



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Étude des crédits du ministère
des Transports (2)

Le mercredi 28 avril 1982 - No 82

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Système de transports terrestres	B-3667
Métro de surface (suite)	B-3667
Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM)	B-3670
Contrôle des lois et règlements de transport	B-3675
Régie de l'assurance automobile	B-3676
Étude du Conseil du trésor sur le Bureau des véhicules automobiles	B-3683
Appel d'offres	B-3685
Construction et conservation du réseau routier	B-3689
L'autoroute Robert-Cliche	B-3701

Intervenants

M. Michel Gratton, président

M. Michel Clair
M. André Bourbeau
M. Raymond Mailloux
M. Jean-Pierre Saintonge
M. Adrien Ouellette
M. Robert Middlemiss
M. Gérard D. Levesque
M. Hermann Mathieu
M. Gilles Grégoire
M. Jacques Baril
M. Yvon Vallières

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 mercredi 28 avril 1982

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Gratton): La commission permanente des transports reprend ce matin ses travaux qui visent à étudier les crédits du ministère des Transports.

Pour les fins de la séance de ce matin, les membres de la commission sont les suivants: M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Gauthier (Roberval), M. Lachance (Bellechasse), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Middlemiss (Pontiac), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford).

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

Systèmes de transports terrestres

Au moment de l'ajournement, hier soir, nous en étions toujours au programme 1, Systèmes de transports terrestres.

M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, nous avons passé beaucoup de temps hier sur le programme 1, mais il faut quand même admettre que c'est l'un des programmes où il se dépense beaucoup d'argent au ministère, à part, bien sûr, les programmes 3 et 4 et le programme 9 qui est le transport scolaire. Comme on a beaucoup parlé de transport scolaire au cours des derniers mois, nous n'avons pas l'intention de nous éterniser là-dessus. Bref, il ne faudrait pas paniquer si l'on est encore au programme 1, M. le Président. Je vous assure que dès qu'on aura passé les programmes 3 et 4, cela pourra aller beaucoup plus rapidement pour le reste.

Ce matin, j'aimerais conclure sur le programme 1. Il y a encore certaines choses qui n'ont pas été dites, des questions qui n'ont pas été posées. Il y a le programme 2 sur lequel on pourra discuter un peu de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour ensuite aborder, un peu plus tard, peut-être vers 11 heures ou quelque chose comme cela, les programmes 3 et 4. Mon collègue, le député de Pontiac, aura des questions à poser au ministre à ce sujet. Je ne sais pas si cela peut aller comme cela.

Méto de surface (suite)

Pour revenir à la question du programme 1, on a discuté longuement hier du plan de transport de la région de Montréal, surtout la construction des infrastructures et, en particulier, du méto de surface. Je n'ai pas l'intention de revenir là-dessus, sauf pour demander au ministre: Est-ce qu'on a abandonné définitivement le projet, qu'il y avait dans le plan de transport original, de construire la ligne Vimont du méto de surface. On n'en entend plus parler, par les temps qui courent. Est-ce que ce projet est abandonné?

M. Clair: Cela a été retardé indéfiniment, pour l'instant.

M. Bourbeau: Mais pas abandonné définitivement.

M. Clair: Il n'y a pas d'études qui se font là-dessus actuellement.

M. Bourbeau: Pas d'études, bon. Quand on parle du méto de surface, on parle de la ligne Deux-Montagnes et de la ligne 6; celle qui a la préséance, du moins jusqu'à aujourd'hui, c'est la ligne 6, si j'ai bien compris? Ce n'est pas nécessairement les vœux de l'Opposition, mais si j'ai bien compris, c'est la préséance du ministère.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Dans l'entente que le gouvernement a signée avec le gouvernement fédéral, il est dit que, à l'égard de la ligne Deux-Montagnes: elle devrait avoir une technologie compatible avec le développement d'un service rapide éventuel vers Mirabel. C'est à peu près textuellement ce qui est dans l'entente; ce n'est peut-être pas le mot-à-mot, mais je me souviens bien des mots "technologie acceptable" ou quelque chose comme cela.

