



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32^e Législature

Commission permanente des transports

Étude des crédits du ministère
des Transports (1)

Le mardi 27 avril 1982 - No 80

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Exposés préliminaires	
M. Michel Clair	B-3577
M. Adrien Ouellette	B-3582
M. André Bourbeau	B-3583
Réplique du ministre	B-3587
Systèmes de transports terrestres	B-3594
Métro de surface	B-3596
M. Michel Gratton, président	

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
 60 \$ par année pour les institutions et organismes publics
 Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à:
 Éditeur officiel du Québec
 Diffusion commerciale des publications gouvernementales
 1283, boulevard Charest-Ouest
 Québec G1N 2C9
 Tél. (418) 643-5150

Les index de chaque session sont disponibles au coût de 5 \$
 l'exemplaire à l'adresse suivante:

Service des documents parlementaires
 Assemblée nationale
 Hôtel du Parlement
 Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
 Bibliothèque nationale du Québec
 ISSN 0709-3632

Le mardi 27 avril 1982

Étude des crédits du ministère des Transports

(Vingt heures trente-trois minutes)

Le Président (M. Gratton): La commission permanente des transports est réunie avec le mandat d'étudier les crédits du ministère des Transports. Avec le consentement unanime de la commission, nous présumons avoir quorum.

Les membres de la commission sont: MM. Blouin (Rousseau), Bourbeau (Laporte), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Gauthier (Roberval), Lachance (Bellechasse), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mailloux (Charlevoix), Middlemiss (Pontiac), Ouellette (Beauce-Nord), Vaillancourt (Orford).

Les intervenants sont: MM. Assad (Papineau), Baril (Arthabaska), Beaumier (Nicolet), Caron (Verdun), Grégoire (Frontenac), Maciocia (Viger), Mathieu (Beauce-Sud), Perron (Duplessis), Rodrigue (Vimont).

Est-ce que la commission voudrait suggérer un de ses membres pour agir à titre de rapporteur?

M. Clair: M. le Président, si vous me le permettez, je voudrais suggérer que le député de Roberval, M. Gauthier, puisse agir comme rapporteur.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que cette motion est adoptée?

M. Bourbeau: M. le Président, si je me souviens bien, vous avez assisté à une commission parlementaire où on avait décidé que ces motions étaient débattables. Est-ce que vous n'avez pas déjà...

Le Président (M. Gratton): J'ai même déjà assisté à des débats qui ont duré des jours entiers.

M. Bourbeau: Vous avez été proposé vous-même, je pense, comme rapporteur; vous connaissez les qualités requises. Pensez-vous que...

M. Clair: C'est ce qui explique d'ailleurs le fait, peut-être, qu'il soit aujourd'hui lui-même président de la commission...

M. Bourbeau: Parce qu'on avait trop vanté ses mérites...

M. Clair: ... après avoir jaugé ses

capacités et tout cela.

M. Bourbeau: On n'a pas d'objection à ce moment-là.

Le Président (M. Gratton): Adopté?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Gratton): Je présume donc que M. le ministre voudrait débiter par une déclaration d'ordre général.

Exposés préliminaires

M. Michel Clair

M. Clair: M. le Président, avant de faire cette déclaration d'intérêt général sur les principales caractéristiques du budget 1982-1983 du ministère des Transports, je voudrais, dans un premier temps, présenter aux collègues les principaux collaborateurs qui m'entourent. Je voudrais d'abord commencer par le sous-ministre des Transports, M. Pierre Michaud, que vous connaissez sûrement et à sa droite, mon collègue, le député de Beauce-Nord, qui, comme adjoint parlementaire est surtout affecté aux dossiers qui concernent la voirie, à savoir la construction, la conservation et l'entretien du réseau routier. En arrière de moi, vous voyez mon chef de cabinet, M. Martin Girard, Mme Claudine Sotiau, présidente-directrice générale de la Régie de l'assurance-automobile du Québec, M. Chiricota et M. Laterreur de la direction de la gestion financière, Mme Louise Roy attachée politique à mon cabinet, suivant surtout les dossiers de la région de Montréal, notamment les dossiers du transport en commun; à sa droite, Mme Yolande Plante et le joli noir que vous voyez à mon extrême droite, Jean-Pierre Gauvreau. Tous deux comme attachés politiques, s'occupent en particulier du réseau routier et de l'ensemble des questions de voirie. À la deuxième rangée, il y a M. Ferland, l'administrateur de la Commission des transports, M. André Marcil, président de la Commission des transports du Québec, M. Marcel Baril, sous-ministre adjoint à l'administration, M. René Vincent, sous-ministre adjoint à la planification, à la recherche et au développement, M. Demers, de la direction de la programmation, M. Jacques Charland, sous-ministre adjoint au génie, M. Roger

Blais, sous-ministre adjoint à la construction, M. Leblanc, de la Commission des transports du Québec; il y a également M. Descoteaux, du transport des personnes, M. André Lavigne, de la direction de la gestion financière et M. Beaulieu, également de la direction de la gestion financière. Voilà, pour les personnes qui m'accompagnent et avec qui j'ai le plaisir de travailler comme ministre des Transports du Québec.

Avant de procéder à l'étude détaillée des crédits relatifs à chacun des différents programmes, je voudrais profiter des premières minutes de la présente séance pour vous tracer un portrait rapide des principales caractéristiques du budget 1982-1983 du ministère des Transports et des interventions majeures que celui-ci entend réaliser au cours de cet exercice financier dans les différents secteurs d'activité qui sont sous sa responsabilité.

Le ministère des Transports disposera en 1982-1983 de crédits totalisant 1 498 692 800 \$, de 8770 employés permanents et d'une enveloppe de 2724 personnes-année occasionnelles. Par rapport à celui de l'exercice financier précédent, ce budget représente donc une augmentation de 127 945 900 \$, soit 9,3%. Un tel taux de croissance illustre bien la double préoccupation du ministère, à savoir contribuer à la réalisation de l'objectif général de ralentissement du rythme de croissance des dépenses gouvernementales tout en préservant le rôle moteur que se doit de continuer à jouer l'un des plus importants ministères à vocation économique du gouvernement du Québec et ce, particulièrement dans le contexte économique difficile que nous vivons actuellement. Il importe donc, et c'est l'un de ses objectifs prioritaires, que le ministère s'assure de maximiser les effets d'entraînement qui pourront être générés par les nombreux investissements directs ou indirects qu'il entend réaliser au cours de l'exercice financier qui débute.

Les principales interventions peuvent être regroupées sous deux volets. Ainsi, je voudrais vous entretenir dans un premier temps des activités prévues dans les différents domaines des transports, à savoir: le transport terrestre des personnes et des marchandises ainsi que les secteurs maritimes et aériens.

Au chapitre de la voirie, qui regroupe les activités reliées à la construction et à la conservation du réseau routier québécois, je laisserai à mon collègue et adjoint parlementaire, M. Adrien Ouellette, député de Beauce-Nord, le soin de nous exposer les principales priorités que se donnait le ministère en cette matière pour l'année financière qui débute.

D'abord le transport en commun. En 1982-1983, le ministère des Transports entend

poursuivre ses efforts en vue de développer des services adéquats de transport en commun dans les principales agglomérations du Québec, et tout particulièrement dans la métropole de Montréal et la grande région de Montréal. Cette volonté se traduirait par l'octroi d'environ 307 000 000 \$ en subventions, en majeure partie versées aux cinq commissions et aux quatre corporations de transport chargées de l'exploitation des réseaux en milieu urbain. Ces subventions sont octroyées dans le cadre du programme d'aide au transport en commun en vigueur depuis le début de 1980 et dont les principaux volets sont, rappelons-le, les suivants:

Une subvention de fonctionnement correspondant à 40% des revenus produits par les activités courantes de ces organismes.

Deuxièmement, un remboursement à 110% des réductions de tarif consenties à la clientèle régulière du transport en commun par émission de laissez-passer mensuels.

Troisièmement, une subvention de 75% aux immobilisations de nature locale, à savoir: l'acquisition d'autobus, la construction de garages, etc.

Quatrièmement, une subvention de 100% au développement du métro de Montréal à compter du moment où seront honorés les engagements du décret du 4 mars 1981, ainsi qu'à la création d'infrastructures et d'équipements à caractère régional.

L'importante augmentation des subventions qui seront ainsi versées par rapport à celles accordées en 1981-1982, soit 67 000 000 \$ ou 28%, s'explique par de nombreux facteurs dont les principaux ont trait aux augmentations prévues de la clientèle et des tarifs de différents organismes ainsi que le coût toujours croissant du financement des immobilisations à cause notamment du haut niveau des taux d'intérêt.

À cet effet, mentionnons que les prévisions des organismes pour 1982-1983 font état de 425 000 000 de passagers, dont plus de la moitié, soit 217 000 000, utiliseraient le laissez-passer mensuel comme mode de paiement, ce qui permet de constater l'influence positive de l'implication gouvernementale à ce chapitre.

Quant au prolongement du métro, même si les conditions de financement actuelles appellent à la prudence et obligent à réviser le rythme prévu des travaux, mon ministère s'attend que la Communauté urbaine de Montréal procède à des investissements de l'ordre de 75 000 000 \$ qui seront subventionnés en fonction de la politique que j'ai déjà rappelée tantôt. Ces sommes seront affectées au prolongement des lignes 2, pour le tronçon Bonaventure-du Collège, et 5, pour le tronçon Snowdon-Saint-Michel.

En matière de développement, l'année 1982-1983 devrait par ailleurs être marquée

par une réflexion sérieuse des différents intervenants impliqués dans le développement des services de transport en commun dans l'ensemble de la région de Montréal. Compte tenu de ses caractéristiques démographiques, le gouvernement porte en effet un intérêt marqué envers la région métropolitaine en vue d'y assurer le développement d'un réseau moderne et efficace de transport en commun. En plus d'y consacrer une large part des subventions versées dans le cadre de son programme d'aide, son intervention comporte deux autres volets importants. Le premier concerne la réalisation des travaux d'infrastructures que l'on désigne maintenant sous le vocable de "plan intégré de transport de la région de Montréal" et qui implique, outre le prolongement du métro souterrain, la création de deux lignes de métro de surface et la modernisation de certaines lignes de trains de banlieue. Le second consiste en la mise en place des différentes modalités d'application de l'intégration interzonale et intermodale.

Sans remettre en question pour autant son choix fondamental de privilégier le transport collectif en milieu urbain, le gouvernement a senti le besoin, devant l'importance des moyens à mettre en oeuvre, d'amorcer au cours des derniers mois une réflexion d'ensemble dans le but d'inscrire ses interventions dans une perspective à plus long terme. Cette réflexion a été alimentée par les principaux éléments de problématique qui caractérisent le cadre financier et institutionnel propre à ce secteur, savoir:

Premièrement la hausse marquée du coût des transports au cours des dernières années, laquelle s'est traduite par une augmentation moyenne annuelle de 16% dans le domaine des transports collectifs et dont les principaux facteurs explicatifs sont l'augmentation rapide du coût de l'énergie, les hauts taux d'intérêt, la croissance de la masse salariale, l'amélioration des services offerts ainsi que certaines déficiences au chapitre du contrôle des coûts.

Deuxièmement, la perspective de voir ces coûts atteindre près de 1 000 000 000 \$ en 1985, ce qui exercera une pression énorme sur les trois partenaires financiers actuels du transport en commun, soit le gouvernement du Québec, les municipalités et les usagers, alors que tous trois voient leur capacité financière déjà fortement sollicitée.

Troisièmement, la présence aussi bien au niveau local que gouvernemental de plusieurs intervenants se partageant des responsabilités souvent ambiguës et parfois même conflictuelles.

Enfin, l'absence d'une véritable structure d'encadrement permettant d'apporter des solutions régionales à certains problèmes relatifs à la planification et à l'exploitation de certains réseaux.

Au cours des prochains mois, le

gouvernement entend donc élargir le débat aux différents intervenants du milieu en leur soumettant certaines avenues de solution et en espérant dégager les plus larges consensus possible, de façon à relever le défi que posent la planification et le développement de cet important secteur au cours des prochaines années de transport en commun.
(20 h 45)

Comme il l'a fait en 1981-1982, mon ministère entend jouer un rôle actif en ce qui concerne le développement et l'adaptation de services de transport à l'intention des personnes handicapées. Il est en effet prévu que des crédits de l'ordre de 9 000 000 \$ seront affectés au programme d'aide en vertu duquel le ministère offre aux organismes publics de transport en commun et aux municipalités non desservies par un tel organisme, une subvention annuelle correspondant à 75% des frais encourus pour assurer un service de transport aux personnes handicapées. La subvention ainsi consentie augmenterait du double par rapport à celle versée en 1981-1982. Un tel phénomène s'explique par le fait que tous les organismes de transport en commun participent maintenant à ce programme et que le nombre prévu de municipalités qui s'en prévaudront devrait atteindre la quarantaine.

En matière de transport scolaire, le ministère assume aussi comme une de ses principales responsabilités, celle de permettre aux commissions scolaires d'assurer le transport des écoliers. Pour cette fonction il consacrera en 1982-1983, une somme de 255 000 000 \$, laquelle sera presque entièrement versée directement aux commissions scolaires. Le fait saillant de l'année budgétaire 1982-1983 consistera très certainement dans le remplacement de l'actuel cadre de fonctionnement du transport scolaire. En effet, un nouveau cadre, un nouveau régime, viendra remplacer, pour l'année scolaire 1982-1983, celui qui est en vigueur depuis 1974. Ce changement sera l'aboutissement de la publication en octobre 1981 d'un livre blanc sur le sujet, d'une analyse de 80 mémoires présentés durant la période de consultation, de l'adoption le 19 décembre 1981 par l'Assemblée nationale de la loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives et, finalement, d'une discussion en mars 1982, en commission parlementaire, portant sur les règles budgétaires.

Dans la foulée des orientations gouvernementales fondamentales, les principaux objectifs de ce nouveau régime sont d'assouplir la réglementation en matière de transport scolaire tout en confiant aux autorités locales, en l'occurrence les commissions scolaires, des responsabilités accrues et une autonomie plus large en matière d'organisation des services à la population et d'utilisation des ressources.

Ces volontés se traduiront, entre autres, dans les faits par l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée et entièrement transférable, à l'exception des allocations spécifiques, à d'autres activités reliées au fonctionnement de la commission scolaire locale et régionale. La commission scolaire, sur recommandation du comité de transport, aura la responsabilité de l'utilisation des ressources ainsi mises à sa disposition.

En guise de corollaire, les commissions scolaires qui mettront en place des services de transport dont le coût excédera l'enveloppe budgétaire allouée par le ministère, devront financer elles-mêmes cet excédent.

Le cadre financier de ce nouveau régime sera établi selon un horizon de trois ans, afin d'assurer une continuité du système permettant ainsi aux entrepreneurs et aux commissions scolaires d'établir une certaine planification nécessaire à l'établissement des budgets et au renouvellement des équipements.

Quant à l'enveloppe budgétaire annuelle, elle se divisera en trois composantes, qui sont l'allocation de base, les allocations supplémentaires et les allocations spécifiques.

L'allocation de base vise à couvrir les coûts du transport quotidien des écoliers. Les allocations supplémentaires permettront de défrayer le coût de certains services tels que le programme destiné aux classes d'accueil, le transport complémentaire, le transport interécole et le programme maternelle-maison et animation.

Les allocations spécifiques serviront pour leur part à défrayer le coût des services propres à des situations particulières et ne pouvant faire l'objet de règles budgétaires applicables à l'ensemble du Québec. Ces services sont le transport périodique ainsi que le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Enfin, le ministère des Transports souhaite également par le biais de cette réforme élargir le rôle des transporteurs scolaires en leur permettant de répondre à certains besoins de transport, qui, jusqu'ici, n'étaient ou ne pouvaient être comblés efficacement. Trois mesures principales s'inscrivent dans ce cadre: d'abord, il y a la possibilité qu'une clientèle autre qu'écolière puisse utiliser les places disponibles sur les circuits réguliers de transport écolier. Ensuite, les transporteurs pourront avec le minimum de contraintes effectuer le transport de groupes sur de courtes et moyennes distances, et, finalement, les municipalités pourront recourir aux transporteurs scolaires pour fournir certains services de transport en commun d'appoint.

En ce qui concerne les autres modes de transport terrestre des personnes, le transport interurbain par autobus, notamment, l'action du ministère des Transports se

résume essentiellement à l'application des différents règlements qui circonscrivent les activités des transporteurs, l'exclusivité des permis par exemple, ou encore le contrôle de la Commission des transports du Québec sur les hausses de tarifs ou sur les modifications de parcours ou d'horaires. Il étudie en outre les formes que pourrait prendre une certaine libéralisation dans ce domaine.

Dans le secteur du transport ferroviaire des personnes, le Québec a été frappé récemment - en novembre 1981 - en ce qui concerne l'entrée en vigueur de cette décision par un décret du gouvernement fédéral qui éliminait certains services régionaux et réduisait la fréquence d'autres liens régionaux vers l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'Outaouais notamment. Le ministère des Transports a alors vivement protesté contre ces coupures, allant même jusqu'à déposer une requête en injonction contre le décret fédéral. Si de nouvelles coupures devaient être annoncées, il pourrait, comme par le passé, s'y opposer et coordonner la présentation des positions des divers intervenants régionaux concernés.

Dans le même secteur, le ministère entend en outre promouvoir le renforcement du corridor Québec-Windsor, projet dans le cadre duquel il a participé aux études concernant les projets de gares intermodales.

Enfin, l'ensemble des diverses études déjà réalisées ou actuellement en cours au ministère devraient permettre de déboucher à court ou moyen terme sur une politique globale en matière de transport par véhicule taxi au Québec. À ce titre, mentionnons celle du groupe de travail sur la rentabilité du taxi, celle portant sur les services de taxi collectif ainsi que celle confiée à un groupe de rédaction auquel j'ai donné un mandat récemment, comme j'ai eu l'occasion de l'expliquer à l'Assemblée nationale.

