, quand je les respecte, ne dites pas que je ne prends pas mes responsabilités et que j'essaie de ne pas les prendre. C'est à sa demande même, selon ses dires, que j'ai accepté la mise sur pied du groupe de travail.

Je pense que, essentiellement, nous faisons des progrès de concert avec les gens du milieu. Si le député de Maisonneuve, encore une fois, a des suggestions concrètes à faire, s'il a des choses à proposer, s'il a aussi des opinions à émettre sur le fond des questions, je serais tout à fait d'accord pour l'entendre. Tout ce qu'il dit pour l'instant, c'est que le ministre ne fait pas ci, le ministre ne fait pas ça, mais lui n'a rien à dire. Il n'a pas de suggestion à faire. Il n'a même pas de jugement à porter sur le fond des questions et il essaie de créer une tornade de papiers autour de cette table alors que, dans les faits, nous avons posé des gestes de concert avec les gens du milieu et que les événements suivent leur cours de ce point de vue-là.

En ce qui concerne les réformes dans le domaine du taxi à Montréal, je pense bien, comme je l'ai dit tout à l'heure, que nous avons affaire à une industrie qui est extrêmement divisée en termes d'intérêts économiques. Si on prétend pouvoir imposer des solutions à tout ce monde, à

partir d'idées préconçues, je pense qu'on va tous se souhaiter bonne chance. Au contraire, je pense que la meilleure méthode, c'est de mettre les gens même de l'industrie devant leurs parts de responsabilités et de faire ce travail, le ministère et eux-mêmes, assis à une même table, comme nous sommes en train de le faire actuellement. Je pense que, de ce point de vue-là, nous avons des chances d'avoir de meilleurs résultats, plutôt que de tenter d'agir au-dessus de la tête de tous ces intérêts, comme je l'ai dit, qui sont extrêmement divergents, extrêmement divisés.

N'oublions pas, comme je l'ai expliqué tantôt, qu'il y a le propriétaire artisan, celui qui possède un ou deux taxis. Il y a celui qui en possède 20, 40 ou 50. Il est bien évident que les intérêts de ces gens ne sont pas les mêmes. Il y a le chauffeur de taxi qui n'est pas propriétaire, celui qui obtient un permis du ministère pour conduire un taxi et qui, lui aussi, a des conditions économiques, probablement les pires de toute l'industrie, et il a aussi des intérêts qui sont très divergents de ceux des autres intervenants. Vous avez les ligues de service, les compagnies qui elles aussi ont des intérêts là-dedans. Il faut bien voir que dans l'ensemble de l'industrie du taxi québécoise, même s'il y a des problèmes réels en termes de bien-être des artisans de cette industrie dans toutes les villes québécoises...

C'est un des métiers les plus difficiles qui soient, le métier de chauffeur de taxi, je pense bien, partout dans le monde, mais particulièrement ici au Québec. On va se contenter de nos problèmes. C'est un métier difficile, c'est un métier ingrat. Ce n'est pas un métier des plus rémunérateurs, mais on peut dire quand même que, dans l'ensemble du Québec, l'industrie fonctionne raisonnablement bien en termes de déontologie, en termes de conduite morale, en termes de relations de travail à l'intérieur même et entre les usagers et l'industrie. On peut dire que le système fonctionne raisonnablement bien.
(11 h 15)

Il y a un gros problème qui se pose dans le centre-ville de Montréal. C'est un problème qui a été accumulé au fil des années. L'ancien gouvernement n'avait rien fait dans ce domaine et le manifeste auquel vous vous êtes référé tantôt date de 1973. Nous avons fait un certain nombre de suggestions au gouvernement de l'époque. Probablement que le député de Maisonneuve faisait partie du Parti québécois — il était dans l'Opposition à ce moment-là — et que lui aussi faisait des propositions au gouvernement actuel. Il n'avait pas été écouté.

M. Lalande: Je sais que cela vous fait mal, mais...

M. de Belleval: Non, non, vous avez le droit de changer d'idée, mais il reste qu'à ce moment-là vous étiez sans doute d'accord avec ce manifeste, puisque vous étiez membre du parti.

M. Lalande: Pas en 1973.

M. de Belleval: Quoi qu'il en soit, je pense que les principes que nous avons exposés dans ce manifeste, dans leur ensemble, sont toujours valables. Je m'en inspire dans le cadre de mon action, mais, il y a, comme je l'ai dit, un point fondamental: c'est qu'on ne pourra pas imposer des solutions par-dessus la tête des intervenants, au moment où il n'y a pas un minimum de consensus qu'on a été capable d'établir au sein même de l'industrie. Je pense que c'est une réalité qu'aucun gouvernement ne pourra éviter.

Le député de Maisonneuve aura beau s'agiter tant qu'il le voudra, sans faire de suggestion d'ailleurs et sans prendre de position, à la fin, il va être confronté avec cette question. Je le répète encore une fois et je pense qu'il faudra que je le répète jusqu'à ce que le député comprenne: Je pense qu'il y a eu un consensus entre l'industrie et le ministère afin de créer ce groupe de travail. C'est la première fois que cela existe. Vous-même avez cité un témoignage qui confirme ce point de vue. Je pense qu'il n'y pas de raison d'arrêter ce processus. Si le député veut que je l'arrête, qu'il le dise carrément. S'il a de meilleures suggestions à faire et qu'il pense avoir l'appui des intervenants du taxi dans ses suggestions, qu'il le fasse! On va l'écouter et nous irons voir les gens du taxi pour savoir ce qu'ils en pensent. On va donner notre avis là-dessus. Mais simplement s'agiter comme il le fait et, comme je l'ai dit, créer une tornade de papiers ne résoudra pas le problème.

Il faut bien voir aussi la réalité économique telle qu'elle est. De ce point de vue, il y a des ressemblances, je pense, entre l'industrie du taxi et le camionnage en vrac. Il y a eu une réduction dans toutes les villes du Québec, d'ailleurs, et probablement dans toutes les villes du monde industrialisé, de la demande pour des services de taxi. Au fur et à mesure que les transports en commun se sont développés, d'une part, et aussi, plus important encore, que l'utilisation de l'automobile privée s'est développée dans toutes nos villes, la demande pour des services de taxi a diminué. Mais le nombre de permis, lui, n'a pas diminué de façon correspondante. On n'a pas trouvé, non plus, de nouveaux marchés pour le taxi. Alors, le problème est largement un problème de rentabilité économique, il faut l'admettre. En arriver à des contingents, en arriver à des réductions de l'offre de services de taxi dans un marché qui se rétrécit, ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile dans l'industrie du taxi comme dans toute autre industrie quand des phénomènes économiques semblables se produisent.

Il y a moyen de régler quand même ces problèmes. Mais, comme je l'ai dit, nous ne pourrions pas le faire au-dessus de la tête de tous les gens qui sont impliqués. Que chacun assume une partie de ses responsabilités, compte tenu des intérêts économiques divergents de chacun des partenaires.

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

M. Lalande: Je ne veux pas m'accrocher inutilement à cela, mais le ministre pense avoir trouvé une contradiction dans ce que je disais tout à l'heure et il s'y accroche désespérément pour essayer de sortir de son labyrinthe, quand il dit: Le groupe de travail, ce sont les gens de la ligue qui l'ont demandé. Je suis heureux de voir que vous reconnaissez au moins...

M. de Belleval: Je ne le reconnais pas, mais je suis bien prêt pour les fins de la discussion à le reconnaître, parce que cela sert mon argument. Cela détruit le vôtre.

M. Lalande: Il semble que c'est cela que vous faites régulièrement. Quand cela fait votre affaire, vous l'utilisez; sinon, vous ne l'utilisez pas.

M. de Belleval: Pas du tout. De toute façon, sur le plan fondamental, nous sommes d'accord.

M. Lalande: Mais où je veux en venir dans ceci, c'est que si le groupe de travail a été demandé par la ligue, par des gens du taxi à Montréal, c'est bien normal qu'eux demandent un groupe de travail parce qu'ils ne sont pas des péquistes, voyez-vous. Ce qui arrive, c'est qu'ils ne sont pas au courant de votre situation globale, de 1973 et de 1976. Vous l'aviez la solution à ce moment-là et vous ne l'appliquez pas et vous ne la dites pas aux gens. Mettez-la en application! C'est évident que ces gens ne la connaissent pas, eux. Ils n'ont pas la connaissance de toutes les choses spontanée. Il leur faut l'apprendre. C'est pour ça qu'ils veulent être au courant, ils veulent savoir comment on va régler ce problème. Pourtant, vous l'aviez cette solution. Il n'y a pas de contradiction là-dedans. Vous aviez la solution à tous les problèmes en 1976.

Vous voyez où ça vous mène aujourd'hui: dans un cul-de-sac. C'est un labyrinthe sans fin. C'est là que ça vous mène. Les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi, l'industrie du taxi qui est en crise à Montréal se dit: Comment va-t-on débloquer? Alors, ils demandent un groupe de travail pour étudier des solutions; mais il me semble que vous devriez leur servir votre solution miracle ou, à tout le moins, l'appliquer. Il n'y a pas de contradiction là, au contraire ça complète exactement votre genre d'inaction, alors que vous ne débloquez pas.

Je ne veux pas me faire le porte-parole du Parti libéral avant 1976 — je pense que mon collègue de Gatineau peut très bien le faire — mais je dois vous rappeler quand même que pour ce qui est des études sérieuses, il y en a eu qui ont été faites avant 1976. Rappelez-vous le rapport Bossé, ce n'est quand même pas vous qui l'aviez demandé. L'industrie du taxi — en 1975 — fonctionnement des associations de service, recommandations; analyse de la profession de chauffeur de taxi — en octobre 1976 — ce n'est tout de même pas vous qui l'aviez commandée. Il y a eu du travail qui a été fait, ne venez pas dire que rien n'a

été fait. C'était en 1975, alors ne dites pas que rien n'a été fait avant.

Mais vous, vous aviez la solution. J'y reviens encore une fois, c'est important les gens y croyaient peut-être. Il y en a certains qui y ont cru en 1976, mais je tiens à vous dire qu'ils n'y croiront plus maintenant, si vous continuez. Le gouvernement actuel, avec le genre de réponse qu'il fait, est à peu près comme le ministre d'État à la Condition féminine, la façon dont il travaille, ce n'est pas fort. Comme disait votre ministre des Finances: "Il est mieux d'avoir des ennemis que d'avoir de tels amis".

Ce n'est pas moi qui ai des problèmes, c'est l'industrie du taxi à Montréal. Ce sont les propriétaires artisans qui ont des problèmes et vous ne voulez pas y répondre. Vous dites: On va essayer de régler ça, on va mettre un groupe de travail, on va essayer de gagner du temps. Pourtant il y a des gens qui ont des problèmes à l'heure actuelle.

M. de Belleval: Donc, vous êtes contre le groupe de travail?

M. Lalande: Non, je ne suis pas contre le groupe de travail, je trouve qu'il faut le mettre sur pied, ce groupe de travail, il faut informer les gens de ce qui se passe, mais ça ne vous empêche pas d'agir. On dirait, vous autres, que quand la main droite travaille, la main gauche doit rester inerte; faites quelque chose, vous aviez une solution, rien n'empêche l'autre!

J'ai aussi une question d'ordre technique. Je voudrais vous demander, en ce qui concerne les permis de chauffeurs de taxi, quel type d'examen vous faites passer et la durée de ces examens. Est-ce que ce sont des examens écrits? Comment fonctionne le type d'examen que vous faites passer aux chauffeurs de taxi? Est-ce qu'il y a une garantie de la règle de mérite qui doit être appliquée là? Pourriez-vous nous donner certaines indications là-dessus? Ce n'est pas une question torpille, loin de là, c'est tout simplement pour clarifier. Il y a plusieurs chauffeurs de taxi qui se plaignent — peut-être à tort, peut-être à raison, je ne sais pas — qu'il y a de la discrimination dans l'octroi des permis ou dans la tenue des examens; on pourrait clarifier cette question, si vous le voulez bien.

M. de Belleval: Pour clore le dernier chapitre sur une dernière contradiction du député de Maisonneuve, il est d'accord maintenant avec la mise sur pied d'un groupe de travail, mais il voudrait en même temps que je passe par-dessus le groupe de travail et que je mette des solutions de l'avant avant même que le groupe ait fini de siéger et fait son rapport. Je laisse à la population le soin de juger qui est dans un labyrinthe, le ministre des Transports ou le député de Maisonneuve.

En ce qui concerne les examens, oui, il y a des examens écrits qui sont imposés aux candidats chauffeurs de taxi. S'il y a des problèmes particuliers qui se posent, si on croit qu'il y a de la

discrimination ou que les examens sont mal administrés à certains moments, on n'a qu'à porter des cas à ma connaissance et je verrai. Mais je dois dire que depuis maintenant cinq mois ou six mois que je suis au ministère des Transports, il n'y a pas de cas particuliers qui ont été portés à ma connaissance, soit par des candidats, soit par des députés. C'est la première fois que j'en entends parler ce matin.

M. Lalande: Quel genre d'examen passent-ils? Est-ce que c'est un examen oral, un examen écrit, un examen de type objectif?

M. de Belleval: Je peux envoyer au député de Maisonneuve la teneur même des examens qu'on fait passer. Ce sont des documents publics, ils sont à la disposition du député de Maisonneuve. Les examens, essentiellement, ce sont des examens de connaissance du milieu, avec des questionnaires écrits, de connaissances topographiques puisqu'ils doivent se débrouiller à travers un réseau de rues. Au niveau des connaissances de base, on demande une connaissance suffisante de la langue française.

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

M. Lalande: En terminant, M. le Président, il y a une imprécision du ministre qui concerne l'absence de dispositions transitoires dans le changement d'année financière, on sait que la seule chose que le ministre a accordée à la ligue, c'est le changement de l'année financière, mais il n'y a pas de dispositions transitoires là-dedans. La nouvelle année financière est du 1er janvier au 31 décembre. Est-ce que le ministre peut certifier publiquement, à l'heure actuelle, aux propriétaires de taxis qu'ils auront droit de vote à la prochaine assemblée générale de la ligue s'ils étaient en règle conformément à la cotisation qu'ils avaient payée l'année financière précédente?

En d'autres mots, auparavant, l'année s'étendait d'avril à mars, et il y en a qui ont payé leur cotisation jusqu'au 31 mars. Au mois de décembre, le ministre disait: On va changer l'année financière. Il y a une imprécision sur laquelle il pourrait y avoir beaucoup de malentendus encore une fois; vous auriez intérêt à préciser comment les gens qui ont payé leur cotisation vont enclencher dans la nouvelle année financière et — ce qui est bien important — s'ils auront le droit de voter aux élections de la ligue s'ils étaient en règle conformément à l'ancienne année financière.

M. de Belleval: La nouvelle cotisation court du 31 mars 1980 au 1er janvier 1981.

M. Lalande: Oui, mais pour avoir le droit de vote à la ligue, cela prend six mois; il faut qu'ils soient membres pendant six mois. Si ceux qui, au commencement de mars... Vous avez quand même donné votre approbation au mois de décembre. Est-ce que c'était effectif à compter du 1er...

M. de Belleval: Du 31 mars 1980.

M. Lalande: Cela commençait au 31 mars?

M. Gratton: Au 1er avril.

M. de Belleval: 1980, jusqu'au 1er janvier 1981.

Donc, cela veut dire que la cotisation de \$35 pour cette année, sur une base annuelle, est effectivement de \$44, ce qui est déjà une augmentation par rapport à l'année précédente. Ce qui me faisait dire aussi que le montant de \$35 était suffisant. Si les élections ont lieu au mois de juin, comme c'est prévu — je pense que c'est le 8 juin...

M. Lalande: Oui.

M. de Belleval: ... tous ceux qui sont en règle depuis le 6 décembre précédent ont le droit de voter. Le droit de vote n'est pas lié à l'exercice de la ligue comme tel, mais à une période de six mois précédente. Cela n'a rien à voir avec la modification de la détermination de l'année financière, ou de l'exercice.

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

M. Lalande: Je termine là-dessus. De toute façon, je pense bien qu'il appartenait au ministre de préciser ceci aux gens du taxi. Il y a une imprécision qui a été soulevée à plusieurs occasions et il devrait le savoir; il y a des gens qui lui ont écrit, d'ailleurs, pour souligner cette question. De toute façon, je ferai sûrement parvenir une copie du journal des Débats aux propriétaires de taxis de Montréal pour qu'ils puissent apprécier et avoir quand même la voie un peu plus clarifiée. On n'a pas eu de réponse complète, mais, au moins, on saura dans quelle eau se baigne le ministre.

M. Gratton: M. le Président...

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

M. de Belleval: Est-ce que je peux terminer, maintenant, sur l'autoroute Ville-Marie?

M. Gratton: Ah oui!

M. de Belleval: Le député de Maisonneuve était tellement perdu dans ce problème du taxi qu'il en avait oublié son autoroute.

M. Lalande: J'allais y revenir, M. le ministre, soyez sans crainte. Si vous ne vous arrangez pas pour tenir le référendum trop vite, on va revenir avec bien des questions.
(11 h 30)

M. de Belleval: De ce côté-là, les discussions que nous avons avec le service d'urbanisme de la ville de Montréal, quant aux caractéristiques, à la géométrie exacte du boulevard Ville-Marie qui sera le prolongement de l'autoroute actuelle, donc, quant à ces discussions, nous avons obtenu, à toutes fins pratiques, un consensus sur le plan technique entre

les fonctionnaires du ministère des Transports et les fonctionnaires de la ville de Montréal. Le rapport du service d'urbanisme de la ville de Montréal doit être soumis au comité exécutif de la ville d'une journée à l'autre; c'est peut-être même fait au moment où on se parle ou cela se fera dans les prochains jours. Dès que j'aurai reçu l'accord officiel de la ville sur la proposition que nous avons faite et aussi sur les modifications que nous avons proposées le service d'urbanisme, modifications que nous avons acceptées pour la plupart, sinon toutes, à ce moment-là, de concert avec le maire de Montréal, nous pourrions révéler la teneur exacte du projet en question.

Comme cet accord devrait maintenant, selon toute vraisemblance, nous être transmis très bientôt, nous pensons être en mesure de relancer les travaux de construction de ce boulevard au cours de l'automne prochain, enfin, septembre ou octobre prochain. Les travaux continueront jusqu'à leur aboutissement final durant les deux ou trois prochaines années.

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

M. Lalande: Quels crédits avez-vous prévus pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie?

M. de Belleval: Le coût total des travaux... je pense que vous m'aviez demandé aussi quel serait ce coût total et la longueur peut-être même...

M. Lalande: Oui.

M. de Belleval: Une douzaine de kilomètres, dix kilomètres?

M. Lalande: Cela va se rendre jusqu'au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

M. de Belleval: Cela va se rendre jusqu'au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine donc, l'échangeur existant à ce niveau-là. Les travaux coûteront globalement une cinquantaine de millions de dollars et il y a des provisions pour deux ou trois millions de dollars, pour le paiement des travaux qui seront effectués cet automne. Si des crédits supplémentaires sont nécessaires, compte tenu de l'avancement des travaux, on y verra à ce moment. À partir du moment où les soumissions seront lancées, les travaux seront entrepris. On ne les interrompra pas dans le courant de l'hiver, puisque, dans le cas de la première section, celle qui ira de la fin actuelle de l'autoroute jusqu'à un peu à l'est de la rue Delorimier, nous continuerons en sections souterraines de façon à préserver l'environnement urbain du secteur, en particulier pour permettre une réfection et un agrandissement même du carré Viger.

M. Lalande: De façon souterraine jusqu'à Delorimier?

M. de Belleval: En dessous du carré Viger. On revient en surface, je pense, au niveau de Radio-Canada.

M. Lalande: D'accord.

M. de Belleval: L'édifice de Radio-Canada. Selon la proposition que les fonctionnaires du ministère des Transports et de la ville de Montréal nous ont faite et qui, je pense, sera acceptée par les deux parties. Moi, de mon côté, je suis d'accord avec cette proposition et je pense aussi que la ville de Montréal est d'accord, parce que c'est à sa demande même que nous avons envisagé cette caractéristique.

M. Lalande: Alors, si je comprends bien, à l'automne, dans vos crédits, vous aurez deux ou trois millions de dollars pour cela et, si cela coûte plus cher, on augmentera un peu le déficit. \$2 300 000 000, \$2 400 000 000 ou \$2 500 000 000, de toute façon, au montant où on est rendu, on peut continuer.

D'accord, c'est tout. Je vous remercie beaucoup des précisions que vous nous avez données là-dessus.

M. de Belleval: Je pense que le député de Maisonneuve donne sa mesure par le genre de persiflage avec lequel il termine ses interventions.

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

M. Gratton: Quant à moi, j'aurais une dernière question relative au domaine du taxi. De façon générale, on sait que, dans l'avant-projet de refonte du Code de la route, on avait introduit la notion de légaliser ce qu'on appelle le covoiturage. Le ministre nous disait hier que le mémoire était prêt pour le Conseil des ministres. Quant au dépôt du projet de loi comme tel, la refonte du Code de la route, il se peut qu'il se fasse dès ce printemps. Est-il en mesure de nous dire aujourd'hui la décision du ministère par rapport à cette notion du covoiturage qui pourrait être légalisé? Je le mentionne au point taxi parce qu'on sait que de nombreux groupes de chauffeurs de taxi sont venus s'opposer en commission parlementaire à ce...

M. de Belleval: Je pense qu'il faut se rendre compte que le phénomène du covoiturage existe déjà, d'autant plus qu'avec la réforme de l'assurance automobile, toutes les questions de responsabilité financière en cas d'accident ont été ipso facto réglées, ce qui a eu aussi pour effet — il faut bien l'admettre — d'accentuer le phénomène. On le retrouve partout, ici, dans les édifices gouvernementaux. On le retrouve dans toutes les usines où des gens, au fond, acceptent de transporter des compagnons de travail et acceptent de le faire moyennant rémunération. Le seul changement, c'est de rendre légale une pratique qui existe déjà et que, d'ailleurs, il serait absolument impossible d'empêcher concrètement.

M. Gratton: Dois-je conclure de la réponse du ministre qu'effectivement, lorsqu'on modifiera ou qu'on refondra le Code de la route ça viendra légaliser...

M. de Belleval: Le projet actuel, comme l'avant-projet, contiendra cette disposition. On en discutera à l'Assemblée nationale. S'il y a des points de vue nouveaux ou particuliers qui nous incitent à changer d'idée, on verra à ce moment. Ce n'est pas coulé dans le béton, mais, pour l'instant, le projet reflétera l'avant-projet de ce côté.

M. Gratton: Je remercie le ministre de cette précision. Ce n'est pas notre intention d'utiliser la commission parlementaire des crédits du ministère pour faire un débat de fond là-dessus. Est-ce que le ministre pourrait nous dire si, dans ce cadre, son projet de loi sur la refonte du Code de la route donnera suite aux vœux ou à la demande exprimée par certains chauffeurs de taxi de leur permettre de faire du transport des personnes...

M. de Belleval: Handicapées?

M. Gratton: Non, le terme technique m'échappe, mais la possibilité qu'aurait un chauffeur de taxi de prendre des passagers à bord en cours de route?

M. de Belleval: Faire du "jitney"?

M. Gratton: Oui. On appelle ça "jitney"?

M. de Belleval: Enfin, c'est le terme qui a été employé à New York à l'époque.

M. Gratton: C'est anglais, ça?

M. de Belleval: Si vous voulez, je ne sais pas, moi.

M. Gratton: Il n'y a pas un terme québécois pour ça?

M. de Belleval: C'est peut-être un terme écossais ou irlandais.

M. Gratton: On épelle ça comment? "J-i-t-n-e-y"?

M. de Belleval: C'est ça, et en français, le terme technique, c'est du covoiturage taxi.

M. Gratton: Ah bon!

M. de Belleval: Taxibus.

M. Gratton: Est-ce que le ministre est en mesure de nous dire ce que contiendra le projet de loi de refonte du Code de la route à ce sujet?

M. de Belleval: Je pense que la question du taxibus ne relève pas tellement du Code de la route que de la réglementation sur le taxi comme tel. On pourra...

M. Gratton: Quelles sont les intentions du ministère vis-à-vis de ça?

M. de Belleval: Entre autres, c'est une des questions qu'étudiera le groupe de travail qui est à

l'oeuvre actuellement à Montréal, parce que, comme je l'ai dit, les problèmes qui affectent l'industrie du taxi, à la base, sont des problèmes économiques. La question que vous soulevez est évidemment une question économique.

J'ai déclaré devant le congrès de l'industrie du taxi à Montréal, à la réunion annuelle de la ligue, qu'entre autres il faut aussi chercher des nouveaux marchés pour le taxi. Les marchés sont en régression, comme je l'ai dit, depuis de nombreuses années, partout dans le monde. La fuite en avant, en augmentant les tarifs constamment, et compte tenu de l'augmentation des coûts d'exploitation d'une voiture de taxi, amène de plus en plus l'industrie dans des difficultés économiques, plutôt que de l'amener vers des horizons meilleurs de ce côté.

Il faut tenter de réduire les coûts d'exploitation des taxis. On travaille actuellement avec l'industrie sur des propositions de véhicules mieux adaptés, plus économiques. C'est une façon d'améliorer la situation économique du taxi. Il faut travailler du côté du marché aussi, et essayer de trouver, peut-être, de nouveaux marchés du côté du taxi. Un de ces nouveaux marchés pourrait être le taxibus. Je pense que l'industrie du taxi pourra jouer un bon rôle dans le transport de clientèles spécialisées, comme les handicapés, par exemple, en collaboration avec les municipalités, les commissions de transport.

Il y a tout le marché des petits colis aussi qui pourrait être ouvert aux taxis. Il y a aussi le marché du transport, ni plus ni moins collectif, en dehors des heures de pointe ou en dehors des zones centrales des municipalités. Par exemple, dans certains secteurs périurbains, est-ce que le taxi ne pourrait pas remplacer avantageusement ou compléter avantageusement le transport régulier par autobus à certains moments de la semaine ou à certains moments de la soirée? Il y a enfin le "jitney" pur et simple, revenir à ce système qui était en vigueur dans les années vingt et trente dans certaines villes, où, à toutes fins pratiques, au moment il n'y avait pas de transport collectif comme celui qu'on connaît aujourd'hui, les taxis pouvaient s'arrêter partout le long des grandes artères et prendre des passagers tout le long de la route qui partageaient ainsi la course jusqu'au centre ville.

On voit qu'il y a un problème particulier dans le contexte actuel, c'est évidemment la concurrence qui s'exercerait entre le taxi proprement dit et le système de transport collectif comme tel. On voit que, là encore, il y a des problèmes de conflits entre des agents économiques concurrents et, avant de modifier le système en faveur de l'un ou de l'autre... C'est le même problème aussi dans le cas des petits colis, par exemple. C'est évident que si on ouvre le marché des petits colis aux taxis, l'industrie de transport des petits colis va certainement réagir. Tout le monde réagit. Chaque fois qu'on pose un geste dans ce domaine, tout le monde réagit. On parlait tantôt, par exemple, du covoiturage. L'industrie du taxi n'est pas de bonne humeur, elle dit: Vous allez m'enlever des clients.

C'est cela la réalité. Le député de Gatineau peut lever les bras au ciel. Vous avez eu six ans pour regarder ces choses, et vous n'avez jamais émis d'avis là-dessus.

M. Gratton: M. le Président...

M. de Belleval: Nous sommes en train d'étudier cela très concrètement. Dans beaucoup de domaines, d'ailleurs, d'activités sociales au Québec depuis six ans... Les mesures mêmes assez souventefois qui aboutissaient à trancher des conflits d'intérêts.

M. Gratton: Accouchez!

M. de Belleval: J'accouche. On les a prises nos responsabilités.

M. Gratton: Accouchez!

M. de Belleval: Vous n'avez pas accouché pendant six ans. On a accouché dans bien des domaines. Vous avez accumulé des tonnes de rapports, par exemple, sur l'assurance automobile. On l'a réglé le problème. Dans le domaine du taxi, on va régler le problème de la même façon.

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

M. de Belleval: Il faut que cela se fasse aussi en collaboration avec les intervenants.

M. Gratton: Question de règlement. Le président vient de me reconnaître.

M. Lalande: Après le référendum, vous allez le régler?

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

M. Gratton: M. le Président, j'ai posé une question bien simple qui était très spécifique. Je voulais une information du ministre. Le ministre s'est lancé dans une longue diatribe pour expliquer tous les problèmes inhérents au transport des personnes, le transport en commun. Il est en train d'entrer tout le phénomène du transport mondial là-dedans. Tout ce que je veux, c'est une information. La réponse, c'est évidemment que non, le ministre n'a pas l'intention de l'inscrire dans le Code de la route. Il prétend même que cela relève du règlement du taxi. C'est tout ce que je veux savoir. Je ne fais pas un procès au ministre. Ce n'est pas nécessaire qu'il remonte jusqu'à Mathusalem pour montrer que c'est seulement depuis son arrivée au ministère qu'il y a des études, qu'il y a des choses qui se font. Ce qu'on constate des réponses du ministre, c'est qu'il y a beaucoup d'études, il y a beaucoup de bonne volonté. On donne la priorité à peu près à tout ce qu'il y a, mais il n'y a rien qui accouche. Il n'y a rien qui aboutit. Je ne le reproche pas au ministre.

Je sais fort bien qu'il n'a pas été en mesure, avec ses capacités qui sont très grandes, mais qui sont quand même limitées, il n'a pas été en mesure de tout régler en quatre ou cinq mois qu'il est au ministère. Qu'il ne se défende pas de ne pas avoir tout réglé depuis qu'il est là à chaque question qu'on lui pose parce qu'on ne finira pas les crédits cette année. Je remercie le ministre de m'avoir donné une réponse, d'avoir pris vingt minutes pour nous donner une réponse qu'il aurait pu nous donner en deux secondes.

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

M. de Belleval: M. le Président, je pense que j'ai répondu clairement en ce qui concerne le covoiturage...

M. Gratton: Oui, oui. C'est tout.

M. de Belleval: La question était là. En ce qui concerne la question du "jitney", je vous ai répondu aussi que c'était une question qui relevait de l'industrie, de la réglementation sur le taxi et non pas du Code de la route. Je pense que là encore la réponse a été claire. J'en ai profité aussi...