M. Clair: On va essayer de...

M. Bourbeau: Vous pouvez peut-être le sortir; je ne l'ai pas devant moi, mais, de mémoire, je me souviens que ces mots-là sont... Enfin, dans l'entente avec le fédéral, il a été dit que c'est la ligne Deux-Montagnes qui doit éventuellement servir, si elle doit servir à desservir l'aéroport de

Mirabel d'une façon moderne et plus rapide, et que la technologie qu'on doit employer sur cette ligne-là doit être assez avancée.

M. Clair: Je n'ai pas avec moi l'entente intervenue avec le gouvernement fédéral, mais si ma mémoire est fidèle, la contribution du gouvernement fédéral doit effectivement être telle que ce ne soit pas incompatible avec un éventuel lien avec Mirabel. Je ne pense pas que ce soit une condition.

M. Bourbeau: C'est plus fort que cela; c'est positif.

M. Clair: Je pourrais essayer...

M. Bourbeau: On dit que la technologie doit être compatible avec un système rapide vers Mirabel.

M. Clair: On va essayer d'avoir le document entre les mains cet après-midi...

M. Bourbeau: Je ne pense pas que cela exclue un métro de surface. Le fait d'avoir employé ces expressions, je ne pense pas que cela exclue un métro de surface, mais ce qui m'étonne un peu, c'est que, dans le plan de transport déposé par M. de Belleval en 1979, on disait que c'était la ligne Vimont qui devrait desservir Mirabel éventuellement. Elle avait été planifiée pour cela. Je me demandais s'il y avait eu des changements dans la pensée du ministère en ce qui concerne la desserte éventuelle de Mirabel en voies de service sur rail depuis l'entente avec Ottawa. Est-ce qu'Ottawa a fait en sorte que le ministère se soit rallié à la demande ou aux vœux du gouvernement fédéral d'utiliser la ligne Deux-Montagnes pour desservir Mirabel ou si vous maintenez encore que c'est la ligne Vimont qui devrait éventuellement...

(10 h 15)

M. Clair: Cela demeure exclusivement pour l'instant du domaine des possibilités parce qu'en ce qui concerne la priorité, cela va à la modernisation de la ligne du CN en train de banlieue, dans un deuxième temps, à l'éventualité d'un métro de surface sur cette même ligne, et, dans un troisième temps, à une liaison avec Mirabel. Pour l'instant, je vous dis qu'il n'y a pas de travaux à ma connaissance qui s'effectuent là-dessus. Tout ce que je pourrais ajouter, c'est que tant le COTREM, que l'ensemble des intervenants dans la région de Montréal tiennent compte, et le CN également, de la possibilité d'une desserte au niveau du tunnel pour Mirabel, pour garder une fenêtre, si on veut, dans le tunnel qui desservira Mirabel. Quant à des travaux qui s'effectueraient présentement pour une liaison avec Mirabel, pour l'instant, il n'y a pas de travail nouveau là-dessus.

M. Bourbeau: Là où je me pose des questions, c'est qu'étant donné que dans l'entente avec le fédéral, il a été convenu que la ligne Deux-Montagnes devait avoir...

M. Clair: Vous faites une affirmation à propos de laquelle, comme je vous dis, je vais tâcher d'avoir cet après-midi le texte de l'entente. On aura l'occasion d'y revenir.

M. Bourbeau: Le ministre peut me faire confiance, je n'affirme pas cela sans l'avoir lu et relu à plusieurs reprises.

M. Clair: Est-ce que vous l'avez entre les mains?

M. Bourbeau: Je ne l'ai pas ici, mais je pensais que le ministre le savait comme moi, était au courant comme moi.

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Il faudrait peut-être qu'on se procure l'entente.