Maintenant, le transport terrestre des marchandises. Au cours de 1982, les efforts de la direction du transport terrestre des marchandises porteront essentiellement sur les différents éléments suivants: Tout d'abord la poursuite de la mise en application des recommandations qui ont fait suite au nettoyage de la réglementation concernant le camionnage, en conformité avec la décision du Conseil des ministres du 29 octobre 1980. Ces recommandations ont trait à l'abrogation ou à la modification, en totalité ou en partie, de plusieurs des nombreux textes réglementaires relatifs à ce secteur. Deuxièmement l'application progressive de la loi no 5, sanctionnée en juin 1981, qui permet notamment de mettre en place une procédure de dépôt de tarifs, de réviser l'organisation et le fonctionnement de la Commission des transports du Québec et d'instituer un régime d'amendes plus sévères en vue de combattre plus efficacement le transport illégal. Troisièmement,

l'organisation du colloque public sur le camionnage qui se tiendra à Québec les 31 mai et 1er juin prochain. Quatrièmement, l'approbation d'une politique de réciprocité en matière de transport par camion, notamment en matière d'immatriculation, avec les États américains. Cinquièmement, la présentation d'un projet d'amendement de la loi couvrant les différents aspects de la sécurité des opérations ferroviaires, et finalement la poursuite des projets d'amendement concernant le statut juridique des compagnies de chemin de fer sous juridiction québécoise, la simplification des procédures de modification des tarifs des compagnies de chemins de fer, et l'instauration d'une procédure simplifiée de dépôt de tarifs à la Commission des transports puisque cette loi n'a pas été modifiée depuis, je crois, 1869.

Enfin, je voudrais souligner la volonté du ministère d'implanter un programme d'aide technique aux expéditeurs et aux transporteurs. Cette nouvelle orientation a déjà franchi les étapes de sensibilisation, de consultation et de conception générale, de sorte qu'un tel programme pourrait être opérationnel dès 1982.

Au chapitre du transport maritime maintenant. Des crédits de 31 400 000 \$ que le ministère entend consacrer au secteur maritime cette année, un premier montant de 7 300 000 \$ est prévu pour la mise en place d'infrastructures. Celui-ci permettra de terminer les principaux travaux amorcés au cours des dernières années, soit la construction de nouveaux débarcadères à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, la rénovation, de concert avec Via Rail, de la gare ferroviaire de Lévis, ainsi que la construction d'une nouvelle gare fluviale à Baie-Comeau.

Bien que toutes les ententes relatives à la réalisation du projet de construction du débarcadère de Port-Cartier, qui implique SOCAR, la Compagnie minière Québec-Cartier et COGEMA, ne soient pas encore complétées, le ministère souhaite qu'elles se concrétisent à temps pour que les travaux puissent démarrer en cours d'année. Rappelons que cet important projet pour l'économie de la région de la Côte-Nord constitue le second volet du projet de traversier-rail devant relier les chemins de fer de cette région à l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain.

Le ministère maintiendra par ailleurs son soutien aux services de traverses fluviales, dans le but d'assurer la réunion des régions économiques et le désenclavement des territoires isolés. Les services subventionnés, au nombre de 11, se partageront ainsi un montant de 17 900 000 \$. La faible croissance du budget affecté à cette activité tend à démontrer que la phase d'implantation et de

développement de ces services est maintenant complétée et que s'amorce maintenant une phase de consolidation.

De la même façon, il continuera à assurer, par l'intermédiaire de caboteurs privés, la desserte des Îles-de-la-Madeleine et du Nouveau-Québec, ainsi que celle des municipalités de la Basse-Côte-Nord. Les déboursés exigés à ce titre devraient atteindre 4 800 000 \$.

En matière de transport aérien, l'intervention directe du ministère des Transports du Québec continuera de s'exercer sous différentes formes en 1982-1983. En plus d'administrer et d'exploiter la douzaine d'aéroports provinciaux existants, il continuera de s'impliquer, avec ou sans la participation du gouvernement fédéral, dans le développement d'infrastructures aéroportuaires régionales. Des crédits de 5 500 000 \$ sont d'ailleurs prévus à cette fin.

Il s'agit essentiellement de compléter la construction de l'aéroport de Chibougamau - Chapais et de poursuivre certaines améliorations devant être apportées aux aéroports de Bonaventure, de Saint-Honoré et de Saint-Méthode - Dolbeau. De plus, des subventions de 200 000 \$ sont prévues dans le cadre du programme d'aide à l'amélioration des aéroports nordiques.

Notre direction du transport aérien continuera en outre de subventionner trois traverses aériennes jugées essentielles pour assurer le désenclavement de certaines communautés, soit les liaisons Montmagny - Isle-aux-Grues, Île-Verte - Notre-Dame-des-Sept-Docteurs et Île d'Entrée - Havre-aux-Maisons.

Le service aérien gouvernemental, quant à lui, disposera de crédits de l'ordre de 17 300 000 \$ pour remplir ses diverses fonctions. De ce montant, 9 900 000 \$ seront nécessaires pour assurer les différents services de transport des personnes, à savoir le transport des malades par l'avion-ambulance, celui des membres du Conseil des ministres dans leurs déplacements officiels, des invités de marque du gouvernement et de groupes de fonctionnaires, ainsi que l'exploitation du service d'hélicoptères pour le compte de la Sûreté du Québec et de certains ministères.

Le maintien de l'excellent service de lutte contre les incendies de forêt, dont la très grande efficacité a été maintes fois démontrée, exigera, pour sa part, des déboursés de 7 300 000 \$. Je ne voudrais pas aborder ce dernier sujet sans faire état de la satisfaction du ministère dans le cadre de sa première expérience concernant la location d'appareils à l'Argentine au cours de la période d'hiver, laquelle pourrait s'avérer éventuellement un jalon important vers une rentabilisation des équipements relatifs à ce service.

En ce qui concerne la construction du réseau routier et son entretien, de même que sa conservation, j'aimerais maintenant céder la parole à mon adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, qui va vous dresser un portrait de la situation.

M. Adrien Ouellette

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Je remercie le ministre qui me permet de traiter de la partie budgétaire concernant la construction et la conservation du réseau routier. Un examen des programmes 3 et 4 du ministère révèle qu'une somme de quelque 803 800 000 \$ sera consacrée cette année à la construction et à la conservation du réseau routier, soit une augmentation de 29 600 000 \$ par rapport à l'an dernier. Cette légère augmentation de l'enveloppe affectée au réseau routier est plus particulièrement le résultat d'une politique ministérielle visant à prioriser la protection de notre patrimoine routier. Ainsi, plus de 411 300 000 \$ seront consacrés au programme de conservation du réseau comparativement à 367 300 000 \$ lors du dernier exercice, soit une augmentation d'environ 12%.

Si, d'autre part, l'enveloppe de la construction diminue quelque peu, passant de 406 700 000 \$ à 392 500 000 \$, c'est que, compte tenu des contraintes budgétaires, elle traduit une orientation nouvelle en matière de construction routière et autoroutière mieux adaptée aux valeurs, aux besoins et aux ressources d'aujourd'hui. Puisque la politique gouvernementale favorise depuis quelques années l'utilisation du transport en commun, il apparaît normal de restreindre l'effort de développement et d'expansion du réseau autoroutier urbain en se limitant aux interventions indispensables afin de rentabiliser les équipements déjà en place. De la même façon, sur le réseau autoroutier interrégional, les principales raisons étant déjà fixées, l'action ministérielle ne portera plus que sur la complétion de projets déjà initiés ou sur l'ajout de tronçons jugés essentiels au bon fonctionnement du réseau existant. Parmi les projets autoroutiers retenus, mentionnons, entre autres, l'autoroute 40 de Donnacona à Berthier, l'autoroute Montmorency, l'autoroute 73 de Sainte-Marie à Saint-Georges et l'autoroute 50 de Hull à Masson.

(21 heures)

Si les besoins en développement du réseau vont en s'amenuisant, les besoins de réhabilitation et d'amélioration croissent rapidement et constituent une préoccupation majeure pour le gouvernement. Un effort substantiel sera donc consenti à la réfection de certains axes importants tels la route 132 en Gaspésie, la route 138 de Québec vers l'Est, la route 117 entre l'Abitibi et

Montréal, la route 155 en Mauricie, la route 116 au coeur de la région des Bois-Francs et de l'Estrie, afin d'améliorer la qualité des services aux usagers et d'y assurer un niveau de sécurité suffisant. Quelque 113 100 000 \$ seront consacrés à ce type de réfection.

D'autre part, les impératifs d'amélioration des routes régionales et locales obligent le gouvernement à consentir un effort global quasi constant sur ce réseau. À cette fin, la politique ministérielle a apporté certaines modifications ayant trait à la planification des interventions sur ce type de routes. En vue d'une meilleure gestion des crédits, le ministère a révisé son cadre de planification et ses normes de construction. Ainsi, en réponse à un souhait maintes fois exprimé par les députés du gouvernement et de l'Opposition, un nouveau programme d'action sera initié visant les chemins à faible circulation. Des travaux de réfection suivant des standards minimaux, c'est-à-dire exécutés à l'intérieur des emprises existantes, autant que possible, permettront une meilleure utilisation des crédits disponibles tout en augmentant le nombre d'interventions sur le réseau des chemins municipaux.

En terminant, j'ajouterai que les travaux ici entrepris, malgré une légère diminution de l'enveloppe de construction routière, continueront d'amener leurs usuelles contributions à l'activité des entrepreneurs, des fournisseurs, des firmes de génie-conseil et des camionneurs en vrac d'où leurs répercussions évidentes sur l'emploi, ce qui ne peut être négligé en cette période difficile.

En guise de résumé à cette présentation, j'aimerais tout simplement attirer votre attention sur les principales données suivantes, lesquelles m'apparaissent être d'excellents indicateurs pour mesurer les retombées économiques anticipées de ce budget sur l'économie du Québec et de ses régions. Ce sont les 500 000 000 \$ qui seront investis directement et indirectement par le ministère en immobilisations; les 570 000 000 \$ versés en subventions pour assurer le fonctionnement des importants réseaux de transport en commun et de transport scolaire et enfin les 410 000 000 \$ qui seront consacrés à la conservation du réseau routier et qui impliqueront en outre l'octroi d'environ 70 000 000 \$ en contrats et 112 000 000 \$ en achat de matériel et de fourniture.

M. Clair: Alors, M. le Président, voilà pour les principales caractéristiques générales du budget du ministère des Transports pour l'année budgétaire 1982-1983. Alors, j'imagine que mon collègue, le député de Laporte, doit avoir des remarques générales avant qu'on aborde le programme 1.

Le Président (M. Gratton): M. le député de Laporte.

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: M. le Président, permettez-moi tout d'abord de vous féliciter pour votre nomination. Cela a pour effet de priver l'Opposition d'un valeureux représentant mais enrichit sûrement la présidence. Le président est reconnu pour ses qualités d'objectivité et d'impartialité, et je suis content de voir que le gouvernement a jugé bon de le nommer à ce titre-là.

Le Président (M. Gratton): Attendez, on commence là.

M. Clair: ... que ce soit enregistré.

M. Bourbeau: Il me fait également plaisir de constater la présence des nombreux adjoints qui accompagnent le ministre, dont plusieurs ne nous étaient pas connus. J'espère que nous aurons l'occasion d'avoir recours à leurs lumières et que le ministre ne se gênera pas pour puiser à même leurs connaissances le cas échéant.

J'ai l'intention de faire quelques remarques et, comme je n'ai pas comme le ministre l'avantage d'avoir un adjoint parlementaire, du moins pas encore, c'est le député de Pontiac, mon collègue, qui va prendre en charge pour l'Opposition l'étude des programmes 3 et 4. Si le ministre le veut bien, il pourra faire des remarques demain au moment où on commencera l'étude de ces programmes-là.

M. Clair: Alors, M. le Président, je voudrais immédiatement dire au député de Laporte que je suis heureux de constater que même du côté de l'Opposition, on juge les transports suffisamment importants pour qu'on se partage la tâche.

M. Bourbeau: C'est exact. Je constate, après avoir écouté le ministre, qu'il y a beaucoup d'intentions dans ce qu'il vient de nous dire. Il y a même un grand nombre de ces intentions-là qu'on retrouvait dans le discours du ministre l'an dernier. J'ose espérer que cette fois cela ne restera pas que des vœux pieux.

Les crédits du ministère des Transports vont passer cette année de 1 370 346 900 \$ à 1 498 292 800 \$, soit une augmentation d'à peu près 9,3%, comme on l'a dit tout à l'heure. J'aimerais rappeler aux membres de cette commission que si le ministère des Transports est - d'après le rapport du ministère - le troisième en importance - et d'après le budget qu'on nous présente, je vois que c'est le cinquième en importance en ce qui concerne ses crédits, puisque j'ai cru remarquer que les Finances, le Travail et la

Main-d'Oeuvre également sont plus importants, enfin, entre le troisième et le cinquième plus important - c'est le premier, en termes de dépenses en capital, de là, son importance primordiale pour la promotion du développement économique au Québec.

Le ministre nous disait l'an dernier, je cite l'étude des crédits: "74% de toutes les dépenses en capital incluses au budget du Québec proviennent du ministère des Transports." Espérons que ces dépenses serviront à maximiser l'effet des retombées économiques pour le Québec. L'Opposition se pose des questions sur la pertinence de ces dépenses en capital. Est-ce qu'on dépense ces montants aux bons endroits? On n'a qu'à regarder les programmes 3 et 4 du ministère pour s'apercevoir que les augmentations ne couvrent même pas le taux d'inflation. Ce sont les deux programmes qui renferment le plus de dépenses en capital. Ce n'est pas surprenant, car ce gouvernement, depuis quelques années, emprunte, comme l'admettait le premier ministre récemment, pour payer ses comptes d'épicerie, de là l'obligation de diminuer ses dépenses en capital.

J'aimerais aborder le dossier du transport en commun. Nous assistons à une stagnation de ce dossier dans la région de Montréal. En ce qui concerne l'intégration tarifaire promise à grands renforts de publicité lors de la dernière campagne électorale, rien ne semble avoir avancé. Le ministre nous disait l'an dernier, je le cite: "C'est certain que la population s'attend, à mon avis, que cela se mette en marche le plus rapidement possible. L'intégration tarifaire des réseaux d'autobus et de métro, sur le plan technique, il semble que ce serait faisable dans un ordre de grandeur de cinq à six mois." En ce qui concerne plus particulièrement l'introduction de la carte mensuelle inter-rives, le ministre souhaitait que cette carte soit en vigueur dès le début de 1982. Or, rien n'a été fait encore à ce sujet. De plus, il semble que le ministre soit à la recherche de nouveaux partenaires, comme il le disait d'ailleurs lui-même tout à l'heure, pour aider à financer le transport en commun dans la région de Montréal. En effet, le ministre admet que les coûts de la participation du gouvernement du Québec dans le transport en commun de la région de Montréal augmentent à un rythme qui ne pourra être maintenu sans modifications importantes. Il ajoute que les revenus provenant des usagers ne pourront, à court ou à moyen terme, dépasser un certain niveau. C'est extrait du discours du ministre devant l'AQTR, le 12 mars 1982.

Qui va payer les coûts additionnels? Les automobilistes? Les entreprises? Est-ce que les études ont été faites à ce sujet? Quelles entreprises devront contribuer et dans quel ordre de grandeur? Est-ce qu'on a

les données là-dessus? L'automobiliste, cette vache à lait du gouvernement ou des gouvernements, devrait-il contribuer encore? De toute façon, ce serait probablement par voie d'autres taxes indirectes que ce gouvernement aura décrétées, domaine où il a acquis une réputation de champion incontestable.

L'automobile est devenue, depuis quelques années, comme le disait récemment le député de Trois-Rivières, M. Denis Vaugeois, une nécessité de luxe. On est en train, avec les politiques du gouvernement actuel, de la faire devenir une nécessité inaccessible. À ce sujet, nous entendions parler récemment d'une proposition qui vise à doubler les tarifs sur les autoroutes du Québec. Je ne sais pas jusqu'à quel point on en est rendu. Peut-être que le ministre pourrait nous éclairer là-dessus. Cela aurait pour effet, encore, de pénaliser davantage les utilisateurs d'automobiles. Nous pensons qu'il serait injuste de taxer l'automobiliste davantage. Je cite ici un discours, un editorial de M. Jean-Guy Dubuc dans la Presse: "Il n'est pas vrai que dans une société socio-démocrate, tout le monde doit toujours payer pour tout le monde. On ne peut constamment pénaliser le tout en faveur de la partie. Dans certains domaines comme la santé et l'éducation, de telles mesures sont nécessaires. (Même là, pourtant, il faut éviter de laisser croire que tout est gratuit dans la société...)". Nous ne voulons pas remettre en question la pertinence de favoriser le transport en commun. Toutefois, nous avons de profondes réserves sur ce que le ministre appelle une nouvelle conception de la rentabilité, c'est-à-dire une notion de rentabilité sociale. Ce serait, en fait, peut-être, instaurer la non-rentabilité de la rentabilité. Est-ce qu'en cette période de crise financière et économique, on ne devrait pas plutôt ralentir le programme d'acquisition coûteuse d'infrastructures?

Le ministre ne se souvient même pas de ses paroles, quoi!

M. Clair: Non; est-ce que vous citez une de mes déclarations ou si vous citez un éditorialiste? Je croyais que vous citiez...