M. Gratton: Vous en profitez trop.

M. de Belleval: ... pour l'édification de la commission, pour ceux qui nous écoutent, pour élargir un peu le débat pour montrer les problèmes particuliers que ces projets de solutions comportent.

M. Gratton: C'est très complexe. On sait tout cela.

M. de Belleval: Il me semble que c'est correct et, devant l'impatience du député de Gatineau je lui ai souligné tout simplement que depuis trois ans, depuis quatre ans presque, les décisions que ce gouvernement a prises dans différents domaines ont été plutôt du côté de l'action que du côté de l'inaction.
(11 h 45)

Je lui ferai remarquer que la plupart de ces dossiers très difficiles que l'ancien gouvernement avait étudiés à mort — je pense que le député de Gatineau va être d'accord avec moi là-dessus — sur lesquels il avait accumulé des tonnes de papier, que ce soit dans le zonage agricole, dans le cas de l'assurance-automobile...

M. Gratton: M. le Président, il y a toujours bien une limite...

M. de Belleval: Est-ce que je peux terminer?

M. Gratton: Non, vous ne pouvez pas terminer parce que vous n'êtes pas pertinent. Vous êtes en train de nous parler du zonage agricole à l'étude des crédits du ministère des Transports. Il y a toujours bien une limite, M. le Président.

Une Voix: Le chauffeur de taxi va aimer ça être dans le champ de patates.

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

M. de Belleval: Le député de Maisonneuve et vous-mêmes aussi, dans vos réflexions en aparté, avez souligné qu'on étudiait beaucoup et qu'on ne prenait pas de décision. Je veux simplement rap-peler...

M. Gratton: Dans le domaine des transports.

M. de Belleval: Y compris dans le domaine des...

M. Gratton: Et spécifiquement dans les taxis. C'est de ça qu'on parle ici et non pas du zonage agricole, M. le Président, et je vous inviterais à demander au ministre d'être pertinent.

M. de Belleval: On ne peut pas régler tous les problèmes en trois ans. Tous les problèmes que vous nous avez laissés, en trois ans, on ne peut pas tous les régler. Je réponds tout simplement ça et, déjà d'ailleurs dans le domaine du taxi, nous avons pris des mesures aussi pour les régler. Je dois dire, d'ailleurs, à votre décharge, que, si vous nous aviez laissé, dans le domaine du taxi, autant de papier que vous nous en avez laissé dans le domaine du zonage agricole ou dans le domaine de l'assurance-automobile, probablement qu'on aurait réglé le problème. Toutes mesures, d'ail-leurs dont je viens de parler, contre lesquelles vous avez voté, vous avez dit qu'on agissait trop vite dans ce domaine et là, maintenant, dans ce domaine-ci, vous dites qu'on n'agit pas assez vite. Je pense que si vous nous aviez laissé plus d'études plus approfondies là-dessus, peut-être que le problème serait déjà réglé. En tout cas, on prend le dossier où vous nous l'avez laissé, sous bénéfice d'inventaire.

M. Lalande: Mais, vous l'aviez votre...

M. Gratton: M. le Président, je ne suivrai pas le ministre qui se conduit en petit politicien plutôt que, simplement, défendre des crédits, donner des informations aux membres de la commission. On ne peut pas faire un débat à savoir si le gouvernement actuel a prêté plus d'attention aux revendications des chauffeurs de taxis que l'ancien gouvernement? Je pense que le ministre — si on se parlait dans le corridor — nous avouerait qu'effectivement l'ancien gouvernement avait tenté de faire beaucoup, avait entendu en commission parlementaire des centaines de chauffeurs et de propriétaires de taxis, que la complexité des problèmes qu'il évoque, on la connaît tout aussi bien que lui. Quand on lui demande une simple information, ce n'est pas nécessaire qu'il nous fasse tout l'historique des problèmes complexes du taxi ou quel que soit le problème dont on discute parce qu'on n'en finira pas.

M. le Président, quant à moi, j'ai ma réponse et c'est tout ce que je voulais, sauf que j'aurais préféré l'avoir en deux minutes plutôt qu'en une demi-heure.

Le Président (M. Lacoste): Si ça vous fait rien, M. le député de Gatineau, M. le député de Beauce-Sud aurait une question à poser. M. le député de Beauce-Sud.

Autoroute de la Beauce

M. Mathieu: Rapidement, le ministre s'attendra certainement à ce que je m'enquière des projets en ce qui concerne l'autoroute de la Beauce. Je pense que ça va de soi. Hier, j'ai relevé juste un point, c'est que le ministre disait: On nous demande des crédits supplémentaires et on nous reproche d'avoir un déficit budgétaire; il y a une contradiction. Je pense, M. le ministre, que la contradiction, c'est dans le choix des priorités, tout simplement. Pour ce qui est de l'autoroute de la Beauce, je pense que le ministre lui-même reconnaît que c'est une urgente nécessité. Je crois que vous le reconnaissez, M. le ministre, que c'est une urgente nécessité? Je vois, ici, au document qui nous a été remis à l'étude des crédits, qu'il y a, je crois que c'est pour la présente année, des crédits de prévus de \$500 000 pour la construction de la route Vaillancourt à la route Carter. Je ne sais pas si c'est pour la construction ou si c'est pour les expropriations, ou seulement...

La chose que je voudrais demander: l'autre jour, à la question avec débat, le ministre nous disait que le projet est dans la machine gouvernementale. J'avais conclu par là que c'était en marche, en voie de réalisation. Les \$500 000 prévus au document qu'on nous a remis, est-ce que c'est pour un tronçon qui sera complété d'une manière définitive ou si c'est pour la mise en marché?...

M. de Belleval: Ecoutez, on relance les travaux de l'autoroute à partir de Sainte-Marie. Le tronçon en question coûtera \$5 000 000. On prévoit être en mesure de dépenser \$500 000 cette année. Remarquez que j'espère en dépenser davantage, mais, en tout cas. On a eu des contraintes particulières au niveau de l'élaboration des plans et devis, du choix du tracé aussi, donc des expropriations à partir de Sainte-Marie. Je pense qu'une fois ce point complexe franchi, on pourra aller plus vite pour le reste, mais il n'est pas question d'arrêter l'autoroute, la route Vaillancourt, sur ce tronçon-là de la route Vaillancourt à la route Carter. Notre idée, ensuite, c'est de continuer dans la même foulée jusqu'à Sainte-Georges, tel que prévu.

M. Mathieu: L'an passé, je pense que l'ancien ministre avait dit que l'autoroute serait construite sur une voie seulement, pour accélérer...

M. de Belleval: C'est ça.

M. Mathieu: ... pour que cela aille plus vite. Maintenant, pour cette année, évidemment, nous convenons tous qu'avec \$500 000, vous n'irez pas loin, parce qu'il y a peut-être un demi-mille entre la route Vaillancourt et la route Carter.

M. de Belleval: On va donner un contrat de \$5 000 000, dès maintenant, dans les semaines et les mois qui viennent. Mais le travail en question implique des travaux importants de préparation. Je pense qu'il s'agit de structures, de drainage, etc., de sorte que, finalement, on prévoit malgré tout ne pas être en mesure de dépenser tellement plus que \$500 000 cette année. Mais le contrat qui va être donné sera un contrat de \$5 000 000. Donc, l'entrepreneur va continuer les travaux jusqu'à la fin de son contrat, pour \$5 000 000, tel que prévu.

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

M. Gratton: Si le député me permet, si on dit que les plans et devis ne sont pas prêts, je vois mal comment, prochainement, on adjudgera un contrat à un entrepreneur.

M. de Belleval: Nous sommes dans la phase finale de la préparation de ces plans. Donc, on prévoit être en mesure de pouvoir donner le contrat dès cette année.

M. Gratton: Dès cette année... A quel moment? A l'automne?

M. de Belleval: Vers la fin de l'été, oui.

M. Gratton: Alors, une fois le contrat adjugé à l'automne, qu'est-ce qui empêcherait de dépenser beaucoup plus que \$500 000 sur un contrat de \$5 000 000?

M. de Belleval: Il y a des contraintes techniques qui font que l'entrepreneur doit faire des travaux préparatoires qui prennent un certain temps, au commencement, mais qui ne sont pas coûteux. Par exemple, il faut qu'il fasse le drainage — je n'ai pas besoin de raconter d'histoires au député de Gatineau, là-dessus, il est plus au courant que moi des aspects techniques, dans ce domaine — c'est donc de cela dont il est question.

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

M. Mathieu: Est-ce que cela veut dire que le choix du tracé est définitif, complété, réalisé?

M. de Belleval: Oui, c'est définitif.

M. Mathieu: Bon, en fait d'expropriation, est-ce qu'un bon bout est complété jusqu'à maintenant afin que les travaux puissent continuer?

M. de Belleval: Je pense que les derniers problèmes qui restent sont dans la partie extrême

sud, à l'arrivée à Saint-Georges, où il reste encore à régler quelques questions de tracé quant à la meilleure façon de faire aboutir l'autoroute à la municipalité de Saint-Georges. Ces problèmes seront réglés au cours des travaux, de toute façon.

M. Mathieu: Dans le tronçon du départ, disons, de Sainte-Marie en montant vers Saint-Joseph, si je comprends bien, il n'y a pas de problème d'expropriation?

M. de Belleval: Non, pas de problème.

M. Mathieu: Maintenant, en ce qui concerne le parachèvement d'une voie, pour commencer...

M. de Belleval: Mais, entre autres, nous avons eu un problème d'expropriation spécifique à Sainte-Marie à cause d'un changement de tracé. Encore une fois, je n'ai pas besoin d'insister sur les changements survenus de ce côté, au fil des années, avec les nouvelles lois: loi de l'expropriation, loi sur l'environnement. Il est évident qu'on ne passe plus comme on passait autrefois, n'importe où, n'importe comment. C'est plus complexe. De temps en temps, il y a un problème qui retousse. C'est le cas entre autres... il y a un cas d'expropriation juste au-delà de la fin de la route actuelle, à Sainte-Marie. Alors, il faut prendre le temps de régler aussi ce problème avant de pouvoir continuer.

Justement, une fois ce noeud réglé, après, cela va aller beaucoup mieux.

M. Mathieu: On peut s'attendre, alors, à ce que des travaux sur le terrain soient entrepris dès la présente année.

M. de Belleval: Oui, c'est mon intention ferme.

M. Mathieu: Pour ce qui est de la construction sur une voie jusqu'à Saint-Georges, est-ce que vous avez des prévisions à savoir comment cela prendra de temps avant que la première voie relie l'autoroute à Saint-Georges? Je ne parle pas des deux.

M. de Belleval: Vous parlez de l'échéancier de la construction.

M. Mathieu: Oui, l'échéancier.

M. de Belleval: Je vais regarder sur la programmation. En les remplaçant... Environ quatre ans.

M. Mathieu: Quatre ans. Quand on parle de \$500 000, cette année, c'est pour des travaux, comme vous le disiez, pas très dispendieux, drainage, etc. Mais, on peut s'attendre — c'est une décision ferme du ministère — qu'en 1984 environ au moins une voie se rendrait à Saint-Georges...

M. de Belleval: Si on respectait exactement le budget prévu, on aurait \$500 000 dépensés cette

année qui engageraient immédiatement, automatiquement, \$4 500 000 l'année suivante. C'est un contrat qu'on évalue actuellement à environ \$5 000 000. Les autres contrats vont suivre aussi.

M. Gratton: M. le Président.

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

Construction du réseau routier

M. Gratton: Merci. Pendant qu'on y est, M. le Président, on pourrait peut-être revenir à tout le domaine de la construction du réseau routier dont on a parlé, hier, brièvement. J'avais fait valoir le fait que, malgré la hausse des coûts de construction au cours des quatre dernières années, le budget, surtout à l'élément Immobilisation pour la construction de routes, allait en régressant. J'ai fait l'exercice d'étudier la ventilation des crédits pour l'année en cours, de les comparer aux crédits pour l'année précédente à l'élément "construction du réseau routier". On constate que, même si l'ensemble des crédits qui sont dévolus à la construction du réseau routier est de 5% inférieur cette année, c'est-à-dire \$431 447 000, à comparer à \$454 129 000 l'an dernier, donc 5% de réduction dans les crédits globaux, on s'aperçoit que c'est surtout à l'élément des immobilisations que cela se répercute, parce que, si on regarde les traitements et autres rémunérations, on constate, par exemple, qu'avec un nombre d'employés inférieur cette année au nombre des employés au service du ministère l'an dernier — au service du ministère et affecté à la construction de nouvelles routes — il y aura 83 employés permanents de moins cette année en comparaison de l'an dernier, il y en aura 20 temporaires ou employés à temps partiel de moins cette année que l'an dernier. Pourant les traitements et autres rémunérations, eux, augmentent de 9,5%. C'est donc dire qu'il y a moins d'employés qu'on paie mieux, pour faire, on le suppose, le même travail, sinon un meilleur travail. On s'aperçoit qu'au niveau des communications, il y a une augmentation là aussi. Il ne faut pas s'en surprendre avec le gouvernement actuel. Au niveau des communications, on part de \$5 000 000 et on se retrouve à \$5 200 000, une augmentation de 4%.

Au niveau des équipements, c'est stable, \$960 000. Au niveau des employés, on l'a mentionné tantôt en nombre absolu, mais le total en personnes-années travaillées est réduit de 3,1%, c'est-à-dire de 3291 qu'elles étaient l'an dernier à 3188.

Donc, partout on réduit. On réduit le nombre d'employés, on réduit, bien entendu, les crédits globaux, mais on retrouve une augmentation de 9,5% à l'élément traitements et autres rémunérations, ce qui donne, au bout de la ligne, que les immobilisations qui sont, en fait, les choses qui intéressent les citoyens... Parce qu'on a beau avoir tous les employés, tous les équipements, toutes les communications voulues au niveau de la construction du réseau routier, le fait demeure que ce

qui intéresse les gens et non seulement les députés, mais les citoyens comme tels, c'est la construction du réseau routier et ça, au point de vue des immobilisations, on constate que, de \$322 000 000 l'an dernier, on se retrouvera à \$305 000 000 cette année, c'est-à-dire 5,3% de moins, alors que le coût... quand je dis 5,3%, c'est en comparaison de l'an dernier et non pas en comparaison des chiffres d'il y a quatre ans, ce qui serait encore pire; on l'a démontré hier.

C'est donc dire, M. le Président, qu'il ne faudra pas s'attendre à avoir beaucoup de projets de nouvelle construction au cours de l'année qui vient.

Le ministre nous a dit, tantôt, en réponse au député de Maisonneuve: Dans le cas du boulevard Ville-Marie, on s'attend à dépenser un montant minime, sauf qu'il y aura peut-être des crédits supplémentaires qui viendront nous permettre, si les aspects techniques du problème sont réglés, d'en dépenser plus. Il a donné presque la même réponse au député de Beauce-Sud par rapport à l'autoroute de la Beauce, et je suis sûr que si je lui pose des questions par rapport à l'autoroute 13, dans le comté de Prévost, vers Mirabel, si je lui pose des questions par rapport au développement autoroutier dans l'Outaouais, qui fait partie de l'entente fédérale-provinciale dont on a parlé hier, il y a de fortes chances qu'il va nous dire: Bien, on va adjudger des contrats cette année, mais il n'y a pas grands travaux qui pourront se faire à cause de la planification qui n'est pas terminée, mais des crédits supplémentaires viendront peut-être nous permettre d'en accomplir plus.
(12 heures)

M. le Président, j'ai l'impression qu'on s'en va vers un cul-de-sac. C'est l'une de deux choses: soit qu'on est en train d'essayer de créer l'impression chez la population qu'il y a beaucoup de travaux de construction sur le réseau routier qui vont être entrepris au cours de cet exercice financier, ce qui sera possiblement le cas si on adjuge des contrats. Malheureusement, les réalisations concrètes dans le champ vont être assez rares compte tenu du montant des crédits qui sont prévus au budget de cette année.

Je pose la question au ministre: Dans la région de l'Outaouais, quelles sont les prévisions budgétaires qu'on retrouve à l'intérieur des crédits pour la part financière du gouvernement du Québec afin de parachever les projets prévus à l'entente fédérale-provinciale de 1972?

M. de Belleval: Je pense que, quand même, on a exploré pas mal des aspects des remarques du député de Gatineau hier. Je pense que je pourrais répéter succinctement qu'il faut prendre l'ensemble de l'image, pas seulement les constructions de route, mais aussi les dépenses supplémentaires pour le transport en commun et qui remplacent des dépenses en milieux urbains qui ne sont plus comptabilisées au budget du ministère et qui étaient extrêmement onéreuses, compte tenu de ce qu'on en recevait comme bénéfice.

Tantôt je mentionnais simplement l'exemple — je termine là-dessus — du boulevard Ville-

Marie. Pour \$50 000 000, on termine la construction de cette autoroute sous forme de boulevard avec un rendement en termes de niveau de circulation automobile qui est équivalent, à toutes fins utiles, à celui d'une autoroute. Pour même pas un mille de ce qu'on a fait dans le centre-ville de Montréal, on va terminer les 10 kilomètres qui restent. On voit très bien que ce genre de phénomène explique pourquoi, par exemple, dans le domaine autoroutier, les crédits peuvent baisser alors que, en fait, le rendement sur le terrain, en termes de milles de route construits peut ne pas baisser parce qu'on construit des routes moins dispendieuses par mille que ce qu'on faisait quand on finissait l'autoroute Dufferin-Montmorency ou quand on faisait l'autoroute Ville-Marie, le boulevard Décarie à Montréal dans les années précédentes. Je pense qu'il faut voir l'ensemble de l'image.

Si je regarde l'évolution des budgets totaux, justement, y compris les immobilisations qu'on fait dans le métro à Montréal, on va se rendre compte qu'au total le budget consacré au transport des personnes augmente de 1976-1977 par rapport à 1980-1981. Il augmente dans la proportion suivante: de \$787 000 000 en 1976-1977 par rapport à \$865 000 000 en 1980-1981. Je pense que cela remet le phénomène dans son juste contexte.

En ce qui concerne l'entente, cette année on prévoit dans la région de Hull des dépenses globales, au titre de l'entente avec la Commission de la capitale nationale, de \$20 000 000. Effectivement, toutes proportions gardées, je pense que c'est la région de l'Outaouais qui aura certainement le plus gros niveau de travaux routiers de toutes les régions du Québec. On voit les phénomènes auxquels on a à faire face dans le domaine de la construction routière. On a dépensé des sommes considérables déjà dans la région de Hull; vous le savez. Durant les dernières années, cela n'a pas paru beaucoup sur le terrain parce que, entre autres, une grande partie des dépenses était pour la fâcheuse expropriation. Ces dépenses préliminaires étant faites, les problèmes d'environnement étant réglés, cette année, les travaux prennent une ampleur considérable. De ce côté-là, la région peut déjà être assurée de la dépense parce que, comme vous le savez, la plupart des travaux sont déjà octroyés et je pense que ceux qui ne le sont pas déjà sont sous soumissions publiques actuellement.

M. Gratton: Chose certaine, le ministre n'ira pas, comme il l'a fait plus tôt ce matin, reprocher à l'ancien gouvernement de ne pas avoir préparé le terrain, tout au moins dans la région de l'Outaouais par rapport au développement du réseau routier. Il nous parle de l'effort que le ministère a fait depuis trois ou quatre ans dans le domaine de l'expropriation, par exemple, il serait peut-être utile de rappeler que ces expropriations étaient déjà déposées avant même l'arrivée du gouvernement actuel, du Parti québécois au pouvoir. C'est bien sûr qu'elles n'étaient pas payées, mais il s'agissait, pour le gouvernement actuel, d'accor-

der la priorité nécessaire au nettoyage de ces expropriations...

M. de Belleval: C'est ce qu'on a fait.

M. Gratton: ... de faire la préparation... Écoutez, ce n'est pas ce qu'on a fait parce que des cas patents comme l'autoroute A 50 par exemple...

M. de Belleval: Vous dites que c'est réglé maintenant, c'est signe qu'on l'a fait.

M. Gratton: Ce n'est pas réglé du tout, au contraire, M. le Président, à part quelques structures qu'on a construites sur la A 50, on n'a inauguré pas un seul kilomètre de nouvelle route...

M. de Belleval: Parce qu'il fallait terminer...

M. Gratton: Dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale...

M. de Belleval: Il fallait payer les expropriations.

M. Gratton: ... pendant quatre ans, en fait trois ans et demi maintenant que le Parti québécois est au pouvoir. Bien oui, c'est bien dommage, mais c'est la réalité M. le Président. Et ce que je voudrais savoir du ministre, à ce moment-ci, il nous annonce \$20 000 000, la plus grosse part du gâteau du ministère s'en va dans l'Outaouais. Allons-y voir de plus près. D'abord, les \$20 000 000 dont il nous parle, dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale, je suis sûr qu'il ne nous parle pas de \$20 000 000 qui seront... en tout cas je pose la question. Est-ce qu'il s'agit de \$20 000 000 que le gouvernement du Québec consacrera à ces travaux ou s'il n'y en a pas 50% qui sont défrayés par le gouvernement fédéral?

M. de Belleval: A notre budget, c'est au brut.

M. Gratton: Alors le gouvernement du Québec consacrera \$20 000 000 de son argent dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale; le gouvernement fédéral paie 50% des coûts, donc, le gouvernement fédéral inscrira lui aussi une somme de \$20 000 000 à son budget.

M. de Belleval: De \$10 000 000.

M. Gratton: De \$10 000 000.

M. de Belleval: Nous, on budgétise au brut, vous savez que les crédits qu'on approuve, ce sont les crédits bruts.

M. Gratton: Je voudrais que cela soit clair pour tout le monde. Le gouvernement du Québec dépensera \$10 000 000 et le gouvernement fédéral \$10 000 000 pour que \$20 000 000 de travaux soient effectués dans la région d'Outaouais, dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale. C'est cela ou ce n'est pas cela?

M. de Belleval: C'est cela, oui.

M. Gratton: Bon, alors ce serait bon de le rappeler, parce que quand on parle de \$20 000 000...

M. de Belleval: C'est ce que vous faites.

M. Gratton: Bien c'est ce que je fais. J'imagine que cela fait partie de mon job comme on dit. Quand on parle de \$20 000 000, M. le Président.

M. de Belleval: Chacun donne ses explications. Tantôt je donnais les miennes, et là maintenant, c'est à vous de donner les vôtres.

M. Gratton: Alors, si le ministre me laisse faire, c'est ce que je vais faire. \$20 000 000, M. le Président, sur un budget global de \$139 500 000 qu'on accorde pour le développement des autoroutes, cela représente beaucoup plus que seulement \$10 000 000. Effectivement, c'est \$10 000 000 que le gouvernement du Québec consacrera aux travaux dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale pour le réseau routier de l'Outaouais. Si ce n'est pas cela, je veux que le ministre me corrige tout de suite.

M. de Belleval: Voulez-vous répéter votre question?

M. Gratton: Cela fait trois fois que je le dis. J'ai seulement dit que c'est \$10 000 000 que vous allez dépenser et non pas \$20 000 000, le gouvernement du Québec.

M. de Belleval: On va payer, nous, \$20 000 000 aux entrepreneurs en question.

M. Gratton: Oui, après avoir reçu \$10 000 000 du gouvernement fédéral.

M. de Belleval: Si vous voulez, mais on aura une réclamation...

M. Gratton: Si vous voulez? Ce n'est pas si je veux, je vous demande: Est-ce que c'est cela ou si ce n'est pas cela? Vous pouvez au moins faire l'admission que le gouvernement fédéral paie 50% du sacré réseau routier.

M. de Belleval: Je vous l'ai déjà faite tantôt, je ne vois pas où vous voulez en venir.

M. Gratton: Pourquoi dites-vous: Si vous voulez? Moi, je n'ai rien à vouloir. Je suis un pauvre petit député de l'Opposition. Que je le veuille ou que je ne le veuille pas, l'entente fédérale-provinciale signée en janvier 1972, c'est cela qui régit toute l'affaire. Ce n'est pas ma volonté ni même celle du ministre, en l'occurrence. Dites-le clairement, les gens vont au moins vous croire quand vous irez ensuite leur faire croire que vous allez intégrer l'ensemble des fonctionnaires fédéraux qui travaillent présentement à Ottawa, au lendemain de la souveraineté-

association. Vous êtes mieux d'être plus crédible maintenant pour faire avaler celle-là plus tard. M. le Président, cela étant dit...

M. de Belleval: Est-ce que je peux répondre maintenant?

M. Gratton: Oui, oui.

M. de Belleval: Je vois maintenant que c'est au député de Gatineau d'explorer des avenues nouvelles. Tantôt, il me reprochait de parler de l'assurance automobile; lui, maintenant, il est rendu avec l'intégration des fonctionnaires fédéraux. Je ne le suivrai pas sur ce plan.

M. Gratton: Non, je vous comprends aussi.

M. de Belleval: Je pense bien. On a 16% des fonctionnaires fédéraux dans tout le Canada. On va manquer de fonctionnaires une fois qu'on aura intégré tout cela, on n'en aura pas de trop.

M. Gratton: Est-ce comme cela qu'on va éliminer les dépenses inhérentes aux chevauchements entre les deux niveaux du gouvernement?

M. de Belleval: Entre 16% et 25%, il y a une marge de manoeuvre pour marcher.

M. Gratton: Branchez-vous les gars, vous commencez à être sur un terrain glissant.

M. de Belleval: Il faut marcher. Disons qu'on en aurait besoin de 17%, cela fait juste 1% de plus et cela va nous laisser encore une bonne marche de manoeuvre, comme vous voyez.

M. Gratton: On va réduire les dépenses du Québec...

M. de Belleval: De 6%.

M. Gratton: Fameux.

M. de Belleval: Si on regarde ce à quoi on aurait droit normalement, on pourrait parler longtemps des dépenses du gouvernement fédéral au Québec en matière de transport pour voir l'image globale. Vous m'amenez sur le terrain. Dans la région de Hull, imaginez-vous qu'on a reçu des gros cadeaux du gouvernement fédéral. Il va nous payer...

M. Gratton: M. le Président, non, je regrette, je n'ai jamais dit qu'on avait reçu des cadeaux. On a négocié. L'ancien gouvernement a négocié des ententes pour aller chercher des gens qui seulement parce que ça s'adonne à être la région de la capitale canadienne, qu'on en fait partie intégrante, qu'on aime ça ou pas et qu'évidemment le gouvernement d'alors se préoccupait non pas de faire des guerres de procédure ou constitutionnelles, mais tout simplement de faire en sorte que les citoyens de l'Outaouais aient les infrastruc-

res routières auxquelles ils avaient droit. On a trouvé qu'une façon d'en arriver à ce résultat, c'était de mettre à contribution le gouvernement fédéral et on l'a fait, à raison de 50%. Tout ce qu'on veut, c'est qu'aujourd'hui, lorsque le gouvernement du Québec se pète les bretelles, en disant: Regardez, on est en train de révolutionner la région avec les investissements qu'on vient faire dans le développement du réseau routier, je veux qu'on ait au moins la décence d'admettre qu'il y en a 50% payés par le gouvernement fédéral. Je ne fais pas l'éloge du gouvernement fédéral en disant ça. Je fais bien plus l'éloge de l'ancien gouvernement qui a vu à mettre le gouvernement fédéral à contribution là-dessus.

M. de Belleval: Là-dessus, je pense que le député de Gatineau a intérêt à voir la réalité telle qu'elle est et se rendre compte que si, sur une période d'années, disons, que ce réseau sera construit, avec une contribution fédérale, d'environ 50%, je pense que depuis que nous avons pris les responsabilités du gouvernement, que nous n'avons pas restreint les dépenses de ce côté et nous avons fait exactement ce qui devait être fait. Je veux juste mentionner que nous avons déjà soumis des réclamations au gouvernement fédéral pour un montant de \$60 000 000 pour les travaux effectués jusqu'à maintenant. Cela veut dire des travaux d'environ \$120 000 000. Je pense que ça démontre l'effort considérable qui est fait au profit de la région de Hull.

M. Gratton: Mais le ministre serait-il en train de me dire \$120 000 000 depuis que le Parti québécois est au pouvoir ou \$120 000 000 depuis 1972?

M. de Belleval: \$120 000 000 depuis 1972 et savez-vous justement combien nous avons réclamé depuis que nous sommes responsables des affaires? Nous avons réclamé \$27 000 000 de ces \$60 000 000 de 1977 à 1980, c'est-à-dire sur trois ans. Autrement dit, en proportion, nous avons réclamé plus durant les trois dernières années que ce que vous aviez fait durant les cinq années précédentes.

M. Gratton: Je regrette, c'est faux. M. le Président, question de règlement.

M. de Belleval: Donc, on n'a pas restreint les dépenses. On n'a pas diminué le rythme des travaux. On a fait ce qui devait être fait.

M. Gratton: Le ministre est en train de dire une fausseté inimaginable: qu'on pouvait, en réalité, dans la pratique faire autant de travaux avec \$27 000 000 au cours des trois dernières années qu'on en faisait au cours des cinq années précédentes avec le même montant. Les coûts de construction ont augmenté de 10% par année pendant tout ce temps-là.

M. de Belleval: Je prends trois ans au lieu de cinq. Vous avez fait cinq ans, vous. Nous avons fait trois ans.

M. Gratton: Mais, M. le Président, l'entente fédérale-provinciale signée en 1972 prévoyait que tous les travaux seraient complétés avant 1980. Or, il n'y en a pas la moitié ou, en tout cas, s'il y en a la moitié, c'est à peine la moitié. Tout ce qui a été inauguré en matière... J'ai admis tantôt — parce que je n'ai pas peur d'admettre la réalité — que le gouvernement actuel a dépensé beaucoup d'argent pour la construction des viaducs et d'autres structures sur l'autoroute A 50. Il lui a accordé toute la priorité à cette autoroute A 50, entre Masson et Mirabel.

J'en conviens, je le reconnais, sauf que, malheureusement, cela a fait, cela a donné comme résultat concret que rien sur les autres projets prévus dans l'entente n'a été fait si ce n'est l'élargissement de la rue Saint-Raymond, dans Hull, qui de toute façon est devenue une quatre-voies entre deux culs-de-sac, plutôt qu'une deux-voies. Cela ne change pas grand-chose. Sur McDonnell-Laramée, rien, moins que rien. On ne sait même pas encore si cela va être en dépression ou en surface. C'est exproprié, c'est même démolí depuis quatre ans. Le ministre va nous dire que les libéraux démolissaient trop vite. Peut-être bien qu'on démolissait trop vite parce qu'on s'attendait à faire la construction beaucoup plus rapidement que le gouvernement actuel. Rien sur Pink, non plus. Rien sur la A 5, même pas de prévision où la route va passer. On se demande encore si les castors vont être déplacés dans le parc de la Gatineau. Il n'y a pas à s'en préoccuper, M. le Président, je le dis à la population. (12 h 15)

On ne sait même pas. On n'a même pas l'intention de continuer l'autoroute; on ne sait même pas si elle va être à une voie ou à deux voies, donc, autoroute ou pas, on ne sait pas où non plus. On vient nous dire: Regardez donc comment on est fins, on donne la plus grosse part du gâteau à la région de l'Outaouais. Si c'est cela la plus grosse part du gâteau, le gâteau doit être mince pour l'ensemble de la province. Je dis, tout simplement, au ministre que je loue les efforts: mettez-en, ce n'est pas de l'onguent! Il y aurait été préférable de le faire il y a trois ou quatre ans, alors que c'était le temps plutôt que de nous annoncer des grands travaux à être entrepris où on va dépenser, comme dans le cas de l'autoroute de la Beauce, \$500 000 cette année, on annonce cela à grand renfort de publicité avant le référendum et on sait fort bien que, sur le terrain, concrètement, il n'y aura pas de résultats de cela avant trois ou quatre ans et probablement pas avant que le gouvernement actuel soit mis à la porte.

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

M. de Belleval: Je pense que le député de Gatineau confirme exactement l'argumentation dans laquelle j'étais engagé à savoir que, partout dans la région, il prétend, avec son allié le maire de Hull, que le gouvernement québécois aurait ralenti les dépenses dans le domaine de l'entente

sur la CCN pour les travaux routiers depuis trois ans. J'essaie de lui démontrer, à même les chiffres que j'ai devant moi, que nous avons réclamé autant d'argent du gouvernement fédéral en trois ans que l'administration précédente en cinq ans. Je veux bien qu'on tienne compte de l'inflation, mais même si on tient compte de l'inflation...

M. Gratton: Question de règlement. Comment l'ancien gouvernement pouvait faire des travaux pendant cinq ans quand l'entente fédérale a été signée en janvier 1972 et qu'on a été défaits en 1976. On n'a pas été là cinq ans pour la mettre en pratique, on a été là quatre ans.

M. de Belleval: Je vais vous donner les chiffres année par année.

M. Gratton: Je ne veux pas les chiffres année par année. Ce qui importe, c'est le total.

M. de Belleval: C'est cela! C'est le total qui compte. Quand on regarde le total, on se rend compte qu'on a dépensé autant en trois ans que vous en cinq ans, même en tenant compte de l'inflation, vous ne pourrez pas nous accuser d'avoir ralenti les travaux. Je pense qu'au contraire, on les a continués.

M. Gratton: C'est la population qui vous le dira.

M. de Belleval: Deuxièmement, je pense bien que le député de Gatineau, qui est aussi ingénieur, doit admettre qu'on ne peut pas engager dans une région comme la région de Hull, à supposer que tous les problèmes techniques soient réglés, ce qui n'était pas le cas, en termes d'expropriation, en termes d'études d'environnement, à supposer que tout cela ait été réglé, ce qui n'était pas le cas de toute façon et là-dessus on a des lois à respecter, y compris des lois que vous avez votées en matière d'expropriation et en matière d'environnement. Voyons donc! On ne peut pas donner des millions de travaux dans une même région. Il sait très bien que cela aurait un effet inflationnaire. Au niveau des soumissions, cela n'aurait pas de bon sens non plus. De toute façon, cette année, comme je l'ai dit, il y a une vingtaine de millions de dollars qui sont déjà, à toutes fins utiles, engagés au moment où l'on se parle.

M. Gratton: Est-ce que le ministre pourrait nous dire exactement où?

M. de Belleval: Ce ne sont pas les seuls travaux qu'on fait dans la région de Hull. C'est \$36 000 000 de travaux qui vont être réalisés dans la région de Hull. Donc, c'est \$16 000 000 de plus que les \$20 000 000 dont je viens de parler. Je pense que, déjà, ça va utiliser au maximum les forces disponibles des entrepreneurs. Quoi qu'il en soit, si on n'a pas été plus vite, c'est pour des questions, comme je l'ai dit, de problèmes techniques qui sont le produit des lois que, vous-mêmes,

vous avez votées. Tout le monde admet aujourd'hui que les expropriations se font de telle façon maintenant et qu'il faut faire des études d'environnement avant de procéder.

M. Gratton: Le ministre aurait avantage à étudier son dossier parce qu'il s'apercevrait, M. le Président, que le dépôt des expropriations a justement été fait avant l'entrée en vigueur de certaines dispositions des lois de l'expropriation dont il parle, justement pour permettre d'accélérer l'acquisition des terrains. Le gouvernement n'a pas voulu s'en prévaloir, ça, c'est son problème. C'est vrai... J'ai posé la question. Quels sont les travaux? On a parlé de \$20 000 000 dont \$10 000 000 payés par le fédéral qui seront consacrés au développement du réseau routier. Quels sont les projets spécifiques prévus?

M. de Belleval: On termine l'autoroute 50 entre Hull et Masson. C'est le gros des travaux. Je ne sais pas pourquoi le député de Gatineau me pose ces questions-là. Il est déjà au courant, les soumissions sont parues dans les journaux de la région et, en plus de ça, les contrats sont déjà octroyés dans la plupart des cas. Ne faites pas l'innocent.

M. Gratton: C'est le seul contrat alors?

M. de Belleval: Et l'autoroute 550 aussi.

M. Gratton: Entre où et où?

M. de Belleval: Entre l'autoroute 50 et l'entrée même de Hull.

M. Gratton: A l'entrée même de Hull, où ça?

M. de Belleval: Jusqu'à Saint-Laurent.

M. Gratton: Jusqu'à Saint-Laurent.

Le long du ruisseau de la Brasserie. Le sous-ministre connaît ça, ce coin-là, un peu mieux que le ministre. C'est normal aussi. Le ministre va se fâcher, M. le Président, parce qu'on lui reproche de ne pas connaître la région de Hull. Il a simplement à venir plus souvent, il va la connaître. Je ne le lui reproche pas, je fais simplement constater qu'un citoyen de Hull, normalement, devrait connaître le ruisseau de la Brasserie beaucoup mieux... D'ailleurs, je suis sûr que le ministre ne s'est jamais baigné dans le ruisseau de la Brasserie et je ne lui souhaite jamais d'y aller non plus.

M. le Président, à moins que le ministre ou d'autres membres de la commission aient des questions par rapport à l'item général de la construction du réseau routier. Quant à nous, nous serions prêts à passer à autre chose et peut-être bien au domaine du Bureau des véhicules automobiles.

Gestion aéroportuaire

Je pourrais peut-être faire allusion à un sujet très court, qui permettra au ministre de faire des

vérifications, si nécessaire, au cours de l'heure du lunch — nous pourrions suspendre après — j'ai reçu une représentation de l'Union canadienne des employés de transport. Ils font allusion à une demande que le groupe de travail de Transports Canada sur la gestion aéroportuaire aurait faite auprès du ministère des Transports du Québec, pour un avis sur une recommandation que contiendrait le rapport final du groupe de travail qui doit être prêt, nous dit-on, en avril 1980. Cette recommandation viserait à constituer une administration aéroportuaire dans chacun des 23 principaux aéroports du Canada. On nous dit que le groupe de travail a communiqué avec le ministère des Transports du Québec pour solliciter son appui. Semble-t-il, c'est implicite dans la lettre, que le ministère n'aurait pas encore donné d'avis. Si tel est le cas, le ministre pourra peut-être nous dire, après vérification, si on a l'intention de donner un avis et quelle en sera la teneur? Ou bien s'il y a déjà eu des avis, peut-être simplement nous déposer copie de l'avis du ministère.

M. de Belleval: Il y a déjà eu des rencontres au niveau des fonctionnaires. Il y a déjà un avis qui a été donné sous la signature du sous-ministre adjoint responsable de ce secteur. Je pourrai déposer la lettre. En ce qui nous concerne, ces propositions ne nous paraissent pas satisfaisantes parce que, au fond, elles ne nous permettent pas de sortir des problèmes actuels que l'on connaît, tant dans le domaine de la gestion portuaire que celui de la gestion aéroportuaire, à cause de l'excès de centralisation de la machine fédérale en cette matière. Quant à nous, nous pensons — là-dessus, il y a de bons exemples — même dans des pays unitaires, souvent ces infrastructures sont de responsabilité locale. Dans des pays fédéraux, par exemple les États-Unis d'Amérique à côté, la plupart des aéroports et des ports sont de propriété locale. Nous, nous nous retrouvons dans un système où l'initiative locale est brimée dans ce domaine et aussi les capacités de développement économique pour les villes du Québec, comme des autres d'ailleurs au Canada. Je ne veux pas me mêler de leurs problèmes.

Mais nous, en tout cas, on sait très bien qu'on souffre systématiquement d'un sous-investissement du gouvernement fédéral dans nos infrastructures portuaires et aussi des problèmes similaires dans le domaine aéroportuaire. On ne règlera pas ces problèmes avec des "patentes" du style de celles qu'on nous propose: un peu plus de décentralisation par ci, un peu plus de décentralisation par là, avec d'avantage de "red tape" pour entourer tout ça. Le problème fondamental, c'est qu'il faut récupérer nos compétences en matière d'infrastructures portuaires et aéroportuaires, et c'est seulement à partir de ce moment-là qu'on sera en mesure de s'occuper de nos affaires et de développer nos systèmes.

Là-dessus, j'ai des chiffres très précis qui démontrent le sous-investissement systématique du gouvernement fédéral en matière de transport au Québec...

M. Gratton: Je n'embarquerai pas là-dedans!

M. de Belleval: Non, je sais que vous n'embarquez pas là-dedans parce que ça vous fait mal!

M. Gratton: Non, on va embarquer nous aussi. M. le Président...

M. de Belleval: Le Québec, de 1974-1975...

M. Gratton:... question de règlement.

M. de Belleval: Est-ce que je peux continuer?

M. Gratton: Non, je soulève une question de règlement.

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

M. de Belleval: Cela touche directement à la question dont vous venez de parler.

M. Gratton: Vous allez voir, je vais soulever ma question de règlement, ne perdez pas les pédales!

M. de Belleval: Chaque fois qu'on arrive à un bon point, vous soulevez une question de règlement.

M. Gratton: Un bon point! On n'est pas ici pour faire le procès du gouvernement fédéral, M. le Président...

M. de Belleval: C'est vous qui parliez des fonctionnaires fédéraux, tantôt, de notre capacité à les absorber.

M. Gratton: Oui, mais est-ce que j'ai parlé d'investissements du fédéral? Vous ne vouliez pas parler, tantôt, des investissements du fédéral dans le développement du réseau routier dans l'Outaouais. Tout ce que je dis, M. le Président, c'est que j'ai tout simplement posé une question au ministre sur l'avis du ministère par rapport à cette recommandation du groupe de travail fédéral.

M. de Belleval: J'explique mon avis.

M. Gratton: M. le Président, qu'il nous remette l'avis. D'abord, a-t-il l'intention de déposer l'avis devant les membres de la commission? Si oui, on entreprendra tout le débat que le ministre veut faire autour de ça à ce moment, mais qu'il nous donne au moins la chance de prendre connaissance de l'avis du ministère. Si on est pour s'engager dans ce genre de réponse, M. le Président...

M. de Belleval: En quoi est-ce une question de règlement, ce que soulève le député de Gatineau? Depuis tantôt, je l'entends soulever des questions de règlement, M. le Président. A mon avis, ce n'est pas une question de règlement; il vient de me couper la parole pour continuer son argumentation.

M. Gratton: Non, c'est pour simplement demander au ministre...

M. de Belleval: Est-ce que je peux continuer mon argumentation, M. le Président?

M. Gratton:... de se limiter...

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau, je crois que le ministre était en train d'élaborer sur une question que vous aviez posée. Je ne vois pas en quoi votre question de règlement... Donc, je donne la parole au ministre des Transports.

M. de Belleval: Merci, M. le Président.

M. Gratton: On lui répondra cet après-midi.

M. de Belleval: J'ai expliqué au député de Gatineau pourquoi ces propositions, enfiouâpées de pseudo-décentralisation, ne règlent pas les problèmes fondamentaux en matière d'infrastructures portuaires et aéroportuaires. La question n'est pas de savoir si on va avoir un peu plus ou un peu moins de "red tape" fédéral là-dedans. Fondamentalement, le problème en est un de récupération de nos ressources et de nos pouvoirs dans ce domaine...

M. Gratton: A la souveraineté-association, il faut dire oui!

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: On sait tout ça, vous vous répétez, M. le ministre...

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau, la parole est au ministre.

M. Gratton: M. le Président, le ministre nous sert sa salade en toutes occasions.

M. de Belleval: Vous me demandez pourquoi...

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

M. Gratton: On étudie les crédits du ministère des Transports du Québec; on n'est pas en train de faire le procès de la souveraineté-association ou du fédéralisme. Voyons donc!

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau, la parole est au ministre.

M. de Belleval: Est-ce qu'on va vous expulser pour que je puisse parler?

M. Gratton: Ce n'est pas vous qui allez m'expulser, pauvre M. le ministre!

M. de Belleval: On peut le demander.

M. Gratton: Bien voyons donc!

Le Président (M. Lacoste): A l'ordre!

M. de Belleval: Bon, d'accord.

M. Gratton: Vous voulez étudier vos crédits seul avec vos députés péquistes?

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

M. Gratton: Si c'est ce que vous souhaitez, vous n'avez pas besoin de me faire expulser; je vais tout simplement m'en aller.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau, la parole est au ministre des Transports.

M. Gratton: Ne soyez pas enfantin à ce point. Le ministre veut me faire expulser, M. le Président.

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

Une Voix: Il y ajuste les "non" qui ont le droit de parole.

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

M. de Belleval: Je veux simplement souligner qu'il y a un règlement pour tout le monde et que, normalement, quand j'ai le droit de parole, vous n'êtes pas censé m'interrompre et violer le règlement tout le temps, sinon...

M. Gratton: M. le Président, j'ai le droit d'invoquer le règlement.

M. de Belleval: Et vous continuez encore!

M. Gratton: Oui, j'ai le droit d'invoquer... Question de règlement, M. le Président.

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

M. Gratton: Je vous demande une directive. Lorsque le ministre est en train de faire des choses qui ne sont pas conformes au règlement, ai-je toujours le droit de soulever une question de règlement et tenter de rappeler à votre attention le fait que le ministre "digresse"? Est-ce que j'ai le droit de faire cela?

Le Président (M. Lacoste): Vous avez toujours le droit de rappeler au règlement...

M. Gratton: Bon! C'est ce que j'essaie de faire, M. le Président.

Le Président (M. Lacoste):... mais il ne faut pas abuser des questions de règlement, M. le député de Gatineau.

M. de Belleval: Le président dit que vous abusiez du règlement de ce point de vue, tantôt.

M. Gratton: M. le Président, est-ce que vous avez dit que j'abusais du règlement?

Le Président (M. Lacoste): Il ne faudrait pas abuser du règlement.

M. Gratton: C'est cela, j'en conviens, M. le Président.

Le Président (M. Lacoste): La parole est au ministre des Transports.

Une Voix: Il est 12 h 30.

M. de Belleval: Je pense qu'on pourra reprendre cette question immédiatement après la reprise des travaux tantôt, et je démontrerai très bien pourquoi il nous faut récupérer nos pouvoirs en cette matière parce que ce dont on souffre, essentiellement, c'est de sous-investissements du gouvernement fédéral dans ces infrastructures portuaires et aéroportuaires et que ce n'est pas avec un peu plus ou un peu moins de "red tape" qu'on va régler le problème. Cela explique l'avis qu'on a donné au gouvernement fédéral dans ce domaine.

M. Gratton: Parfait! Est-ce qu'on va avoir une copie de l'avis?

Le Président (M. Lacoste): Il est maintenant 12 h 30 et la commission ajourne ses travaux jusqu'à nouvel ordre de la Chambre.

M. Gratton: Merci, M. le Président.

Fin de la séance à 12 h 30

Reprise de la séance à 16 h 24

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

La commission des transports est réunie pour étudier les crédits du ministère des Transports pour l'année financière 1980-1981.

Les membres de la commission sont: M. Baril (Arthabaska), M. de Belleval (Charlesbourg), M. Goulet (Bellechasse), M. Gratton (Gatineau), M. Grégoire (Frontenac), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. O'Neill (Chauveau), M. Proulx (St-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) et M. Perron (Duplessis), qui devait remplacer le député de Sainte-Anne qui est au chevet de son épouse.

On m'a dit qu'on avait accepté, comme procédure, de discuter les neuf programmes à la fois et de les adopter à la fin. Alors, est-ce que quelqu'un demande la parole? Ce matin...

M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, je pense que le ministre avait la parole.

M. de Belleval: Oui, d'accord. J'avais promis de déposer au député de Gatineau une lettre qui représentait notre position, telle qu'exprimée en tout cas par le sous-ministre adjoint à la direction générale à la planification et au développement aux propositions du groupe de travail sur la gestion aéroportuaire. Essentiellement, comme on le dit dans la lettre, nous ne sommes pas convaincus que les changements seraient bénéfiques puisque les commissions aéroportuaires, telles qu'envisagées, ne se verraient pas confier une véritable autonomie locale. La surveillance des opérations quotidiennes des aéroports, l'approbation des décisions par la Commission canadienne des aéroports maintiendraient les lenteurs administratives que le projet était censé éliminer.

Par contre, les commissions aéroportuaires se verraient confier tous les risques financiers inhérents au remboursement des dettes futures et des intérêts s'y rapportant.

Ces points sont développés ensuite ci-dessous. Je dépose cette lettre et je termine mon intervention là-dessus en disant que le problème fondamental des infrastructures ou des dépenses en matière d'infrastructures de transports au Québec, c'est un problème systématique de sous-investissement que l'on retrouve dans ce domaine comme dans la plupart des autres domaines d'activités économiques de responsabilité fédérale au Québec et, au fond, il n'y a rien d'extraordinaire là-dedans. Ce n'est pas pour rien que toutes les statistiques qu'on cite, soit dans le domaine de la voirie, dans le domaine des ports, des aéroports ou dans le domaine industriel, de la recherche scientifique, des chercheurs, dans tous les domaines, aboutissent à des sous-investissements, et souvent, les chiffres que nous donnons, ce sont la plupart du temps des chiffres fédéraux, les chiffres de Statistique-Canada. Parce que, dans le système actuel, ce que l'on reçoit en surplus, ce sont des paiements de péréquation, c'est de l'assurance-chômage. Et, dans le domaine des investissements qui créent de l'emploi, qui créent de l'activité économique, qui créent une structure industrielle forte, on est constamment sous-équipé et les comptes économiques canadiens révèlent que, dans ce domaine, effectivement, on ne reçoit que 17% des investissements fédéraux au Canada, dans le domaine des investissements créateurs d'emplois, de développement économique.

Il n'est donc pas anormal que, quand on arrive dans des domaines aussi stratégiques que celui des transports, on se rende compte que le ministère fédéral des Transports investit d'une année sur l'autre de 14%, 15% à 16% des dépenses totales fédérales au Canada, qu'il investit 15%, 16%, 17% de ces dépenses au Québec. Cela remet dans leur véritable contexte les quelques petits cadeaux que le fédéral peut nous faire, par exemple à l'occasion d'ententes sur les routes ou les autoroutes via le ministère de l'Expansion économique régionale. Même ces quelques millions

compris, ces 50% que, par exemple, le gouvernement fédéral donne via la Commission de la capitale nationale pour le réseau routier de l'Outaouais, même avec ces 50% ici et là, ces 60% ou ces 40% sur des projets spécifiques. Quand on fait le total des dépenses fédérales dans le domaine des transports au Québec, on se retrouve avec un chiffre d'environ 15%, 16%, cela dépend des années. Cela joue là-dedans. D'après les statistiques fédérales elles-mêmes. Je pense que c'est normal, il n'y a pas, au fond, à en être surpris; c'est le bilan du fédéralisme actuel: l'assurance-chômage chez nous et des emplois en Ontario.

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

M. Gratton: M. le Président, j'aurais préféré que le ministre se limite à déposer, comme on le lui avait demandé, copie de la lettre qui représente la position du ministère par rapport à cette recommandation du groupe de travail de Transports Canada. D'ailleurs, sans même l'avoir lue, je constate que les représentations du ministère québécois sont à peu près les mêmes que celles du gouvernement de l'Ontario. Donc, ce que le ministre reproche souvent au gouvernement fédéral d'avoir multiplié les investissements en Ontario au détriment du Québec, cela n'a aucune espèce d'importance, aucune espèce de pertinence à la question que je posais et dans la réponse qu'aurait dû me fournir le ministre.

M. le Président, vous me permettrez quand même de relever les affirmations tout à fait gratuites et, dans certains cas, mensongères du ministre des Transports lesquelles il a déjà dites à l'Assemblée nationale au cours du débat sur la question référendaire et qu'il répète à satiété ici depuis que nous nous sommes réunis hier pour l'étude des crédits et qui n'ont rien à voir d'ailleurs avec l'étude des crédits du ministère des Transports.
(16 h 30)

Il nous dit que si on faisait le bilan — et il s'est bien gardé de le faire, par exemple — des investissements du fédéral au Québec en matière de transport général, on se retrouverait avec une part des investissements inférieure à notre importance. Or, l'avez-vous déjà entendu, le ministre des Transports, faire allusion par exemple au fait qu'en 1974 le Québec a accaparé 24% du transport des marchandises au Canada? Je me corrige, 29%. Ce qui est pourtant supérieur...

M. de Belleval: Du transport?

M. Gratton: Oui, du transport des marchandises, en général. Vous irez vérifier. Ce sont les mêmes sources d'information que vous avez.

M. de Belleval: Est-ce que je peux poser une question?

M. Gratton: Non, M. le Président. On va me laisser terminer et vous poserez les questions que vous voudrez après.

M. de Belleval: D'accord. C'était seulement une question de clarification.

M. Gratton: Dans le domaine du transport maritime, c'est 37% que l'on transporte. C'est tout à fait normal. Le ministre nous dit souvent: On a seulement 11% des voies ferrées, mais il semble oublier qu'un système intégré de transport, cela ne peut pas être analysé à la pièce. Ce ne sont pas les provinces maritimes, par exemple, qui se réjouissent beaucoup du fait qu'elles ont plus de voies ferrées que le Québec. Je pense qu'elles préféreraient de loin avoir les voies maritimes du Saint-Laurent. Mais que voulez-vous? La géographie est faite comme ça. Si on retrouve plus de voies ferrées dans les Prairies, c'est peut-être justement parce qu'on doit transporter les marchandises de quelque façon et on ne peut sûrement pas les transporter en bateau. C'est ce qui explique un certain nombre de choses.

M. le Président, on ne mentionne jamais, du côté du ministre, et j'aurais bien voulu qu'on n'ait pas à le dire ici, ce n'est pas la place — j'en conviens — mais, nous ne sommes quand même pas pour laisser passer les affirmations gratuites du ministre, qu'il répète d'ailleurs. Au moins, s'il ne les répétait pas. Avez-vous entendu le ministre parler des immobilisations du Canadien National au Québec? En 1977, \$58 000 000. Les achats, pour la même année, \$230 000 000, c'est-à-dire 36% du total canadien.

Ah! il lève les yeux au ciel. C'est-y achalandé de se faire remémorer des vérités? Mais si on a seulement 24%, 26% de la population, comment se fait-il que le CN fait 36% de ses achats au Québec? Est-ce que les Maritimes et les Prairies ne devraient pas s'offusquer, elles aussi, et dire: Il faut mettre fin à ce système de fous là. Saviez-vous qu'Air Canada, en 1977, a fait des dépenses d'immobilisations et des frais de location, au Québec, de \$100 000 000? Ce qui représente — tenez-vous bien — 55% du total canadien. Pourtant, Air Canada fait des affaires partout au Canada. Des dépenses d'immobilisations et de frais de location de l'ordre de 55% ont été faites au Québec. Pourquoi le ministre ne s'en plaint-il pas? Pourquoi ne l'inclut-il pas dans son bilan des investissements fédéraux, surtout?

M. de Belleval: Cela y est.

M. Gratton: Bien, je regrette, M. le Président, c'est faux. Cela n'y est pas.

M. de Belleval: Bien, voyons!

M. Gratton: Parce que lorsqu'on fait le bilan, cela n'arrive pas aux données que le ministre nous rapporte.

M. de Belleval: Mais oui, c'est dans le bilan que j'ai donné tantôt.

M. Gratton: M. le Président, vous allez lui rappeler qu'il ne veut pas qu'on l'interrompe, alors qu'il ne m'interrompe pas lui non plus. Nous a-t-il

parlé des 4800 employés de Canadair, une société de la couronne, des 4800 employés qu'il y avait en 1976 et qui sont probablement plus nombreux aujourd'hui? Nous a-t-il parlé des 8200 employés — 44% de tous les employés d'Air Canada — qui sont ici au Québec, ils sont 8200, avec une masse salariale de \$180 000 000 qui représente... Là, il va nous dire: Ce sont les plus petits salariés. C'est faux, il y a 44% des employés, ici, au Québec, mais ils représentent 49% de la masse salariale canadienne; mais de ça, on n'en parle pas par exemple, ni des retombées économiques; non, il nous parle plutôt du chômage que le gouvernement fédéral fait exprès, selon lui, de créer au Québec.

M. le Président, on va avoir l'occasion de s'amuser au cours de la fameuse campagne référendaire si le ministre veut discuter sur cette base; il voudra peut-être qu'on parle aussi des sièges sociaux du CN, du CP, de Télé-Globe, d'Air Canada... qui sont situés où? Pas à Toronto, pas à Winnipeg, pas à Vancouver, à Montréal, au Québec! Il va peut-être nous dire comment, avec sa souveraineté-association, on va forcer — parce qu'il va falloir les forcer — ces gens à garder ces sièges sociaux, ces emplois, ces retombées économiques au Québec. Qu'il nous explique ça, mais pas ici au moment où l'on étudie les crédits du ministère des Transports.

M. le Président...

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

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Boucher): ... j'étais justement pour soulever la question, à savoir si on doit continuer dans cette voie ou si on ne doit pas en revenir aux crédits proprement dits.

M. Gratton: J'aimerais bien, M. le Président, et je l'ai dit — malheureusement vous n'étiez pas à la présidence — ce matin aussi bien qu'hier que c'est ce que je veux faire; j'ai posé une question, j'ai demandé au ministre ce matin: Voulez-vous, s'il vous plaît, déposer l'avis que le ministère a transmis au groupe de travail de Transports Canada sur l'administration, la gestion aéroportuaire? Au lieu de me dire: Oui, je vous le donnerai cet après-midi... il est parti, vous l'avez entendu vous-même tantôt.

M. le Président, si on veut jouer à ça, on peut jouer à deux, mais que le ministre nous donne au moins la chance de lui poser les questions; qu'il se limite à nous donner les informations. On n'est pas ici pour faire le débat référendaire; il devrait savoir que c'est sur le terrain que ça va se faire. S'il n'est pas capable de répondre à nos questions de façon civilisée et avec un minimum de courtoisie, qu'il ne dise tout simplement rien, mais qu'il arrête de nous lancer des chiffres, à l'envers, par la tête.

M. de Belleval: Est-ce que je peux terminer là-dessus, M. le Président?

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

M. de Belleval: Je comprends d'une certaine façon, l'exaspération du député de Gatineau. Je peux même dire que j'y concours, je suis tout aussi exaspéré que lui, mais je me rends compte d'abord que les chiffres qu'il vient de citer... D'abord, il en a cité des chiffres lui-même.

Deuxièmement, il s'est...

M. Gratton: Les mettez-vous en doute?

M. de Belleval: Non, non, je ne mets pas vos chiffres en doute, pas du tout.

M. Gratton: Bon!

M. de Belleval: Vous les avez bien préparés d'avance, ces chiffres. Vous les avez sur une feuille devant vous, vous les avez préparés durant l'heure du dîner parce que vous m'avez...

M. Gratton: C'est parce que vous m'aviez annoncé ce matin que vous feriez le procès du fédéralisme.

M. de Belleval: Oui, et c'est en réponse à l'une de vos questions. C'est vous qui m'avez ouvert la porte en me demandant quelle était notre réaction vis-à-vis des offres fédérales d'une soi-disant décentralisation dans le domaine aéroportuaire. Je vous explique pourquoi on n'est pas satisfait de ces offres parce que ça ne répond pas au problème fondamental qui est un problème de sous-investissement et non pas un problème purement administratif. Je vous ai expliqué rapidement — je vous ai rappelé des statistiques fédérales d'ailleurs — qu'au total, pas simplement... vous me dites par exemple: Le CN, le CP ou Télé-Globe sont ici, il y a 600 compagnies fédérales au Canada. C'est évident qu'il y en a trois ou quatre qui ont des sièges sociaux ici, on ne conteste pas cela.

M. Gratton: Ne vous sentez pas ridicule.

M. de Belleval: Je ne conteste pas vos statistiques; je suis d'accord avec vos statistiques, je les admetts. Je dis: Prenons le total, additionnons ce que vous avez donné par exemple Air Canada, le CN, additionnons tout le reste et faisons le portrait global. D'après les statisticiens fédéraux eux-mêmes, d'après les comptes économiques du Canada, on reçoit 17% des achats de biens et services, dont vous avez cité des extraits tantôt pour le CN et le CP qui sont tout à fait corrects, les \$100 000 000...

Mais quand on fait le total de tout cela, d'après les statisticiens fédéraux eux-mêmes, on reçoit 17% du total...