M. Bourbeau: Un éditorialiste de la Presse.

M. Clair: C'était juste pour savoir à quelle date c'était.

M. Bourbeau: Je peux vous la donner. C'est dans la Presse du mercredi, 9 septembre 1981.

M. Clair: Juste avant...

M. Bourbeau: C'est avant le...

M. Clair: Non, non.

M. Bourbeau: Est-ce qu'en cette période de crise financière et économique on ne devrait pas ralentir le programme d'acquisition coûteuse d'infrastructures? Est-ce qu'on n'est pas en train de se doter d'un système pour lequel on n'a pas les moyens? Le président du Conseil du trésor affirmait en septembre 1981 qu'au Québec on s'était habitué à une médecine en Cadillac mais qu'on devrait s'habituer dorénavant à une médecine en Volkswagen. Le domaine du transport en commun ne devrait-il pas, pour l'instant du moins, s'orienter vers ce principe? N'est-il pas à craindre que nous ne devenions bientôt des quêtueux montés en métro de surface, pour parodier la célèbre phrase de Gérard Filion? Par sa politique de financement et de subvention au transport en commun, le gouvernement encourage le suréquipement et force les commissions de transport en commun à emprunter. Nous pensons que le gouvernement devrait ralentir le rythme de ses investissements en ce secteur et tenter d'utiliser davantage les infrastructures existantes. Après tout, personne ne souhaite qu'on ne se retrouve avec un éléphant blanc comme le réseau de Bart de San Francisco. Comment? En mettant l'accent, par exemple, sur des systèmes alternatifs comme le covoiturage - le ministre parlait tantôt de taxis collectifs, de taxibus, des voies réservées, nous allons y revenir tout à l'heure - en étudiant l'expérience du laissez-passer mensuel au porteur de la Commission de transport de Sherbrooke, etc. En fait, ce que nous voulons, c'est améliorer la souplesse qu'on est en droit d'attendre des services existants qui prétendent satisfaire un besoin essentiel au public. Avons-nous vraiment besoin d'un système complexe de transport collectif? Après tout, comme le disait dans son dernier livre une ancienne collègue du ministre, Mme Lise Payette: "Nous n'avons peut-être plus les moyens de nos rêves."

M. Clair: ... contexte.

M. Bourbeau: En ce qui concerne plus particulièrement les voies réservées sur le pont Champlain à Montréal, c'est une expérience pilote qui dure depuis quelques années déjà. Quand cela sera-t-il permanent? Où en est l'entente avec le fédéral là-dessus? Est-ce qu'on ne pourrait pas penser étendre cette expérience à d'autres ponts? Pour mieux illustrer la lenteur avec laquelle le gouvernement fait évoluer ce dossier, je voudrais citer M. Lucien Lessard, le ministre des Transports du temps, lors de l'étude des crédits de 1979-1980 à la page B-3018: "On a fait une expérience cette année qui était extrêmement intéressante. Cela a été la voie réservée à contre courant, à contre

circulation, la voie réservée sur le pont Champlain, ce qui a permis d'augmenter - on m'indique, on me parle de 55% - l'achalandage du transport en commun sur ce circuit. En ce qui concerne le pont Mercier, actuellement on est en train de considérer avec le COTREM, de voir s'il n'y aurait pas lieu d'abord de faire des améliorations et ensuite d'envisager la même chose qu'on a faite pour le pont Champlain, à savoir, une voie réservée pour l'autobus". (21 h 15)

Or, M. le Président, je me promenais récemment sur le pont Champlain; on est en 1982 et je constate qu'encore aujourd'hui, à tous les jours, on a des employés du ministère qui déposent chaque matin des cônes sur la voie réservée et c'est la même chose l'après-midi à quatre heures. À la fin de la période de pointe, ils reprennent les cônes et les remettent dans le camion, ce qui en plus de créer des dépenses de main-d'œuvre pour la mise en place et l'enlèvement des cônes, j'en suis convaincu, cela a pour effet de créer des dangers additionnels puisque la signalisation n'est pas adéquate, etc.

Tous les observateurs sont unanimes pour affirmer que l'expérience a longtemps duré, qu'elle est excellente, qu'elle est concluante. Je ne vois pas pourquoi on n'en viendrait pas à institutionnaliser le système de la voie réservée sur le pont Champlain et sur d'autres ponts, comme par exemple le pont Mercier ou le pont Jacques-Cartier.

J'aimerais faire quelques observations sur les programmes 3 et 4, bien que ce soit mon collègue, le député de Pontiac, qui dirigera les travaux de l'Opposition en ce qui trait à ces programmes. Je voudrais faire allusion à l'état déplorable du réseau routier québécois et en particulier du réseau secondaire. Le ministre disait, dans un *Telbec* daté du 29 janvier 1982 et intitulé "Deux nouveaux défis pour les années 1980": Le transport en commun et la conservation du réseau routier de base. Environ un tiers des routes numérotées se trouvent actuellement dans un état déficient du point de vue structural et géométrique. La priorité sera accordée à la réhabilitation de la qualité structurale et géométrique des routes.

Nous nous demandons où elle est cette priorité lorsqu'on observe les crédits alloués au programme 4. En effet, le programme de conservation du réseau routier passe de 179 000 000 \$ à 199 000 000 \$, soit une hausse de 11,9%, incluant l'exploitation d'hiver. On ne couvre même pas l'inflation et on sait que l'inflation dans ce domaine est de beaucoup supérieure au taux d'inflation général. Est-ce qu'on n'aurait pas pu garder une partie de la surtaxe sur l'essence de l'automne dernier et l'appliquer directement à la conservation et la construction du réseau routier comme cela se

fait aux États-Unis?

En ce qui concerne la Commission des transports du Québec, le ministre nous indique qu'elle pourra jouer un rôle de régulateur économique plutôt que d'un tribunal quasi judiciaire. Est-ce que ce changement s'effectuera aux dépens de son autonomie? Lorsqu'on examine la nouvelle composition de la commission, on ne peut que constater qu'il existe un lien très étroit entre le nouveau président de la commission et le Parti québécois puisque le nouveau président a été de 1976 à sa nomination conseiller économique au cabinet du premier ministre. Il existe présentement un fouillis dans l'industrie du camionnage. Cette industrie a à faire face à une surréglementation. J'ai noté que le ministre disait au dernier congrès de l'ANCAI qu'il envisagerait la déréglementation si cette réglementation devenait un catalyseur de violence. Ce qu'il faut à cette industrie, c'est une réglementation et une tarification qui collent à la réalité et non pas une réglementation aveugle, comme c'est quelquefois le cas.

M. Clair: Une réglementation aveugle ou une déréglementation?

M. Bourbeau: Une réglementation aveugle, comme c'est quelquefois le cas.

Une des principales revendications de l'ANCAI est que les camionneurs artisans ont payé 95% des coûts servant à l'implantation des systèmes de postes et de sous-postes de courtage. Ils veulent une réglementation mais une réglementation à laquelle tout le monde sera soumis de façon égale.

Au sujet de l'industrie du taxi, industrie qui est largement éprouvée par les temps qui courent, nous attendons toujours la nouvelle réglementation qui est supposée avoir été soumise au Conseil des ministres le 15 avril dernier. On remarquera que dans ce dossier plus il y a d'études, plus ça traîne, et ce, malgré les promesses faites par le Parti québécois à l'élection de 1976.

Le dossier du transport aérien est probablement un de ceux qui ont fait parler le plus ces derniers temps. En effet, comment justifier cette mauvaise décision du gouvernement québécois, qui n'est que la pénible conséquence d'un mauvais nationalisme économique? Le ministre disait à cette époque, pour justifier cet investissement, et je cite: "Quebecair a franchi des pas de géant pour s'affirmer comme un véritable transporteur aérien efficace, bien géré, bien équipé et rentable." C'est un *Telbec* du ministère des Transports du 27 juillet 1981.

Le ministre ne dirait pas la même chose aujourd'hui. Je tiens à souligner que 58% du budget supplémentaire du ministère des Transports déposé l'automne dernier était

imputable à cette malheureuse transaction. Pourtant, le ministre nous disait, à l'étude des crédits l'an dernier, et je le cite: "C'est évident que, si on dépasse dans une catégorie, on va devoir aller en chercher ailleurs dans un autre poste au ministère, parce qu'on fonctionne avec un budget fermé".

Pourtant, ce n'est pas ce qui est arrivé, on a rouvert le budget fermé puisque, comme une porte, un budget ne peut être à la fois fermé et ouvert, la réalité c'est que le budget est fermé en principe mais qu'en pratique il est ouvert pour les investissements nationalistes à fonds perdus. On s'aperçoit que lorsqu'il s'agit de pseudo-nationalisme, rien n'est trop beau, tout est permis, aucun principe comptable ne tient. Il n'est pas surprenant de voir dans quel état sont nos finances publiques aujourd'hui. Acheter un transporteur aérien est un genre de luxe qu'un gouvernement ne pourrait se permettre qu'en temps de prospérité économique et non pas en temps d'austérité budgétaire. Et dire qu'on voulait ériger Quebecair en monument à la compétence des francophones dans le domaine aérien! Je ne peux m'empêcher de citer de nouveau l'ex-colleague du ministre des Transports, Mme Lise Payette, en répétant avec elle que l'aventure du gouvernement du Québec dans Quebecair me fait mal à ma fierté.

Compte tenu de la position financière précaire de Quebecair, la question qui se pose...

M. Clair: Êtes-vous sûr que vous l'avez lu?

M. Bourbeau: C'est la phrase célèbre qu'elle disait à la télévision qu'elle avait mal à sa fierté. Ce n'est pas dans son volume, c'était avant cela.

M. Clair: Je pense qu'il y a des bouts que vous n'avez pas compris.

M. Bourbeau: La question qui se pose maintenant est la suivante: Combien le gouvernement du Québec devrait-il réinvestir dans Quebecair et quand? Est-ce que cette aventure rocambolesque n'a pas coûté assez cher au Québécois? Minute Québec!

Le ministre nous annonçait récemment la création d'une société nationale des transports. Est-ce que cette société - si elle voit le jour - servira à renflouer Quebecair, à mieux camoufler les voyages en avion des ministres et de leur famille?

M. Clair: C'est du charriage.

M. Bourbeau: Quelques mots sur Mirabel. La position du gouvernement du Québec face aux transferts des vols de Dorval à Mirabel est en quelque sorte une

position de statu quo. Mais, par cette prise de position, il ne faudrait pas que le gouvernement oublie ses promesses de prolonger les autoroutes 13 et 50 car les citoyens de la région, eux, se souviennent très bien de ces deux promesses.

Nous aimerions aussi avoir une copie du rapport déposé récemment concernant une étude préliminaire d'un lien ferroviaire reliant Mirabel, Montréal, Albany et New York, que le gouvernement a subventionnés pour faire plaisir au maire de Montréal à la toute veille des élections provinciales d'avril 1981.

En terminant, j'aimerais souligner que l'industrie du transport est extrêmement importante puisqu'elle représente 20% du produit national brut au Canada et qu'un Canadien sur quatre tire sa subsistance d'une activité reliée directement ou indirectement au transport. Je suppose que ces statistiques doivent être sensiblement les mêmes pour le Québec. Or, le ministère des Transports aura, quant à nous, deux objectifs à réaliser au cours des années quatre-vingt: la rentabilité et la qualité du service. Ces deux objectifs ne vont pas nécessairement l'un à l'encontre de l'autre.

Nous formulons le voeu que, compte tenu de l'austérité à laquelle le gouvernement devra s'astreindre dans les années à venir, le ministère des Transports s'attarde longuement à maximiser l'utilisation des infrastructures existantes, surtout dans la région de Montréal; rentabilise au maximum ce qui existe déjà et évite de se lancer dans des aventures "tricotiliennes" où la fierté de quelques-uns y trouverait peut-être son compte mais où le trésor québécois et les finances publiques achèveraient de rendre l'âme.

J'exhorte le ministre à résister avec ténacité aux arguments de ceux parmi son entourage qui l'exhortent à se lancer dans de telles aventures. Il est souvent moins glorieux mais éminemment plus rentable de rafistoler et de retaper ce qui existe déjà que de s'engouffrer à la légère dans des projets ambitieux, coûteux et non rentables.

Si certains fonctionnaires ne semblent pas trop se préoccuper parfois de cette dimension du problème, je suis certain que le ministre, qui semble promis à une carrière fructueuse et pas nécessairement longue, ne voudrait pas se faire passer un deuxième "Québec-air" où, justement, on a très mal évalué la rentabilité des investissements et où on doit maintenant faire "BAC-arrière" en tentant de ramasser les pots cassés.

L'Opposition se préoccupe trop de l'état présent et futur des finances du Québec, pour ne pas veiller au grain et n'hésitera pas à mettre en garde le ministre et certainement avec plus de vigueur que son entourage. Espérons qu'elle saura entendre la voix de la raison et de la mesure, l'avenir

des finances du Québec en dépendra peut-être.

Réplique du ministre

M. Clair: M. le Président, tout au long de l'intervention du député de Laporte, j'ai pris des notes. Avant d'entamer l'étude d'un premier programme, je pourrais peut-être tenter, de façon assez générale, de répondre à ses principales préoccupations.

Le Président (M. Gratton): Si M. le ministre me le permet, j'aimerais que la commission m'indique de quelle façon on désire aborder l'étude des crédits. Est-ce qu'on va faire une discussion d'ordre général qui pourra s'étaler sur un certain temps, pour ensuite procéder à l'adoption en bloc des programmes, ou si la commission préfère, au contraire, procéder programme par programme?

M. Clair: Dans un premier temps, j'aimerais avoir l'occasion de répondre aux principales questions du député de Laporte. Dans un deuxième temps, étant donné que nous avons commencé la séance à 20 h 30, je pense que l'engagement des leaders est que nous siégerons pendant 7 h 30. On pourrait peut-être filer jusqu'à 23 heures ce soir?

M. Bourbeau: Cela m'est égal, il n'y a pas de problème.

M. Clair: Je sais que le député de Laporte m'a prévenu de son intérêt pour avoir une discussion relativement à la Régie de l'assurance automobile du Québec et au programme 1. Alors, ce que nous pourrions faire, ce serait d'entamer ce soir le programme 1 et, s'il restait du temps, commencer avec la Régie de l'assurance-automobile. Comme je l'ai indiqué au député de Laporte, malheureusement, le président du COTREM, M. Paul Lussier, est retenu par affaires à Montréal. Je pense bien que je pourrais lui apporter la plupart des réponses. Maintenant, s'il advenait que certaines questions ne puissent trouver réponse chez moi ou chez les gens qui m'accompagnent, on pourrait les traiter demain matin.

Dans un premier temps, je ferai des commentaires d'ordre général et, dans un deuxième temps, on s'attaquera au programme 1, et s'il restait du temps, on commencera avec la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Gratton): Cela va?

Une voix: Cela va.

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

M. Clair: Mon premier commentaire sera pour rendre hommage au chercheur du Parti libéral, ainsi que, probablement, mon collègue, le député de Laporte, qui ont suivi à la trace les principales déclarations que j'ai eu l'occasion de faire, que ce soit devant l'AQTR, la Conférence des maires de banlieue ou la Chambre de commerce. Je pense que, finalement, au total, à quelques divergences près, les commentaires du député de Laporte s'inspirent pas mal de la même problématique que celle que je vois comme étant la problématique des transports pour les années 1980. Que ce soit au niveau des dépenses de capital ou encore cette année, effectivement, c'est à peu près 75%, je n'ai pas fait les calculs exacts, mais c'est du même ordre de grandeur - cela pourrait être fait si on disposait d'un peu de temps - en ce qui concerne les dépenses de capital.

D'autre part, c'est également vrai que la santé des finances publiques du Québec est en partie reliée à ce très important ministère qu'est le ministère des Transports, en termes budgétaires. Les décisions que nous allons prendre, que ce soit en matière de transport terrestre, de transport en commun ou de transport privé, de camionnage, et même en matière de transport aérien, j'assume ces fonctions avec la certitude morale que les décisions que nous allons prendre au cours des prochains mois seront déterminantes non seulement pour les années qui passent mais également pour les années à venir.

Le député a commencé en parlant des programmes 3 et 4, brièvement, en posant la question à savoir si on dépense aux bons endroits, en matière d'investissements, en matière de construction routière et d'entretien du réseau routier. Je ne nierai pas, ce serait nier l'évidence, que le ministère des Transports est astreint lui aussi à des restrictions budgétaires importantes. Mais, en même temps qu'il posait la question de la pertinence des dépenses à savoir si on dépense aux bons endroits, sur les programmes 3 et 4, je n'ai aucune hésitation à répondre oui; j'ai la conviction que nous dépensons effectivement aux bons endroits, puisque, héritier de 20 ans d'histoire au ministère des Transports en matière d'immobilisations dans le réseau routier et autoroutier du Québec, il est évident qu'un changement de direction ne peut se faire en ignorant le passé et qu'on doit s'assurer de la mise en valeur le plus rapide et le plus réaliste possible aussi des investissements qui ont été consentis au cours des 20 dernières années en matière d'autoroutes, mais qu'également, on ne doit pas oublier - cela n'est pas un jugement qui porte sur un gouvernement en particulier, il pourrait porter sur tous les gouvernements depuis 15 ou 20 ans - la négligence ou la mise entre parenthèses d'interventions au niveau du

réseau routier secondaire, du réseau routier de base.

(21 h 30)

C'est évident que ce changement d'orientation ne pourra s'effectuer sur une courte période d'un an ou deux, ce sera une entreprise à long terme, mais c'est un choix, je pense, qu'on devait faire. Dans le fond, la question que posait le député de Laporte, c'est beaucoup plus une question de volume d'investissements qu'une question de choix. Je pense qu'en matière de choix, je n'ai pas senti, en tout cas jusqu'à maintenant, dans les propos que le député de Laporte a tenus à l'extérieur, dans la mesure où il déclare toujours la même chose d'un endroit à l'autre où il va, je n'ai pas de preuve qu'il fait le contraire... Je pense qu'il partage ce point de vue qu'on doit maximiser l'impact. C'est intéressant sur le plan des retombées économiques en matière de voirie régionale pour les routes numérotées pour l'ensemble du réseau routier, autres que les autoroutes.