M. Gratton: C'est faux!

M. de Belleval: Non, non.

M. Gratton: Oui, c'est faux!

M. de Belleval: Ecoutez, j'admets vos chiffres partiels, admettez donc au moins quand je fais le total...

M. Gratton: Non, parce qu'ils ne sont pas exacts.

M. de Belleval: Là, c'est vous qui m'interrompez, maintenant.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît!

M. de Belleval: Ces chiffres n'ont jamais été contestés, pas plus par le chef de l'Opposition que par le critique officiel de votre parti en matière financière, le député d'Outremont.

Je dis tout simplement — et je termine là-dessus — qu'il n'est pas surprenant quand on voit le total de 17% et lorsqu'on prend un bloc particulier comme celui des transports — je pourrais prendre celui de la recherche scientifique, par exemple, on a 8% des chercheurs scientifiques fédéraux au Québec, il y en a 54% en Ontario, il y en a 16% dans les provinces maritimes...

M. Gratton: Ceux de l'avionnerie?

M. de Belleval: Quand on prend tous les secteurs...

M. Gratton: Voulez-vous parler de l'Institut de l'avionnerie?

M. de Belleval: On a 48% de cela, et en baisse constante depuis sept ou huit ans.

M. Gratton: Ah oui! Ah oui!

M. de Belleval: Et il y a 90% de l'industrie de l'automobile en Ontario, 98% des pièces.

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

M. de Belleval: Mais la question n'est pas là.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît!

M. de Belleval: On parlait tantôt des investissements gouvernementaux, pas des investissements privés.

M. Gratton: Rappelez-le à l'ordre de la même façon que vous l'avez fait avec moi, M. le Président.

M. de Belleval: Bon! Je termine là-dessus.

Le Président (M. Boucher): M. le ministre, on a demandé de revenir aux crédits, s'il vous plaît.

M. Gratton: Oui, il serait temps.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que ce serait possible de revenir aux crédits?

M. Baril: Voyons! Est-ce que c'est seulement d'un côté, cela?

M. Gratton: Vous vous êtes réveillé? Vous ne dormiez pas, vous?

M. Baril: J'ai toujours été réveillé, qu'est-ce que tu fais là?

Le Président (M. Boucher): M. le député d'Arthabaska, s'il vous plaît!

M. Baril: La liberté de parole!

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'il y a quelqu'un qui veut revenir aux crédits?

M. Baril: Cela vaut la peine de payer des grandes pancartes de 10 pieds carrés pour "Le Canada, j'y suis, j'y reste pour ma liberté". Laissez donc parler les autres.

M. Gratton: Depuis quand êtes-vous réveillé, vous?

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît, M. le député d'Arthabaska!

M. le député de Charlevoix.

Subventions aux municipalités

M. Mailloux: Ce n'était pas mon intention d'intervenir dans la discussion des crédits discutés actuellement, mais comme le ministre a dû s'absenter à la fin de la période des questions et que le leader parlementaire a demandé que commencent immédiatement les crédits, j'ai accepté de remplacer pour quelques minutes le titulaire. Etant donné que je suis ici, je voudrais poser les questions qui s'adressent directement au budget. Peut-être que le ministre y a déjà répondu, mais je ne pense pas que cela puisse retarder d'autant l'adoption des crédits.

Je voudrais, dans un premier temps, faire référence aux changements fiscaux qui ont été annoncés à l'endroit des municipalités par lesquels le ministre des Finances annonçait la disparition des subventions discrétionnaires et à ce moment-ci, je fais référence au programme...

Une Voix: 4.

M. Mailloux: C'est cela. Où apparaît le montant de \$7 500 000. Ma première question est: Est-ce que cela ne fait que répondre aux exigences des engagements déjà pris, ce n'est pas pour de nouveaux engagements?

M. de Belleval: \$3 000 000 pour les ponts...

M. Mailloux: D'accord.

M. de Belleval: ... municipaux, de nouveaux travaux et \$4 500 000 pour des engagements passés.

M. Mailloux: M. le Président, j'avais déjà eu l'occasion forcément d'intervenir lors de la réforme fiscale...

M. de Belleval: Excusez, M. le député de Charlevoix. Vous savez qu'on m'a déjà posé une question là-dessus. J'ai déjà répondu que, nonobstant les crédits portés au livre du budget, le ministre des Finances m'avait donné des indications à l'effet que le programme serait reconduit, mais sous une forme qui n'est pas encore déterminée.

M. Mailloux: C'est effectivement là; on m'a répété évidemment cette affirmation du ministre, mais c'est justement là que je voudrais avoir une information un peu plus catégorique à moins que le ministre ne puisse répondre si c'est son collègue qui a la réponse et qu'il n'est pas prêt à la donner, mais il ressort qu'on est en période de début des travaux et on sait que l'ensemble des municipalités — je pense que tous les députés qui sont ici ont reçu quand même des demandes de la part de presque 1 600 municipalités, malgré l'annonce faite par le ministre des Finances, chacun des députés reçoit de nombreuses demandes — je suis de ceux qui croient que quand le ministre des Finances dit que 200 municipalités, qui sont les plus petites de la province, ne seront pas aussi avantagées que d'autres du Québec, ce sont principalement les municipalités qui vont de 500 à 2000 habitants, au moment où le ministre des Finances retarde à annoncer un programme, on constate quand même que, dans de trop nombreuses municipalités, le premier compte de taxes qui est arrivé, la plupart des municipalités ont déjà occupé en entier le champ de la taxe scolaire, un dollar.

Il y a eu des modifications apportées sur la valeur des propriétés, alors que c'est un rôle scientifique partout. Cela peut baisser le taux. Mais il en ressort quand même que, pour assumer les services dont ils ont la responsabilité, la plupart ont dû doubler la taxe foncière, en maints endroits, sans savoir s'ils auront la responsabilité entière de problèmes pour lesquels ils avaient des subventions discrétionnaires dans le passé.

Je pense que si le titulaire du ministère ne fait pas un effort important, dans le but qu'un programme soit annoncé prochainement, parce qu'ils en ont la responsabilité maintenant, nonobstant la réponse qu'a donnée le ministre, s'il me fait la même réponse, je me demande quelle sorte de réponse va pouvoir fournir l'ensemble de la députation à la sollicitation dont ils sont victimes actuellement.

M. de Belleval: Il faut quand même replacer tout cela dans son contexte véritable. D'abord, il s'agit de subventions discrétionnaires. Donc, toutes les municipalités ne sont pas assurées d'avoir des subventions, effectivement, compte tenu des budgets qui diminuent progressivement dans ce domaine d'année en année. D'ailleurs, ce n'est pas le fait du présent gouvernement. Tous les gouvernements ont fait cela.

nements antérieurs ont pris, je pense, un budget qui était discrétionnaire, peut-être à \$40 000 000, il y a une dizaine d'années, à cet effet...

M. Mailloux: Non, est-ce que le ministre me permet?

M. de Belleval: Il était en baisse constante, d'un gouvernement à l'autre.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me permet?

M. de Belleval: Oui, allez-y!

M. Mailloux: Alors que j'étais adjoint parlementaire du ministre des Transports, et il peut le faire vérifier immédiatement par son chef de cabinet, alors que j'étais ministre d'Etat, j'ai constaté qu'à ce poste budgétaire — on peut le retrouver immédiatement — les sommes accordées aux municipalités en subventions discrétionnaires allaient de \$3 000 000 à \$5 000 000. C'est devant l'ensemble des problèmes que nous avons vécus, alors que le titulaire actuel était à ce moment-là fonctionnaire, c'est devant l'ensemble de la portée des doléances qu'on a analysées, en 1974 ou l'année précédente, que de \$5 000 000, cela a été remonté à \$9 000 000 ou \$10 000 000. Qu'on regarde les années 1974 à 1977 ou 1978, je pense que c'est près de \$20 000 000. Cela n'a jamais été autrement que cela. C'est parti de \$3 500 000 et c'est monté jusqu'à \$18 000 000 ou \$20 000 000 échelonnés sur trois ans.

M. de Belleval: ... des engagements antérieurs.

M. Mailloux: Mais le budget est parti de \$3 000 000 et non pas de \$40 000 000. Il n'a pas diminué. Il est parti de \$3 000 000, vers les années 1970, \$5 000 000, ensuite. Devant cette responsabilité nouvelle, cela avait été augmenté et maintenant jusqu'à l'an passé.

M. de Belleval: Compte tenu des engagements, quoi qu'il en soit, j'accepte les informations du député de Charlevoix, mais il reste que c'est un montant d'une dizaine de millions de dollars, disons plus ou moins, par année, si l'on exclut la liquidation des engagements antérieurs. Donc, il faut bien ramener la somme à ses proportions véritables. Il est question d'environ \$10 000 000. Pour régler quoi finalement? Pour permettre à des députés de donner des subventions d'une façon discrétionnaire, à certaines municipalités de leur comté, pas toujours aux municipalités qui en auraient le plus besoin d'ailleurs. (16 h 45)

Si on fait une étude de la façon dont c'est distribué, je pense bien qu'il y a des députés qui font un très bon travail de ce côté-là. On ne les nommera pas, il y en a des deux côtés de la Chambre et il y en a d'autres et de tous les gouvernements et de toutes les années. Il y en a

d'autres, par contre, qui finalement n'y vont pas nécessairement compte tenu des besoins extrêmes et urgents des municipalités. Je pense que le député de Charlevoix va être d'accord avec cela.

De sorte que finalement, au fond, c'est un "plaster" sur un cancer et cela ne permet pas de régler de véritables problèmes.

Ceci étant dit, j'accepte cependant que c'est une soupape utile qui peut permettre, dans certaines situations, à des municipalités de sortir d'un mauvais pas. Je pense que c'est tout à fait juste. C'est une expérience que j'ai vécue moi-même; pas tellement dans mon comté parce que je n'ai pas ce genre de problèmes, ayant un comté plutôt urbain, mais dans des comtés de collègues tant de l'Opposition que du parti gouvernemental au fil des années. Je pense que c'est utile que l'on ait peut-être — en tout cas au moins comme je l'ai dit — une phase de transition. Mais qu'on ne gonfle pas l'importance de ce dossier au-delà de son importance réelle. Finalement, s'il y a des problèmes de financement municipal au niveau des petites municipalités, il va falloir le regarder, ce problème, en face et je pense que la réforme de la fiscalité municipale a permis, en tout cas pour l'ensemble des municipalités du Québec ou à peu près, de passer une étape importante. S'il faut en refaire une autre, je pense que le ministre des Finances et le ministre des Affaires municipales ont déclaré que la réforme de la fiscalité municipale n'était pas coulée dans le béton, qu'on y verrait au fil des années, compte tenu de l'évolution des choses. Mais ce n'est pas avec cela qu'on va régler les problèmes fondamentaux. Je pense qu'il faut en être conscients, il faut l'admettre.

M. Mailloux: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Charlevoix.

M. Gratton: Je m'excuse auprès du député de Charlevoix mais je voudrais simplement constater que le ministre admet aujourd'hui que l'affirmation qu'il avait faite hier que le budget de subventions aux municipalités rurales — parce qu'il en a été question hier — au moment où il nous disait, hier, que ces montants avaient diminué d'année en année de façon systématique, sous l'ancien gouvernement, effectivement, cette affirmation se révélait erronée puisqu'il admet, aujourd'hui, devant l'ancien titulaire du ministère qu'au contraire, les montants avaient augmenté jusqu'à 1976.

M. de Belleval: C'est-à-dire que la réalité est plus subtile que cela. Les montants ont baissé régulièrement, d'année en année, mais je me souviens à ce moment-là d'une remarque de mon ancien patron au ministère des Transports, effectivement, autour des années 1973. Il est vrai que le député de Charlevoix avait enrayé cette diminution successive au cours des années qui avaient précédé son intérêt pour cette question et qu'il a réaugmenté les budgets. Mais, si vous regardez dans les

années qui ont précédé 1973 et l'arrivée de l'ancien titulaire du ministère des Transports, vous allez vous rendre compte que ce sont des budgets qui étaient en constante diminution. D'ailleurs, au moment où l'ancien ministre des Transports a repris le dossier, les subventions étaient d'environ \$3 000 000. C'est vrai qu'il a insisté pour les faire remonter et qu'il a réussi, jusqu'à un certain point à les faire remonter.

M. Mailloux: Si le ministre veut absolument savoir qui dit la vérité actuellement, il n'a qu'à déposer ce poste budgétaire des dix dernières années.

M. de Belleval: C'est cela, on le fera.

M. Mailloux: On verra si les chiffres que j'ai donnés tantôt ne sont pas conformes à la vérité.

M. le Président, je voudrais demander au ministre...

M. de Belleval: Je ne dis pas que vos chiffres ne sont pas vrais. Au contraire, je dis qu'ils sont vrais, mais je parle des périodes antérieures. Vous avez rompu avec une tradition qui visait à faire disparaître tranquillement ces subventions.

M. Mailloux: C'est pour cela, on peut remonter jusqu'au années 1964 et 1965...

M. de Belleval: Oui, oui.

M. Mailloux: ... et on verra, évidemment, qu'il n'y a pas eu de diminution, mais qu'il y a eu une augmentation constante dans tout ce débat.

M. de Belleval: De 0 à \$3 000 000?

M. Mailloux: L'augmentation a été constante.

M. le Président, nonobstant la réponse que vient de donner le ministre et l'idée qu'il se fait que les subventions discrétionnaires qui sont administrées à la discrétion du ministre et des députés — je l'avoue, cela...

M. de Belleval: Autant que possible.

M. Mailloux: ... je ne l'ai jamais caché, je pense. Le ministre a parlé tantôt d'injustices possibles, également, qu'un député ou qu'un ministre des Transports veuille davantage protéger son comté et d'autres, mais je ne cache pas forcément que des députés, même de l'Opposition... Si l'ancien député de Johnson était ici, l'ancien député de Rouyn-Noranda, ils étaient dans l'Opposition et je pense que cela leur a quand même servi. Ce n'est pas là où je veux en venir. Je veux dire par là au ministre que, nonobstant les quelques millions qui sont en cause, quand une municipalité a 30 ou 35 milles de route à entretenir et qu'à sa charge elle a sept ou huit milles de rue ou de route, l'impact sur son budget devant les changements fiscaux fait que, si elle reçoit \$10 000 ou \$12 000 par année, cela fait que

dans Témiscouata, Kamouraska ou ailleurs, il faudra doubler le taux de la taxe foncière pour fournir le même effort fiscal pour ce nouveau service.

L'autre question que je voulais poser au ministre est la suivante: Le ministère semble-t-il averti, relativement à l'entretien d'hiver, que certains tronçons de route dont nous avons dégagé certaines municipalités qui avaient des tronçons de route trop importants... Je pourrais faire référence, si vous voulez, à une des municipalités de mon comté — il y en a un peu partout dans la province — qu'on regarde le portrait de Saint-Hilarion où il y a 45 milles de route à entretenir en période hivernale. Le ministère des Transports, sur les jonctions de paroisse à paroisse, avait pris à sa charge, sur les 45 milles de route, si ma mémoire m'est fidèle, environ 20 milles qu'il entretenait à 100%, à des contrats qui sont donnés à \$2850 du mille.

On m'a informé, dans l'exemple que je donne, que le ministère s'apprêtait à retourner à la charge de la municipalité, avec la subvention qui est de \$1300 ou \$1400 dans cette région, cette responsabilité.

S'il devait arriver que l'on retourne dans la province une responsabilité entière de l'entretien d'hiver d'une partie des routes qu'avaient prise à sa charge le ministère dans les années antérieures, il ressort que, à ce moment-là, les municipalités seraient prises dans des problèmes dont elles ne pourraient d'aucune façon assumer les responsabilités, si l'on songe qu'entre \$2850 que coûte l'entretien d'un mille en endroit montagneux et les \$1300 ou \$1400 fournis pour une route entretenue par une subvention... si on fait le calcul de \$1400 par \$1400, on voit quel impact cela produirait sur un budget municipal.

Ce que je veux demander au ministre c'est si, à l'intérieur de l'ensemble du territoire du Québec, il est de son intention de remettre au régime des subventions, et non pas à 100%, une partie de l'entretien d'hiver, si c'est important comme remise. Il y a eu des annonces faites à certaines municipalités concernant l'intention du ministère de retourner certaines routes à la charge municipale, celles qui ne sont pas des routes principales comme la route 138.

M. de Belleval: Il y a toutes sortes de rumeurs qui courent, il y a peut-être toutes sortes de choses, mais...

M. Mailloux: C'est une lettre du ministère, alors je voudrais bien savoir...

M. de Belleval: Oui, mais il y a des cas où on remet parfois...

M. Mailloux: Est-ce qu'il y en a plusieurs dans la province, est-ce qu'il y a un millage important qui serait remis aux municipalités?

M. de Belleval: Pas à ma connaissance, ce n'est pas une politique générale. Il peut y

avoir — comme vous le savez, cela a toujours été le cas — des remises de route parfois.

M. Mailloux: Est-ce qu'il y en a plusieurs dans la province? Est-ce qu'il y a un millage important qui serait remis aux municipalités?

M. de Belleval: Pas à ma connaissance, ce n'est pas une politique générale. Il peut y avoir — comme vous le savez, ç'a toujours été le cas — des remises de routes, parfois, quand, de toute évidence, il s'agit...

M. Mailloux: Quand il y a une construction à côté...

M. de Belleval: Enfin, pour différentes raisons, mais...

M. Mailloux: C'est ça.

M. de Belleval: ... de là à parler d'une politique de remise générale à laquelle... Disons les renseignements que vous donnez...

M. Mailloux: Les lettres de références.

M. de Belleval: ... pourraient en faire douter. Non, je dois dire que ce n'est pas...

M. Mailloux: Ce n'est pas l'intention du ministre d'aller dans une vaste remise à l'endroit des municipalités?

M. de Belleval: Non, comme je l'ai indiqué, s'il y avait une vaste remise... Comme je l'ai indiqué lors d'un débat...

M. Mailloux: C'est justement la question suivante, si le ministre veut m'attendre un instant...

M. de Belleval: Oui, d'accord.

M. Mailloux: ... ça pourrait peut-être aller en même temps. En écoutant ce débat d'un vendredi matin, alors que j'étais chez moi, j'ai cru comprendre que le ministre s'apprêtait à remettre peut-être certains tronçons à la responsabilité municipale, tout en leur remettant une équivalence fiscale ou à peu près. C'est à peu près ce que j'ai compris. Est-ce que les études sont terminées sur une telle possibilité de remise de routes, disons parmi celles qui sont cataloguées à 4? Est-ce qu'il y aurait une remise importante de faite, qui participerait aux études sur les coûts de l'entretien d'un tel réseau qui serait remis aux municipalités, et quel serait le caractère des routes qui pourraient être remises aux municipalités ou aux conseils de comté?

M. de Belleval: D'accord. Avant, je voudrais terminer sur la fameuse subvention discrétionnaire. Il faut bien voir aussi, dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale, qu'il y a une

garantie de revenus qui a été donnée à toutes les municipalités, de sorte que toutes les municipalités seront au moins un peu regagnantes avec la réforme de la fiscalité municipale, compte tenu de la garantie... Non?

M. Mailloux: Non.

M. de Belleval: Avec la garantie qu'a donnée le ministre des Finances...

M. Mailloux: Même là!

M. de Belleval: ... toute municipalité se verra garantir au moins les revenus qu'elle a actuellement, plus \$10 per capita. Donc, elle sera au moins regagnante.

M. Mailloux: Regagnante! Elle n'est pas regagnante, on lui donne de nouvelles responsabilités!

M. de Belleval: Non, il n'est pas question de donner de nouvelles responsabilités...

M. Mailloux: Il y en a une de \$20 000 000 actuellement, là.

M. de Belleval: Un instant; je fais ma transition, j'ai posé mon principe; je pense que le principe est correct. Deuxièmement, est-ce qu'on donne de nouvelles responsabilités? Non, on ne donne pas de nouvelles responsabilités systématiquement. Je pense que j'ai répondu à cette question, quand vous m'avez posé un cas particulier. Ce peut être un cas particulier qui est justifié, comme il y en a toujours eu, mais il n'est pas question de donner de nouvelles responsabilités aux municipalités en matière de voirie, par rapport à la situation actuelle.

Troisièmement, en ce qui concerne, comme je l'ai dit aussi, le petit budget discrétionnaire qui pouvait permettre, dans certains cas — et pas sur une base régulière — de se faire donner un coup de main, il faut admettre que c'était dans certains cas et non sur une base régulière. Il n'y a aucune municipalité qui pouvait compter là-dessus sur une base régulière. Je réitère ma démonstration ou ma conclusion selon laquelle, de toute façon, il y aura une période de transition, on regardera le dossier... Je regrette de ne pas être en mesure de faire une annonce, comme vous l'avez souligné. Il faut que j'en discute d'abord avec les députés qui peuvent m'éclairer là-dessus. De ce point de vue, je suis heureux d'avoir les vues de tous les députés, des deux côtés de la Chambre. Je pense qu'on est assez solidaires, les députés ruraux, dans ce domaine, quels que soient les partis politiques; on a de bonnes idées qui viennent de tout le monde là-dessus.

Quant au reste, s'il y a des problèmes plus fondamentaux, je pense qu'il faut plutôt regarder le dossier dans le cadre du suivi de la réforme de la fiscalité municipale comme telle et ne pas chercher, dans ce petit programme, des remèdes à plus long terme.

Pour terminer, votre dernière question traitait des perspectives à plus long terme. Là-dessus, nous sommes en train de terminer un travail de reclassification de notre réseau routier. Avant de procéder à une réforme de ce côté, il faut d'abord savoir sur quoi on travaille, il faut identifier le réseau et quelle serait la partie de ce réseau qui serait susceptible d'être administrée localement, à l'avenir. J'ai indiqué, lors du débat, que c'est un travail qui a été fait ailleurs au Canada et aux États-Unis, et seul le ministère des Transports du Québec a autant de responsabilités en matière de voirie municipale parmi tous les États et de toutes les provinces canadiennes, sauf exception; dans ces États ou dans ces provinces, ce sont des administrations locales, soit municipales, soit plurimunicipales, intermunicipales, qui administrent la plus grande partie du réseau routier rural. Ce n'est pas le cas au Québec. Je pense qu'on devrait suivre l'exemple de ces provinces et de ces États: aller vers une plus grande décentralisation, diminuer la bureaucratie centrale et donner plus d'autonomie locale. Je pense que les municipalités — plusieurs députés semblent d'accord avec cette assertion — seraient probablement plus économes des ressources en matière de voirie rurale et peut-être qu'elles feraient davantage de travaux avec un dollar que ce qu'on peut faire, nous, au sein du ministère des Transports. Il y aurait une certaine souplesse. Je pense aussi que, sur le plan de la démocratie locale, ce serait un acquis.

On ne peut pas faire cela du jour au lendemain sans un bon travail de classification, d'une part, qu'on est en train de voir, et ensuite — cela répond à la question plus spécifique du député de Charlevoix — sans faire cela avec les municipalités comme telles, en consultation avec l'Union des conseils de comté en particulier et aussi probablement l'Union des municipalités. J'avais indiqué que c'était mon intention, quand on se sentirait un peu plus prêts, dégagés un peu des priorités que nous avons par les semaines qui courent, de rencontrer ces gens et voir avec eux s'il n'y a pas moyen de mettre sur pied un groupe de travail pour étudier la question un peu comme on l'a fait dans le cadre de la réforme de la fiscalité municipale, et élaborer, tranquillement pas vite, un programme peut-être de remises et étudier aussi à ce moment-là le programme de financement approprié parce qu'on ne peut pas remettre des nouvelles responsabilités sans remettre aussi des champs fiscaux ou des ressources budgétaires additionnelles. Cela a été le principe de base de la réforme de la fiscalité municipale. C'est là la perspective que je trace.

M. Mailloux: Si je comprends bien le ministre, je pourrais en déduire que, si sa volonté s'exprime dans les faits d'ici un an ou deux à la suite de l'étude qu'il poursuit actuellement, cela pourrait être un transfert qui viendrait de l'élément 4 du programme 3, de même que d'une partie de l'élément 1 du programme 4, quant à la construction et à l'entretien.
(17 heures)

M. de Belleval: Oui, c'est exactement cela. Cela toucherait surtout, je pense, dans une première étape, en tout cas, le réseau non numéroté.

M. Mailloux: M. le Président, la dernière question que je voudrais poser est la suivante et elle concerne la sécurité routière.

M. Gratton: M. le Président, avant qu'on y passe, une dernière question sur le sujet précédent. Est-ce qu'on doit comprendre par les propos du ministre qu'il n'est donc pas question, au cours de l'exercice financier 1980-1981, qu'on en vienne à une conclusion par rapport aux études qui sont en cours sur les subventions aux municipalités? En d'autres mots, les crédits actuels prévoient \$7 500 000.

M. de Belleval: Les subventions? Je pense qu'il faut en conclure qu'il y aura un programme transitoire en sus de \$7 500 000, si je suis bien informé des intentions du ministre des Finances là-dessus, mais il me reste à confirmer cela avec lui quant à l'ampleur même du montant et aux modalités.

M. Gratton: Pas \$7 500 000, c'est \$3 000 000.

M. de Belleval: Il faut tenir compte, entre autres, des remarques que les députés me font, avec justesse, sur le contexte particulier de certaines municipalités créées par la réforme de la fiscalité municipale.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Bellechasse, sur le même sujet.

M. Goulet: Oui, s'il vous plaît, parce que le député de Charlevoix a parlé des programmes 3 et 4, si vous le permettez, M. le Président, d'abord je m'excuse auprès des collègues, surtout auprès du ministre de ne pas avoir participé à la séance d'ouverture d'hier soir et j'avoue que je suis déçu de ne pas pouvoir participer à temps plein aux travaux de cette commission parce que j'aime bien parler de transport. Je ne parlerai pas, M. le Président, de statistiques qui défendent l'une ou l'autre des options référendaires, mais on va se limiter, dans mon cas, aux programmes 3 et 4: Construction et Conservation du réseau routier, surtout au niveau du réseau régional, parce que vous savez, M. le Président, pour avoir une partie de votre comté qui est rural, tout ce qui touche le ministère des Transports représente entre 30% et 40% des demandes qui viennent, soit des individus ou des municipalités lorsque ces gens-là se présentent à nos bureaux de comté ou lorsque ces gens-là nous écrivent. Donc, c'est très important, le ministère des Transports, et surtout la construction et la conservation du réseau routier dans nos régions. Pour un député qui représente une circonscription rurale, cela représente 30% à 40% de ses dossiers.

Au niveau de la construction, l'an passé il y avait — je n'ai pas mes chiffres ici, mais —

\$450 000 000 environ et cette année, on se réveille avec \$431 000 000.

Au niveau de la conservation, il y avait \$93 000 000 ou \$95 000 000 et on se réveille avec environ \$2 000 000 ou \$3 000 000 de plus.

Lors de la question et débat, le ministre des Transports nous avait dit — les chiffres que je viens de donner sont sous toute réserve parce que je n'ai pas mon livre devant moi — on s'attendait à beaucoup plus, parce que le ministre avait dit: Nous allons avoir une relance et vous allez voir, les amis — ça, c'est vendredi il y a quinze jours — au niveau du rattrapage, au niveau de la relance, on va avoir quelque chose de formidable. La première chose que j'ai constatée, que j'ai vérifiée lorsque j'ai été en possession du discours du budget, ça a été au programme des transports pour voir quelle augmentation il y aurait et quelle relance ou quel rattrapage il pourrait y avoir. M. le Président, j'ai été extrêmement déçu de savoir qu'il y avait à peu près la même chose que l'an passé. En tout cas au niveau du budget total, il y a environ 4%, ce qui est environ \$50 000 000; ce n'est même pas l'équivalent de l'inflation. J'ai été vraiment déçu, je le dis, parce que le ministre nous avait laissé voir le contraire lors de cette question et débat.

Il semble, c'est vrai, que la volonté du ministre et du ministère soit de diminuer les crédits à la construction ou l'ampleur des travaux au niveau de la construction des grands réseaux, telles les autoroutes, et qu'on veuille amplifier — c'est ce que le ministre a exprimé — les travaux au niveau du réseau régional. On constate justement qu'avec ces sommes d'argent votées, il n'y aura pas le rattrapage qu'on s'attendait de faire, rattrapage qui aurait été — je le dis franchement — justifié et justifiable. On n'aura pas ce rattrapage à l'intérieur de la prochaine année, en tout cas.

Je vous donne un exemple, parce qu'il y a des comtés ruraux — je pense que cela intéresse au moins 50% des députés — qui sont à peu près dans la même situation. Je vous donne l'exemple du comté que je représente. Sur approximativement 1500 milles de réseau routier, il y en a 1000 milles encore en gravier li se réalise environ chaque année de cinq à huit milles. C'est environ 1/2 de 1%. Imaginez-vous! Quand peut-on espérer compléter? Cela veut dire que ni vous ni moi ni personne dans cette salle vont vivre assez vieux pour voir même 10% des travaux réalisés. On y va à un rythme d'environ 1/2 ou 1% par année. En tout cas, dans notre région, 1000 milles de réseau encore en gravier, et on en réalise environ de quatre à huit milles par année. Imaginez-vous! C'est environ 1/2 de 1%.

J'ai été extrêmement déçu — ce n'est pas la faute du ministre des Transports — mais je voudrais savoir ce qu'il en pense. Commenta-t-il défendu son budget devant le ministère des Finances? Quand on voit, par exemple, que le budget du ministère des Affaires culturelles a augmenté de 23% cette année, d'autres ministères également. Je ne leur en veux pas, mais écoutez... On fait un monument historique dans nos régions; on met une belle petite clôture autour avec des lumières, mais on oublie que cela prend une

route pour aller le voir. On devrait d'abord commencer par améliorer la route pour se rendre à ce monument. On a commencé à l'envers. Je pense que le ministre des Transports — je ne voudrais pas lui faire de reproches — n'a pas été ferme avec le ministre des Finances pour avoir une augmentation de son budget d'au moins 15% à 20% cette année.

M. de Belleval: Vous auriez dû voir le ministre des Finances après notre conversation.

M. Goulet: Non, mais c'est qu'on n'a même pas suivi... En termes d'argent et de travaux réalisés avec cet argent, comparativement à l'an passé, si on s'entend pour que l'inflation de cette année soit d'environ 8% ou 8,5% — la moyenne des trois dernières années — et l'augmentation du budget du ministère des Transports, à ces chapitres, est à peu près de 3% ou 4% cette année, en termes de travaux réalisés, on va moins en réaliser que l'an passé.

Alors, cela a été ma première déception, d'autant plus que le ministre nous avait fait miroiter, quinze jours auparavant, lors de la question avec débat, qu'on aurait quelque chose pour se remplir les yeux. Cela a été le contraire, M. le Président.

M. de Belleval: Est-ce que je peux répondre?

M. Goulet: Oui. Pour le deuxième point, les budgets discrétionnaires. J'aimerais y revenir, si vous me permettez, toujours dans le cadre du programme 3 ou du programme 4.

Le Président (M. Boucher): D'accord. M. le ministre.

M. de Belleval: Je pense que les perspectives que j'avais fait valoir au député de Bellechasse ont été respectées dans le budget. En ce qui concerne ses préoccupations spécifiques, il me parlait justement de sa voirie municipale, de ses chemins de gravier, etc. Si on regarde notre programme de construction au niveau des programmes 3 et 4, on passe de \$109 000 000 à \$122 000 000 de crédits. Donc, c'est une augmentation significative. Pendant que le budget diminue au niveau des autoroutes, il augmente au niveau des routes qui intéressent particulièrement le député de Bellechasse dans son comté. C'est ce dont je parlais. Je pense que de ce point de vue, j'ai respecté les perspectives que je lui faisais valoir.

Il faut aussi qu'il ajoute à ce montant de \$122 000 000 le programme de rechargement de gravier qu'on a été capable de réussir durant les dernières semaines. Cela constitue finalement une dépense de \$16 000 000. J'avais parlé de \$11 000 000 au moment où l'on s'était vu à l'Assemblée nationale il y a trois semaines. Finalement, les dépenses seront de \$16 000 000. Il faut bien voir que ces \$16 000 000, si on avait fonctionné selon les budgets antérieurs, seraient des crédits périmés. En fait, on se retrouve avec \$16 000 000 de travaux de plus qui vont être faits cette année, effectivement, dans le domaine du programme de construction du réseau routier, à l'article Construction d'autoroutes.

Il faut ajouter à ces \$122 000 000, qui sont déjà une augmentation par rapport aux \$109 000 000 de l'an dernier, les \$16 000 000 dont j'ai parlé tout à l'heure. Aussi, j'ai expliqué au député de Bellechasse et aux autres députés qui étaient présents à ce moment-là ou à d'autres moments, notamment lors de la période des questions, qu'un effort particulier avait été fait cette année au ministère pour faire en sorte que les contrats de construction sortent en soumission au cours des mois de mars, février et même janvier—il y en a qui sont sortis déjà—mais la grande majorité sorti rades le mois de mars ou le mois d'avril, afin que les travaux débutent dès la fin du dégel.

J'ai bon espoir qu'une très grande majorité des crédits sera engagée dès le mois de juin, de sorte que si la performance est bonne au niveau des chantiers, on sera ensuite en bonne position pour des budgets supplémentaires sérieux afin de continuer la campagne d'été au mois d'août ou au mois de septembre. Je pense que tout le monde le sait, trop souvent les budgets du ministère étaient engagés au mois de septembre, octobre ou novembre, au moment où souvent la période du gel arrivait. C'était un peu à cause de la façon dont on faisait notre programmation.

La preuve, c'est que tous les ministres ont été confrontés avec ce problème de crédits périmés.

M. Mailloux: Jamais par le député de Charlevoix.

M. de Belleval: Peut-être pas dans le comté de Charlevoix.

M. Mailloux: Je n'ai jamais retourné quoi que ce soit.

M. de Belleval: Je pense que cela va aussi contribuer à augmenter notre performance.

M. Goulet: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Le ministre dit que je devrais me contenter, mais justement je ne me contente pas et je lui dis pourquoi.

M. de Belleval: Je ne demande pas de vous contenter, mais...

M. Goulet: Honnêtement, ce n'est pas la relance à laquelle on s'attendait et votre relance sera environ de 1% à 2%; je vais vous l'expliquer. Vous parlez de \$125 000 000 plus \$12 000 000. Allons-y pour \$150 000 000 on ne coupera pas les cheveux en quatre. Sur 56 000 kilomètres de réseau routier au Québec, il y a encore 35 000 à 40 000 kilomètres qui sont en terre.

M. de Belleval: 26 000 kilomètres en terre.

M. Goulet: Bon! 26 000 kilomètres.

M. de Belleval: Par rapport à 32 000 kilomètres de routes pavées. Comme je l'ai déjà expliqué, c'est une proportion de chemins pavés qui est plus grande au Québec qu'en Ontario par exemple.

M. Goulet: Là, on vit au Québec, et je parle au ministre des Transports du Québec.

M. de Belleval: Oui, mais je vous dis que notre situation relative est meilleure.

M. Goulet: Bien non, écoutez. Si mon voisin va en prison, je ne suis pas obligé de faire comme lui. Je parle au ministre des Transports du Québec, lâchez-moi l'Ontario!

M. de Belleval: Comme ledisait Daniel Johnson: "Quand je me compare, je me console".

M. Goulet: Oui, ce n'est pas cela que je veux dire, je ne voudrais pas du tout détourner la question. Ce que je veux dire au ministre, c'est que les \$125 000 000 ou \$150 000 000... Bravo! Parfait! Mais cela veut dire quoi en termes de travaux réalisés? Cela veut dire environ de 1% à 2%. Pourquoi?

Quand vous faites un kilomètre de réseau routier dans nos régions, cela coûte en moyenne \$125 000 le kilomètre; vous pouvez en avoir qui sont plus chers, d'autres moins chers, mais c'est la moyenne. Qu'est-ce que cela veut dire? Comptez-le, cela veut dire environ — je vous donne même le maximum — 2% de plus de travaux que l'an passé. Avec l'augmentation des coûts et ainsi de suite, cela vous donne environ 2% de plus de travaux. Prenez une région comme chez nous ou prenez n'importe quel autre comté du Québec, vos 26 000 kilomètres de réseau routier en terre, à 2% d'augmentation par année—je vous concède 2%, et c'est le maximum — cela veut dire qu'au lieu de prendre 180 ans, cela va en prendre 160 à peu près. C'est cela que ça veut dire.

Je dis qu'il n'y a rien là. J'aurais aimé parler d'un chiffre de 10% à 20% quand on parle de rattrapage, pas 2%, parce que juste l'augmentation du coût des travaux, vous le saurez à la fin de l'année quand vous allez négocier vos contrats, vous allez voir, vous n'aurez pas réalisé plus que 2%. Je vous donne les 2%, mais je vous donnerais peut-être 1,5%. Cela veut dire quoi?

Dans le comté de Bellechasse par exemple, 1000 milles de réseau routier, au lieu d'en faire, comme l'an passé, peut-être six ou sept milles, mettez-en dix. 2% de plus, cela va vous donner quoi? Cela va vous donner onze milles de réseau routier, même pas, sur 1000 milles. La différence n'existe vraiment pas. Je suis content d'avoir \$125 000 000 de plus pour le domaine régional dans la province, mais on parle d'une augmentation de 1% en termes de travaux réalisés. Oublions les gros chiffres, cela veut dire qu'en travaux réalisés, comparativement à l'an passé, cela va donner à peu près 2% de plus.

Si ces chiffres ne sont pas exacts, j'aimerais que le ministre nous explique pourquoi ils ne sont pas exacts et quels seront les travaux réalisés. Cela va être à peu près cela d'après moi. C'est une

amélioration de 1 % à 2%, mais ce n'est pas la relance à laquelle on s'attendait. Le ministre dit: Les petits gars, quand vous allez voir la relance, ce ne sera pas drôle! J'ai dit: Au moins 20% de plus de travaux! Il n'y a pas longtemps, ça fait quinze jours.
(17 h 15)

M. de Belleval: Je pense que le député de Bellechasse est un peu comme...

M. Goulet: Comme qui?

M. de Belleval: ... le cultivateur de Vignault qui, quand les fraises étaient grosses, disait qu'elles n'étaient pas sucrées et quand elles étaient sucrées, il n'y en avait pas beaucoup; une année où il avait eu toutes les fraises qu'il voulait, de la grosseur et avec la quantité de sucre qu'il désirait, il avait dit: C'est épouvantable, ça épuise la terre, une année comme ça!

Je pense bien que j'aurais de la difficulté à vous contenter, parce que vous...

M. Goulet: Non, **M. le Président**, j'aimerais que le ministre nous dise — laissons faire Vignault — tout simplement si les chiffres que j'ai donnés selon lesquels, cette année, l'augmentation du budget ou le transfert du budget du réseau des autoroutes au réseau régional, est-ce vrai de dire qu'en termes de travaux réalisés, ça équivaut à une augmentation maximale de 2%? J'aimerais qu'il nous le dise; laissons faire Vignault et les fraises. Si c'est 2%, je ne voudrais pas qu'on fasse miroiter 20%. Est-ce que c'est ça, environ, en termes de travaux réalisés? Est-ce que ça équivaudra à environ 2%?

M. de Belleval: Non, l'augmentation sera plus considérable. Je laisse au député de Bellechasse la responsabilité de ses chiffres, il joue avec ça comme un prestidigitateur; moi, je lui donne les chiffres...

M. Goulet: **M. le Président**...

M. de Belleval: ... de 109 à 122, plus le programme de rechargement de \$16 000 000. Je trouve que c'est une bonne augmentation; en termes de chiffres proprement dits ça fait une augmentation d'environ... Disons qu'on passe de \$122 000 000, plus le programme de rechargement \$16 000 000, à \$140 000 000, par rapport à \$109 000 000. Cela fait une augmentation considérable de \$109 000 000 à \$140 000 000.

M. Gratton: **M. le Président**...

M. Goulet: **M. le Président**, si le député de Gatineau me le permet, une dernière question.

Laissez faire vos millions; je vous dis, au Québec...

M. de Belleval: Vous avez indiqué aussi qu'on diminuait aussi nos normes de construction...

M. Goulet: Oui.

Mi de Belleval: ... ce qui nous permettait de récupérer à peu près 8% au niveau des coûts, diminution de coûts, ce qui permet aussi, là encore, d'allonger notre dollar.

M. Goulet: **M. le Président**, si le ministre veut, juste pour... Oublions les millions et les milliards; j'aimerais que le ministre nous dise, par exemple, combien, l'an passé, il s'est réalisé de milles ou de kilomètres de routes secondaires, dans la province de Québec, sur les 26 000 kilomètres qui sont en terre et combien, cette année, il s'en réalisera. C'est ce que je voudrais que le ministre nous dise. Combien de travaux ont été réalisés l'an passé? Est-ce qu'on a réalisé 150 nouveaux kilomètres de route ou est-ce qu'on en a réalisé 300 et, cette année, combien prévoit-on en réaliser avec cette augmentation de budget? C'est ce que je veux lui faire dire. Je vous dis qu'avec vos 20%, vous n'y êtes pas du tout; vous vous trompez dans le pourcentage, il faudrait que vous tassiez la virgule d'un cran. Comptez-le, vous n'êtes pas obligé de me donner la réponse tout de suite, ce soir, ça fera pareil.

M. le Président, j'aimerais avoir une réponse!

M. de Belleval: Oui, vous me dites: Comptez-le; c'est ce qu'on va faire et on vous donnera la réponse.

M. Goulet: D'accord.

Sécurité routière

M. Mailloux: **M. le Président**.

Le Président (M. Boucher): **M. le député de Charlevoix**.

M. Mailloux: ... j'aurais une dernière question, avant de vous quitter. Est-ce qu'on pourrait me donner — avant que je formule une observation — les statistiques, quant à la sécurité routière, pour l'année 1979, en ce qui a trait aux morts et aux blessés?

M. de Belleval: Oui, je les ai vues sur mon bureau, d'ailleurs, il y a quelques heures; je ne sais pas si on a les chiffres ici, mais on pourra les sortir.

Effectivement, en ce qui concerne les morts, le bilan, je pense — on ne peut jamais dire que le bilan est réjouissant, quand on parle des tragédies routières — que le nombre de tués s'est, à toutes fins pratiques, stabilisé cette année, il y a une augmentation de 0,7%...

M. Mailloux: A combien?

M. de Belleval: ... c'est-à-dire 1765 tués en 1978, et 1778 en 1979.

M. Mailloux: Combien de blessés?

M. de Belleval: Quant aux blessures graves, c'est-à-dire celles qui imposent une hospitalisa-

tion, l'augmentation est de 6,3%, soit de 7710 à 8194.

M. Mailloux: Il doit y avoir une autre statistique parce que, comparativement à une cinquantaine de mille blessés...

M. de Belleval: Ce sont les autres blessures mineures...

M. Mailloux: C'est quoi pour les deux années?

M. de Belleval: ... de 49 813 à 54 702.

M. Mailloux: M. le Président, je remercie le ministre de me fournir ces statistiques. Je ne suis pas plus heureux que lui de constater forcément qu'il y a encore une aggravation, car il y a moins de véhicules. Cela fait référence forcément à l'assurance automobile et à l'impact de cela sur l'assurance automobile. On avait réussi, après l'adoption de la loi 13, soit durant l'année 1977 au moment où vous êtes arrivés au pouvoir. Je pense que la loi 13 avait été adoptée vers juin ou juillet 1976, quelque chose de même, et malgré que les ordres aux policiers n'étaient pas des plus radicaux, il y avait eu acceptation assez valable du public quant à des mesures qui paraissaient impopulaires, mais pour lesquelles une quantité de pays avaient fait des expériences quand même assez tangibles. En 1975, on trouvait 2000 morts sur le réseau routier et 53 000 blessés. À la première année, après la loi 13, il y a eu une réduction à 1640 morts et à 45 000 blessés; il y avait 8 000 blessés de moins.

On constate aujourd'hui qu'il y a eu recrudescence et qu'on est rendu à 54 000 blessés, soit à peu près le niveau le plus dramatique qu'on ait jamais connu. Veuillez croire que je n'en fais pas reproche au ministre parce qu'il vient d'arriver au ministère, mais je constate quand même ceci: cela a été une des erreurs de la loi 13 avec laquelle j'étais en discordance. Au moment où on a imposé le régime d'assurance-automobile qui permettait, je pense, une modification assez profonde du système qu'on connaissait, à ce moment-là on a blanchi tout le monde de la même façon en chargeant une assurance de \$85 à tout automobiliste, à tout citoyen québécois, aux 2 500 000 citoyens québécois.

Il ne m'appartient pas de faire l'analyse profonde des causes d'accidents depuis ce temps, mais j'ai été dramatiquement frappé quand j'ai constaté que tout le monde pouvait revenir sur le réseau routier où on retournait 8000 meurtriers — le mot est peut-être fort — qui avaient été l'objet, qui avaient été responsables d'accidents malheureux et d'accidents successifs sur les routes du Québec. Tous ces gens n'étaient plus assurables parce qu'on leur demandait \$2000, \$2500, \$3000 ou \$4000 d'assurance par année. C'était la raison pour laquelle ils étaient évincés du réseau routier. On pourra me corriger, si on le veut, mais la Loi sur l'assurance-automobile a fait que les jeunes qui pouvaient être, on aurait pu forcément regarder leur dossier, on les a tous évidemment

blanchis à \$85 — tant mieux pour ceux-là — je voudrais faire grâce aux plus jeunes, mais je voudrais savoir, dans les mois qui vont suivre, si le ministère ne devrait pas étudier afin de voir si, dans la recrudescence qu'on a, ces 8000 meurtriers qui se promènent sur les réseaux routiers du Québec n'ont pas une influence considérable sur les primes que devront payer tantôt les citoyens du Québec.

Si l'on fait référence au coût de 8000 blessés supplémentaires, M. le Président, qu'on aurait pu éliminer des hôpitaux dans la seule première année, il faudra une volonté politique bien articulée si l'on veut que le régime d'assurance automobile porte les fruits qu'on en espérait et ça prendra une volonté politique extrêmement bien affirmée.

J'ai constaté — je n'en fais pas reproche au titulaire actuel, je constate quand même — que depuis deux ans, on faisait peut-être de l'annonce quant aux limites de vitesse à respecter, quant à la ceinture de sécurité à porter, mais je ne pense pas qu'on ait donné les ordres requis, à ceux qui font la surveillance des routes, on n'a pas donné tous les ordres qu'on aurait dû donner et, depuis une quinzaine, on s'aperçoit forcément qu'il y a une recrudescence de la surveillance du réseau routier; j'en félicite le ministre, s'il y a eu des ordres à ce sujet, mais quand on avait réussi à réduire d'autant, avec la bonne volonté du public pendant une année, on n'a pas le droit, je pense, et pour la santé et pour la sécurité des gens, de se voir affublé d'à peu près le pire niveau d'accidents dans les pays industrialisés, ce n'est pas le pire du monde entier, mais c'est un des pires dans les pays occidentaux industrialisés.

Je ne voudrais pas prolonger le sujet, mais ce sont des dizaines et des centaines de millions qui sont en cause en dehors des vies et de la santé des gens.

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

M. de Belleval: Je pense que de ce point de vue le député de Charlevoix et moi-même partageons des préoccupations communes. Lui-même a posé un certain nombre de gestes quand il était ministre. Il a introduit, en particulier, le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Je pense aussi que mon prédécesseur immédiat, M. Lesard, a aussi poursuivi et a mis en application un certain nombre de mesures importantes de ce côté.

J'entends, pour ma part, faire encore davantage que ceux qui m'ont précédé, mais en bâtissant à partir de ce qu'ils m'ont laissé et de leurs propres efforts. Je pense que c'est comme cela que la société se développe: c'est en construisant les uns sur les réalisations des autres.

On a cependant un dossier qui est encore insatisfaisant. Quant à son évolution d'une année à l'autre, je pense qu'il faut que je mette en garde le député de Charlevoix quant à des conclusions hâtives.

D'abord, on a eu quand même un certain nombre de . on a amélioré nos connaissances dans le domaine de ces phénomènes de tragédies

routières, et tous les spécialistes ont démontré ou constaté que les courbes statistiques étaient à peu près les mêmes d'un pays à l'autre, et même d'un continent à l'autre. Pendant que les morts diminuaient, je pense que c'est en 1973 ou 1974, il y a une année où il y a eu effectivement une diminution assez importante au Québec, je pense que vous citiez les chiffres tout à l'heure. Quelle année? 1973?

M. Mailloux: En 1977.

M. de Belleval: En 1977.

M. Mailloux: Jusqu'en 1976, il y a eu une augmentation. En 1977...

M. de Belleval: Alors, on voit que dans les provinces voisines et dans d'autres pays aussi, en Europe, les courbes suivent aussi à peu près les mêmes niveaux. Je pourrais déposer lors d'une prochaine séance — s'il y en a une — ou envoyer au député de Charlevoix des documents à ce sujet. Il va se rendre compte qu'il semble y avoir une espèce de "pattern" mondial. Cependant, et je suis d'accord avec lui, même si on suit à peu près la même évolution que tous les autres, ou même si tous les Etats, les pays ont à peu près les mêmes courbes d'évolution, notre courbe à nous, au niveau des morts en particulier, se situe au-dessus de nos voisins.

Par contre, au niveau des blessures, elle se situe en dessous. Particulièrement quand on se compare à l'Ontario. En tout cas... Il reste que le rythme de la courbe, son allure générale, est à peu près le même d'un pays à l'autre. D'abord, cela pose un certain problème, parce que tous ces pays ont des climats différents, des politiques différentes en matière de sécurité routière. On a l'impression que le phénomène semble obéir à des lois humaines fondamentales qui vont au-delà de tous ces efforts.

Deuxièmement, oui, effectivement, nous avons demandé à la Sûreté du Québec et au corps municipaux d'intensifier leurs programmes de surveillance en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité. Je pense que cela fait déjà quelques semaines. On le voit de façon plus précise depuis deux ou trois semaines, parce que les media se sont mis à attirer l'attention de la population là-dessus.

M. Mailloux: Je m'en suis aperçu, ils m'ont arrêté.

M. de Belleval: Bon.

Une Voix: On reconnaît le coupable.

M. Mailloux: Je m'en allais à l'hôpital.

M. de Belleval: Ce n'est pas une raison.

M. Mailloux: Non, non.

M. de Belleval: Mieux vaut arriver à l'hôpital malade que mort.

M. Mailloux: Ce n'est pas pour ça que j'ai fait cette réflexion d'ailleurs.

M. de Belleval: Le député de Charlevoix va être d'accord avec moi que la répression, c'est juste un aspect du problème. Je pense que l'aspect fondamental va demeurer quand même l'éducation. Je rencontre trop de Québécois — lui aussi le sait — y compris certains de nos collègues dans cette Chambre, qui ne sont pas convaincus des bienfaits de la ceinture de sécurité. Pourtant toutes les études mondiales démontrent que la façon la meilleure, la plus efficace à court terme et la moins coûteuse de réduire les blessés et les morts, c'est le port de la ceinture de sécurité. Ensuite, la diminution de la vitesse. En troisième lieu, bien sûr, la diminution de l'alcoolisme au volant. On voit aussi que, dans ces trois causes, la plus difficile à combattre, c'est l'alcoolisme; la deuxième plus difficile, évidemment, c'est la vitesse; la troisième, finalement, c'est la ceinture de sécurité.
(17 h 30)

J'entends bien, dans le courant de l'année, mettre en place notre programme d'information et d'éducation à court terme. A long terme, on le sait, c'est à l'école qu'il faut agir, et là-dessus, je pense qu'avec le ministère de l'Éducation on a des décisions fondamentales à prendre d'ici la fin de l'année pour améliorer le programme d'éducation dans les écoles: c'est avec les jeunes qu'il faut travailler pour avoir des résultats à long terme. Il y a des choses à faire. On a déjà fait des choses, commencées d'ailleurs dans votre temps, avec un certain nombre d'initiatives qu'on a ensuite amplifiées. Il s'agit de donner un coup de barre décisif du côté de l'école.

A court terme, je pense qu'il faut faire comprendre davantage aux Québécois — il faut qu'ils le réalisent et qu'ils en soient convaincus eux-mêmes — l'importance de la réduction volontaire de leur vitesse, parce qu'on ne peut pas mettre des policiers partout sur toutes les routes rurales. Le député de Charlevoix l'a déjà indiqué: c'est souvent en plein jour, sur des chemins droits — les statistiques nous le démontrent — que la majorité de nos accidents arrive et non pas par mauvaises routes, la nuit, par chaussées mouillées par exemple. C'est quand même extraordinaire et ridicule, mais c'est comme cela. Il faut amener les Québécois à prendre conscience qu'il faut porter leur maudite ceinture de sécurité et qu'ils cessent d'avoir peur de brûler dans leur voiture si jamais elle capote, parce que la ceinture va les empêcher de sortir, ou s'ils tombent dans une rivière. Imaginez-vous, il y a une voiture sur un million qui prend feu — ou je ne sais pas combien de centaines de milliers — ou qui capote dans une rivière... C'est prouvé de toute façon que quand vous tombez dans une rivière ou que vous capotez, même si la voiture prend feu, vous avez plus

de chance avec la ceinture bouclée, parce que vous ne vous ferez pas assommer, de sortir finalement du véhicule que le contraire. Mais il y a toutes sortes de fausses idées comme cela, et les Québécois n'en sont pas encore convaincus.

Hier, je prenais un taxi et le chauffeur ne portait pas sa ceinture de sécurité. Il me dit, en me reconnaissant: Monsieur, vous devriez permettre le virage à droite sur le feu rouge. Ce serait une très bonne chose, toutes les autres provinces le permettent, etc. J'ai dit: Ecoutez, il y a des problèmes de sécurité routière. A propos, vous ne portez pas votre ceinture de sécurité. Il dit: C'est trop dangereux cette histoire. Alors, c'est finalement un problème de mentalité. Or, c'est là-dessus que je veux surtout travailler dans les mois à venir; ce n'est pas seulement en faisant de grands "splash" télévisés... je pense qu'il faut essayer de toucher davantage la conscience populaire.

Quand je travaillais pour l'ancien ministre, le député de Charlevoix, je me souviens qu'on était allé en Ontario et qu'on avait visité leurs équipements. Je pense qu'on devrait prendre un certain nombre de mesures qu'ils ont prises. Je pense qu'ils ont de très bons films, de bons instruments, et qu'on devrait peut-être les utiliser davantage ici et aller plus en profondeur que ce qu'on a fait jusqu'à maintenant. Je ne veux pas renier ce qui s'est fait avant et dire qu'il faut réinventer la roue, mais je pense qu'il faut donner davantage de poids à nos interventions et de diversification à nos interventions en nous attaquant, comme je l'ai dit, aux mentalités et pas simplement à la répression.

On n'aurait pas assez de policiers de toute façon.

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

M. Gratton: M. le Président, je ne sais pas trop comment m'y prendre parce que chaque fois que j'interviens, le ministre semble vouloir monter sur ses grands chevaux. Je lui dirai ceci au sujet de la sécurité routière...

M. de Belleval: Si le député de Charlevoix restait, cela irait plus vite et cela irait mieux.

Une Voix: Il prend l'exemple de l'Ontario, c'est correct cela.

M. Gratton: Je lui dirai ceci au sujet...

M. de Belleval: Il a plus d'expérience que le député de Gatineau et il prend cela de façon plus compliquée.

M. Gratton: Je ne sais même pas comment commencer, M. le Président, parce que le ministre ne veut pas me laisser commencer.

M. de Belleval: Je vous taquine un peu.

M. Gratton: J'ai parlé hier de la nécessité pour

le gouvernement de prendre d'autres mesures que celles que nous annonçait le ministre, à savoir la création d'une direction générale de la sécurité routière au sein de son ministère. C'est évident que ni lui ni moi ni personne ne peuvent régler cela du jour au lendemain. C'est évident aussi — et je pense que tous les participants au symposium sur la sécurité routière qu'avait organisé la Régie de l'assurance automobile à Montréal...

M. de Belleval:... l'Université du Québec avec la participation du ministère des Transports, etc.

M. Gratton: ... presque tous les intervenants ont accentué, ont insisté sur la nécessité qu'il y ait une véritable volonté politique qui relève non pas d'un ministre ou de plusieurs ministres, mais de la plus haute autorité.

Le ministre faisait allusion, tantôt, au fait qu'il y a eu des courbes qui ont fait que, même d'un continent à l'autre, on avait des réductions d'accidents ou de blessés...

M. de Belleval: Ou des augmentations.

M. Gratton: Je lui citerai simplement l'exemple qu'il connaît lui-même, j'en suis sûr, de la France qui, entre 1972 et 1978, a réussi à diminuer le nombre d'accidents mortels de la route de 17 000, qu'il était en 1972, à 12 000. Comment la France a-t-elle réussi cela? En faisant trois choses, les trois choses qu'a mentionnées le ministre; elle n'a pas inventé la roue, elle n'a pas fait de miracle. Les gens là-bas sont-ils moins latins que nous? Souvent, on s'entend dire, entre nous, les Québécois: Nous autres, on ne porte pas la ceinture et on va plus vite que les autres parce qu'on a un tempérament plus latin? C'est de la foutaise, ça, M. le Président. Tant et aussi longtemps que vous, le ministre, comme moi, à titre d'individu, nous sentirons qu'il n'y a réellement de volonté nulle part d'enrayer les accidents mortels aussi bien que tous les accidents routiers, nous serons portés à y aller n'importe comment. Les trois éléments sur lesquels les autorités françaises ont mis l'accent... Le fait demeure que le ministre devra admettre qu'en France ça relève directement du premier ministre. Je pense qu'il y a sept ou huit intervenants à ce symposium qui ont fait valoir cette nécessité de créer un organisme spécialisé de coordination des actions en matière de sécurité routière, organisme qui relèverait de la plus haute autorité.

Je suis loin de reprocher au ministre de ne pas l'avoir fait, ça ne relève même pas de lui, mais je lui dis tout simplement que tout effort dans ce sens sera appuyé — pour ce que ça vaut — par l'Opposition officielle; on l'a dit en commission parlementaire, au cours des témoignages, notamment celui de M. Robert De Coster, l'ex-président de la Régie de l'assurance automobile. Il nous apparaît tout à fait inconcevable que, d'année en année, au Québec, on se vante presque d'avoir le record des accidents et qu'on se dise: C'est dû à

notre tempérament latin, allons-y, il n'y a pas de problème là! On l'a vu, en Ontario, dans la région d'Ottawa. Pendant une période limitée à trois ou quatre semaines, on a averti, par une campagne publicitaire, les gens: Dorénavant, pour les quatre prochaines semaines, ceux qu'on prendra et qui ne porteront pas la ceinture de sécurité seront passibles d'une amende, je pense que c'était de \$22 ou \$28. Les sondages ont démontré qu'on a porté à environ 82% le pourcentage de ceux qui la portent maintenant la ceinture de sécurité.

Le ministre disait tantôt: On ne peut pas avoir une police pour chaque voiture. Il n'est pas question de ça, mais les policiers eux-mêmes jamais, ou presque jamais en tout cas, n'y font quelque allusion. On arrête les gens pour excès de vitesse, on constate qu'ils ne portent pas leur ceinture et on ne fait rien. Je sais fort bien que ce n'est pas du domaine du ministre des Transports de régler ça, mais tant qu'il n'y aura pas une volonté politique, au niveau du gouvernement, de faire quelque chose, malheureusement, on va garder le même record. Je dis au ministre, pour être aussi positif que possible, pour qu'il ne me fasse pas le procès du fédéralisme, parce que je pense qu'on n'en a pas parlé encore...

M. de Belleval: C'est vous qui en parlez, là!

M. Gratton: Là, je vous taquine à mon tour. ... qu'il pourra compter sur l'Opposition officielle pour toute mesure qui ira dans ce sens.

M. de Belleval: Juste un mot là-dessus. Je vous remercie de votre appui, j'en aurai peut-être besoin à un moment donné parce que, juste entre autres, imposer davantage de réglementation en matière de port de la ceinture de sécurité, c'est évident qu'il va y avoir des récriminations dans certains domaines. Par exemple, on n'oblige pas les policiers eux-mêmes à porter la ceinture de sécurité, ça me paraît aberrant. On n'oblige pas les chauffeurs de taxi qui sont les gens les plus souvent sur la route — on va me dire qu'ils ont moins d'accidents, par mille, que les autres, etc. — autrement dit, on crée toutes sortes de passe-droit pour une classe de citoyens, alors c'est évident que si on décide d'y aller plus radicalement dans ce domaine, à l'instar d'autres pays, d'autres provinces, il est sûr que ça va prendre un certain consensus social. De ce point de vue, l'appui de l'Opposition sera le bienvenu.