En matière de transport en commun, le député de Laporte affirme que, actuellement, il y a une stagnation dans le transport en commun dans la région de Montréal. Il me rappelle notamment mon engagement à l'égard de l'intégration tarifaire interzonale et intermodale. C'est exact, M. le Président. Je reconnais que les délais à mettre en application cette intégration interzonale et intermodale ont été plus longs que prévus. J'avoue humblement que j'avais sous-estimé les difficultés institutionnelles, pas tant les difficultés techniques, mais les difficultés institutionnelles pour mettre en place une telle intégration interzonale et intermodale dans la région de Montréal. La situation, actuellement, sur le plan du transport en commun au niveau institutionnel, se caractérise surtout par un morcellement, une fragmentation de l'autorité politique qui est multiple dans la région de Montréal et également une fragmentation des réseaux qui est directement le corollaire de cette fragmentation de l'autorité politique. Les essais que j'ai faits sans tambour ni trompette pour essayer d'avancer sur une proposition acceptable pour l'ensemble des intervenants de la région de Montréal m'ont appris essentiellement deux choses. La première, c'est justement ce morcellement, cette difficulté de dégager un consensus au niveau de quelque proposition que ce soit en matière d'intégration tarifaire, intermodale et interzonale au niveau des réseaux d'autobus et des autres moyens de transport; première conclusion, donc. Deuxièmement, ce que cela m'a appris, c'est qu'on ne peut envisager une intégration tarifaire sans répondre à la question qui nous est posée dans le fond, à tous, comme élus politiques à Québec, du cadre institutionnel dans la grande région de Montréal. Tant qu'on ne répondra pas à ces questions... Dans le cadre

actuel, il aurait fallu, par exemple, probablement une législation spéciale prévoyant l'imposition d'une intégration tarifaire interzonale et intermodale. La troisième chose que j'ai apprise, c'est que la structure tarifaire même, avec une intégration, avec un laissez-passer interrive comme on l'envisageait à l'origine, qui en serait sortie n'aurait ressemblé à peu près à nulle autre du même genre au monde; elle aurait continué à comporter un certain nombre de distorsions, d'iniquités ou de privilèges historiques pour certaines parties de la grande région de Montréal. C'est à un effort de réflexion beaucoup plus vaste que nous nous sommes astreints. Cela ne nous a pas empêchés pour autant d'avancer sur le plan des réalisations dans le transport en commun dans la région de Montréal. Je cite de mémoire des éléments qui sont en train de se réaliser, qui faisaient partie de l'ensemble de l'engagement du gouvernement du Québec, à savoir la construction d'un tronçon sur l'autoroute Ville-Marie, sur la 125, d'autres travaux routiers dont je ne me souviens pas du détail. D'autre part, pour la continuation des travaux du métro souterrain, cette année, si ma mémoire est fidèle, c'est environ 60 000 000 \$ en 1981-1982 qui ont été investis dans le prolongement du métro. Au niveau du métro de surface, la solution de référence, dans le jargon, est en voie d'élaboration surtout en ce qui concerne la partie de la ligne vers Repentigny qui longe la rivière des Prairies. Si j'avais avec moi le dictionnaire du parfait petit ingénieur, peut-être que le député... non justement... J'allais dire que le député de Gatineau a sûrement eu l'occasion de rencontrer, de prendre connaissance... La solution de référence, exclusivement, ce que cela veut dire, c'est l'établissement des premiers paramètres qui serviront à préparer par la suite les préliminaires pour l'établissement d'un métro de surface. Maintenant, si vous voulez une définition technique, je vais le demander. C'est cela, "plan d'aménagement des voies et autres paramètres", il semblerait que cela se définit un peu comme cela.

D'autre part, en ce qui concerne l'intégration des trains de banlieue, vous savez que les négociations se sont poursuivies. Elles sont difficiles entre la CTCUM et le CN, d'une part, et le Canadien Pacifique, d'autre part. La CTCUM en est venue à une entente de principe avec le CN et, en ce - qui concerne le CP, les négociations se poursuivent. Là-dessus je vous indique immédiatement que nous avons convenu de part et d'autre, le CN, la CTCUM, le maire de Beaconsfield, qui agit comme observateur aux négociations avec le CP, la communauté urbaine qui suit le dossier de près, le COTREM, le CP - afin de ne pas nuire aux chances de déboucher sur un accord avec le CP - d'éviter de

commenter publiquement l'état d'avancement de ces négociations.

La recherche de nouveaux partenaires. J'ai indiqué que j'ai essayé d'associer la population à cet effort de réflexion que nous menons. Je parlais tantôt de la fragmentation politique qui est à nulle autre comparable à peu près dans les grandes agglomérations du monde. En ce qui concerne la participation de ceux qu'on appelle les bénéficiaires non usagers, ça aussi c'est une question à laquelle on pourra répondre positivement ou négativement. Je pense que le député de Laporte va admettre avec moi que la capacité financière des municipalités est déjà sollicitée au niveau du transport en commun; que celle du gouvernement de Québec est également très sollicitée; que celle des usagers est importante aussi, même si elle a diminué considérablement en termes relatifs au cours des récentes années, en termes de pourcentage, elle a diminué de façon considérable. Il suffit de penser, par exemple, à la carte d'abonnement mensuel, la carte autobus-métro de la Communauté urbaine de Montréal, qui est à 21 \$ présentement. Pour une agglomération de taille comparable, Toronto - si mes indications sont bonnes - selon les dernières informations que j'ai, je crois que cela devait être 28 \$ et que cela devait être révisé à 30 \$, si ce n'est déjà fait.

Alors, pour la recherche de nouveaux partenaires, il n'y a pas de cachette là-dessus, ce que j'ai voulu faire, c'est un effort de réflexion public avec les principaux intéressés aux questions de transport en commun. Finalement, est-ce qu'on doit se priver d'une réflexion là-dessus? Chez ceux qui bénéficient du transport en commun mais qui n'en sont pas les usagers directs, à savoir les entreprises et les automobilistes, qui contribuent, dans une vingtaine d'États en Amérique du nord - les États américains - dans la plupart des pays d'Europe d'une façon ou d'une autre au coût du transport en commun, est-ce qu'il n'y aurait pas là une avenue qu'on devrait explorer? Si on devait dire non à cette possibilité, qu'au moins on soit conscient que, dans d'autres grandes agglomérations dans le monde, on en est venu à la conclusion que ceux-là qui sont souvent les plus durement touchés, en tout cas qui le manifestent très visiblement au moment d'une interruption de service, manifestent ainsi l'utilité que comporte pour eux la présence d'un réseau de transport en commun. Est-ce qu'on ne devrait pas envisager éventuellement une contribution?

En ce qui concerne les tarifs sur les autoroutes, cela fait partie effectivement de la réflexion globale que je me suis imposée comme ministre des Transports. Dans certains États américains, ce sont les contributions des péages sur les ponts; dans d'autres, c'est une partie de la taxe sur

l'essence; dans d'autres, c'est une surcharge sur la taxe de vente pour les automobiles; dans d'autres, c'est une taxe sur la masse salariale. Il y a au moins une dizaine de possibilités qui existent; c'est évident que les tarifs, les péages dans la région de Montréal pourraient également être un de ces instruments. Le député citait, en particulier sur ce point, un éditorial que je vais essayer de retrouver, de M. Jean-Guy Dubuc, en date du 9 septembre 1981. Ce que j'ai retenu de la citation, c'est qu'il affirmait qu'on ne peut pas faire payer tout le monde pour un groupe en particulier tout le temps. C'est peut-être justement un cas où cette affirmation de l'éditorialiste, M. Dubuc, pourrait être retenue.

En ce qui concerne le plan de transport intégré et le rythme des immobilisations, il est évident qu'il y a un facteur de toute première importance qui est survenu l'été dernier et qui vient de façon très évidente bouleverser les possibilités financières au plan des immobilisations tant pour le gouvernement que pour la communauté urbaine ou pour qui que ce soit qui doit assumer un service de la dette.

Les critères que le député faisait valoir tantôt...

M. Bourbeau: J'ai manqué votre dernière phrase. Quel est le facteur important qui est intervenu l'été dernier?

M. Clair: La hausse des taux d'intérêt...

M. Bourbeau: Ah oui!

M. Clair: ... qui a un impact très important sur le service de la dette, que ce soit en termes de renouvellement d'emprunts ou de nouveaux emprunts. Cela a un impact majeur.

M. Bourbeau: Vous pouvez mentionner aussi la hausse des taux d'essence à l'automne qui a...

M. Clair: Non, je pourrais le donner au député. Je ne sais pas si j'ai les chiffres avec moi. Je pourrais donner au député les chiffres les plus précis dont nous disposons sur l'impact de la hausse de la taxe sur l'essence sur les réseaux de transport en commun. Cela se résume à un impact de l'ordre d'à peu près 1,5%, 2,5%. Je pense qu'il n'y en avait aucun dépassant 2,5% sur l'ensemble du budget de fonctionnement.

M. Bourbeau: 2% sur des centaines de millions, c'est beaucoup de cents, c'est important.

M. Clair: Mes gens vont essayer de retrouver cela, je l'avais. Je vous donnerai les chiffres.

En ce qui concerne le plan d'immobilisations de la région de Montréal, je pense que les critères que donnait le député de Laporte, il a dû les prendre dans un de mes discours, parce que c'est exactement ce qu'on va tenter de faire dans l'approbation du plan triennal et ce qu'on souhaite que les élus de la Communauté urbaine de Montréal et l'ensemble des élus dans tout le Québec fassent, à savoir l'utilisation maximale des infrastructures existantes. Il s'agit aussi, dans le choix des immobilisations que nous faisons dans une période de hauts taux d'intérêt, de conjoncture économique difficile et de capacité limitée d'investissements et d'emprunts pour le gouvernement comme pour les autres institutions, d'essayer d'avoir une approche aussi réaliste que possible, quitte justement à ce que soit étalée dans le temps la réalisation du plan de transport intégré de la région de Montréal.

Cependant, ce que je me refuse à faire - cela pourrait être un point de discord avec le député de Laporte - comme ministre des Transports du Québec, c'est d'envisager le transport en commun dans la région de Montréal avec ce que j'appellerais le nez collé sur la vitrine. Il faut qu'on soit conscient que les décisions que nous prenons en matière d'immobilisations, de financement, en matière d'organisation même du réseau sur le plan institutionnel et du fonctionnement, vont avoir un impact déterminant sur l'ensemble du mode de vie en milieu urbain dans la grande région de Montréal.

Nous devons faire un choix comme société. Je dirais même que nous n'avons pas le choix dans la grande région de Montréal. On doit faire le choix du transport en commun, parce que renier ce choix nous entraînerait irrémédiablement dans des investissements encore plus importants, au niveau des immobilisations routières et autoroutières, et contribuerait immanquablement à diminuer la capacité fiscale de certaines grandes villes, notamment la Communauté urbaine de Montréal elle-même. Cela diminuerait donc l'assiette fiscale de la communauté en entraînant un étalement urbain encore plus grand; cela rendrait encore plus important le déficit de fonctionnement des réseaux de transport en commun et, finalement, on pourrait se retrouver au début du prochain siècle en même temps avec des réseaux autoroutiers qui demandent de l'entretien et de la conservation à un niveau important, la nécessité de consentir de nouvelles immobilisations, une Communauté urbaine de Montréal avec une capacité fiscale réduite et des réseaux de transport en commun encore plus déficitaires.

(21 h 45)

Je ne veux pas dresser un portrait

catastrophique, mais je pense que c'est une réalité qui fait qu'on doit regarder le problème, premièrement, dans son ensemble; deuxièmement, dans une perspective à long terme: à court, à moyen et à long terme. À court terme, il faut être sûr qu'on fait les bons choix, qu'on respecte la capacité financière de l'État, des citoyens, des usagers, des municipalités et, à moyen terme, être sûr qu'on ne fonctionne pas le nez collé exclusivement sur la vitrine.

En ce qui concerne les voies réservées, il s'agit là, certainement, d'une expérience positive, surtout en ce concerne la voie réservée sur le pont Champlain. Je voudrais dire au député de Laporte que là-dessus l'entente a été reconduite pour une autre année. Cependant, la CTRSM a accepté ou accepterait, selon les dernières informations, de prendre à sa charge le fonctionnement du système à compter de décembre 1982. La raison fondamentale pour laquelle nous avons à agir comme ça, c'est que le gouvernement fédéral ne permet pas une entente permanente qui aurait pu donner satisfaction, de sorte qu'on va tâcher d'apporter à la signalisation des améliorations qui, elles, seront permanentes. Cependant, quant à avoir une entente définitive, il semble bien que le gouvernement fédéral, jusqu'à maintenant, a refusé d'avoir une telle entente permanente. Je dois dire que, là-dessus, ça ne nous crée pas de difficultés insurmontables, puisque - que voulez-vous? - dans ce domaine-là comme dans d'autres, il faut bien s'arranger avec le système, on essaie de tirer le meilleur parti possible de la situation.

M. Bourbeau: Il faut s'entendre pour se rencontrer, évidemment,

M. Clair: Oh oui! Mais on sait ce que ça donne à l'occasion de se rencontrer et on sait ce que ça donne parfois de demander à se rencontrer. On se fait raconter les mêmes choses, d'année en année.

En ce qui concerne l'autonomie de la Commission des transports du Québec, le député de Laporte fait référence à la nomination d'un économiste, M. André Marcil, à la présidence de cette commission. Je pense que le député de Laporte n'insistera pas pour qu'on ressorte, comme on dirait dans le milieu, le vieux stock, l'ensemble des gens qui ont donné, je pense, à une certaine époque, le meilleur d'eux-mêmes à la Commission des transports du Québec. Le gouvernement a décidé de proposer une législation à laquelle, d'ailleurs, si ma mémoire est fidèle, l'Opposition avait donné son appui, afin...

M. Bourbeau: L'abolition du Tribunal du transport, au sens figuré, vous vous en souviendrez, M. le ministre.

M. Clair: Non, vous n'étiez pas d'accord sur l'abolition du Tribunal du transport.

M. Bourbeau: Non, pas du tout.

M. Clair: Mais, ça, c'était contenu au Code de la route, non pas à la loi no 5.

M. Bourbeau: C'était incompréhensible, d'ailleurs, que ce ne soit pas dans l'autre.

M. Clair: Ce sont des questions de synchronisation de dépôt de lois.

M. Bourbeau: C'était dans la mauvaise loi.

M. Clair: Non, c'était dans la bonne loi.

M. Bourbeau: C'est une question de choix.

M. Clair: En tout cas, toujours est-il que, sur la question de l'autonomie de la Commission des transports du Québec, je ne voudrais pas faire état des nominations qui avaient été faites plusieurs années auparavant, non plus que de la durée des mandats qui avaient été octroyés. Je vais cependant répondre au député de Laporte que je trouve pour le moins inconvenant de soulever cette question-là, surtout quand - je le dis bien spontanément - on sait que l'un des vice-présidents de la Commission des transports du Québec faisait déjà partie de la commission. Il a lui-même été candidat pour le parti libéral du Canada dans un comté pas très loin dans la région de Québec; l'autre vice-président, c'est-à-dire, en l'occurrence, une vice-présidente, était elle-même associée à un bureau d'avocats qui était dirigé, je pense, par un ancien député libéral. Je pense que la recherche que nous avons faite, l'objectif que nous avons poursuivi, c'est de donner à la Commission des transports du Québec un nouveau visage et de s'assurer que la Commission des transports du Québec joue de plus en plus un rôle de régulateur économique et non pas un rôle de tribunal quasi judiciaire de plus où c'était devenu pour le moins un fonctionnement qui n'était plus dans le meilleur intérêt de l'industrie des transports au Québec. C'était notamment la multiplication des décisions qui, dans certains cas, n'étaient pas toutes cohérentes, des décisions qui parfois ont été contradictoires sur le banc de la Commission des transports du Québec, et la multiplication de la réglementation qui devait faire suite à ces décisions pour tenter de corriger et donner des orientations à la Commission des transports du Québec par voie réglementaire. Je pense que, loin de mettre en cause

l'autonomie de la Commission des transports du Québec, la nouvelle approche va permettre à cette Commission des transports du Québec de jouer un rôle plus productif, plus positif dans le lien nécessaire que doit avoir l'industrie des transports comme soutien au développement industriel et économique, à la capacité d'exportation du Québec.

Le changement que nous prenons, c'est un changement qui, comme dans le cas des autoroutes, ne pourra se faire en ignorant le passé, ne pourra pas se faire en bouleversant tout dans ce domaine, qui est un domaine fragile. Quand on considère qu'il y a des gens qui affirment qu'aujourd'hui, au moment où on se parle, le camionnage illégal est devenu un phénomène plus important que le camionnage légal, pour ne prendre que ce secteur au niveau du transport général, je pense que le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il était temps que le gouvernement et que l'Assemblée nationale essaient de doter la Commission des transports du Québec d'un nouveau leadership en même temps que d'un nouveau cadre juridique dans lequel elle pourra évoluer pour, j'en suis certain, le meilleur intérêt de l'industrie du camionnage.

Sur la question de la Commission des transports du Québec - je suis un peu déçu que le député soulève cette question, mais je voudrais lui dire, il l'a soulevée, je lui donne une réponse, je pourrais lui en donner une plus détaillée - je peux assurer le député que nous avons tenté lors de ces nominations de faire les choix les plus judicieux possible en ce qui concerne les personnes qui sont susceptibles de répondre aux attentes du milieu des transports au Québec.

En ce qui concerne le camionnage en vrac, ce que j'ai indiqué lors du dernier congrès de l'ANCAI, ce n'est pas une menace, ni de réglementation à outrance, ni de déréglementation totale. Ce que j'ai voulu essayer de faire avec les gens du camionnage en vrac, c'est simplement de les amener à une certaine réflexion. C'est l'industrie du camionnage en vrac elle-même qui a demandé au début des années 1970 un cadre réglementaire qu'elle a voulu de plus en plus serré, de plus en plus restrictif. Par contre, dans certaines régions du Québec, et j'insiste sur cela, parce que c'est un phénomène qui ne se produit actuellement que dans certaines régions du Québec, en même temps qu'on cherche à bénéficier de tous les avantages que comporte la réglementation, la création de postes et de sous-postes d'affectation, à la suite d'une consultation qu'on pourrait quasi dire à nulle autre pareille pour un secteur économique présent au ministère des Transports, que ce soit la Commission des transports du Québec, l'ancienne comme la nouvelle, tant en ce qui concerne le rôle de la commission que les personnes qui ont agi dans cette commission,

alors que les ministres des Transports ont consacré beaucoup de temps, que les fonctionnaires ont consacré des semaines, voire quasi des mois, sinon des années à essayer d'améliorer la situation du camionnage en vrac, dans certaines régions on demande une réglementation et en même temps on voudrait bénéficier de tous les avantages que comporterait une règle de marché qui serait la jungle à laquelle on voudrait revenir. Ce que j'ai voulu indiquer à ces gens de certaines régions, c'est d'y penser deux fois avant de remettre en cause l'existence d'une réglementation qu'ils ont eux-mêmes souhaitée. Si on devait en venir à une situation où la réglementation dans certaines régions du Québec deviendrait cause de violence, de chantage et d'une attitude qui n'est pas normale dans une société civilisée, on devrait se poser la question. Je ne voudrais pas, comme je l'ai dit devant l'ANCAI, que la réglementation en matière de transport en vrac devienne un catalyseur de violence. Je l'ai dit et je le répète sans aucune hésitation.