Je veux dire juste une chose: l'Ontario, lui-même, éprouve de graves problèmes à l'égard du respect de sa loi sur la ceinture de sécurité. Au tout début, on a obtenu de bons taux, 80%, mais on a fait de nouvelles enquêtes, récemment, et on est redescendu à environ 50% ou 60%...

M. Gratton: C'est encore supérieur au Québec.

M. de Belleval: Un peu plus, oui, un peu supérieur à notre taux. Leur taux de mortalité et de blessures aussi augmente considérablement par les années qui courent.

Pour terminer sur l'histoire de la France, justement tout le monde arrive et dit: Ecoutez: voyez-vous, on a institué trois mesures et, du jour au lendemain, il y a eu une baisse. Finalement, les scientifiques qui s'occupent de ces dossiers se sont mis à regarder ce qui se passait ailleurs dans d'autres pays au cours de la même année. On s'est rendu compte que dans tous les pays du monde, cette année-là, il y a eu une baisse radicale des morts et des blessés.

Tout cela pour dire que les Français eux-mêmes ne sont pas si certains que les résultats qu'ils ont obtenus sont dus à leurs trois fameuses mesures. Eux aussi, ce temps-ci se plaignent que, malheureusement, après une accalmie d'un an ou deux, les morts et les blessés sont repartis sur la courbe ascendante. Enfin, le problème n'est pas simple. Je reconnais, et je suis d'accord avec le député de Gatineau, que cela prend une volonté politique forte. Mais cela prend aussi, comme je l'ai dit hier, une volonté politique forte qui est appuyée par une technocratie, des techniciens et un support administratif forts. Ce ne sont pas seulement avec des annonces dans les journaux et des rappels à l'ordre, même des campagnes éclair comme celle qu'on mentionnait à Ottawa-Hull — même si c'est utile — qu'on va régler le problème à plus long terme. Il nous faut nous donner un support logistique plus fort que celui qu'on a eu jusqu'à maintenant.

Je termine sur un autre aspect. Par exemple, les policiers ont un rôle important. Il va falloir d'abord faire un peu de pédagogie auprès des policiers eux-mêmes. Si l'on veut qu'ils en fassent ensuite auprès des conducteurs. Il va falloir apprendre un certain nombre de choses aux policiers. Les policiers n'apprennent pas cela prioritairement, dans leur école de police, la sécurité routière. Ils apprennent autre chose prioritairement.

Vous savez aussi que pour eux — dans une première étape, en tout cas jusqu'à ce qu'ils en soient plus conscients — la sécurité routière n'est pas aussi valorisante pour un policier de la Sûreté du Québec ou d'une sûreté municipale, comme secteur d'activités qu'autre chose de plus flamboyant. Mais je pense qu'il y a une évolution. Il s'agit de tabler là-dessus et d'intervenir plus vigoureusement. Vous avez raison.

M. Gratton: M. le Président, est-ce qu'on peut passer maintenant à autre chose?

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

Construction du réseau routier (suite)

M. Gratton: J'aimerais revenir à la construction du réseau routier, autoroutier en particulier. Je voudrais simplement demander au ministre s'il peut nous donner des précisions quant à l'échéancier des travaux qui sont présentement connus pour l'autoroute A 13; vers Mirabel, et l'autoroute A 50, jusqu'à Mirabel.

M. de Belleval: Je m'excuse...

M. Gratton: Les échéanciers les plus précis possible quant au parachèvement ou aux travaux sur la A 13 vers Mirabel et sur la A 50 jusqu'à Mirabel.

M. de Belleval: En ce qui concerne...

M. Gratton: On a parlé de la A 50, ce matin, dans le secteur de l'Outaouais, mais plus loin...

M. de Belleval: En ce qui concerne la A 50, entre Masson et Mirabel, les coûts sont actuellement évalués à \$150 000 000, \$175 000 000, pardon, pour une autoroute complète, soit deux voies dans chaque sens.

Face à l'ampleur de ces montants, j'ai demandé à la Direction générale du génie de me monter un dossier sur les étapes possibles de réalisation de ce réseau, selon différentes hypothèses. Quand j'aurai ce rapport, il me fera plaisir de transmettre au député de Gatineau les possibilités qui existent et les décisions que nous pourrions prendre à la lumière de ces hypothèses de réalisation.

En ce qui concerne l'autoroute...

M. Gratton: Si le ministre me permet. Donc, on doit conclure pour le moment, au moment où nous nous parlons, que c'est en l'air dans le sens que cela pourrait être tout aussi bien un début de travaux, l'an prochain, comme un début de travaux, jamais.

M. de Belleval: C'est-à-dire que les travaux se poursuivent actuellement dans le secteur entre Masson et la ville de Hull...

M. Gratton: Non, je parle de Masson jusqu'à Mirabel.

M. de Belleval: Oui, mais seulement pour ce tronçon, il y a une quarantaine de millions de dollars de travaux d'engagés.

M. Gratton: Je l'admets. On l'a admis ce matin. Je le réadmets cet après-midi. Moi, je parle de Masson-Mirabel.

M. de Belleval: Moi, je veux bien faire accélérer tout cela en même temps. Tout à l'heure, ce sera le député de Bellechasse qui dira: Quand accélérerez-vous mon chemin rural?

M. Gratton: Je ne vous demande pas d'accélérer. Je vous demande de me dire ce que vous en savez.

M. de Belleval: J'essaie de placer le dossier dans sa perspective.

M. Gratton: Non, mais il est susceptible, le ministre. Il s' imagine toujours qu'on l'attaque. Je lui demande une information.

M. de Belleval: Je vous l'ai donnée.

M. Gratton: Vous me l'avez donnée, mais je vous demande de la préciser. On ne le sait pas présentement, c'est ça? Il n'y a pas de honte à ce que le ministre nous dise: On n'est pas en mesure de le dire maintenant. C'est tout. Je n'irai pas me promener dans le comté d'Argenteuil, et dire: Regardez donc... (17 h 45)

M. de Belleval: Le député de Gatineau n'a pas à me souffler des mots pour mes réponses; je lui donne des réponses, il est content de mes réponses ou il n'en est pas content, mais il n'a pas...

M. Gratton: Je ne suis pas content!

M. de Belleval: Vous n'êtes pas content! Dites que vous n'êtes pas content et c'est parfait; je ne m'attends pas à ce que vous soyez content, vous êtes toujours de mauvaise humeur!

M. Gratton: Essayez donc de me contenter de temps en temps.

M. de Belleval: Je veux bien, mais vous êtes difficile à contenter.

M. Gratton: Une fois!

M. de Belleval: Avez-vous un problème, dans votre comté, que je pourrais régler demain?

M. Gratton: Non.

M. de Belleval: Bon, vous voyez, même là vous dites non; vous dites toujours non. Je vous offre de régler vos dossiers et vous ne voulez même pas.

M. Goulet: Moi, je dirais oui, M. le Président, à une telle question!

M. Gratton: N'ayez pas peur, je ne vous la poserais pas comme ça!

M. de Belleval: Vous êtes moins négatif que le député de Gatineau.

Quant à la route A 13, là aussi, les travaux étaient arrêtés, à toutes fins pratiques, j'ai eu des représentations de la part en particulier du parc industriel aéroportuaire de Mirabel et j'ai fait préparer un projet qui nous permettrait de compléter le réseau actuel, au moins sur une voie, entre la fin actuelle de l'autoroute 13 et le prolongement, si on veut, de la route 148, la route qui va...

M. Gratton: Je ne sais pas.

M. de Belleval: Vous passez toujours par l'Ontario et, finalement, vous ne savez pas le numéro de la route.

M. Gratton: Je ne vais jamais à Mirabel.

M. de Belleval: La route de Lachute, c'est la route 148.

M. Gratton: C'est ce que j'avais dit; je me suis surpris moi-même!

M. de Belleval: On pourra prendre une décision, à ce moment, quant à la construction au moins de cette première travée qui permettrait de desservir, entre autres, le parc industriel aéroportuaire ou de fournir un service adéquat pour l'instant, puisque, en ce qui concerne en tout cas la desserte comme telle de Mirabel, on n'a pas besoin d'une autoroute supplémentaire. D'ailleurs, les plans de ce tronçon sont prêts à 80%, il reste à les terminer et, ensuite, à mettre ça dans la programmation.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Merci, M. le Président. Je voudrais revenir sur trois ou quatre points, mais ça touche les programmes 3 et 4. C'est pour peut-être récupérer quelques centaines de milliers de dollars pour faire un peu de travaux dans Bellechasse et aussi dans Kamouraska-Témiscouata.

Hier soir, étant donné que l'Assemblée nationale ne siégeait pas et qu'il n'y avait pas de commission non plus, j'ai rencontré quelqu'un de Québec, j'ai discuté avec lui qu'on était à l'étude des crédits du ministère des Transports. Connaissant le bonhomme qui travaille pour le ministère des Transports — pas ici à Québec, mais je ne nommerai pas la place — il me disait: Vous auriez beau récupérer des dollars; dans certaines divisions de la voirie, il se fait des abus. Il m'a dit: Je vais vous donner un exemple, hier, il pleuvait à plein ciel, on a sorti quand même et le patron de l'équipe — il est sur une équipe d'arpentage — a tenu à sortir quand même, même si on n'est pas sorti de la voiture et qu'on n'a rien fait, mais il avait une allocation pour faire le trajet de 35 ou 40 milles.

Voyez-vous, je pense que si ça se produit ici, ça doit se produire un peu partout et on pourrait peut-être récupérer quelques milliers de dollars avec lesquels on pourrait faire de la construction de routes, aussi bien dans Bellechasse que dans Kamouraska-Témiscouata.

C'est pour ça que je soulève ce point. Ce n'est pas la première fois que celui-ci est porté à mon attention; même que des voitures du ministère des Transports resteraient dans la cour et que des employés prendraient leur automobile parce qu'ils ont des allocations pour frais de dépenses. J'ai trouvé ça un peu curieux et lui ai demandé de m'amener des preuves et que j'irais plus loin. C'est ce point que je voulais souligner; on pourrait faire un peu plus de routes dans Bellechasse.

M. de Belleval: Je vais prendre bonne note des remarques du député. Je pense que les gestionnaires ont la responsabilité, dans chacun des districts, d'utiliser leurs ressources à bon escient.

Quand il y a des faits qui sont portés à notre connaissance et qu'on est en mesure de les vérifier, on prend les mesures appropriées. Même si on n'est pas en mesure de les vérifier, ça nous permet aussi d'apporter quand même des mises en garde nécessaires.

Je tiens à dire que les faits que vous rapportez doivent être, de toute façon, certainement exceptionnels, parce que c'est rare qu'on ait des faits précis qu'on nous soule de ce côté-là, particulièrement en ce qui concerne l'utilisation des voitures personnelles versus les voitures du ministère... à savoir que des gens utiliseraient des voitures personnelles pour se faire payer une allocation plutôt que de prendre une voiture du ministère qui est disponible... Je dois dire que cela me paraît hautement invraisemblable, parce que justement la politique générale du gouvernement, c'est d'utiliser les véhicules des fonctionnaires en général et de leur payer une compensation en retour. Nous n'avons pas mis sur pied une flotte importante de véhicules propres au ministère des Transports, avec tous les problèmes que cela comporte, justement à cause de cet arrangement. Il peut toujours y avoir un cas particulier, mais la politique générale c'est qu'au contraire on utilise les véhicules des employés et on leur paie un dédommagement. On évite ainsi de s'équiper de véhicules en nombre important avec tous les problèmes de logistique que cela implique, et souvent des coûts qui seraient encore plus difficiles à contrôler.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Je suis d'accord, M. le ministre.

M. de Belleval: C'est fait toujours... Dans une administration qui comprend 12 000 employés à temps plein, il y a toujours des histoires d'horreur qui circulent, mais il ne faut pas les prendre à leur face même. Mais quand on a des faits précis, on les rapporte.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): D'accord, M. le ministre, que c'est peut-être...

M. de Belleval: Si vous en avez, cela me fera plaisir de les regarder.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): C'est encore moins coûteux peut-être pour le ministère des Transports de louer une voiture que d'en acheter une, je suis d'accord avec cela. Étant donné que les gens font le voyage, qu'ils ne sortent même pas du véhicule et qu'ils reviennent... le gars dit que c'est le millage qu'il voulait faire, le chef d'équipe, c'est son millage, parce qu'il est payé. C'est encore moins dangereux de les voir jouer aux cartes ou dans la salle...

M. de Belleval: Il faudrait vérifier le fait que vous me soulevez là. Il faudrait savoir...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): C'est ce que j'ai demandé d'ailleurs.

M. de Belleval: ... qui a fait quoi à quelle heure, et on va vérifier.

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): J'ai demandé au type de me faire un rapport là-dessus.

M. de Belleval: Il y a 60 chefs de district avec je ne sais trop combien... 300 chefs d'équipe...

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Oui.

M. de Belleval: ... il peut y en avoir un parmi eux qui s'en va en vadrouille.

M. Gratton: Je ne serais pas surpris du tout que ce soit arrivé au sein des 12 000 employés du ministère des Transports, parce que cela arrive même parmi les députés, et je le dis avec autant plus de liberté que cela ne s'applique pas au député de Kamouraska-Témiscouata, ni au ministre, ni au député de Bellechasse. Mais on a des députés qui souvent prennent leur automobile pour venir à Québec et faire exactement la même chose, c'est-à-dire rien, et pourtant nous ne sommes que 113.

M. Goulet: Amenez-moi un cas, M. le Président.

Bureau des véhicules automobiles

M. Gratton: Pourrions-nous passer au Bureau des véhicules automobiles, M. le Président...

M. de Belleval: Je suis tout à fait d'accord.

M. Gratton:... et demander, compte tenu de la présence du directeur général du BVA, si on a réussi cette année, puisqu'il ne s'agissait pas de remplacer des plaques d'immatriculation, mais bien d'expédier ou de fournir des autocollants, si on a réussi à satisfaire toutes les personnes qui avaient fait leur demande par la poste avant le 29 février, tel qu'il était entendu. On sait que les personnes qui faisaient leur demande avant le 29 février par la poste étaient assurées de recevoir l'autocollant avant la date limite d'expiration de leur plaque, c'est-à-dire le 31 mars. Est-ce qu'on a réussi à faire la distribution de ces autocollants par la poste à tous ceux qui en avaient fait la demande?

M. de Belleval: Oui, on a réussi avec même quelques jours d'avance. Il y a des gens qui nous ont envoyé leur demande après le 29 et qui l'ont reçu à temps. Alors, on a réussi à remplir nos engagements de ce côté. Enfin, il y a toujours le cas particulier, la personne qui appelle et dit... sur je ne sais combien de milliers. Mais souvent on se rend compte que le problème peut venir de la personne elle-même qui n'a pas complété ses documents, mais on peut dire que généralement la réponse est oui.

M. Gratton: Est-ce qu'il est exact ou est-ce qu'on pourrait me dire si dans certains cas on a dû avoir recours à une agence de messagerie, du genre Purolator, pour livrer les autocollants à domicile, à ces personnes, de façon à respecter l'engagement qu'on avait pris de fournir les autocollants avant le 31 mars?

M. de Belleval: Oui, cela arrive parfois pour des livraisons particulières, entre autres, les flottes d'autobus ou les flottes de camions où on a un système de messageries pour aller livrer les documents.

M. Gratton: Cela se comprend. Mais est-ce que...

M. de Belleval: Mais on ne fait pas cela pour des particuliers.

M. Gratton: On ne l'a pas fait du tout pour des particuliers?

M. de Belleval: Ce serait exceptionnel. Je ne pense pas, pas à notre connaissance.

M. Gratton: D'accord. Maintenant, concernant la demande de personnes qui voulaient obtenir leur renouvellement par la poste, elles devaient signer la formule appropriée. Est-ce qu'il est exact que, sur la copie anglaise de la formule, il s'est avéré qu'une erreur se serait glissée et qu'on n'aurait pas prévu l'endroit nécessaire pour signer?

M. de Belleval: Je vais transmettre la copie anglaise. Je crois qu'on l'a ici.

M. Gratton: Il me suffirait qu'on me dise que c'est inexact.

M. de Belleval: Alors, il va voir que les copies anglaise et française sont absolument identiques. "Signature owner", voyez-vous? Elles sont absolument identiques.

M. Gratton: Le permis de conduire ou le permis de chauffeur est disponible en anglais, sur demande. Est-ce exact? Non.

M. de Belleval: La demande de permis, la demande pour obtenir un permis, oui, elle est disponible en anglais.

M. Gratton: Mais le permis lui-même n'est pas disponible?

M. de Belleval: Le permis lui-même, comme c'est un document officiel, est transmis en français seulement.

M. Gratton: D'accord. M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous éclairer, quant aux nombreuses déclarations, aux articles de journaux qui ont paru, en février dernier, où on se référait,

dans certains cas, à une mise en tutelle du Bureau des véhicules automobiles, ou à d'autres moments, on parlait de la possibilité d'une régie d'Etat autonome qui remplacerait le Bureau des véhicules automobiles. On sait que cela faisait suite à une étude commandée par le Conseil du trésor. Le ministre pourrait-il nous fournir des informations?

M. de Belleval: Il existe, bien sûr, des difficultés de gestion courante, à l'intérieur du Bureau des véhicules automobiles, qui sont causées essentiellement par l'augmentation rapide des responsabilités nouvelles — si je puis dire — qui ont été données au bureau, accompagnées aussi de changements dans les procédures administratives ou dans la façon de faire les choses. Qu'on pense simplement à cette année, par exemple, quand on passe d'un système de plaques annuelles à un système de plaques pluriannuelles, d'un système de plaques à un système d'autocollants, etc. Enfin, tous les changements qui ont été apportés au cours des dernières années.

A mon avis, ce problème est un problème de structures, c'est-à-dire qu'on demande au Bureau des véhicules automobiles, dans le contexte ministériel, avec tout ce que cela implique de contraintes, d'effectuer à toutes fins pratiques des opérations commerciales, à la chaîne, qui demandent une espèce d'unité d'action, en termes de contrôle des ressources, tant du côté des services financiers que des services techniques. Qu'on pense, par exemple, au service de l'informatique, du personnel, matériel, etc.

Au fond, je pense qu'il faut être honnête envers les gens qui dirigent un organisme. Il faut leur demander de rencontrer des objectifs, mais il faut aussi leur donner les moyens d'atteindre ces objectifs. Je pense que, compte tenu des nouvelles responsabilités qui ont été données au Bureau des véhicules automobiles, les moyens n'ont pas suivi le même rythme. A mon sens, la meilleure façon de régler cela, c'est de donner au Bureau des véhicules automobiles le statut d'organisme autonome de façon qu'il puisse contrôler leurs ressources et leurs intrants. Après cela, nous pourrions les contrôler sur leurs extrants, un peu comme on le fait avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, avec la Régie des rentes du Québec, etc. Au fond, c'est un service à la chaîne, c'est une opération de production bien précise et ça correspond parfaitement à la définition qu'on donne à un organisme autonome. (18 heures)

Le Président (M. Boucher): Messieurs, nous en sommes à l'heure de la suspension. Est-ce que nous revenons ce soir à 20 heures?

Des Voix: Oui.

Le Président (M. Boucher): La commission ajourne ses travaux à ce soir, 20 heures.

M. de Belleval: ... de construction de voirie régionale, par année, le rythme est, bon an mal

an — il est très difficile d'établir des statistiques absolument précises, il faudrait prendre tous les bordereaux de travaux les uns après les autres et additionner les milles et les kilomètres parce que le prix n'est pas le même d'un projet à l'autre — en moyenne on fait à peu près 800 kilomètres de pavage nouveau par année en voirie régionale et 1500 kilomètres de réfection en voirie régionale. Cela donne, en tout et partout, à peu près 2300 kilomètres.

M. Goulet: Cette année, de combien va-t-on augmenter en fait de travaux réalisés en comparaison avec l'an passé? Environ.

M. de Belleval: J'affirme qu'on va certainement augmenter de 10%, compte tenu de l'augmentation du budget et de la diminution des normes nouvelles que nous instituons.

Le Président (M. Boucher): La commission ajourne ses travaux à 20 heures.

Fin de la séance à 18 h 2

Reprise de la séance à 20 h 15

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

A la suspension de 18 heures, nous en étions toujours à l'étude des crédits. M. le ministre, est-ce que vous aviez terminé votre intervention en réponse à la question du député de Gatineau sur les difficultés du BVA?

M. de Belleval: Oui, je pense que j'avais fait le point là-dessus. Il y avait peut-être un élément additionnel. C'est qu'à la suite de l'examen qui a été fait en collaboration avec le ministère des Transports, particulièrement les gens du Bureau des véhicules automobiles et le personnel du secrétariat du Conseil du trésor, nous avons mis sur pied un groupe spécial au sein du ministère pour faire en sorte qu'on soit en mesure de régler le dossier le plus important à court terme, je pense, c'est-à-dire celui de l'efficacité des systèmes d'informatique comme tels. Je pense que là-dessus nous avons mis à l'oeuvre un coordonnateur spécialisé sur le plan de l'informatique. La priorité, à très court terme, a été l'émission qui vient de se terminer et je pense qu'elle s'est très bien faite. Je pense que cela a été un succès. Maintenant, nous allons nous attaquer aux problèmes à plus long terme, de façon à mettre de l'ordre dans les services d'informatique.

Il n'est pas question, bien sûr, de tutelle au-dessus du Bureau des véhicules automobiles. Tout cela se fait à l'intérieur même de ce bureau, dans le cadre normal du ministère des Transports et en collaboration avec d'autres intervenants intéressés, en particulier la direction de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Il faut bien voir aussi que, sur le plan du contrôle des fonds, il n'y a pas de trou, pour employer une expression qui a cours de ce temps-ci.

M. Goulet: Non, mais il y en a dans les routes.

M. Gratton : Le député de Bellechasse dit que les trous sont dans les routes de son comté.

M. de Belleval: Je pense que, de ce côté, nous avons surtout affaire à des problèmes d'intendance quand même, à des problèmes de support ou à des problèmes techniques, non pas à des problèmes de fonds, c'est le cas de le dire.

M. Gratton: Le ministre est-il en mesure de nous confirmer l'information à savoir que, selon la Sûreté du Québec et d'autres corps policiers, environ 20% des dossiers du BVA comporteraient des erreurs?

M. de Belleval: Vous dites 20%? Non. Le taux est autour de 5% ou 6%. Il faut bien voir aussi que toutes les erreurs n'ont pas la même signification. Il peut y avoir une erreur sur une fiche qui ne porte pas nécessairement à conséquence. Il semble que la norme que l'on devrait viser serait de 2%. Donc, notre taux serait quand même supérieur à la norme, mais ce n'est quand même pas la catastrophe que laissent percevoir, parfois, certains titres de journaux qui ne correspondent pas, d'ailleurs, très souvent, au contenu même de l'article, quand on dépasse le titre.

M. Gratton: Je me réfère ici, M. le Président, à un article signé par M. Paul Bennett, dans le Soleil du 6 février.

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Le titre est: "20% d'erreurs dans les dossiers". Dans le texte, on dit bel et bien: "Tel est, selon l'étude effectuée par le secrétariat du Conseil du trésor, l'un des nombreux inconvénients causés par le fait que plus de 20% des dossiers du fichier d'immatriculation du BVA ne soient pas à jour. Les corps policiers, particulièrement la Sûreté du Québec, lit-on dans le résumé du rapport — et là, quand on parle du résumé du rapport, j'imagine que quelqu'un l'a vu quelque part — ne pouvaient, au moment de l'étude, avoir accès à tous les dossiers d'immatriculation, au-dessus de 20% des dossiers n'étaient pas accessibles."

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Alors, cette étude, en fait, existe; est-ce que...

M. de Belleval: D'accord. Je peux donner une explication sur le chiffre qui est porté là. L'étude a été faite à un moment donné. A cet instant-là, il pouvait y avoir 20% d'erreurs parce qu'on était au milieu des débrayages sporadiques des fonctionnaires. Par exemple, immédiatement après l'immatriculation, le nombre d'erreurs est plus élevé dans les dossiers que trois ou quatre mois plus tard, quand les dossiers ont été validés.

Alors, il se pourrait bien qu'à un moment donné il y ait eu 20% d'erreurs dans les dossiers, comme je disais, au moment des débrayages ou immédiatement après une campagne de renouvellement des plaques ou des permis — des plaques, parce qu'au niveau des permis, le problème ne se pose pas de la même façon puisque, maintenant, le renouvellement des permis est périodique. Mais quand on parle de 5% d'erreurs, c'est le taux moyen d'erreurs sur la période normale, une fois la validation des dossiers faite.

M. Gratton: Donc, par rapport au programme de renouvellement de l'immatriculation pour cette année, le BVA est satisfait du succès de l'entreprise?

M. de Belleval: Je pense qu'on peut dire que l'opération s'est très bien déroulée, d'autant plus qu'il y avait un autre changement cette année, auquel il a fallu quand même habituer la population, à savoir les nouveaux collants. Il est évident que, même si un système est relativement simple, qu'il est en utilisation dans beaucoup d'États américains ou au Canada, dans les provinces canadiennes, il reste que, quand on implante un nouveau système, si simple soit-il, cela cause des problèmes de transition. Or, je pense que le BVA a fait face à ces difficultés de façon correcte.

Mais, il faut voir aussi qu'on doit compter avec les habitudes des gens. Par exemple, pendant tout le mois qui a précédé la date d'échéance du renouvellement, nos bureaux, un peu partout à travers le Québec, pendant des semaines, des jours, n'ont pas été achalandés. Tout à coup, durant les quinze derniers jours ou la dernière semaine, tout le monde arrive en même temps. C'est évident que si...

M. Gratton: Cela ne vous a pas surpris?

M. de Belleval: Je ne crois pas, je pense que c'est normal. Évidemment, ce n'est pas de nature à faciliter, là encore, la qualité du service et la qualité aussi du travail fait par les surnuméraires, les occasionnels, durant une période intensive de quinze jours, comme cela, jusqu'à des heures tardives dans la journée. C'est ce qui explique, entre autres, là aussi, une des raisons pour lesquelles il y a des erreurs.

Ma conviction, c'est qu'il faut, de ce point de vue, changer le système fondamentalement, dans le sens qu'on devrait aller, du côté du renouvellement de l'immatriculation, vers un système analogue à celui que l'on a du côté du renouvellement des permis; on renouvelle maintenant les permis à la date de naissance des individus, ce qui veut dire qu'on répartit le travail sur douze mois par année également au lieu de faire tout cela en même temps. Cela pose peut-être des problèmes, là encore, de transition supplémentaire, quand on va aller du système actuel à un autre, mais je pense que c'est ce vers quoi on va aller et ce serait une des façons d'améliorer, de façon draconienne, la rentabilité et la productivité de nos ressources en étalant la période de renouvellement sur toute l'année. Cela aura des conséquences directes sur la validation de nos dossiers aussi, à ce moment-là.

M. Gratton: M. le Président, une dernière question, quant à moi, par rapport au Bureau des véhicules automobiles et qui est plutôt d'intérêt local. Est-ce qu'on peut espérer l'implantation d'un poste...

M. de Belleval: A Gatineau?

M. Gratton:... dans la ville de Gatineau, dans le comté de mon bon ami, le député de Papineau qui m'a demandé de faire son travail ce soir.

M. de Belleval: Je n'ai pas écouté la fin de vos remarques et...

M. Gratton: J'ai dit que mon bon ami, le député de Papineau, m'a demandé de faire son travail ce soir. Je le fais avec plaisir.

M. de Belleval: Oui. Il paraît que maintenant on a deux Noirs dans Gatineau.

M. Gratton: Pas pour longtemps. Moi, ce n'est pas permanent.

M. de Belleval: Cela reflète bien le manque de stabilité du Parti libéral. Le député de Gatineau, je pense, a une très grande qualité. Il est très persistant quand vient le temps de s'occuper d'un de ses dossiers. Pendant certains jours, j'ai eu deux appels téléphoniques par jour du député de Gatineau pour me demander des nouvelles de son bureau.

M. Gratton: Excusez, vous êtes en train de me prêter... Je ne vous appelle pas... Vous voulez dire du député de Papineau. Moi, je ne vous appellerais pas deux fois par jour, certain.

M. de Belleval: Non, comme je disais tantôt, je vous ai même offert de régler un dossier, vous m'avez dit non.

M. Gratton: Réglez donc celui-là, tiens.

M. de Belleval: C'est réglé, à mon niveau, la demande est rendue maintenant au Conseil du trésor. Je suppose qu'elle sera inscrite à une réunion très prochaine du Conseil du trésor pour approbation.

M. Gratton: On peut espérer qu'au cours...

M. de Belleval: Quant à moi, la recommandation est claire et nette et cela s'impose d'avoir un bureau additionnel dans Gatineau. J'espère que cela pourra être fait le plus tôt possible.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: Oui, M. le Président, merci. Très rapidement, deux courtes questions au niveau du BVA. Il y a des compilations d'informations au niveau des individus au BVA. Est-ce qu'abord il existe des échanges d'informations avec d'autres ministères

ou d'autres organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux et qu'est-ce qui assure la confidentialité de ces dossiers?

M. de Belleval: Là-dessus, il y a deux règlements du directeur du bureau, ce sont deux arrêtés en conseil, deux règlements gouvernementaux, donc, qui déterminent les conditions selon lesquelles les renseignements du fichier peuvent être transmis à certains corps constitués ou à certaines instances privées. Je pourrai faire parvenir des copies de ces deux règlements au député de Bellechasse, ce sont des documents publics. Ces règlements prévoient à qui on peut donner des renseignements et selon quel tarif. Par exemple, il faut donner des renseignements aux corps policiers, cela va de soi, aux compagnies d'assurance ou aux avocats qui sont impliqués dans des litiges ou encore à l'individu lui-même en ce qui concerne son propre dossier. Maintenant, le règlement ne permet pas la divulgation de renseignements sans contrôle et pour des fins privées, des fins lucratives intéressées, des choses comme cela.