M. Bourbeau: Je ne contredis pas cela du tout.

M. Clair: C'est ce que je dis au député. Le député lit mes discours, il reprend ce que je dis, ce qui va faire que cela va être une discussion positive, j'en suis sûr.

En matière de taxi...

M. Bourbeau: Que le ministre arrête de faire tous ses discours des six derniers mois. Si cela continue, on n'aura même pas le temps de parler d'autre chose.

M. Clair: Je vais essayer d'accélérer. En matière de taxi...

M. Bourbeau: De toute façon, je souligne au ministre qu'on les a tous lus. Cela ne donne rien de les reprendre, on les a lus.

M. Clair: Oui, et je suis étonné par la capacité d'assimilation du député. Je ne pensais pas que...

M. Bourbeau: On apprend vite.

M. Clair: En ce qui concerne le taxi, le député va dire que le ministre ne tient pas ses engagements, encore une fois, qu'il est en retard. Je voudrais simplement lui dire là-dessus qu'en ce qui concerne une proposition de réforme en matière de taxi, réforme qui, je pense, sera importante pour, justement, essayer de considérer ce secteur de l'économie des transports, on l'a faite depuis plusieurs années sous l'angle exclusif d'une industrie de transport par taxi, alors

que l'approche nouvelle que je pense développer dans l'intérêt tant des passagers, des propriétaires, des chauffeurs, des associations, etc., est une approche qui sera beaucoup plus concentrée sur un mode de transport des personnes qui a droit à sa place, qui a droit de s'épanouir et d'être utile dans le transport des personnes, le taxi.

J'ai du retard, je donne des informations que même des collègues n'ont pas encore. Le comité de rédaction d'une proposition a, à toutes fins utiles, terminé son travail. La semaine dernière, j'ai participé, pendant tout un après-midi et toute une soirée, à mettre la dernière main à un document qui sera soumis aux organismes centraux du gouvernement, à savoir le Conseil du trésor, le comité ministériel permanent et le Conseil des ministres. Mais j'espère bien - en tout cas, c'est un objectif que je souhaite être en mesure d'atteindre - le 1er juillet de l'année 1982, être en mesure de le déposer.

En matière de transport aérien, le dada du député de Laporte, je voudrais simplement lui dire là-dessus qu'à un moment donné il a réussi à susciter des interrogations dans mon for intérieur quant à savoir si le gouvernement avait bien fait. J'en ai parlé à bien des hommes d'affaires, justement, j'en ai parlé à bien des gens qui travaillent dans le secteur du transport aérien, dans d'autres domaines du transport. J'en ai parlé avec des députés de région, avec des hommes d'affaires de région, avec bien des gens. Finalement, ce qui ressort le plus dans la discussion en matière de transport aérien, ce n'est aucunement un geste qui a été posé par le gouvernement du Québec et cela va être le seul cas où je vais parler du gouvernement fédéral, à moins que j'embarque dans Mirabel. Le seul reproche qui vient de l'ensemble du monde intéressé au transport aérien au Québec, c'est essentiellement deux choses. La première, ce sont les engagements non tenus du gouvernement du Canada à l'égard d'une éventuelle fusion Quebecair-Nordair que nous poursuivons toujours et, la deuxième, c'est le cul-de-sac dans lequel se trouvent les transporteurs aériens locaux et nos deux transporteurs aériens régionaux, Quebecair et Nordair, devant l'indécision du ministre fédéral des Transports en matière de politique aérienne au Québec. D'ailleurs, le député de Laporte a eu sur ce point le démenti le plus inattendu, jusqu'à un certain point, de ma part quand les députés fédéraux libéraux eux-mêmes, le député de Laprairie, son voisin de comté au fédéral ou son chef - je ne sais quelle est la hiérarchie, qui se rapporte à qui - quand le député Deniger de Laprairie a dit textuellement ce que j'écrivais à Jean-Luc Pepin au mois de novembre ou décembre dernier: "Votre politique aérienne, c'est une photo du statu

quo". Quand le député de Laporte défendait l'autre fois, à l'Assemblée nationale du Québec, la politique aérienne de Jean-Luc Pepin, je me suis dit: Est-ce assez épouvantable, les voilà rendus...

M. Bourbeau: Je m'élève contre ce que dit le ministre, je ne défendais pas du tout la politique du gouvernement fédéral, je ne faisais que rectifier des propos erronés que le ministre prononçait à l'égard de cette politique. Il y a une différence importante.

M. Clair: Là-dessus, M. le Président, si jamais le député veut revenir, je le mets au défi, je vais déposer - vous faire lire à vous-même, M. le Président - l'énoncé de politique du ministre fédéral des Transports et le rapport du comité des transports du Canada sur cette question. C'est un démenti complet à l'égard des affirmations du député de Laporte. D'ailleurs, cela m'a surpris, parce que je me suis dit: Franchement, il a une belle qualité, le député de Laporte; comme fidèle partisan du Parti libéral du Canada, il est plus fidèle que les députés libéraux fédéraux eux-mêmes et c'est une qualité qui mérite d'être signalée. Comme membre d'un parti politique, je ne peux faire autrement qu'admirer la fidélité, le caractère de bon soldat d'un député.

M. Bourbeau: La fidélité et la loyauté sont des qualités importantes.

Une voix: ... Ottawa à Québec.

M. Clair: Avez-vous eu une invitation...

M. Bourbeau: Je regrette, j'étais en voyage, alors, on ne m'a pas invité.

Le Président (M. Gratton): Je peux vous fournir la liste.

M. Clair: J'apprécierais.

M. Bourbeau: À moins que le ministre n'ait voulu m'envoyer chercher par Quebecair là où j'étais, il m'aurait été impossible de m'y rendre.
(22 heures)

M. Clair: En ce qui concerne le dossier Mirabel-Dorval, je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà déclaré sur cette question. Il nous apparaît - et ce n'est pas un caprice du ministère des Transports du Québec, c'est simplement à la lumière de l'ensemble des informations dont nous avons pu disposer - que là aussi les décisions qui vont être prises par le gouvernement fédéral vont être déterminantes pour l'avenir de Montréal, centre international de transport, plaque tournante du transport. Comme je l'ai déjà indiqué, la construction de la 13, il nous fera plaisir d'y contribuer dans la mesure où on

pourra en venir à une entente satisfaisante sur le plan du financement de cette autoroute, notamment, à cause du fait qu'elle circule selon un tracé que nous avons proposé à l'intérieur du territoire de Mirabel, et en ce qui concerne aussi le développement des activités aéroportuaires de Montréal.

En ce qui concerne le lien Mirabel-New-York, je voudrais dire au député là-dessus que je ne peux pas lui donner d'information, je n'ai pas encore eu l'occasion de prendre connaissance du premier rapport. J'aurai l'occasion de le faire prochainement, mais, malheureusement, c'est un sujet sur lequel je ne peux pas lui donner d'indication tout de suite.

Le Président (M. Gratton): Alors, je constate qu'il est 22 heures. Je pense qu'il y a consentement unanime pour que la commission continue ses travaux pendant un certain temps. Mais si cela était le souhait de la commission, plutôt que de nous engager à siéger jusqu'à une heure précise, pourrions-nous nous entendre à la commission pour faire en sorte que nous siégions le temps nécessaire pour assurer que l'étude de l'ensemble des crédits du ministère, soit terminée avant 18 heures demain? Ce qui éviterait de devoir convoquer une séance supplémentaire et ce qui permettrait, ce soir, d'ajourner soit à 22 h 30 ou plus tard, selon le bon vouloir des membres de la commission.

M. Bourbeau: Je n'ai pas d'objection, mais il faudrait savoir à quelle heure on peut recommencer demain. Est-ce qu'on commence...

Le Président (M. Gratton): C'est 10 heures demain matin, jusqu'à 13 heures.

M. Clair: On commence à 10 heures. Maintenant, j'ai des dossiers normalement inscrits à l'ordre du jour du Conseil des ministres demain. Remarquez que ce sont des dossiers qui pourraient être reportés, mais si jamais demain je pouvais terminer à 12 h 30 au lieu de 13 heures, en filant jusqu'à 11 heures ce soir, cela m'irait.

M. Bourbeau: Moi, cela m'est égal.

Le Président (M. Gratton): Nous disposerions donc de 2 h 30 demain matin et d'environ 2 heures demain après-midi.

M. Clair: Avec 3 heures ce soir.

Le Président (M. Gratton): Avec 3 heures ou le nombre d'heures que les membres de la commission jugeront approprié ce soir.

M. Bourbeau: À ce moment-là, il

faudrait faire 3 heures ce soir. On a commencé à 8 h 30, il faudrait aller jusqu'à 11 h 30.

M. Clair: Allons-y, on verra où on en sera.

M. Bourbeau: On va voir comment cela va aller...

M. Clair: De toute façon, il y a une entente pour continuer plus tard que 10 heures.

M. Bourbeau: Demain soir, est-ce qu'on ne pourrait pas aller jusqu'à 6 h 30, si jamais on était coincé vers la fin?

Le Président (M. Gratton): J'imagine. À condition de ne pas devoir faire convoquer une quatrième séance.

M. Bourbeau: Non, je suis d'accord, enfin, je n'aimerais pas en faire une jeudi matin, à moins que vous vouliez en faire une. Alors, on va essayer de se dépêcher, je suis bien d'accord.

Le Président (M. Gratton): Programme 1, systèmes de transports terrestres.

Systèmes de transports terrestres

M. Bourbeau: M. le Président, seulement un mot avant d'aborder cela. Je ne veux pas faire de réplique aux répliques du ministre, parce qu'on n'en finira plus. Ce qui arrive, c'est que le ministre a toujours le dernier mot dans ces affaires, et il y a une foule de choses qu'il a dites que je n'accepte pas du tout. Je vais simplement prendre deux minutes, M. le Président, je vous promets que cela ne prendra pas plus de deux minutes. Je ne veux pas engager de débat, mais tout à l'heure le ministre disait que je lisais ses discours et que je plagiais ses discours. Je dirai simplement au ministre que la source du discours dont je lui parlais, c'était une intervention de M. André Bourbeau, maire de Saint-Lambert, lors du congrès de 1980 de l'Union des municipalités. Alors, ce n'était pas dans les discours du ministre que j'avais pris mes déclarations.

En ce qui concerne Quebecair, on ne s'entendra jamais, il est évident qu'on ne consulte pas les mêmes personnes. Je constate, cependant, que vous ne consultez jamais le député de Laporte quand vous voulez avoir des éclairages sur le dossier de Quebecair.

M. Clair: Ma mère m'a élevé en me disant: Méfie-toi toujours des mauvais compagnons.

M. Bourbeau: D'accord. Alors, là-dessus,

on ne s'entendra certainement pas.

En ce qui concerne la Commission des transports du Québec et son président, je voudrais quand même préciser qu'en aucune façon je ne mets en doute ou en cause la compétence ou l'intégrité du président de la Commission des transports du Québec. Je n'ai fait que plaider pour l'autonomie de la Commission des transports du Québec, et le ministre me faisait remarquer que ce n'était pas la première fois que des individus qui sont proches d'un parti politique au pouvoir sont nommés à des postes semblables. Alors, je ne peux que constater que plus cela change, plus c'est pareil. Que le ministre ne vienne pas blâmer les anciens gouvernements d'avoir fait certaines choses, puisque le gouvernement actuel fait la même chose. Disons que c'est égal de part et d'autre.

Enfin, le ministre a parlé du problème de la région de Montréal et des choix qu'on doit faire. Cela est plus sérieux; c'était sérieux tantôt aussi, mais vraiment là on parle de gros sous. Je cite ces mots en disant qu'on doit faire un choix et un bon choix en ce qui concerne la question d'opter pour le transport en commun versus l'automobile. Je dois avouer que là-dessus - on en a tellement parlé - je ne comprends pas pourquoi il faut nécessairement dire qu'on doit faire un choix, peut-être par déformation; quant à moi, j'aime bien la citation de Sacha Guitry qui disait que la nécessité de l'option lui fut toujours intolérable. J'hésite toujours à opter pour quelque chose parce que quand on opte pour quelque chose, on met nécessairement quelque chose de côté.

M. Clair: Je pensais que vous aviez opté pour le fédéralisme.

M. Bourbeau: Non, justement, je suis en train de vous expliquer...

M. Clair: Vous êtes encore ouvert à l'idée de la souveraineté du Québec?

M. Bourbeau: ... que, quand on opte pour un côté, on met quelque chose de côté. Or, dans la plupart des cas, on fait une erreur quand on opte pour quelque chose et qu'on met une autre chose de côté, parce que l'expérience nous enseigne que ce qui a pris des années et, parfois, des décennies à se construire n'est pas toujours mauvais. La plupart du temps, d'ailleurs, ce n'est pas mauvais, que ce soit dans le domaine de l'éducation, des commissions scolaires, des municipalités ou du transport en commun. Le fait de dire qu'on opte pour le transport en commun plutôt que pour le transport automobile, cela implique que l'on considère que dorénavant c'est terminé pour le transport automobile et que tous ceux qui vont utiliser leur automobile seront des

mauvais citoyens ou des gens antisociaux. Je pense que c'est justement là qu'est l'erreur, et je voudrais qu'on y revienne. On ne doit pas penser qu'il faille nécessairement aller dans une direction à bride abattue avec des investissements importants et constater après coup, quelques mois après, quelques années après, que la superstructure autoroutière qu'on avait construite à un coût de centaines de millions de dollars, dans les années 1960 et 1970, est sous-utilisée parce que, justement, on canalise tous les efforts et tous les fonds vers une nouvelle forme de transport. Ce que je faisais tout à l'heure dans mon allocution du début, c'est mettre en garde le ministre contre ces décisions qu'on rencontre souvent, surtout dans la gestion gouvernementale, de balancier qui se promène d'un bout à l'autre de l'horloge et qui fait qu'on met de côté parfois des choses qui sont excellentes parce qu'il y a un "fad" nouveau qui s'installe et qu'on décide qu'on est rendu dans les années du transport lourd. Je faisais évidemment référence au système de transport lourd, chromé, etc., qu'on veut mettre en vigueur et qui aura pour effet de dégager les autoroutes. Je pense qu'avant de se lancer là-dedans à bride abattue, il faudra y regarder à deux fois et ne pas, justement, choisir l'un aux dépens de l'autre. Je pense qu'on devrait plutôt maximiser les infrastructures qu'on possède présentement et ajouter, évidemment s'il y a besoin d'ajouter - et je n'admets pas nécessairement qu'il y a actuellement un besoin - des modes de transport additionnels dans la région de Montréal. On pourra en rediscuter tout à l'heure. J'ai déterminé...

M. Clair: M. le Président, on pourrait peut-être considérer que, par son intervention, le député a couvert d'une façon générale le programme 1 puisque, finalement, cela touche le transport en commun. J'aimerais lui répliquer.

Si la responsabilité des gouvernants est de soutenir toutes les initiatives dans toutes les directions en même temps, j'avoue qu'il y a là une différence fondamentale d'interprétation en ce qui concerne le rôle des gouvernants et les choix que la société elle-même est en train de faire.

Il ne s'agit pas de - comment dirais-je - partir sur une mode du transport en commun. Il s'agit simplement de s'assurer que nous allons être en mesure, pour une région qui compte près de 3 000 000 d'habitants, de répondre à leurs besoins de déplacement, surtout pour les fins de leur travail, les fins de vaquer à leurs occupations ordinaires; d'être certain que dans cinq, dix, quinze et vingt ans, on va être en mesure de répondre à leurs attentes en matière de déplacement.

L'interprétation que le député fait de la crise énergétique actuelle, je l'ignore,

mais toutes les indications que nous avons, puisque là-dessus on peut bénéficier de l'expérience des autres, c'est qu'on sait, sans faire de procès à quiconque, que la crise énergétique, au Canada et au Québec également, nous rattrape avec quelques années de retard, mais aura, j'en suis certain, les mêmes effets permanents sur les habitudes des gens en ce qui concerne leurs déplacements en milieu urbain. On peut bien essayer de se voiler le visage et de ne pas reconnaître ce fait, mais c'est un fait, à mon avis, indéniable. Seulement une statistique dont je me souviens et que je donne au député: Savez-vous que, par exemple, la consommation d'essence dans des pays européens comme l'Allemagne, la France, l'Angleterre, la consommation par habitant d'essence est six fois moins élevée que celle que l'on connaît actuellement au Québec et au Canada en général?

Je sais qu'il y a des habitudes de taille de voiture et des habitudes, des questions...

M. Bourbeau: De distance.

M. Clair: ... des questions de distance dont on doit tenir compte, mais une chose est certaine, c'est que les impacts de la crise énergétique vont être considérables, les effets vont être permanents et, si on néglige de faire face à cette réalité, on risque comme gouvernants et comme société dans son ensemble de se retrouver face à des décisions qui n'auront pas été prises et à un vide au niveau de la capacité de déplacement des personnes dans la grande région de Montréal.

Le député dit: Je ne veux pas faire de choix. Je pense que c'est justement l'erreur qu'on pourrait commettre actuellement. C'est sûr qu'en immobilisant davantage dans le transport en commun plutôt que dans les infrastructures autoroutières dans la région de Montréal on fait un choix. C'est certain. Cela ne veut pas dire qu'on ne fera rien pour rendre utile le boulevard Sainte-Marie, la partie qui est déjà faite, qu'on ne continuera pas les travaux nécessaires...

M. Bourbeau: Ce n'est pas exact, ce n'est pas cela que j'ai dit. Le ministre m'a mal...

M. Clair: Qu'est-ce que vous avez dit? Je veux être certain de vous comprendre parce que je trouve que c'est fondamental...