M. Goulet: Cela fait du monde, M. le Président. Quelqu'un, par exemple, un assureur peut savoir si personnellement j'ai six points de démerite à mon dossier; il peut savoir cela facilement étant donné qu'il est assureur, oui ou non? Un assureur, par exemple, est-ce qu'il peut...

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet:... connaître certains volets de mon dossier, par exemple, un assureur, une compagnie d'assurance?

M. de Belleval: Cela dépend quel genre de renseignements, par exemple; de quoi parlez-vous?

M. Goulet: Exemple, je peux avoir des points de démerite à mon dossier, des choses comme cela. Quels renseignements pouvez-vous donner, rapidement? (20 h 30)

M. de Belleval: En ce qui concerne les infractions qui sont sanctionnées par la loi, comme toute sanction judiciaire, il s'agit d'un renseignement public. Dans ce cas-là, il n'y a pas de différence entre le comportement du Bureau des véhicules automobiles ou tout greffe de cour de justice. Vous pouvez avoir accès à tout renseignement, de ce point de vue, qui a trait à n'importe quelle infraction de n'importe quel citoyen au Québec. Les cours de justice et leurs décisions sont publiques. Ce genre de renseignements est assimilé à une décision de cour de justice. Or, cela est public; oui, cela est possible.

M. Goulet: C'est-à-dire qu'en réalité on peut donner certains renseignements mais la confidentialité des dossiers personnels des conducteurs n'est pas assurée...

M. de Belleval: Je peux vous lire rapidement la disposition clé du règlement no 3 là-dessus. C'est un règlement qui est en vigueur depuis 1972 et qui a

succédé à un règlement analogue avant 1972. L'article 3 dit: Aucun renseignement sur une matière de la compétence du bureau ne peut être communiqué sous quelque forme que ce soit sans l'approbation du directeur, lequel relève directement du ministre pour les fins du présent chapitre. Un tel renseignement n'est communiqué que si le demandeur fait la preuve qu'il a un intérêt légitime de l'obtenir. Une fois le renseignement ainsi fourni, il ne peut être vendu, donné ou divulgué à moins d'une autorisation expresse à cet effet, sauf dans les cas de renseignements fournis à un corps public de police pour des fins de sécurité publique ou à un autre ministère pour des fins gouvernementales. Le directeur doit percevoir les droits prévus dans chaque cas.

Les renseignements visés au paragraphe précédent ne comprennent pas les prises de microfilms pour les besoins autres qu'exclusivement du gouvernement, lesquelles prises, etc..

Nonobstant le paragraphe no 5, tout renseignement doit être entièrement et exclusivement fourni sous la responsabilité du directeur ou au moins du personnel d'équipement du bureau. Il est interdit de mettre, moyennant considération ou non, à la disposition du requérant tout renseignement, ou de son préposé une pièce d'équipement gouvernementale ou un espace dans les locaux du gouvernement ou de lui permettre d'être présent dans une aire réservée à l'usage des fonctionnaires dans les locaux du gouvernement.

Il y a un autre règlement qui complète celui-là, le règlement no 4 qui dit: Tout renseignement sur les permis délivrés par le bureau ne peut être communiqué sous quelque forme que ce soit sans l'approbation spécifique du directeur ou d'une personne qu'il affecte à cette fin. Un tel renseignement n'est communiqué que si le demandeur fait la preuve qu'il a un intérêt légitime de l'obtenir...

M. Goulet: Là-dessus, M. le Président, sur ce point précis. Est-ce qu'il...

M. de Belleval: ... Toutefois le renseignement ne peut être donné, vendu ou divulgué à moins d'une autorisation expresse à cet effet.

M. Goulet: Est-ce qu'il y a beaucoup de personnes affectées à cette fin? Est-ce que le directeur a donné un mandat à plusieurs personnes? "Tout renseignement sur les permis délivrés par le bureau ne peut être communiqué sous quelque forme que ce soit sans l'approbation spécifique du directeur ou d'une personne qu'il affecte à cette fin". Est-ce qu'il y a beaucoup de personnes affectées à cette fin?

M. de Belleval: Il existe un service spécialisé de renseignements qui comprend une dizaine de personnes qui sont affectées, pour la plupart, à la fourniture de renseignements aux corps policiers. Par exemple, un policier vous arrête sur la route et veut obtenir un renseignement à partir du fichier; électroniquement, il peut l'obtenir. Ce sont ces personnes-là qui sont affectées pour donner ces renseignements.

En ce qui concerne les dossiers individuels, les

demandes particulières, nous ne traitons que des demandes soumises par écrit et nous répondons toujours par écrit. L'autorisation est toujours donnée par le directeur de ce service de renseignements ou, s'il s'agit d'un cas plus particulier, qui sort de la routine, par le directeur du Bureau des véhicules-automobiles lui-même.

M. Goulet: Dernière question, M. le Président. Si je veux savoir, sans raison majeure autre qu'en inventer, à qui appartient tel véhicule, sur un simple coup de téléphone, en mentionnant le numéro d'enregistrement de l'automobile, est-ce que je peux savoir le nom du propriétaire et l'adresse?

M. de Belleval: Non.

M. Goulet: Vous êtes sûr de cela.

M. de Belleval: Il va falloir que, dans un cas semblable, vous procédiez comme je l'ai dit: par écrit, qu'on vous réponde par écrit et que vous donniez une raison légitime à sa face même.

M. Goulet: La confidentialité est assurée à toute épreuve. Il faut que je le fasse par écrit. Vous ne pensez pas que cela peut se faire facilement?

M. de Belleval: Les employés du bureau eux-mêmes sont soumis à leur serment de discrétion. Mais si vous-même, je ne sais pas, vous êtes chez vous à une partie de sucre et que vous rencontrez votre beau-frère qui est affecté aux renseignements et que vous lui dites: Peux-tu me sortir tel renseignement, s'il vous donne ce renseignement, à ce moment, de façon privilégiée à vous, il vient de violer son serment d'office. Mais il n'a pas le droit de faire ça.

M. Goulet: D'accord. Est-ce que le ministre est au courant — je ne dirais pas que ça se fait à des centaines d'exemplaires — que ça se fait? Est-ce qu'il a déjà tenté l'expérience lui-même?

M. de Belleval: D'obtenir des renseignements comme ministre, vous voulez dire?

M. Goulet: Non, par téléphone.

M. de Belleval: Comme citoyen ordinaire, non, je ne l'ai jamais tentée.

M. Goulet: Vous ne l'avez jamais tentée.

M. de Belleval: Vous-même, vous l'avez tentée et vous avez eu des renseignements?

M. Goulet: C'est ce que je voulais savoir. Non, je veux le savoir du ministre. Il dit qu'il assure la confidentialité et que tout le monde est sous serment. Moi, je dis que c'est relativement facile.

M. de Belleval: Avez-vous des cas?

M. Goulet: Non, c'est relativement facile. Je voudrais que la confidentialité de ces informations

soit vraiment tenue et ça ne l'est pas toujours. Ce ne sont pas des reproches, mais ça ne l'est pas toujours. C'est assez facile d'avoir des renseignements sans avoir besoin d'écrire.

M. de Belleval: Il faut bien voir aussi que les renseignements qu'on possède...

M. Goulet: Je le souligne. Ce n'est pas...

M. de Belleval: ... ne font pas partie des renseignements superconfidentiels de notre société.

M. Goulet: Non.

M. de Belleval: Il n'en reste pas moins qu'on a des directives et qu'on renouvelle les directives régulièrement auprès des employés. Je pourrais vous en faire parvenir une.

M. Goulet: D'accord. Alors, elles vont être renouvelées demain matin, encore une fois?

M. de Belleval: Regardez, j'en ai une ici du 27 septembre 1979: "Je tiens à vous rappeler les articles du règlement 3 sur l'immatriculation et du règlement 4, etc."

M. Goulet: Très bien. Je vois que le ministre fait son possible, mais je tenais à le souligner, parce que je vous dis que ça se fait. Je dis bien, M. le Président, pour être précis. Ce n'est peut-être pas à des milliers d'exemplaires, mais ça se fait. Ce n'est pas nécessaire d'écrire.

Une autre question dans un autre ordre d'idées au directeur du BVA. J'en ai parlé de vive voix tout à l'heure, mais au niveau des propriétaires de petits garages, ce qu'on appelle une licence de garage avec un X. Si on fait le parallèle avec l'Office de la protection du consommateur, il y a des catégories. Il y a deux catégories. Je m'explique: Par exemple, si vous faites des ventes au niveau de l'Office de la protection du consommateur en bas de \$100, vous avez une sorte de permis. Si vous faites des ventes au-dessus de \$100, habituellement, c'est une autre catégorie de permis. Je parle de vendeurs itinérants, parce que les X, ça marche à peu près sur le même principe. Vous avez une autre catégorie si vous agissez seul comme représentant, si vous agissez avec 10 représentants, 50, 100 et 500. Il y a différentes catégories et le coût du permis, le coût de la police de garantie sont directement proportionnels aux transactions.

Au niveau du BVA, un commerçant d'automobiles qui transige, par exemple, 20 ou 30 autos par année a à peu près le même permis que celui qui en transige 2000 et qui a 30 ou 40 vendeurs à sa solde. Vous ne pensez pas que ça serait bon d'imiter un peu l'Office de la protection du consommateur pour ces permis de vendeurs itinérants.

M. de Belleval: Parlez-vous du coût de la plaque X?

M. Goulet: Non, pas tellement, de tout ce que ça implique, le "bond", pas seulement le coût de la plaque, mais le "bond", la police de garantie, tout ce qui en découle, tout ce qui est inhérent à la demande d'une police de garage qui permet la transaction des automobiles.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Je souligne ça. Je ne veux pas faire un débat, mais c'est pour le souligner.

M. de Belleval: Vous voulez dire, par exemple, que notre police de garantie qui est actuellement de \$100 000 pourrait être seulement de \$25 000 pour quelqu'un qui ne vend que 25 voitures par année et de \$1 000 000 pour celui qui en vend 400 par année. C'est ça?

M. Goulet: C'est ça. M. le ministre, pour les vendeurs itinérants, si vous agissez seul, vous avez besoin d'un "bond", d'une police de garantie, vous comprenez.

M. de Belleval: D'accord, je comprends ça, je comprends ce que vous voulez dire.

M. Goulet: Pourquoi on ne le ferait pas au niveau... Vous avez beaucoup moins de risques, pour quelqu'un qui agit seul et qui va faire, par exemple, 50 transactions par année comparative-ment à un garage où il y a 40 ou 50 représentants, ou 30 et transige 2000 ou 3000 autos par année. Vous prenez à peu près les mêmes garanties, vous exigez à peu près les mêmes garanties. Pour avoir parlé — ce n'est pas une association formelle — avec des propriétaires de petits garages, c'est une lacune et je pense que c'est l'endroit tout désigné pour le souligner.

M. de Belleval: A notre connaissance — moi, en tout cas, je ne m'en souvenais pas — le directeur du bureau me dit qu'il n'a pas eu de représentations dans ce sens. Par ailleurs, nous ne sommes pas hostiles à étudier la question, s'il y avait des représentations formelles qui nous étaient faites de ce point de vue.

M. Goulet: Parfait, il y aura un dossier qui sera acheminé, M. le Président, je m'en charge. Cela va? Cela répond à mes questions, en ce qui me concerne. Pour le BVA, je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

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

Transport aérien gouvernemental

M. Gratton: M. le Président, dans les demandes particulières qu'on avait adressées au ministre avant l'étude des crédits, il y en avait une qui portait sur le transport aérien gouvernemental où on demandait de nous fournir la liste des personnes qui ont voyagé à même le service aérien, la

destination, la date, entre janvier 1977 et mars 1980. Je présume que ça va venir bientôt.

M. de Belleval: Non, ça ne viendra pas. Cela n'a pas de bon sens. C'est une liste de 25 000 personnes. Je ne vois pas comment je pourrais vous faire parvenir une liste de 25 000 personnes qui ont utilisé le service aérien à tout moment de l'année. C'est ça que ça veut dire.

M. Gratton: Bien, c'est ça que ça veut dire. C'est ce qu'on a besoin de savoir, M. le Président.

M. de Belleval: Si vous avez besoin de savoir quelque chose de particulier, je vous le dirai, mais je ne suis pas pour vous envoyer une liste de 25 000 personnes par année. C'est ça que vous vouliez savoir. Je ne suis pas pour envoyer 25 000 noms. Vous vous imaginez ce que ça veut dire comme travail?

M. Gratton: Alors, on trouvera les moyens de l'obtenir autrement, j'imagine. Il me semble que c'est normal...

M. de Belleval: Qu'est-ce que vous voulez dire par "vous allez trouver des moyens de l'obtenir autrement"?

M. Gratton: On va trouver les moyens d'avoir les informations à savoir qui voyage sur les avions du gouvernement, à quelle fin, à quelle destination.

M. de Belleval: Oui, mais si vous voulez avoir des renseignements...

M. Gratton: C'est ce qu'on a demandé.

M. de Belleval: Je ne peux pas vous donner la liste des 25 000 noms. Vous m'avez demandé la liste des 25 000 noms.

M. Gratton: M. le Président, on va formuler la demande de façon différente. Le ministre sait fort bien à quoi on veut en venir, à quelle information on veut en venir.

M. de Belleval: Non, je ne le sais pas.

M. Gratton: Voyons donc, c'est bien normal. On veut savoir à quoi servent les avions du gouvernement, tout simplement.

M. de Belleval: A transporter du monde.

M. Gratton: C'est ça. Quel monde et à quelle fin? Est-ce que les ministres s'en servent pour aller en vacances aux États-Unis?

M. de Belleval: Si c'est ça la question, posez-la-nous, on va vous dire non. Si c'est ça que vous voulez, des noms, on va vous en donner.

M. Gratton: On trouvera une autre façon. Le ministre me dit qu'il n'est pas...

M. de Belleval: Vous voulez trop de noms d'un coup, 25 000 noms d'un coup, ça fait trop de noms.

M. Gratton: Ce n'est pas la fin du monde, finalement.

M. de Belleval: Nous ne sommes pas pour vous citer autant de noms, voyons donc, ça n'a pas de bon sens.

M. Gratton: M. le Président, on trouvera un autre moyen pour trouver les informations qu'on recherche.

M. de Belleval: A propos, vous aviez demandé pour trois ans. Cela voudrait dire 75 000 noms, vous exagérez.

M. Gratton: Oui, vous trouvez? Ce n'est pas si grave que ça. Écoutez, qu'on pense — là nous ne sommes pas dans le domaine des transports — aux sommes astronomiques qu'on a dépensées pour créer un fichier des électeurs. On nous disait que ça coûterait moins cher que le recensement annuel actuel. On s'aperçoit que c'est le contraire. Finalement, on a peut-être plus d'intérêt à obtenir les informations qu'on demande ici que certaines autres. De toute façon, comme vous avez dit, M. le Président...

M. de Belleval: En ce qui concerne les voyages des ministres pour des vacances à l'étranger via les avions gouvernementaux, le dernier cas qui a été soumis à ma connaissance, c'était un ministre libéral du temps, M. Georges Tremblay, qui utilisait ça pour aller au Maine. Je pense que, depuis ce temps, ça n'a jamais plus été utilisé pour ces fins, tant sous le gouvernement libéral que sous le gouvernement actuel.

M. Gratton: Justement, mais il semble que la seule façon qu'on aura de déterminer, M. le Président, s'il y a d'autres ministres, maintenant, qui le font, ce serait de poser la question de façon différente; c'est ce qu'on va faire, M. le Président. Chose certaine, on pourra donner des cas d'espèce non pas de ministres qui vont en vacances à même le réseau gouvernemental, mais qui se déplacent à des fins partisans. Cela viendra en temps et lieu.

M. de Belleval: Cela nous fait même plaisir de faire voyager le député de Gatineau, même pour des fins partisans, quand on peut le prendre à Hull à même un voyage de ministre. Cela nous fait plaisir.

M. Gratton: Si vous me fournissiez la liste des 75 000 noms, vous constateriez que, depuis trois ans, le nom du député de Gatineau n'y apparaîtrait pas parce que même...

M. de Belleval: Jamais, jamais?

M. Gratton: Non, écoutez, je vous mets au défi de retrouver mon nom sur une liste quelconque

des personnes qui ont voyagé à même le réseau aérien gouvernemental, incluant l'invitation du président de l'Assemblée nationale lors de la fa-
meuse...

"M. de **Bellevil**: Je me souviens d'avoir déjà voyagé dans un avion gouvernemental avec le député de...
(20 h 45)

M. Gratton: Avant 1976. Mais ce n'est sûre-
ment pas depuis 1976.

M. de Bellevil: Avant 1976, oui. A ce que je sache, à ce moment-là, il avait le même statut qu'actuellement, celui de député de Gatineau.

M. Gratton: En effet.

M. de Bellevil: Bon.

M. Gratton: Il ne voyage plus! Il n'est plus invité aussi souvent, entre autres!

M. le Président, je ne saurais réellement à quoi on peut attribuer la cause de cela.

M. Goulet: Au niveau des avions.

M. Gratton: Pardon?

M. Goulet: Au niveau des avions.

M. Gratton: Oui.

M. Goulet: Au niveau des avions, avant que tu changes.

M. Gratton: Bien non, je parle toujours des avions. Je sais que Québecair a été autorisée à inaugurer un service aérien par la Commission canadienne des transports entre la ville de Gatineau et la ville de Québec, et cela depuis un an. D'ailleurs, depuis un an, on doit inaugurer ce service et on attend toujours. Semble-t-il que la compagnie Québecair aurait même adressé une demande de subvention au ministère québécois des Transports pour rentabiliser ce service. Le ministre est-il en mesure de nous donner quelques informations sur la date possible de l'inauguration de ce service?

M. de Bellevil: Je serais tenté de dire au député de Gatineau: Ecrivez à votre député fédéral parce que c'est vraiment une question qui relève de la compétence fédérale dans le cadre constitutionnel actuel. Peut-être que le Dr Isabelle pourra vous donner les renseignements là-dessus.

M. Gratton: Comment cela? Il va recommencer encore! La Commission des transports a donné l'autorisation, c'est réglé cela.

M. de Bellevil: Il reste que c'est une question de mise en service d'un permis fédéral et cela relève essentiellement de la juridiction fédérale, il me semble.

M. Gratton: Il n'est pas question de juridiction. La Commission des transports a donné un permis...

M. de Bellevil: La Commission des transports à laquelle vous faites allusion, c'est la commission canadienne, c'est la commission fédérale. Vous l'avez devant les yeux une fois par semaine probablement de votre domicile à Hull.

M. Gratton: Pourquoi le ministre s'entête-il? Il devient obtus aussitôt qu'on parle d'Ottawa. Je lui demande tout simplement le statut de la demande de subvention qui a été adressée, non pas à Ottawa, mais à Québec, à son ministère. S'il n'est pas au courant qu'il y a une demande, qu'il nous le dise. Il y a une demande de Québecair pour une subvention au ministère des Transports du Québec et on nous dit à Québecair que, dépendant de la réponse qu'on obtiendra, on pourra nous dire à quel moment on va inaugurer le service aérien entre Gatineau et Québec. D'ailleurs, on dit que la date pour cette inauguration doit être choisie en collaboration avec le ministère québécois des Transports.

M. de Bellevil: C'est que vous y allez d'un grand prix.

M. Gratton: Bien, voyons donc!

M. de Bellevil: C'est un permis du gouvernement fédéral donné par un organisme fédéral. Je pense que la compagnie Québecair n'a pas à demander la permission, ni à se concerter avec le ministère québécois des Transports dans ce domaine. Il faut faire attention. On n'a pas les outils pour s'occuper de notre transport aérien ou d'autres domaines de compétence fédérale et, quand il y a un problème, où est-ce qu'on se rabat, on ne se rabat pas chez le député fédéral ou le premier ministre fédéral, mais on vient voir à l'examen des crédits, entre autres, du ministère des Transports québécois ce qui se passe. Je trouve cela quand même un peu fort.

M. Gratton: Avez-vous reçu une demande de subvention de la compagnie Québecair? Avez-vous donné une réponse à la demande? Quelle est la réponse?

M. de Bellevil: Oui, il y a eu une demande de subvention de Québecair. Oui, on a travaillé avec les gens de Québecair là-dessus et ils doivent nous faire parvenir des réactions à des conversations que nous avons eues avec eux. On attend leurs réactions.

M. Gratton: Quelles sont les propositions que le ministère a faites? Ou allez-vous me dire que ce n'est pas mes affaires! Il est bête comme ses pieds! Je n'ai jamais vu une affaire de même!

M. de Bellevil: Il n'y a pas eu de proposition officielle faite à Québecair.

M. Gratton: Est-ce que le ministère... Je ne sais pas pourquoi le ministre hésite à me dire ce qui est évident pour tout le monde. Je ne peux pas concevoir que le ministère des Transports du Québec accorderait une subvention à l'entreprise privée pour entreprendre un service aérien qui se révèle déficitaire. Parce qu'à ce moment-là ce serait créer un précédent et faire en sorte que chaque morceau de service aérien à quelque part qui est déficitaire serait susceptible d'être subventionné par le gouvernement du Québec. Je présume que le ministère a répondu dans la négative à la demande de subvention de Québecair. Est-ce que c'est le cas ou non?

M. de Belleval: On ne peut pas dire qu'on a répondu ni par la positive ni par la négative, parce que, comme je l'ai dit, on a eu des conversations officieuses avec eux. Il y a eu des échanges de renseignements entre des fonctionnaires et des gens de Québecair pour leur demander de préciser leur dossier de sorte qu'il n'a pas été opportun de leur fournir une réponse dans un sens ou dans un autre puisqu'on en a toujours été à des stades opératoires.

C'est ce que je dis au député de Gatineau. Il n'y a rien d'autre là. Je suis heureux de l'entendre donner sa position sur le dossier sur un plan tout au moins de principe. Je vais tenir compte de ses remarques, si jamais on a besoin d'en arriver à une conclusion spécifique là-dessus, mais il n'y en a pas eu. Il n'y a pas eu de...

M. Gratton: M. le Président, le ministre dit: "Si jamais on a besoin d'en arriver à une conclusion". J' imagine que quand on reçoit une demande, il faut un jour qu'on conclue, à moins que le ministre soit en train de me dire qu'on va s'organiser pour ne jamais prendre de décision. Ce qui m'importe, finalement, c'est de savoir s'il va y avoir un service aérien entre Québec et Gatineau. Mises à part les querelles de juridiction, est-ce qu'au niveau du ministère québécois des Transports on fait des efforts pour faire en sorte que le lien aérien entre ces deux villes soit plus adéquat que celui qui est assuré présentement?

M. de Belleval: C'est une autre paire de manches. Si c'est sur une question que le député de Gatineau veut avoir des renseignements ou des positions, je suis bien prêt à lui en donner, mais je lui ferai remarquer que sa question était beaucoup plus spécifique, beaucoup plus étroite que cela. Là-dessus, je lui ai répondu...

M. Gratton: ... en deuxième.

M. de Belleval: ... qu'il n'avait pas eu de réponse parce qu'il n'y a pas eu besoin de donner une réponse au stade où on est venu dans le cadre des conversations qui ont eu lieu. Il y a des dizaines de cas semblables au ministère à toutes les semaines ou à tous les ans et on n'en arrive pas nécessairement à des réponses positives ou négatives quand il s'agit tout simplement d'échanges

de vues sur un problème. Quant à notre position générale sur les liaisons aériennes entre Gatineau et Québec, bien sûr, le ministère des Transports a témoigné devant la Commission canadienne des transports pour appuyer les demandes de permis par Québecair. Nous favorisons, bien sûr, les meilleures liaisons aériennes possible entre les principales villes du Québec. Le dossier de la liaison Hull-Québec nous est d'un grand intérêt et nous allons essayer de favoriser cette liaison par tous les moyens possibles et normaux.

M. Gratton: Par quels moyens concrets?

M. de Belleval: Entre autres, comme je l'ai dit, on a appuyé l'entreprise devant la Commission canadienne des transports.

M. Gratton: Oui, mais elle a son permis maintenant.

M. de Belleval: Elle l'a. On a mis je ne sais pas combien de millions de dollars dans l'infrastructure principale que constitue l'aéroport de Gatineau via la Société d'aménagement de l'Ottawa.

M. Gratton: Qui ne sert présentement à rien.

M. de Belleval: Il ne sert pas à rien. Il sert à des entreprises privées. Il sert beaucoup. Il sert de plus en plus.

M. Gratton: Ah! C'est extraordinaire, oui.

M. de Belleval: Il va se créer un marché. Vous voulez dire qu'on n'aurait pas dû le construire, ou quoi?

M. Gratton: Au contraire. Le gouvernement antérieur avait décidé de le construire. On était d'accord avec cela.

M. de Belleval: Non, non, mais je ne sais jamais à quoi m'en tenir parce que vous avez toujours des remarques qui...

M. Gratton: Ne faites donc pas bifurquer la conversation. Je demande dans le concret ce que vous allez faire.

M. de Belleval: Je viens de vous dire ce qu'on a fait concrètement. Cela fait déjà deux gestes.

M. Gratton: Depuis l'obtention par Québecair du permis.

M. de Belleval: On est intervenu auprès de Québecair pour lui souligner l'importance de respecter les engagements pris dans le cadre de son permis et de mettre sur pied le service le plus tôt possible. Ceci étant dit, on ne peut pas forcer, dans le cadre constitutionnel actuel, Québecair à donner un service alors qu'elle est soumise juridiquement au gouvernement fédéral.

M. Gratton: Ah bon! Et après la souveraineté-association, vous seriez prêts à forcer Québécois à l'assurer. Voyons donc! Vous parlez de façon assez curieuse, parfois.

M. de Belleval: Mais non! Dans le cadre, évidemment, d'un rapatriement au Québec...

M. Gratton: Ce n'est pas une question de juridiction.

M. de Belleval: ... de nos compétences dans le domaine aérien, on sera en mesure, premièrement, de répondre ici aux questions qu'on nous posera, et cette fois non pas de décliner les responsabilités, mais d'assumer nos responsabilités et de préparer...

M. Gratton: Vous les déclinez, vos responsabilités, présentement. Je ne sais pas...

M. de Belleval: Voulez-vous me laisser terminer, M. le député?

M. Gratton: Oui, je vous laisserai terminer après.

M. de Belleval: Merci beaucoup.

M. Gratton: ... et je vous dirai tout simplement que vous patinez et que vous n'êtes pas prêt à donner des réponses.

M. de Belleval: M. le Président, s'il vous plaît! Question de règlement.

M. Gratton: On ne posera plus de questions, M. le Président. C'est bien simple!

Le Président (M. Boucher): M. le député de Gatineau. M. le ministre avait la parole.

M. Gratton: Tantôt, vous m'avez dit: Non, je ne donnerai pas la réponse aux questions que vous m'avez posées.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Gratton: J'ai compris cela. On ne s'est pas éternisé.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît! M. le ministre...

M. Gratton: Là, vous ne voulez pas admettre que vous n'avez pas de réponse à me donner. Vous parlez de juridiction.

Le Président (M. Boucher): ... vous pouvez terminer votre intervention.

M. de Belleval: Je pense que les remarques du député de Gatineau sont tout à fait symptomatiques d'un certain courant qui existe au Québec

qui voudrait que, d'une part, on n'ait pas les compétences législatives dans certains domaines, mais que, d'autre part, on devrait quand même être mêlés jusqu'au cou dans les problèmes qui surviennent quand le fédéral, que des députés fédéraux ou que des ministres fédéraux ne prennent pas leurs responsabilités dans ces mêmes domaines. S'il y a un problème actuellement...

M. Gratton: Cela...

M. de Belleval: M. le Président, pouvez-vous, encore une fois, rappeler...

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

M. Gratton: Non, non, mais j'essayais de faire comprendre au ministre qu'il divague en parlant de choses qui sont réglées depuis longtemps.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît. M. le député de Gatineau, s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Gratton: On veut finir ce soir et le ministre nous fait perdre notre temps ici.

M. de Belleval: Est-ce que je peux continuer, M. le Président?

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

M. de Belleval: Je pense que c'est un bel exemple du principe qui veut que, dans le système fédéral actuel, tout soit mêlé. Les gens, même les députés de l'Opposition ne savent même pas à qui s'adresser quand il y a des problèmes qui touchent une juridiction. Ils se mêlent de juridiction et ils vont exposer leurs problèmes devant la porte du ministre provincial, alors qu'ils devraient écrire des lettres et faire des pressions ailleurs. A ce que je sache, je n'ai pas vu le député de Gatineau s'agiter beaucoup dans la région de Hull pour blâmer Québécois, écrire à son député fédéral ou écrire au ministre des Transports fédéral pour soulever le problème auprès des autorités compétentes du gouvernement fédéral dans ce domaine.

M. Gratton: Il divague toujours, M. le Président.

M. de Belleval: Si vous avez des choses, si vous prenez à cœur les intérêts de la région de Hull sur le plan économique et que vous trouvez que la liaison aérienne, c'est important, voyez donc du côté du gouvernement fédéral pour que la compagnie Québécois, dans ce cas, respecte les stipulations d'un permis qui lui a été octroyé par le gouvernement fédéral, à sa demande même. Par ailleurs, en ce qui concerne nos interventions ancillaires, supplétives, secondaires dans le système fédéral actuel dans ce domaine, je pense qu'on investi \$8 000 000, ce qui n'est pas un petit montant, dans l'aéroport de Hull.

M. Gratton: Une belle cérémonie d'ouverture aussi.

M. de Belleval: Deuxièmement, on est intervenu auprès de la Commission canadienne des transports pour supporter un transporteur québécois, pour favoriser l'ouverture de cette ligne. Quand le transporteur québécois s'est adressé à nous pour nous indiquer qu'il y avait des problèmes de financement pour l'ouverture de cette ligne, on a examiné le dossier avec lui. On est prêt à continuer, d'ailleurs, à examiner cette question. Il y a des renseignements qui doivent nous être donnés et on suit le dossier de près. Pour le reste, il faut bien voir que notre position est secondaire là-dedans, dans le système politique actuel. Je sais que le député de Gatineau n'aime pas cela. Il voudrait, d'une part, qu'on ait tous les pouvoirs, mais, en même temps, qu'on ne les ait pas. Il dit qu'il va dire non, mais, en fait, il ne dit ni oui, ni non, finalement.

M. Gratton: M. le Président...

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

M. Gratton: ... pendant que le ministre continue de se pencher sur le problème avec des mesures ancillaires, supplétives et tout cela, on va continuer à marcher, nous autres, parce qu'il ne semble pas que le service aérien va être inauguré bientôt.

M. de Belleval: Je n'ai rien lu dans le Droit de votre part là-dessus durant les derniers mois.

M. Gratton: Vous n'avez même pas lu ma lettre, parce que vous n'y avez pas répondu, justement. Je vous ai écrit au mois de novembre, décembre dernier pour vous demander où en était rendue la demande. Il va regarder ses adjoints. Je vous en enverrai une copie. De toute façon, quand on écrit à votre ministère, justement, quand on vous écrit à vous, c'est assez rare qu'on ait une réponse et, quand on en a une, elle ne dit rien. Quand on écrit au ministre fédéral, par exemple, de temps en temps on a une réponse. Je vais vous en donner des copies et cela vous éclairera sur l'état du dossier.

M. de Belleval: Vous m'enverrez aussi la copie que vous avez envoyée au ministre fédéral là-dessus et la réponse que le ministre fédéral a donnée.

M. Gratton: Je n'en ai pas envoyé. Voyez-vous, M. le Président, je n'ai pas envoyé de lettre au ministre fédéral parce qu'une fois que la Commission des transports eut donné le permis à Québec, je pensais qu'il s'agissait d'une décision de Québec. Comme en s'adressant à Québec on s'est fait répondre qu'une demande de subvention avait été faite au ministère québécois des Transports, j'ai pensé qu'on pourrait poser la question

d'abord au ministre des Transports par lettre, à laquelle je n'ai reçu aucune réponse en novembre, décembre, et, là, aux crédits, on lui pose la question et il nous fait tout un plat.

M. de Belleval: M. le Président, je vais prendre la parole du député de Gatineau, à savoir qu'il m'a écrit une lettre...

M. Gratton: Vous êtes mieux, oui.

M. de Belleval: ... au mois de décembre. Je tiens à faire remarquer que, depuis le mois de décembre, il s'est passé le mois de janvier, le mois de février, le mois de mars et une bonne partie du mois d'avril et que, là, il vient, aujourd'hui, tout d'un coup, comme cela...

M. Gratton: Je ne pouvais quand même pas la soulever à l'étude des crédits avant qu'on les commence, non.

Le Président (M. Boucher): S'il vous plaît!

M. de Belleval: Je remarque qu'il n'a pas cru bon de faire un rappel, ce qui doit souligner finalement le peu d'intérêt réel qu'il portait à la question. A ma connaissance et à la connaissance de mes adjoints qui sont ici, jamais nous n'avons reçu de telle lettre du député de Gatineau. Il dit qu'il en a envoyé une; d'accord, on va attendre.

M. Gratton: Je vais vous en envoyer une copie dès demain.

M. de Belleval: Oui. J'ai hâte de voir cela. Je réponds aux lettres. Je pense qu'il y a pas mal de députés ici et de mes collègues qui peuvent témoigner que je réponds personnellement aux lettres qu'on m'envoie. Je trouverais assez étrange que, de toutes les lettres auxquelles j'ai eu à répondre durant les derniers mois, la seule qui n'ait pas eu de réponse personnelle de ma part ou aucune réponse même de personne au ministère, ce soit une lettre du député de Gatineau. Même pas d'accusé de réception d'une secrétaire, cela me surprendrait beaucoup.

M. Gratton: Possiblement un accusé de réception.
(21 heures)

M. de Belleval: Ah! possiblement?

M. Gratton: Bien oui, mais ce n'est pas une réponse, M. le ministre. Vous devriez savoir cela.

M. de Belleval: Même là, je...

M. Gratton: De toute façon, je ne suis même pas sûr que j'en aie eu, un accusé de réception. Je vous envoie copie de ma lettre avec copie de l'accusé de réception, s'il y en a eu un.

M. de Belleval: J'ai hâte de voir cela.

M. Gratton: Est-ce que là vous allez me donner une réponse, si je vous envoie une copie, quatre mois plus tard? Ou si vous allez encore m'envoyer un autre accusé de réception de la copie de ma première lettre? Parce que là, cela ne me donnerait absolument rien.

M. de Belleval: Comme je vous dis, en ce qui me concerne, pour l'instant...

M. Gratton: Vous engagez-vous solennellement à répondre à ma lettre, si je vous en envoie une copie?

M. de Belleval: Je vous répondrai comme à tous les autres. Deuxièmement, à ma connaissance, jamais je n'ai reçu une lettre de votre part là-dessus.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: M. le Président, on parle de transporteurs aériens. Une courte question au ministre: On parle de l'avion-ambulance que le gouvernement veut se procurer, est-ce que c'est fait?

Une Voix: Un F-18?

M. Goulet: Non, pas un F-18 ni un F-16, un avion-ambulance. Est-ce que c'est fait, est-ce qu'il y a eu des appels d'offres. Je voudrais juste savoir oui ou non avant de continuer ma question. Est-ce que cet avion ferait partie de la flotte qui appartient au ministère des Transports?

M. de Belleval: Oui, oui, c'est une nouvelle unité du service aérien.

M. Goulet: Est-ce qu'il est acheté actuellement?

M. de Belleval: L'avion est acheté, oui.

M. Goulet: Il est acheté. Est-ce qu'il est livré?

M. de Belleval: L'avion est livré.

M. Goulet: Il est livré. Est-ce que tous les coûts sont comptabilisés au ministère des Transports ou s'il y a une facture envoyée au ministère des Affaires sociales?

M. de Belleval: Non, les coûts sont comptabilisés au service aérien du gouvernement.

M. Goulet: Pourquoi ne serait-ce pas comptabilisé au ministère des Affaires sociales?

M. de Belleval: Pourquoi, effectivement, ne serait-ce pas comptabilisé au ministère des Affaires sociales, mais je vous donne la réponse.

M. Goulet: Cela peut être quoi l'achat, la

dette, si vous voulez, le coût d'opération, par exemple, pour un an? L'achat: \$2 000 000?

M. de Belleval: Alors, le coût d'achat de l'avion et de sa transformation est de \$1 000 000 et le coût d'opération annuel est d'environ \$500 000.

M. Goulet: C'est payé entièrement par le ministère des Transports?

M. de Belleval: C'est cela.

M. Goulet: Vous conviendrez avec moi que cela devrait être comptabilisé aux Affaires sociales, non?

M. de Belleval: On peut bien faire du "red tape" supplémentaire, faire des écritures supplémentaires un peu partout, si vous voulez; cela va prendre un fonctionnaire de plus pour...

M. Goulet: Une dernière question.

M. de Belleval: ... faire les écritures.

M. Goulet: Est-ce que le contrat d'achat et de fabrication a profité au Québec? On parle de F-18 depuis qu'on est assis ici cet après-midi. Est-ce que le contrat d'achat a profité au Québec? Est-ce que cela a créé bien des emplois? Quelles sont les retombées économiques du contrat d'achat de cet avion?

M. de Belleval: L'achat profite aux Québécois particulièrement au niveau de la transformation de l'avion, bien sûr, qui est fait ici, à Montréal.

M. Goulet: L'avion...

M. de Belleval: Il s'agit d'un avion usagé que nous avons payé, non transformé, environ \$750 000. La valeur ajoutée de cette transaction au Québec, évidemment, il y a la commission du vendeur qui est Québécois, des choses comme cela, mais c'est un avion britannique qui a été fabriqué il y a quelques années en Grande-Bretagne.

M. Goulet: D'accord.

M. de Belleval: On ne fabrique pas ce type d'avion au Québec actuellement.

Transport en commun (suite)

M. Gratton: M. le Président...

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

M. Gratton: ... à l'article des subventions au transport en commun, plus spécifiquement dans la ventilation, en subventions aux laissez-passer, on indique un montant de \$1 000 000 comme crédits pour les subventions aux laissez-passer à la CTCUM.

M. de Belleval: CTCUM?

M. Gratton: Oui. Je ne sais pas si le ministre va nous dire publiquement la réaction qu'il a privément. La question que je veux lui poser, effectivement, c'est: Est-ce que le ministre est satisfait qu'avec \$1 000 000 on en a suffisamment, compte tenu qu'on a probablement déjà dépassé ce montant à l'heure actuelle?

M. de Belleval: Au moment où le budget a été rédigé, nous n'avions pas les prévisions exactes des différentes commissions de transport dans ce domaine, sauf la CTCUQ, à toutes fins pratiques, de sorte qu'on a mis un montant nominal. Mais il est évident que, compte tenu du succès du laissez-passer, notre subvention va être plus élevée que le \$1 000 000 dont il est question.

M. Gratton: Est-ce que vous avez maintenant une idée plus précise du montant? Est-ce que ce ne serait pas quelque chose de l'ordre de \$1 000 000 par mois pour un total de \$12 000 000 plutôt que...

M. de Belleval: Une dizaine de millions de dollars.

M. Gratton: Une dizaine de millions de dollars. Ce sera quoi? Des crédits supplémentaires?

M. de Belleval: Cela dépend de la période de l'année où nous allons payer la subvention.

M. Gratton: Cela demeure que les laissez-passer sont présentement rendus et que la bonne gestion exigerait qu'on ait au budget actuel le montant.

M. de Belleval: Non, mais je veux dire... Je vais vous expliquer. On paie 90%. Cela n'a pas de conséquence budgétaire particulière. On va payer 90% de notre subvention estimée à la commission de transport dans le courant de l'année. Il y a 10%, de toute façon, de résidu qui seront payés sur l'exercice subséquent. Peu importe la ventilation qu'on puisse faire du montant global, de toute façon, il y aura un montant probablement d'environ justement une dizaine de millions de dollars qui sera payé sur l'exercice 1981-1982. Cela n'a pas de conséquence budgétaire particulière. On n'aura probablement pas besoin d'aller en budget supplémentaire là-dessus.

M. Gratton: Est-ce que ce n'est pas ce genre d'opération qui, à l'occasion, nous amène à constater tout à coup des trous plus ou moins importants?

M. de Belleval: Dans le cas des commissions de transport, on est dans un système de budget annuel fermé. Justement, c'est ce genre de système budgétaire que le ministre des Finances a décidé d'appliquer désormais aux commissions scolaires pour remplacer le système vieux de

quinze ans qui a donné lieu, tant sous les administrations de l'Union Nationale que sous les administrations libérales précédentes, à des crédits supplémentaires nécessaires d'une année à l'autre. Je vous rappellerai que, quand nous sommes arrivés aux affaires en 1976, nous avons ramassé une facture de \$485 000 000 qui nous avait été léguée par l'ancien gouvernement...

M. Gratton: Bon!

M. de Belleval: ... à même ce système. Nous avons cru en avoir fini finalement avec ce...

M. Gratton: Il n'y en a pas dans le transport.

M. de Belleval:... genre de déficit subséquent et la conclusion est que les mesures que nous avons prises n'étaient pas suffisantes. Maintenant, on va changer de système et on va aller dans un système de budget fermé comme celui qu'on a avec les commissions de transport, comme on en a avec les CEGEP, comme on en a avec les hôpitaux. Donc, pour répondre à la question du député de Gatineau, non, cela ne peut pas se produire dans le cas des commissions de transport. Je tiens seulement à faire remarquer au député de Gatineau que, dès qu'on a découvert l'importance du dossier, on l'a rendu public, tandis que les déficits accumulés que nous avait laissés l'ancienne administration libérale avaient été délibérément cachés par l'ancien gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, je vois comment, délibérément, le ministre rend publiques toutes les informations. Il vient de nous dire qu'avec la nouvelle méthode on ferme avec \$9 000 000 qui manquent quelque part, mais on dit: Il n'y a pas de conséquence budgétaire parce que, finalement... Il reste à savoir si on ferme avant ou après qu'on aura payé les \$9 000 000. Cela m'amène à me poser la question suivante: Le transport scolaire, comment cela fonctionne-t-il exactement, compte tenu des trous que vous rendez publics dans votre grande transparence?

M. de Belleval: On prend les moyens de colmater définitivement.

M. Gratton: Oui. N'y a-t-il pas de possibilités qu'il puisse exister de ce genre de choses au niveau des subventions pour le transport scolaire?

M. de Belleval: Pour le transport scolaire? Dans le cas du transport scolaire, la clôture, si on peut dire, des états financiers se fait deux mois après...? On fonctionne, dans le système du transport scolaire, sur la base d'un budget annuel fermé.

M. Gratton: Qu'est-ce que cela veut dire en termes pratiques?

M. de Belleval: Cela veut dire que l'organisme en question établit un budget annuel fermé. A un

moment donné, vous fermez le budget et vous dites: C'est ça, votre budget. Vous allez devoir vivre à l'intérieur de ce budget pour l'année qui vient ou pour le reste de l'année. Si vous faites un déficit, vous allez devoir l'absorber à même vos ressources existantes de cette année-là ou d'une année subséquente. C'est ce que l'on fait, par exemple, avec les CEGEP, avec les hôpitaux. Cela nous permet, effectivement, de contrôler les déficits.

C'est la même chose dans le cas du transport scolaire. Ce n'est pas le cas, jusqu'à maintenant, des budgets des commissions scolaires. Elles fonctionnent sur un budget de normes. C'est seulement trois ans après la fin de l'exercice que, finalement, on sait ce que la commission scolaire a dépensé réellement.

Ce n'est pas le cas du transport scolaire ou des budgets des autres organismes gouvernementaux. Vous établissez votre budget et vous le fermez, à un moment donné, dans le courant de l'année.

Je pense que ce que le ministre des Finances a annoncé, en ce qui concerne les commissions scolaires, pour l'avenir, c'est qu'il va fermer le budget à la fin de septembre ou au début d'octobre, je pense, quand on connaîtra les clientèles réelles qui sont dans les écoles. Ensuite, on dira: C'est votre budget et arrangez-vous avec cela pour le restant de l'année. Ne venez pas nous voir dans trois ans, en nous disant que vous avez fait un déficit. Ce sera votre problème.

M. Gratton: Mais pour l'année scolaire qui est de septembre à juin, on renégocie normalement...

M. de Belleval: C'est ça.

M. Gratton: ... les contrats de transport scolaire pour la durée d'une année scolaire. Mais on sait que l'exercice financier, lui, commence le 1er avril et se termine le 31 mars...

M. de Belleval: Oui, on couvre deux exercices.

M. Gratton: Comment? De quelle façon? Quel pourcentage emploie-t-on des montants dépensés en 1979 et des montants à dépenser en 1980, par exemple?

M. de Belleval: Toutes les subventions sont réparties en parts égales, 0,5% ou 50%, sur les deux années financières qui couvrent l'année scolaire, ou sur les deux exercices budgétaires qui couvrent l'année scolaire. Ce qui veut dire que notre dernière subvention est payée deux mois après la fin de l'année scolaire.

M. Gratton: Quand payez-vous les subventions?

M. de Belleval: Nous les payons au mois d'avril, la moitié sur l'exercice précédent et l'autre moitié sur l'exercice subséquent.

M. Gratton: La moitié du montant réellement dépensé...

M. de Belleval: La moitié en avril, l'autre moitié en septembre... Plutôt trois versements égaux qui sont plus ou moins...

La séquence des subventions versées s'établit de la façon suivante: 40% au mois d'octobre, d'une année de calendrier; 10% au mois de janvier suivant; 40% au mois de mars qui suit; les derniers 10% à la suite du rapport de l'année scolaire écoulée.

M. Gratton: De façon spécifique, prenons les crédits pour 1980-1981, ceux que nous étudions présentement. Le ministre nous dit que nous allons les retrouver quelque part. Je ne les ai pas devant les yeux, mais supposons qu'ils sont de X millions de dollars. Ils sont calculés à partir d'une somme qui est de 0,5%, c'est-à-dire des taux ou des montants payables au cours de 1979. (21 h 15)

M. de Belleval: De l'année scolaire...

M. Gratton: De l'année scolaire.

M. de Belleval: ... 1979-1980.

M. Gratton: Et 0,5% de ceux à être payés durant l'année 1980. Mais, forcément, les taux, eux, augmentent d'année en année.

M. de Belleval: Compte tenu des clauses d'indexation.

M. Gratton: Bon, ce qui amène les crédits à être inférieurs de 0,2%, parce qu'en réalité, au 31 mars, au moment où on se parle, il y a 0,7% de l'année scolaire qui sont déjà écoulés et il y a seulement 0,3% de l'année en cours à terminer par rapport aux dépenses que font réellement les commissions scolaires. Donc, est-ce qu'il n'y a pas un montant qui manque au niveau des crédits?

M. de Belleval: Non, il n'y a pas de montant qui manque au niveau des crédits. Nous avons versé 10% au mois de janvier et au mois de mars 40%, ce qui veut dire 50%.

M. Gratton: C'est à même les crédits de l'an dernier; ce n'est pas à même les crédits de cette année.

M. de Belleval: C'est ça, c'est pour couvrir les crédits de l'an dernier. Au mois d'octobre, nous allons recommencer. Nous allons verser 40% des crédits pour l'année qui vient et les 10% qui restent, nous allons les verser sur le rapport de la fin de l'année qui est en cours actuellement.

M. Gratton: M. le Président, je ne veux pas insister là-dessus, surtout à l'heure qu'il est, mais j'inviterais le ministre à...

M. de Belleval: Normalement, l'année finit au mois de juin; donc, on va verser, au mois d'août

ou septembre ou quelque chose comme ça, le reste de l'année actuelle.

M. Gratton: J'ai l'impression que les derniers 10%, il doit manquer de l'argent à même les crédits disponibles pour les payer. De toute façon, si le ministre est satisfait de la façon dont ça fonctionne, on pourra y revenir un autre tantôt. Je ne suis pas tout à fait satisfait de la méthode utilisée. Quant à moi, il me semble qu'il doit manquer 0,2% de l'augmentation à quelque part. J'aimerais demander au ministre — c'est inutile de se lancer la balle, de part et d'autre, toute la soirée — simplement de faire une vérification à ce sujet et, s'il y a lieu, de nous fournir les informations. Il est satisfait lui-même...

M. de Belleval: Vous voulez dire qu'il manquerait 0,2% dans les crédits que j'ai cette année?

M. Gratton: De l'augmentation qui est automatique ou qui a été négociée pour la reconduction des contrats de transport scolaire.

M. de Belleval: Quand on fait les bases budgétaires des différents ministères, aux différents postes, on tient compte de l'indexation. Autrement dit, les bases sont réajustées pour tenir compte de l'indexation, des augmentations de salaires ou de l'inflation.

M. Gratton: Mais à 0,5% seulement pour les six mois à venir, alors qu'il en reste seulement trois.

M. de Belleval: Non.

M. Gratton: En tout cas, on n'insistera pas là-dessus.

M. de Belleval: On réévalue la partie de la base qui est affectée par l'inflation à venir, disons la réévaluation des contrats qui commenceraient au mois de septembre prochain. C'est de ça que vous voulez parler?

M. Gratton: Oui.

M. de Belleval: Cette inflation ou cette indexation est incluse dans la base pour le transport scolaire. Autrement dit, on ne sous-budgétise pas en ne faisant pas l'indexation prévue au contrat.

M. Goulet: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Bellechasse.

M. Goulet: ... très rapidement, le budget global du ministère est de \$1 300 000 000. Tout à l'heure, je parlais du coût de l'avion, par exemple, et le ministre nous a dit : Oui, ça augmenterait le "red tape", de le facturer aux Affaires sociales. Je le comprends et je trouve que l'appareil gouvernemental est tellement lourd que je ne suis pas

d'accord pour alourdir ça davantage, juste pour le plaisir de faire des transactions de chiffres au niveau des livres. \$1 300 000 000, c'est le troisième ministère en importance.

M. de Belleval: C'est le premier en termes de dépenses directes et de fonctionnaires.

M. Goulet: Oui, cela va. Vous avez le transport scolaire qui devrait être comptabilisé aux commissions scolaires, c'en est un autre. Vous avez le BVA, par exemple, versus la Régie de l'assurance automobile; à ce niveau, est-ce qu'il y a un système comptable qui permet de réaliser exactement combien coûte, par exemple, le Bureau des véhicules automobiles et séparément de la Régie de l'assurance automobile du Québec? Quand on va dans d'autres ministères, à l'étude des crédits, on nous dit: il n'y a pas de problèmes, cela ne coûte pas trop cher et c'est rentable. Je comprends, toutes les dépenses sont payées par les autres ministères. Vous avez la perception des droits d'immatriculation, cela ça va, mais la perception des primes d'assurance devrait être comptabilisée à la Régie de l'assurance automobile et ainsi de suite.

M. de Belleval: Oui.

M. Goulet: Globalement — je ne veux pas qu'on s'éternise là-dessus — sur le \$1 300 000 000, quel est le pourcentage qu'on devrait — je ne dis pas qu'on va faire — comptabiliser à d'autres ministères? Quand on va à ces crédits, nous autres, ils nous disent: A la Régie de l'assurance automobile, on fait de l'argent, c'est rentable. Bien sûr, les revenus entrent dans leurs goussets et les dettes sont payées par les voisins. Autrement dit, à quel pourcentage le ministère des Transports sert-il de Saint-Vincent-de-Paul aux autres ministères, Affaires sociales et Éducation?

M. de Belleval: Premièrement, l'identification de ces montants peut être faite. Les montants ne sont pas...

M. Goulet: A peu près?

M. de Belleval: Précisément. Ils ne peuvent pas être noyés dans les crédits. Par exemple, on a des frais de perception d'environ, je pense, \$5 000 000, \$4 700 000 pour la Régie de l'assurance automobile. Ce ne sont pas des coûts cachés qui permettraient de "déflationner" les coûts réels de l'assurance automobile. On les a ces coûts, ils peuvent être pris en compte.

M. Goulet: Ils sont comptabilisés au ministère des Transports.

M. de Belleval: Oui, mais si vous voulez faire la réconciliation, ce n'est pas difficile. On ne les cache pas, on ne les camoufle pas à travers la masse des autres crédits.

M. Goulet: Si le ministre permet — je ne voudrais pas qu'on me prête des intentions — il n'a pas été question dans mon esprit de dire que ces chiffres étaient camouflés. Je veux dire que quand on étudie les crédits des autres ministères, à savoir Affaires sociales, Education, je comprends, les revenus, ce sont eux qui les ont et les dépenses, c'est vous autres qui les payez.

M. de Belleval: Non, dans le cas de la Régie de l'assurance automobile, le coût est payé par la Régie de l'assurance automobile. Ils nous remboursent, autrement dit. C'est un bon point. Quand vous examinez — cela va au fonds consolidé, mais peu importe — les crédits de la Régie de l'assurance automobile, les coûts sont dans le budget de la Régie de l'assurance automobile. Oui, ils sont dans les coûts de la régie. Ils nous remboursent et pour nous rembourser, il faut qu'ils nous fassent un chèque; pour nous faire un chèque, même si le chèque va au fonds consolidé, il faut qu'il apparaisse dans leurs livres, il faut qu'il apparaisse dans leur bilan.

M. Goulet: Est-ce que le ministre peut me permettre juste une question là-dessus? Vous dites: Ils nous remboursent, cela va au fonds consolidé. Cela veut dire qu'au ministère des Transports, vos \$5 000 000 de crédits que vous nous dites, cela sert pour quelque chose. Quand vous vendez un service à un autre ministère et quand ils vous paient, ce n'est pas vous autres qui recevez l'argent, il s'en va au fonds consolidé. Cela se fait de même dans tous les ministères. Ce que je veux savoir c'est est-ce que, dans les \$1 300 000 000 — est-ce qu'il y a quelqu'un parmi les gens qui vous accompagnent qui pourrait nous renseigner, grosso modo, je ne dis pas à la virgule près — il y a peut-être 10%, 15%, 18% ou 20% des \$1 300 000 000 qui devraient être comptabilisés à d'autres ministères? A peu près.

M. de Belleval: Au gros maximum \$8 000 000, \$10 000 000.

M. Goulet: Pas plus?

M. de Belleval: Bien non.

M. Goulet: Le transport scolaire, le BVA...

M. de Belleval: Le transport scolaire — je ne sais pas — tout est réciproque, ce n'est pas parce que c'est du transport scolaire que ce n'est pas du transport non plus. Le transport scolaire est au ministère des Transports, c'est nous qui l'administrons. C'est nous qui faisons la dépense et il n'est pas compté en double.

M. Goulet: Je suis bien d'accord, mais il me semble que lorsqu'on parle du budget du ministère de l'Education d'une province, est-ce que le ministre convient avec moi qu'on devrait comptabiliser le transport scolaire...

M. de Belleval: Je donne des subventions pour le transport en commun. Est-ce que je devrais aller comptabiliser cela au ministère des Affaires municipales? A chaque fois qu'il y a un professeur à l'université qui prend le transport en commun, parce que je donne une subvention, est-ce que je devrais comptabiliser cela au budget des universités du ministère de l'Education? On peut raffiner comme cela la répartition interindustrielle, si je puis dire, de toutes nos dépenses dans des complexités de plus en plus grandes.

M. Goulet: M. le Président, je crois que ma question était objective. Il ne faudrait pas que le ministre commence à charrier, ce n'est pas son idée. Je sais qu'il est au ministère des Transports, mais il n'est pas au ministère du "charroyage"! Ce que je veux savoir grosso modo — je comprends, ce que vous me dites là, c'est vrai, on peut descendre la pyramide jusqu'à la base, à l'extrême base des racines, ce n'est pas cela que je veux savoir — vous me dites \$8 000 000 à \$10 000 000, pas plus que cela?

M. de Belleval: Non. De services qu'on pourrait rendre à un autre ministère, qu'on pourrait facturer, par exemple, aux ministères, c'est à peu près cela. Quand on regarde l'incidence de ces dépenses une fois réparties entre les différents ministères, l'incidence serait tellement insignifiante que finalement cela ne donnerait rien. Quand vous examinez, cependant, les crédits dépensés à la mission éducative et culturelle, on fait la réconciliation. Les \$300 000 000 environ du transport scolaire s'en vont à la mission éducative et culturelle parce que le ministère des Transports est un peu écharpé entre une mission économique, une mission éducative et culturelle et peut-être même une mission administrative.

Si vous voulez faire une analyse en termes macro-économiques, comme ça, c'est possible pour vous de le faire et je pense que le livre des crédits, au niveau de la répartition entre les missions, reflète cette répartition.

M. Gratton: M. le Président.

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

M. Gratton: Quant à nous, cela complète en quelque sorte la question sauf que j'exprimerai l'appréhension suivante: C'est qu'on vient de constater qu'il lui manquait \$9 000 000 au niveau des subventions pour des laissez-passer à la CTCUM. Ah non! Ils ne manquent pas! On sait d'avance qu'on va avoir à défrayer \$10 000 000 de dépenses, on inscrit \$1 000 000 au budget, il ne manque pas \$9 000 000! Ce doit être d'une façon...

M. de Belleval: Ils vont être versés sur l'exercice suivant, de toute façon. Je ne peux pas l'inscrire.

M. Gratton: On va remettre ça... Moi, j'aimerais mieux, M. le Président, qu'on l'ajoute aux \$2 300 000 000 de déficit. C'est maintenant \$2 309 000 000 et tout ce que je souhaite, c'est qu'il n'y en ait pas trop de ces surprises à l'intérieur des crédits du ministre. C'est tout. Je lui souhaite bonne chance. Je le reverrai sur le terrain.

Le Président (M. Boucher): Programme 1, adopté?

M. Gratton: Ils sont tous adoptés quant à nous, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Programme 2?

M. de Belleval: Je voudrais juste faire une dernière petite remarque là-dessus. Il ne faut pas oublier que c'est un nouveau système qu'on met-tait en application. Il est bien difficile pour nous, pour une première année, de budgétiser exactement le montant qui finalement sera requis, compte tenu du succès de l'opération. Il n'en reste pas moins qu'on ne s'en va pas à l'aveuglette là-de-dans et qu'au niveau budgétaire, de toute façon, cela n'a pas de conséquence, comme je l'ai dit, parce que les montants prévus, même si on les prévoyait de façon plus exacte, seraient versés sur l'exercice subséquent. C'est normal, dans le jeu budgétaire, il y a des dépenses qu'on engage maintenant, qui vont être payées sur l'exercice subséquent comme aussi on paie, sur l'exercice actuel, des dépenses qui ont été engagées sur l'exercice précédent. Je pense que c'est une comptabilité qui est admise partout. Ce n'est pas là qu'est le problème.

M. Gratton: S'il s'agissait d'une différence de 10%, je serais prêt à dire au ministre: Allez-y. Mais, quand il s'agit d'une différence de 900%, je commence à m'inquiéter un peu plus.

M. de Belleval: Dans le cas qui nous occupe, c'est une différence de beaucoup moins de 10%.

M. Gratton: Voyons donc! Vous avez \$1 000 000 et vous savez d'avance que c'est \$10 000 000.

M. de Belleval: Sur le budget de l'ensemble du transport en commun, c'est \$181 000 000.

M. Gratton: Et on parle des subventions aux laissez-passer.

M. de Belleval: Au niveau de la comptabilité de l'exercice, il n'y a pas de différence. La différence est zéro, de toute façon.

M. Gratton: M. le Président, le ministre a raison, il ne manque pas \$9 000 000 nulle part, tout va bien, alors adoptons toute l'affaire et allons nous coucher.

Le Président (M. Boucher): Les programmes de 1 à 9 des crédits du ministère des Transports sont-ils adoptés?

M. Gratton: Je vous envoie une copie de ma lettre demain.

Des Voix: Adopté.

Le Président (M. Boucher): Les crédits du ministère des Transports sont adoptés. Je prierais le rapporteur d'en faire rapport à l'Assemblée nationale au nom des membres de la commission.

M. de Belleval: M. le Président, le député de Gatineau veut continuer dans son négativisme, mais, malgré tout, j'aimerais le remercier, de même que les autres collègues de l'Opposition, mes collègues du parti ministériel de leur participation active et, somme toute, je pense, positive à nos débats.

Le Président (M. Boucher): Merci messieurs, la commission des transports ajourne ses travaux sine die.

Fin de la séance à 21 h 29