M. Bourbeau: Justement, je ne veux pas dire qu'on doive faire un choix en faveur de la construction d'autoroutes ou d'infrastructures routières par rapport aux investissements en matière de système de transport en commun lourd. Je dis qu'on possède déjà un réseau routier, qu'on a investi énormément dans ce réseau routier au

cours des années, je demande pourquoi ne pas utiliser ce réseau routier qui est là et qui va devenir sous-utilisé si on continue à investir des centaines de millions de dollars dans des systèmes de transport lourd. On va se retrouver probablement d'ici à quelque temps avec une situation assez ridicule où on aura déboursé cinq ou six cents autres millions ou un autre milliard de dollars en système lourd de transport en commun pour réaliser que le système routier est sous-utilisé. C'est cela que je disais. Je demandais plutôt au ministre d'économiser de l'argent et non pas de dépenser ailleurs.

M. Clair: Alors, à ce moment-là, la problématique que soulève le député, c'est essentiellement, si je comprends bien, le choix entre l'autobus et, par exemple, un métro de surface ou des trains de banlieue.

M. Bourbeau: Voilà.

M. Clair: Là-dessus, sur le choix entre l'autobus et les moyens de transport à moyenne et à haute capacité, les coûts comparatifs des autobus et des trains dépendent essentiellement de l'achalandage prévisible sur certains réseaux. Prenons par exemple les trains de banlieue du CN et du CP vers Rigaud. Je cite de mémoire, je ne donne pas le chiffre comme étant absolu, mais l'abandon des services de façon définitive par le CN et le CP des trains de banlieue entraînerait la nécessité d'acquérir, je pense que c'est 160 autobus à peu près, 130 autobus, et est-ce que vous avez pensé à ce qu'il en coûterait? La durée de vie, premièrement, de ces immobilisations...

M. Bourbeau: Le ministre ne comprend pas encore.

M. Clair: ... est très différente, les coûts d'exploitation, un chauffeur d'autobus par rapport à un chauffeur de train...

M. Bourbeau: Le ministre ne comprend pas.

M. Clair: L'ensemble de ces considérations-là, on doit en tenir compte.

M. Bourbeau: C'est ce que je dis exactement, il faut utiliser les infrastructures existantes; le ministre dit la même chose que moi.

M. Clair: Mais est-ce que les trains de banlieue ne sont pas justement des infrastructures déjà existantes?

M. Bourbeau: Absolument, et je suis entièrement d'accord qu'on les utilise, je parle des systèmes lourds.

M. Clair: Ah bon! Là, j'avais peur d'une nouvelle dissension.

M. Bourbeau: Absolument pas.

M. Clair: J'ai reçu ses collègues du caucus de l'ouest de l'île de Montréal...

M. Bourbeau: Absolument pas, j'ai fait référence, par exemple, au métro de surface. Si vous voulez qu'on en discute, on pourrait peut-être passer à cela parce que c'est évidemment ça que je vise depuis le début.

M. Clair: D'accord.

Métro de surface

M. Bourbeau: D'ailleurs, je l'ai mentionné à une couple de reprises, le métro de surface, les systèmes sur rails, légers ou lourds, qu'on veut installer dans la région de Montréal. Peut-être qu'on pourrait venir à cela parce que c'est une question fondamentale, en fait, les investissements dans le domaine du transport.
(22 h 15)

Je constate, et je ne suis pas le seul, les études l'ont prouvé, que depuis 20 ans dans la région de Montréal, et je pense que je l'ai dit au ministre l'an dernier, le taux d'utilisation du transport en commun n'a pas varié sensiblement. Les statistiques que j'avais l'an dernier indiquaient que, de 1959 à 1980, pratiquement, le nombre d'utilisateurs du transport en commun sur l'île de Montréal n'avait à peu près pas varié sur une période de vingt ans, malgré que l'offre de transport ait plus que doublé. On avait deux fois plus d'autobus et de wagons de métro, etc., et malgré tous ces investissements absolument fantastiques, il n'y avait pas plus d'utilisateurs. Je concède qu'avec l'instauration de la passe mensuelle, il y a eu une légère augmentation. Mais un article que je lis dans la Presse du 19 avril 1982, de Guy Pinard, parle encore d'une stagnation dans l'achalandage des commissions de transport dans la région de Montréal, malgré tous ces efforts qu'on fait pour baisser les prix. Et malgré le fait qu'on offre aujourd'hui un métro - ce qu'il n'y avait pas il y a dix ans - on ne réussit pas à augmenter l'achalandage sensiblement, enfin, jamais d'une façon comparable à l'offre de transport et évidemment au coût.

Autre chose qui est fantastique, c'est que, malgré tout cela, il semble qu'il y ait moins d'achalandage sur les ponts, dans la région de Montréal. Je le sais, je voyage plus souvent sur les ponts, ce que je ne faisais pas avant. Il n'y a plus de problèmes, j'en parle avec des gens. Sur le pont Victoria, le pont Champlain, les gens trouvent qu'il y a de moins en moins de problèmes. Or, jusqu'à maintenant, il n'y a

pas de systèmes lourds qui ont été instaurés. On n'a même pas encore les trains de banlieue. Je dis au ministre que depuis qu'on diminue la grosseur des automobiles, depuis qu'on est passé des Cadillac aux Honda, depuis que les gens ont pris conscience des coûts du transport et font effectivement du covoiturage, même si ce n'est pas du covoiturage organisé d'une façon systématique, les gens ont pris l'habitude d'économiser et de rationaliser leur transport.

Je me pose de sérieuses questions sur la politique du gouvernement d'investir d'une façon massive dans les systèmes lourds, dans la région de Montréal. Ce n'est pas parce que je ne veux pas que la rive sud de Montréal ou les autres aient du bon transport, mais j'ai peur qu'une fois qu'on aura investi toutes ces sommes d'argent, on se rende compte que peut-être, on n'en avait pas besoin, et qu'on aurait peut-être pu avoir un système plus souple - c'est ce dont je parlais tout à l'heure dans mon introduction - en faisant preuve d'un peu plus d'ingéniosité, en utilisant les autoroutes existantes, des autobus articulés pour les heures de pointe. On pourrait peut-être faire une meilleure utilisation du covoiturage, des voies réservées, des "jitneys", enfin tous ces systèmes qui existent, en utilisant le réseau routier peut-être. On pourrait économiser des centaines et des millions, je pense qu'on parle d'un milliard de dollars, d'ici à quelques années, dans les systèmes de transport en commun dans la région de Montréal. C'est cela qui me préoccupe, parce que les finances du Québec vont en prendre pour leur rhume si on instaure les systèmes qu'on veut instaurer. Je ne suis absolument pas convaincu que les citoyens vont suivre.

Si le ministre a lu les études qui ont été faites aux États-Unis, il y a quelques années, ce n'est pas la première fois qu'on tente, par des moyens importants, de convaincre les gens d'utiliser le transport en commun. Cela s'est fait plusieurs fois au cours des cinquante dernières années, aux États-Unis. Il y a eu des périodes, dans le temps de la crise, dans les années 1920, où on a mis sur pied des systèmes publics. Au début, c'étaient des tramways tirés par des chevaux. Il y a eu les autobus électriques, les trolleybus. Il y a plusieurs gouvernements qui ont investi massivement, et toujours, dans le passé, l'expérience a prouvé que l'automobile a survécu. C'est une expérience constante. Vous avez une experte derrière vous, je pense que c'est 5% des déplacements qui se font en automobile encore aujourd'hui. Enfin, c'était la réalité il y a deux ans, 5% de tous les déplacements. Pour les fins du travail, cela montait à 15% en Amérique du Nord - vous avez les statistiques - et malgré les centaines de millions de dollars qu'on a investis.

L'expérience passée - je le sais parce que j'ai fait des études dans ce domaine il y a deux ou trois ans, mes chiffres sont approximatifs, mais c'est de cet ordre - a prouvé qu'on n'a jamais réussi à déloger l'automobile. Je ne veux pas mettre en doute la politique du transport en commun, j'en suis. C'est évident que j'en suis. Mais il ne faudrait quand même pas oublier le fait que les gens auront toujours une automobile, même s'ils prennent les transports en commun. Il est impossible, aujourd'hui, de penser que la majorité des gens n'aura pas au moins une automobile sauf ceux qui ne peuvent pas se le permettre, parce que, ne serait-ce que les week-ends, les gens ont besoin de se déplacer en dehors des heures de travail. Alors, ceux qui ont déjà une voiture parfois l'utiliseront. C'est l'épouse qui viendra reconduire son mari, c'est une personne qui utilisera sa voiture pour aller travailler avec d'autres compagnons de travail une semaine et on s'échangera des services comme ça. Je pense, pour être réaliste, malgré tous les efforts qu'on fera, qu'il y aura toujours une très large partie de la population qui continuera d'utiliser les automobiles, des automobiles peut-être plus petites, peut-être plus économiques, moins polluantes, etc... Alors, je mets en doute, et je le ferai avec beaucoup de sincérité, la problématique qui dit qu'on doit nécessairement donner un coup de barre tous azimuts aux transports collectifs lourds. Je le fais vraiment dans un esprit constructif. Je voudrais être bien certain qu'avant de se lancer là-dedans on soit certain qu'il n'y a pas de solutions de rechange beaucoup plus économiques, beaucoup plus souples et qui permettraient au Québec de faire des économies dont on a bien besoin.

M. Clair: M. le Président, l'accroissement de l'achalandage, le député dit lui-même que, sur les ponts, la pression des automobiles a baissé. Je n'ai pas entendu parler d'une hécatombe sur la rive sud de Montréal non plus qu'à Laval. Mais les mêmes statistiques du même article de M. Pinard qu'il le citait, si ma mémoire est bonne, parce que je n'ai pas l'article en main, soulignaient qu'en particulier depuis le mois de septembre dernier les accroissements d'achalandage sont importants notamment au niveau de la CTCUM où c'est difficile, maintenant, avec l'introduction de la carte d'abonnement mensuel, la carte autobus-métro, d'avoir des chiffres qui sont très précis.

Moi, ce que je voudrais vous dire, avec la même sincérité que le député de Laporte dit avoir, c'est que les pressions que nous recevons présentement, notamment sur la rive sud de Montréal, notamment à Laval et en dehors de l'île de Montréal comme telle, même sur l'île, la pression de l'opinion

publique veut que les circuits soient bondés, que les autobus laissent des gens sur le trottoir et que l'accroissement de l'achalandage soit considérable. C'est certain que l'achalandage est fonction aussi de l'offre de services. S'il n'y a pas de services disponibles, c'est évident que les gens se rabattent sur l'automobile privée. Les chiffres qu'il donnait, d'ailleurs, en ce qui concerne les pourcentages pour l'Amérique, je n'ai pas de statistiques là-dessus en tout cas, on n'en n'a pas à la portée de la main, mais en 1980, pour la grande région de Montréal, il y avait encore 63% des déplacements quotidiens qui se faisaient en automobile. Ce qu'on peut souligner aussi...

M. Bourbeau: Aux fins du travail.

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: Parce que les déplacements généraux, c'est beaucoup plus que ça, pour toutes fins.

M. Clair: Ce qu'on peut souligner aussi au niveau de la moins grande pression sur les ponts, c'est qu'il n'y a pas de réparations cette année notamment sur le pont Jacques-Cartier, ce qui a tendance aussi à jouer un rôle sur la pression aux ponts. Mais de façon plus globale j'ai de la difficulté à comprendre la position du député. C'est certain que des mesures comme le taxi collectif que soulignait le député, le covoiturage, les voies réservées, etc., c'est certain qu'il peut y avoir des choses à faire là-dessus. Je lui souligne, en passant, qu'en ce qui concerne la circulation, notamment sur l'île de Montréal, les pouvoirs n'appartiennent pas au gouvernement du Québec mais aux municipalités. Il y a des décisions qui ont été prises notamment au niveau du stationnement sur rue. Les évaluations dont on dispose présentement en ce qui concerne seulement l'ajout de stationnement sur certaines artères commerciales de Montréal ont entraîné une facture additionnelle qui se chiffre à plusieurs centaines de milliers de dollars, voire même en millions de dollars, en termes de moins grande efficacité, moins grande productivité des autobus.

Sur les réseaux à moyenne et à haute capacité, maintenant, il y a des trains de banlieue. Est-ce que le député, oui ou non, remet en cause la modernisation des trains de banlieue? J'aimerais ça l'entendre là-dessus.

M. Bourbeau: Je le lui ai dit tout à l'heure, c'est évident que non. Les équipements sont déjà sur place, les infrastructures sont là. Alors, je parle uniquement des nouvelles infrastructures qu'on prétend vouloir installer.

M. Clair: D'accord. Oublions pour l'instant les trains de banlieue. En ce qui concerne la ligne Deux-Montagnes, qui sera éventuellement convertie en métro de surface, c'est une question qui, dans le temps - cela en est une, décision - qui pourrait se réaliser sur un échéancier plus long, vu qu'il y aura un train de banlieue intégré. Alors la conversion de cette partie en métro de surface fait partie des décisions qu'on doit prendre en fonction de la meilleure utilisation possible des infrastructures déjà existantes.

Il reste maintenant une seule et unique question: le métro de surface vers Rivière-des-Prairies et la ligne de métro no 5. J'aimerais que le député m'indique si on devrait refuser les deux, à son avis, parce qu'il me dit qu'il veut que je considère sa proposition comme constructive. J'aimerais qu'il m'indique ce qu'il aimerait qu'on fasse, avec son expérience. Est-ce que c'est refuser et le prolongement de la ligne no 5 et la construction du métro de surface? Refuser les deux? S'il favorise un des deux projets, j'aimerais qu'il me l'indique.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Le ministre a oublié autre chose. Il y a un autre projet aussi à l'étude.

M. Clair: Sur cette question j'aimerais avoir votre opinion.

M. Bourbeau: Puisqu'on parle du métro de surface relativement aux systèmes lourds, il y a aussi l'étude qui tendrait éventuellement à doter la rive sud d'un système sur rail. Le COTREM est en train d'étudier ces choses. On n'a qu'à regarder le rapport du ministère des Transports, c'est une des études du COTREM...

M. Clair: Sur cela, je voudrais simplement dire au député qu'il n'y a pas de décision de prise.

M. Bourbeau: Non, non. Je suis d'accord.

M. Clair: Vous êtes bien au courant.

M. Bourbeau: On en a déjà parlé à Mme Roy, elle est déjà venue sur la rive sud quand j'étais là, on parlait de la possibilité éventuelle d'instaurer sur la rive sud un système léger sur rail, entre autres. Cela a été abandonné?

M. Clair: Oui, cela a été abandonné.

M. Bourbeau: Tant mieux j'en suis ravi pour l'instant. Non pas que ça n'aurait pas été agréable mais je ne pense que ça aurait

été rentable pour le gouvernement.

J'aimerais qu'on discute de la ligne de métro de surface no 6, vers Repentigny. Je pense c'est comme cela que vous l'appellez?

M. Clair: Rivière-des-Prairies, Repentigny.

M. Bourbeau: Rivière-des-Prairies et Repentigny. J'aurais des questions à poser. On est surtout ici pour poser des questions et non pas pour donner des réponses.

M. Clair: C'est une question fondamentale qu'il pose, à savoir la "priorisation" des immobilisations à moyenne et à haute capacité. On s'entend sur la nécessité de moderniser les trains de banlieue. On s'entend sur la non-opportunité d'un SLR sur la rive sud. Il reste un dossier: le choix entre - si tant est qu'il doit y avoir un choix, tantôt il ne voulait pas en faire - la ligne no 6, la ligne no 5, l'une ou l'autre des deux ou les deux sont refusées. Il me dit qu'il a de l'expérience dans ce domaine, je le crois et j'aimerais qu'il me fasse profiter de son expérience.

M. Bourbeau: Je ne fais pas état de mon expérience du tout. J'ai dit simplement qu'il faut éviter d'investir des fonds, des centaines de millions de dollars quand ce n'est pas essentiel de le faire. C'est tout ce que j'ai dit.

Pour ce qui est de la ligne de métro de surface no 6, lorsqu'elle a été conçue, est-ce que le ministre pourrait nous dire à quel moment on a commencé à concevoir les lignes de métro de surface? Cela date de quelle période, ces projets?

M. Clair: Je pense que les premières études remontent au début du COTREM, en 1978.

M. Bourbeau: À ma connaissance, ça remonte à beaucoup plus loin que cela, il y avait eu des études de faites même avant l'arrivée du gouvernement actuel. On avait demandé l'expertise de Douglas Fullerton, d'Ottawa, si je me souviens bien, dans les années 1975-1976. On parlait déjà d'utiliser les voies ferroviaires.

M. Clair: Cela se passait avant moi, mais il semble que le BAREM, c'est comme cela qu'il s'appelait, faisait surtout faire des études sur la desserte de Mirabel. Une des conclusions de cette étude aurait été une recommandation d'examiner la possibilité d'utiliser les entreprises ferroviaires existantes.
(22 h 30)

M. Bourbeau: Lors de la présentation du plan de transport, en décembre 1979, on faisait état de la ligne no 6 comme devant

aller éventuellement jusqu'à Repentigny. Je crois comprendre maintenant qu'on veut l'arrêter à Rivière-des-Prairies. Est-ce qu'on a abandonné l'idée d'aller jusqu'à Rivière-des-Prairies ou...

M. Clair: En 1979, le dépôt du plan de transport intégré de la région de Montréal comportait - comment pourrais-je dire cela? - une proposition qui devait tenir compte du court, du moyen, du long et même du très long terme. Alors, actuellement il n'y a pas de décision définitive de prise et d'ailleurs, cela se relie directement au cadre institutionnel et financier dans lequel évolue le transport en commun de la région de Montréal. Cela m'apparaît assez évident que pour l'instant, ce serait prématuré de planifier jusqu'à Repentigny; qu'on s'arrête à Pointe-aux-Trembles.

M. Bourbeau: C'est parce que récemment, voyez-vous, - c'est pour cela d'ailleurs que l'Opposition fait des critiques - le plan a été déposé comme devant aller jusqu'à Repentigny. D'ailleurs, le ministre voit la carte qui est devant lui. Jusqu'à maintenant, on n'a jamais entendu dire qu'il y avait eu abandon d'une partie et on a même entendu dire récemment qu'il y avait eu des montants importants alloués pour des études préliminaires. Enfin, le gouvernement fédéral a subventionné récemment, d'une façon importante, les plans ou les devis... Le ministre pourrait peut-être nous dire exactement où on en est dans la préparation de ce projet et quelles sont les contraintes qui sont rencontrées actuellement parce que ce que je voudrais dire, ce qui nous perturbe un peu, c'est que quand on a annoncé le plan en décembre 1979, il semblait que la raison fondamentale de l'instauration de ce métro de surface c'était pour permettre aux citoyens de Rivière-des-Prairies et Montréal-Nord en particulier, d'accéder d'une façon rapide, puisque c'est un système rapide, au centre-ville de Montréal. Je pense que c'est vraiment l'objectif no 1.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Or, à ce moment, je ne comprends pas comment il se fait que subséquemment on ait décidé que dorénavant - je sais pourquoi - le métro de surface n'irait plus vers le centre-ville de Montréal, mais irait faire un contact avec la ligne de métro no 5...

M. Clair: No 2

M. Bourbeau: No 2. La raison, c'est que le tunnel sous le mont Royal, semble-t-il, ne pouvait pas prendre ce trafic additionnel. Donc, on a enlevé à la ligne no 6 sa raison d'être primordiale qui était de donner du

service rapide vers le centre-ville de Montréal pour se rabattre sur une solution de rechange qui enlève énormément d'attrait, à mon sens, à la ligne de métro de surface no 6, puisque dorénavant, les gens de Rivière-des-Prairies - et le ministre pourrait peut-être penser à cela un peu - ou les gens de Montréal-Nord qui voudront se rendre dans le centre-ville de Montréal, devront partir de chez eux... Parce que le ministre ne doit pas oublier non plus que la ligne ne passe pas au centre-ville de Montréal-Nord, qui est la ville la plus peuplée, mais à l'extérieur de la ville complètement, le long de la voie ferrée puisqu'on va utiliser les voies ferrées. Les gens devront se rendre soit à pied, soit en automobile à la station de métro de surface, stationner là, attendre le métro de surface, prendre le métro de surface, se rendre à la station de métro, descendre, attendre le métro, prendre le métro normal, s'en aller vers le centre-ville de Montréal. Ceci, à notre avis, rend la nécessité du métro de surface vraiment problématique. Je pense que le métro de surface a perdu sa raison d'être quand on a réalisé tout à coup qu'il ne pouvait pas utiliser le tunnel sous le mont Royal.

Je dirais ceci au ministre: Si le ministre fait une enquête, il va peut-être réaliser que dès 1975-1976 les experts avaient prévenu le ministère que le tunnel sous le mont Royal ne pouvait pas prendre ce volume additionnel. Les informations que j'ai, c'est que déjà à ce moment on le savait. Je pose la question: Pourquoi - en décembre 1979 on a dit qu'on instaurait un métro de surface, la ligne no 6 pour se rendre dans le centre-ville de Montréal - a-t-on lancé ce ballon qu'on pourrait se rendre dans le centre-ville avec cette ligne alors qu'on savait déjà ou on aurait dû savoir que le tunnel ne pouvait pas prendre le volume? Il y a des gens à ce moment qui n'ont pas dit la vérité au ministre. Ou bien on l'a mal renseigné ou bien il était au courant, mais j'ai bien l'impression qu'il ne l'était pas. En fait, ce n'était pas le ministre actuel, bien sûr, et à ce moment-là, tout le projet lui-même, depuis le début, était faussé. C'était une première question, j'aimerais bien avoir une réponse là-dessus.

M. Clair: Je voudrais dire deux choses au député là-dessus. D'abord, la correspondance du circuit no 6 se fera à trois endroits, c'est-à-dire à Sauvé, à Côte-Vertu et à la station du Collège. Il y aura donc trois possibilités de correspondance vers le centre-ville, le centre le plus rapproché étant Sauvé.

Deuxièmement, je n'ai pas avec moi l'ensemble des enquêtes qui ont été faites là-dessus, mais je voudrais assurer le député qu'on n'agit pas à l'oeil là-dedans, il y a toutes sortes d'études qui ont été faites et

c'est ce qui donne souvent d'ailleurs l'impression aux citoyens qu'on étudie pour étudier. C'est un peu comme lorsque les gens voient les employés du ministère des Transports poser des baguettes, ils pensent que les élections s'en viennent. Cela ne veut pas dire qu'on pose des baguettes pour rien, des piquets. Il en est de même des nombreuses études qui ont été menées sur la ligne no 6. J'ai voulu me rassurer là-dessus, je ne me souviens plus par coeur, c'est bien évident, du paquet de statistiques que j'ai vues, mais la plus importante est probablement celle-ci, que de 60% à 70% des déplacements dans le secteur qui serait desservi par le métro de surface se sont faits dans l'axe est-ouest, alors que c'est seulement environ le reste, soit 30% des déplacements, qui se fait vers le centre-ville.

M. le Président, la question du député de Laporte, je la lui retourne encore une fois. Le principal choix qui se pose en matière d'équipement à moyenne et à haute capacité, surtout en termes de priorité d'utilisation, en vertu même des critères qu'il me donnait tantôt, d'aller au moins cher, d'aller vers l'utilisation des infrastructures déjà existantes et qui mettaient en cause les investissements les plus coûteux, j'aimerais que le député de Laporte m'indique sa préférence personnelle entre la ligne no 5 et la ligne no 6.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre était au courant qu'à la station Sauvé, qui est la première, quand les gens vont arriver dans le métro de surface et vont vouloir faire la correspondance avec le métro, ils vont devoir marcher 1000 pieds à l'extérieur pour se rendre du chemin de fer à la station de métro, parce que, malheureusement, le métro de surface suit le circuit de chemin de fer existant qui passe à 1000 pieds de la station de métro Sauvé. C'est tout à fait irréaliste de penser que les gens vont marcher 1000 pieds après avoir déjà attendu pour prendre le métro de surface; ils vont arriver à la station Sauvé et ils vont sortir dehors l'hiver - je ne sais pas si on va faire un tunnel ou quoi - pour se rendre à une station de métro située à 1000 pieds. Par ailleurs, la ligne no 2 est déjà surchargée actuellement. Il est donc illusoire de penser qu'on va pouvoir correspondre à la station Sauvé.

Deuxièmement, à Côte-Vertu, on parle d'une voie ferrée, d'une ligne qui n'est pas encore rénovée. Est-ce qu'on va faire oui ou non un autre métro de surface à cet endroit? Cela peut prendre plusieurs années. Cela peut donc attendre très longtemps avant de savoir si oui ou non il va y avoir une correspondance valable. Si jamais le métro de surface est fait pour la ligne Deux-Montagnes, à ce moment-là, il est possible que cela se fasse. Pour ce qui est

de la station du Collège, on pourra éventuellement aussi aller à du Collège, mais il faut bien réaliser que, pour se rendre dans le centre-ville, on va passer par Snowdon, Westmount, on fait la boucle complètement et on revient à l'envers. Cela me semble très peu pratique, parce que, en fait, le but initial et le seul but était de permettre aux gens - et c'est ce qu'on avait dit dans le temps - de se rendre dans le centre-ville rapidement, c'est un transport rapide. La ligne no 6 a perdu toute sa raison d'être, à mon avis, à partir du moment où on a réalisé après coup, c'est impardonnable d'ailleurs, qu'on ne pouvait utiliser le tunnel sous le mont Royal pour se rendre dans le centre-ville d'un seul coup. C'est vraiment, à mon avis, une erreur absolument incroyable, que cette ligne doive coûter des centaines de millions de dollars et je ne vois vraiment pas pourquoi on continue à la planifier.

Mais, il y a autre chose. Est-ce que le ministre peut nous dire si oui ou non on va utiliser la voie du CN existante ou si on va faire d'autres voies, car, d'ailleurs cela prend deux voies, si j'ai bien compris. Or il y a une seule voie actuellement; donc, au mieux, on va construire une deuxième voie. Si mes informations sont bonnes, ce sont deux nouvelles voies qu'on va construire à côté de la voie existante dans l'emprise du CN. Est-ce que c'est exact?

M. Clair: M. le Président, je me suis fait expliquer cela par...

M. Bourbeau: C'est un peu malheureux que le président du COTREM ne soit pas ici.

M. Clair: ... les ingénieurs. C'est une réponse que je peux donner. Ce sont deux voies, effectivement, dans l'emprise ferroviaire existante.

M. Bourbeau: Deux nouvelles voies ou...

M. Clair: C'est certain que les... Il y a des endroits où je me souviens d'avoir vu environ dix voies ferroviaires côte à côte. C'est évident que cela nécessite un réaménagement dans les endroits où les voies sont tassées; dans d'autres endroits, c'est presque l'utilisation d'une voie existante, dans d'autres bouts... C'est très complexe. C'est très très complexe. C'est l'une des contraintes importantes de cette hypothèse d'un métro de surface, mais ce que je veux dire au député là-dessus, c'est que la faisabilité technique du métro de surface n'a pas été mise en cause jusqu'à maintenant. C'est certain que la construction de deux voies ferroviaires dans une emprise où il y a déjà des voies ferrées existantes fait en sorte que sur certains tronçons on pourrait probablement affirmer que oui, on utilise une voie ferroviaire qui est à toutes fins utiles

déjà existante, alors que sur d'autres parties du tronçon, c'est de la construction complètement nouvelle, si...

M. Bourbeau: Oui, mais le CN a actuellement une voie et, à ma connaissance, il en a absolument besoin pour son transport de marchandise.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Donc, vous ne pouvez pas utiliser la voie du CN actuelle et donc, vous devez construire au moins deux voies, vous en avez besoin de deux.

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Bon, alors, c'est cela la réponse.

M. Clair: Oui, mais ce que je disais au député, c'est que, si ma mémoire est fidèle, dans la présentation technique du programme qu'on m'a faite, dans certains endroits où il y a des voies qui ne servent pour ainsi dire plus, des parties de voie, des bouts pour des embranchements ferroviaires ou... C'est certain que deux nouvelles voies doivent être construites, qu'elles seront construites dans une emprise ferroviaire déjà existante. Sur la question même du choix, l'idée de construire la ligne no 6, je pense que si on regarde les déplacements dans cette région, si on regarde l'intérêt qu'a manifesté notamment la ville de Montréal - oui, ce sont des élus comme nous, ils ont droit à leur opinion à moins que le député de...

M. Bourbeau: On reviendra là-dessus tout à l'heure, si le ministre veut bien. J'aimerais, si le ministre n'a pas d'objection, revenir aux points techniques pour conclure ensuite sur les... Je voudrais terminer sur les points techniques. Il y a deux nouvelles voies qui seront en parallèle, je présume, avec la voie existante. Je soulignerais que lors du dépôt du plan de transport, on laissait entendre qu'on utiliserait des voies existantes, c'était...

M. Clair: ... l'emprise ferroviaire existante.

M. Bourbeau: Oui, je comprends, mais pour ceux qui lisaient cela rapidement, cela donnait l'impression aux journalistes que c'étaient les voies existantes. Est-ce qu'on va construire les deux nouvelles voies en surélevé, comme c'est le cas actuellement pour les voies existantes - je présume que oui - et surélever les nouvelles voies comme les voies existantes?

M. Clair: À la dernière rencontre que j'ai eue avec les gens qui travaillent là-

dessus, l'établissement de la solution de référence, c'est justement ce en quoi ça consiste, l'aménagement des voies et des viaducs, les conflits avec les trains de marchandise. C'est tout cela qui est en train d'être établi, si l'on veut, la solution de...

M. Bourbeau: Vous n'avez pas le choix, il faut que vous alliez à la même hauteur que les voies existantes. Vous ne pouvez pas avoir une voie existante qui est haute, à dix, quinze pieds de hauteur, c'est un monticule assez important, les voies existantes... Vous allez devoir avoir la même hauteur, je présume.

M. Clair: Écoutez, M. le Président, là-dessus, je pense que la meilleure réponse, ce serait de dire au député que quand viendra le moment de rendre publique ce qu'on appelle la solution de référence... Ce sont des questions techniques pour ingénieurs: par endroit, on me dit que cela va devoir être en surélevé, ailleurs, non.

M. Bourbeau: C'est pour cela que j'aurais aimé que le président du COTREM soit là. Enfin, je vais passer à autre chose. Il y a des viaducs tout le long de cette voie, évidemment, parce que nous sommes à Montréal-Nord, dans un milieu, près de Montréal-Nord, très urbanisé. Or les viaducs ont été faits pour une voie. Est-ce que cela veut dire qu'il faudra refaire tous les viaducs?
(22 h 45)

M. Clair: Pas tous les viaducs, à certains endroits; et là-dessus il y a eu des rencontres avec toutes les municipalités concernées pour voir comment cela pouvait s'imbriquer, si on veut, s'introduire dans...

M. Bourbeau: Mais, quand un viaduc a été fait pour une voie et qu'il y en a trois, comment peut-on penser que le même viaduc peut prendre trois voies ferrées quand il a été fabriqué pour une seule? Alors, c'est bien évident qu'il va falloir refaire...

M. Clair: M. le Président, je suis seulement avocat, je ne suis pas ingénieur, mais cela dépend bien de la largeur du tunnel.

M. Bourbeau: Oui, mais c'est justement, je ne pense pas qu'on ait jamais fabriqué des...

M. Clair: Puis, comme je ne les ai pas tous visités un par un moi-même, en personne, j'aurais de la difficulté à répondre au député de Laporte.

M. Bourbeau: Alors, le ministre aurait peut-être intérêt à passer dans l'Opposition et aller faire des visites plus fréquentes.

M. Clair: On a l'air à y passer pas mal de temps.

M. Bourbeau: Là où je veux en venir avec tout cela, M. le ministre - évidemment ce n'est pas parce que je veux vous coincer avec des questions techniques - c'est qu'il s'agit en fait d'un travail majeur, d'investissements absolument importants, qui sont peut-être beaucoup plus importants d'ailleurs que ce qui avait été prévu originellement, et je mets le ministre en garde là-dessus, pour aller faire quoi? Pour aller en réalité desservir Rivière-des-Prairies. Il ne faut pas se le cacher; d'ailleurs, je pense que vous avez à toutes fins utiles abandonné l'idée d'aller plus loin que Rivière-des-Prairies pour un temps indéfini.

Alors, Rivière-des-Prairies, c'est un quartier de la ville de Montréal qui n'est absolument pas peuplé, qui a été fusionné à la ville de Montréal il y a très peu d'années, qui est absolument détaché de la ville de Montréal, qui n'a aucun lien physique avec la ville de Montréal. C'est un peu comme le Pakistan qui a une section de son pays qui est à mille milles du reste.

M. Clair: Les îles Malouines.

M. Bourbeau: Les îles Malouines et l'Angleterre exactement. La ville de Montréal tente désespérément évidemment parce qu'elle tient probablement à garder la majorité à la CUM, tient à peupler ce territoire-là dans les meilleurs délais, et pour le faire elle doit avoir...

M. Clair: Vous n'êtes pas d'accord avec cet objectif-là?

M. Bourbeau: Je ne dis pas cela.

M. Clair: Vous refusez de faire le choix encore.

M. Bourbeau: Le ministre fait de la démagogie. Je ne dis pas que la ville de Montréal n'a pas raison de vouloir peupler ses quartiers, mais ce que je dis c'est: Est-ce que c'est raisonnable d'amener à frais énormes des systèmes lourds de transport dans un endroit où il n'y a personne? Depuis quand les systèmes de transport lourds précèdent-ils la population? Est-ce que ce n'est pas le contraire qu'on fait ordinairement? Est-ce que c'est une sage politique que d'amener des autoroutes dans des endroits où il n'y a personne ou des lignes de chemins de fer ou des métros de surface où il n'y a personne?

Je pense que la ville de Montréal devrait peupler ses territoires en premier lieu et après cela, on lui donnera ses transports. Je ne veux pas faire de politique, mais je pense que le ministre devrait penser

que le maire de Montréal, la ville de Montréal a exercé des pressions énormes sur le gouvernement pour avoir son métro de surface pour aller peupler sa Rivière-des-Prairies. Et, évidemment, tout cela se fait aux dépens des contribuables de partout qui vont dépenser des centaines de millions de dollars pour un projet qui n'a plus de raison d'être. Enfin, si on parle d'un système rapide parce qu'il n'est plus rapide du tout puisqu'il ne peut plus utiliser le tunnel sous le mont Royal, il y a des contraintes techniques énormes qui avaient plus ou moins été prévues au départ, si mes renseignements ont été fidèles, et il y a autre chose là-dedans, c'est que la seule population importante là-dedans, c'est la ville de Montréal-Nord.

La ville de Montréal-Nord est la deuxième plus grosse ville sur l'île de Montréal après la ville de Montréal, si mes renseignements sont bons; je pense que c'est la plus grosse après Montréal et la ligne de chemin de fer passe en dehors de son territoire au sud. Ce n'est vraiment pas pratique pour la ville de Montréal-Nord, ce train de surface parce que ce n'est pas au centre, c'est complètement en périphérie; d'un côté il y a la ville de Montréal-Nord et d'un autre côté, ce sont les champs. Il y a seulement un côté de la ligne qui va servir, contrairement à un métro qui arrive en plein centre.

Or, originellement, on avait prévu que le métro de Montréal irait à la ville de Montréal-Nord, la ligne no 5, c'est le no 5 qui va jusqu'à la ville d'Anjou? Bon, no 5. J'ai ici le rapport annuel de la CUM pour l'année 1980 et c'est très étrange parce qu'il y a deux plans, le plan du métro original, la ligne no 5 qui, à partir de la station Provencher, boulevard Métropolitain & Provencher, bifurquait pour aller desservir Montréal-Nord, et subséquemment, dans le même plan, dans un plan à côté dans le même programme on nous montre la ligne de métro qui tout à coup ne bifurque plus et s'en va à la ville d'Anjou.

C'est assez paradoxal que dans une même publication, on montre la même ligne de métro qui ne suit pas le même parcours. Je ne sais pas ce qui s'est passé, ou enfin, j'ai une petite idée de ce qui s'est passé. À un moment donné, on a décidé, pour des raisons que je ne comprends pas, d'inventer littéralement le métro de surface, la ligne no 6, vers Rivière-des-Prairies pour faire plaisir à M. Untel, et vers Repentigny pour faire plaisir au ministre Untel. Cela ne justifiait plus le métro qui allait à Montréal-Nord. Donc, le métro n'ayant plus de place où aller, on a dit: Il va aller à Anjou. Évidemment, le maire d'Anjou était très heureux de le recevoir chez lui, je ne le blâme pas non plus. Je me demande si, vraiment, il n'y aurait pas lieu de remettre tout cela en question. Il est bien sûr que le

vrai métro ordinaire est un mode de transport qui est beaucoup plus adapté à notre climat que des métros de surface, surtout l'hiver.

M. Clair: Beaucoup plus coûteux.

M. Bourbeau: Beaucoup plus coûteux, je suis d'accord.

M. Clair: Cela se compare à peu près à 10 000 000 \$ le kilomètre pour le métro de surface par rapport à 37 000 000 \$ le kilomètre pour le métro.

M. Bourbeau: Je dirai au ministre qu'on sait ce que coûte un métro, parce qu'on en a fait, mais on n'a pas encore fait de métro de surface.

M. Clair: Oui, mais on ne peut pas mettre en cause comme cela des expériences qui ont eu lieu...

M. Bourbeau: Il n'y a pas eu d'expériences.

M. Clair: Il y a d'autres places dans le monde que Montréal.

M. Bourbeau: Montréal est spécial, M. le ministre. Je vous prie de croire que...

M. Clair: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Bourbeau: ... ce qu'on fait à Montréal, on ne peut pas prendre les coûts d'ailleurs pour les appliquer à Montréal.

M. Clair: Je pourrais vous donner l'exemple d'Edmonton où les conditions climatiques, jusqu'à nouvel ordre, ressemblent un tant soit peu aux nôtres.

M. Bourbeau: J'ai expliqué tout à l'heure les contraintes qu'il y a avec le métro de surface, qui sont très importantes sur la ligne no 6. Je ne dis pas qu'on devrait immédiatement construire le métro jusqu'à Montréal-Nord, mais une chose est certaine, c'est que pour se rendre à Montréal-Nord, on n'a qu'une très petite distance, il est déjà rendu à la porte de Montréal-Nord. Si le ministre veut regarder sur la carte, le métro est ici, Montréal-Nord est là. C'est sûr que cela coûte plus cher de faire un métro, mais faire un métro qui coûte deux fois plus cher sur une distance d'un kilomètre, cela coûte encore moins cher que de faire un métro de surface qui coûte deux fois moins cher, mais sur 25 kilomètres. Le ministre n'est peut-être pas un mathématicien, mais il est capable de compter comme moi assez rapidement. Si on doit faire un métro de surface qui part de là et qui vient jusqu'ici,

et si on compare ces coûts avec les coûts pour construire un métro ordinaire qui couvre une très petite distance, je pense qu'on devrait regarder encore très sérieusement la possibilité de mettre de côté complètement la fameuse ligne numéro 6 qui n'a plus sa raison d'être, je le répète, et peut-être éventuellement, dans un délai un peu plus éloigné, de donner à la ville de Montréal-Nord un vrai métro qui serait un investissement, à mon avis, beaucoup plus intelligent dans les circonstances et qui pourra éventuellement, quand la ville de Montréal aura fait la preuve que sa population est importante dans Rivière-des-Prairies, être prolongé jusqu'à Rivière-des-Prairies dans les années et les siècles à venir. Enfin, c'est une solution qui me paraît beaucoup plus raisonnable et peut-être moins coûteuse aussi, dans l'état actuel des choses.

M. Clair: Si je comprends bien, le député dit non à la ligne no 6, à savoir le métro de surface. Il dit également non au prolongement du métro vers Anjou. Il veut revenir à l'ancienne proposition...

M. Bourbeau: Non, je regrette...

M. Clair: ... ou en tout cas souhaiterait qu'on réexamine tout cela pour éventuellement faire un métro souterrain vers Montréal-Nord. C'est ce que vous avez dit.

M. Bourbeau: Non, je regrette, M. le ministre, il y a une nuance.

M. Clair: Allez-y. Nuancez.

M. Bourbeau: Je n'ai pas dit qu'on ne devrait pas aller à Anjou, je n'ai pas dit cela.

M. Clair: Vous voulez le Y?

M. Bourbeau: Oui.

M. Clair: Vous voulez le métro souterrain vers Anjou et le métro souterrain vers Montréal-Nord. C'est ce que vous voulez? C'est en contradiction parfaite avec votre énoncé du départ, à savoir que vous vouliez qu'on utilise au maximum les infrastructures existantes, qu'on prenne les moyens les moins coûteux pour répondre aux besoins. Non seulement vous ne choisissez pas, mais vous compromettez même l'avenir. Voulez-vous qu'on fasse les calculs? Je vais vous prendre au mot.

M. Bourbeau: Non, je prierais le ministre de garder un ton très serein...

M. Clair: On va faire faire les calculs

de coûts à 40 000 000 \$ le kilomètre pour un métro qui se rendrait à Montréal-Nord et un métro qui se rendrait à Anjou.

M. Bourbeau: Ce que le ministre ne peut pas faire, c'est me donner le coût du métro de surface. Il ne peut pas comparer cela, parce qu'on ne le connaît pas. Il y a tellement de contraintes qu'on ne sait pas ce que cela va coûter, alors qu'on sait combien coûterait le métro. Je ne dis pas au ministre et je le répète encore, parce que le ministre parfois fait de la projection, je ne dis pas qu'on devrait maintenant faire le métro ordinaire vers Montréal-Nord. Je pense qu'on devrait laisser aller le métro jusqu'à la ville d'Anjou, parce que cela semble être maintenant la décision, quitte à se garder des options pour aller plus tard à Montréal-Nord. Si j'avais mon mot à dire, ma préférence serait, il me semble, en regardant la carte, qu'on devrait aller à Montréal-Nord avant Anjou, quoique, éventuellement, on pourrait faire les deux. Si le ministre veut regarder la carte encore, il va se rendre compte d'une chose, c'est que, quand on regarde les trois systèmes - ça ne sert à rien de les montrer s'il ne regarde pas - vous avez ici l'île de Montréal, qui est une île qui va se rétrécissant vers l'est, vous avez trois lignes qui poussent vers l'est et, à un moment donné, les trois lignes sont parallèles. Il me semble que c'est beaucoup d'argent d'investi dans un territoire assez restreint. Si on prenait le plan original qui est ici et où il n'y a pas de métro de surface, on avait une ligne de métro qui poussait vers l'est et une autre qui remontait vers Montréal-Nord. Il me semble qu'on couvre à bien meilleur coût, évidemment - peut-être pas aussi bien qu'ici, c'est bien sûr, parce qu'il y a trois lignes - mais d'une façon plus rationnelle le territoire. Il n'y a rien qui empêcherait, éventuellement, plus tard de pousser le métro vers la ville d'Anjou. Ce que je dis, c'est que de cette façon-là on reste avec un système de métro existant, on ne crée pas une nouvelle structure, un métro de surface pour lequel il va y avoir des problèmes. L'hiver, entre autres, un métro de surface, cela ne sera pas très facile à entretenir et cela ne sera pas très pratique non plus pour les gens, alors que le métro, qui coûte plus cher mais qui est rendu à la porte de Montréal-Nord, est une formule, je pense, beaucoup plus adaptée à notre climat. Je laisse ça au ministre pour réflexion, j'aurai peut-être réussi à l'ébranler, j'espère.

M. Clair: Ce que je voudrais dire en terminant, c'est que justement, sur le choix de la ligne 6 par rapport à la ligne 5, il y a une étude de l'OPDQ qui a démontré que la ligne 6 passe dans un territoire plus dense avec des cartes de densité à l'appui,

chiffres, statistiques, etc. Je voudrais assurer le député...

M. Bourbeau: La ligne 6?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: La ligne du métro de surface?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre a regardé sur une...

Une voix: Saint-Léonard, Anjou?

M. Bourbeau: Je suis prêt à faire la preuve au ministre - je ne sais pas si je peux le faire demain - que la ligne 6 passe dans un territoire où il n'y a absolument personne. C'est vraiment incroyable de voir comme la ligne 6 passe dans des champs. Je vais dire pourquoi au ministre s'il veut m'écouter. C'est qu'à partir de Montréal-Nord, là où elle passe, dès qu'elle sort, enfin, elle ne sort plus du tunnel maintenant, c'est vrai, j'ai fait mes études dans le temps où je croyais encore au tunnel, mais elle s'engage dans Montréal-Nord là où il n'y a absolument personne sur un côté. Il y a Montréal-Nord d'un côté et des champs vacants de l'autre côté. Dès après Montréal-Nord, ce sont les champs les plus complets. Il pourrait y avoir des vaches à perte de vue. Il n'y a absolument aucune population. On se dirige vers Rivière-des-Prairies où il n'y a personne. Après ça, si on continue selon le programme original, on bifurque vers Pointe-aux-Trembles où il n'y a encore personne mais on ne passe même pas à Pointe-aux-Trembles, on passe à l'extérieur où il n'y a personne. Effectivement, c'est une ligne de chemin de fer qui existe depuis toujours et les villes se sont toujours éloignées des lignes de chemin de fer. Donc, il n'y a pas de population près des lignes de chemin de fer. Vous le savez comme moi, les gens essaient de s'éloigner des lignes de chemin de fer. Je l'ai faite, moi, l'étude sur une carte où la population est montrée. J'ai suivi la ligne. Je le montrerai au ministre s'il veut le voir. Il n'y a vraiment personne.

M. Clair: On amènera chacun, de part et d'autre, nos cartes de densité.

M. Bourbeau: D'accord.

M. Clair: Maintenant, ce que je retiens essentiellement de la part du député, je comprends qu'il est bien intentionné quand il veut remettre ça en cause, mais, vous savez, il y a bien du monde qui avant moi s'est penché là-dessus, bien des techniciens...

M. Bourbeau: Des ingénieurs.

M. Clair: Des ingénieurs, des démographes, des sociologues.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y a des comptables aussi qui ont regardé ça un peu?

M. Clair: Oui, certainement, même des notaires, en grand nombre, se sont penchés là-dessus.

M. Bourbeau: Mais est-ce que l'important...

M. Clair: Ce que je voudrais dire...

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y a des économistes qui l'ont regardé aussi?

M. Clair: Est-ce qu'il y avait des économistes?

M. Bourbeau: Je pense que cela a manqué.

M. Clair: Sûrement. Pas celui qu'on a ici avec nous mais...

M. Bourbeau: C'est peut-être ça qu'on aurait dû engager en premier lieu.

M. Clair: Écoutez, quand même, le 4 mars 1981 un accord a été signé avec la Communauté urbaine de Montréal. Ces gens-là n'ont pas dû signer à l'aveuglette, de façon irresponsable. Que ce soit au niveau du COTREM, au niveau des gens du ministère des Transports du Québec, des services de planification, de tous ceux qui planifient dans ces affaires-là, je ne pense pas que les gens aient voulu agir de façon irresponsable. C'est certainement une des hypothèses encore à retenir. Je voudrais assurer le député que, quand je suis arrivé, j'ai essayé d'être critique à l'égard des grandes orientations du ministère des Transports. Jusqu'à maintenant, on ne m'a pas convaincu qu'il fallait remettre en cause l'éventualité de la construction de la ligne 6.
(23 heures)

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre pourrait demander à ses fonctionnaires, quand il sera seul avec eux, pourquoi, en décembre 1979, on ne savait pas que le tunnel ne pouvait pas prendre le volume? Si on le savait, pourquoi a-t-on annoncé que la ligne 6 passerait en-dessous du tunnel à ce moment? Est-ce que le ministre pourrait se renseigner à ce sujet? Lors du dépôt du plan de Belleval, on a dit que le métro de surface, la ligne no 6, irait directement dans le centre-ville de Montréal. C'était un point de vente vraiment important. Est-ce que le ministre a demandé à ses fonctionnaires de lui expliquer comment il se fait qu'à ce

moment on ne savait pas ce que tout le monde savait depuis longtemps, non pas tout le monde, mais les experts, que le tunnel ne pouvait pas prendre cette ligne? Est-ce qu'à ce moment ça ne remet pas en cause la justification de la ligne? Est-ce qu'on ne devrait pas arrêter de s'entêter à vouloir mettre sur pied une ligne dont la justification originale a disparu? C'est ça qui est le problème. Je me poserais de sérieuses questions, enfin, j'en poserais autour de moi. Je me demanderais comment il se fait que, maintenant que l'avantage principal de cette ligne a disparu, on n'a pas remis en question toute la ligne.

M. Clair: Je pense que l'avantage principal de la ligne n'a pas disparu en fonction des statistiques de déplacements qui sont de 60% à 70% en direction est-ouest et de 30% vers le centre-ville. Ce qu'il a pu y avoir, c'est l'avantage que ça comporte que de continuer à mener des études sur l'ensemble de la problématique du transport en commun dans la région de Montréal. Les conditions d'exploitation du tunnel ont probablement changé considérablement depuis 1976. Il y a toutes sortes de décisions qui sont reliées à des sujets aussi lointains que la gare intermodale de Québec. L'éventualité de la mise en service de la gare intermodale à Québec a une influence directe sur l'utilisation du tunnel du mont Royal parce que les trains de Via Rail passeraient sur la rive nord plutôt que sur la rive sud et entreraient précisément en conflit avec les trains qui viennent de Deux-Montagnes, l'éventuel métro de surface qui aurait pu engager ça. C'est d'une complexité très grande. Je pense que, vu les principaux éléments que je donnais tantôt, à savoir que les études menées démontrent qu'en termes d'utilisation la ligne no 6 se justifie pleinement, tant en termes de direction des déplacements qu'en termes de nombre de déplacements... Je pense que ce sont les deux données fondamentales du dossier.

S'il advenait que le métro de surface se révèle un atout majeur pour développer le quartier de Rivière-des-Prairies... Quand on regarde le dépeuplement de l'île de Montréal, 130 000 habitants de moins sur l'île de Montréal en cinq ans, c'est un phénomène non négligeable. L'introduction... Je ne veux pas dire que c'est pour cela qu'on le fait, mais si ça donnait cela comme résultat, je pense que ça aurait permis d'atteindre un objectif très souhaitable, à savoir le repeuplement, le changement de direction dans les mouvements démographiques dans la région de Montréal.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre me permettrait de lui citer le plan de transport de décembre 1979, deux lignes? Aménagement immédiat d'une ligne de métro

régionale dans l'emprise existante du CN depuis la gare centrale sous le mont Royal, décembre 1979. Alors, que déjà, en 1975-1976, le ministère savait...

M. Clair: Quelles sont vos sources pour dire qu'en 1975-1976 on le savait déjà?

M. Bourbeau: Écoutez, je ne suis pas obligé d'énoncer mes sources...

M. Clair: Cela pourrait m'être utile.

M. Bourbeau: ... M. le ministre, mais j'ai déjà tout à l'heure nommé M. Douglas Fullerton qui avait été engagé dans le temps. On le savait déjà. Si le ministre s'informe auprès du ministère, il va apprendre que déjà on savait qu'il était impossible d'utiliser le tunnel. Ce que je dis, et le ministre en fera ce qu'il voudra, le ministre aurait intérêt à relire les paroles de mon introduction tout à l'heure qui s'avéreront peut-être prophétiques. J'ai dit au ministre qu'il faisait une grave erreur s'il ne mettait pas en cause la ligne no 6 au complet. Je pense que...

M. Clair: Ce que je dis au député de Laporte, c'est qu'il ferait une grave erreur s'il nous entraînait dans la construction d'une ligne 5 telle que prévue et d'un éventuel prolongement vers Montréal-Nord, parce que tôt ou tard je suis convaincu que vers l'est de Montréal, chacun a sa perspective, mais investir dans le métro souterrain en direction d'Anjou et en même temps envisager d'aller desservir Montréal-Nord, c'est la solution la plus coûteuse, j'en suis convaincu.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que vous me permettez de vous faire remarquer qu'on va tous faire une grave erreur si on ne termine pas bientôt, parce qu'il est 23 h 05?

Est-ce que la commission veut continuer ses travaux ou permettra-t-elle qu'on ajourne à demain?

M. Clair: Est-ce qu'on adopte le programme no 1?

M. Bourbeau: Écoutez, il y a encore bien des choses à discuter sur la question de transport des personnes. On n'a pas encore discuté de...

Le Président (M. Gratton): Alors, on reviendra demain au programme 1.

M. Bourbeau: Je ne voudrais quand même pas prolonger indéfiniment, je pense que c'est inutile d'aller plus loin, le point que je voulais faire a été suffisamment exposé. Je pense que j'ai semé assez de doutes dans l'esprit du ministre pour qu'il commence à poser des questions; peut-être

qu'on pourrait se rencontrer et je pourrais lui dire autre chose.

Demain, j'aimerais, si possible, finir le programme 1, M. le Président, en accélérant, bien sûr; on pourrait peut-être dire quelques mots du métro. Les trains de banlieue, on en a parlé un peu; l'intégration tarifaire, je pense que le ministre en a parlé un peu, on pourrait peut-être aller assez rapidement là-dessus. Il y a la question du COTREM, quelques points sur le COTREM. Enfin, j'en aurais peut-être pour une demi-heure, trois quarts d'heure demain matin pour terminer le programme 1, si le ministre veut.

M. Clair: Si vous me donniez vos questions sur le COTREM immédiatement, cela me permettrait de savoir si je dois demander à M. Lussier qui, comme je vous le disais, s'acquitte de fonctions...

M. Bourbeau: Non, je pense que les seules craintes que j'avais étaient des craintes techniques et le ministre, tout à l'heure, s'en est tiré assez bien avec l'aide de ses très compétents adjoints. Le reste, ce sont des questions d'ordre général et je suis convaincu que le ministre est parfaitement au courant de cela.

Après, on pourrait peut-être aborder le programme 2 avec Mme Sotiau. On essaiera de faire les programmes 3 et 4 tout de suite après, si le ministre le veut bien.

Le Président (M. Gratton): Sur ce, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 23 h 07)