M. Clair: On va tâcher de l'avoir pour cet après-midi.

M. Bourbeau: Bon. Est-ce que M. le Président pourrait prendre une note afin de nous permettre de revenir là-dessus cet après-midi? On peut l'oublier?

M. le Président, si je reviens là-dessus cet après-midi, vous allez me permettre de...

M. Clair: Avant d'être ingénieur, il était sténographe.

M. Bourbeau: Même si on a adopté le programme 1, on pourra revenir là-dessus?

Le Président (M. Gratton): Absolument.

M. Bourbeau: Je vous suis reconnaissant, M. le Président. Pour ce qui est du métro lui-même de Montréal, il y a la question de la construction. Est-ce que le ministre pourrait nous dire rapidement où on en est dans la construction du métro et jusqu'où actuellement le ministère est commis dans ces engagements en ce qui concerne le développement du métro?

M. Clair: Les approbations qui ont été données portent essentiellement... Est-ce que vous avez la carte?

M. Bourbeau: Mon recherchiste n'est pas ici encore...

Une voix: Faites-le rechercher!

M. Bourbeau: C'est ce que je suis en train de faire.

M. Clair: Les travaux en cours actuellement portent sur des tronçons de Snowdon-Saint-Michel et de Snowdon-du Collège. Pour le rythme des immobilisations, le gouvernement a déjà fait savoir à la CUM que le rythme des immobilisations serait de l'ordre de 75 000 000 \$ par année. On sait que l'an dernier, ils ont dépensé environ 60 000 000 \$ ou 61 000 000 \$; pour l'année 1982, c'est un rythme d'immobilisations de l'ordre de 75 000 000 \$ qui est prévu.

M. Bourbeau: Est-ce que ces immobilisations vont se prolonger d'année en année jusqu'à ce qu'on ait terminé, par exemple, Anjou? Est-ce qu'il y a des projets actuellement pour aller au-delà d'Anjou, à l'est de du Collège, au nord...

M. Clair: Pour aller au-delà d'Anjou, non, il n'y a pas de projet pour aller au-delà d'Anjou. Mais, entre Saint-Michel et Anjou, en termes de... Ce que le gouvernement a fait savoir jusqu'à maintenant à la communauté urbaine, qui ne nous a pas encore soumis officiellement son plan triennal d'immobilisations, c'est qu'il y aura un choix à faire à l'intérieur de ce rythme d'immobilisations entre, justement, la ligne 5 et la ligne 6, probablement. Alors, de ce point de vue, nous attendons actuellement de voir quelle sera la proposition de la Communauté urbaine de Montréal. C'est un sujet qui est discuté présentement à la communauté urbaine.

Maintenant, en ce qui concerne, par ailleurs, le prolongement du Collège vers Côte Vertu, à la suite des demandes répétées de la ville de Saint-Laurent et, je pense, de la Communauté urbaine de Montréal dans son ensemble, sans qu'il y ait levée du moratoire pour ce tronçon, il n'y a toujours pas de levée du moratoire, mais nous avons essayé de tenir compte d'autant de facteurs que possible pour définir les paramètres à l'intérieur desquels serait acceptable un prolongement vers Côte Vertu. Pour l'instant, j'ai déjà fait savoir à la Communauté urbaine de Montréal qu'à la condition principale qu'on considère la station Côte Vertu comme étant le terminus pour une longue période, je n'aurais pas d'objection à recommander au Conseil des ministres de lever le moratoire sur cette partie du tronçon, puisque Saint-Laurent faisait valoir plusieurs arguments en ce qui concerne la congestion, la présence d'autobus, etc. à la station du Collège. Alors, pour l'instant, c'est l'état du dossier.

M. Bourbeau: Dans l'éventualité où le ministre permettrait la construction de la station Côte Vertu, qui deviendrait la station terminale pour longtemps, pour un bon bout de temps, est-ce que, le raccordement avec la ligne de métro de surface no 6 - si

jamais cela se fait - aurait lieu à Côte Vertu ou à du Collège?

Une voix: À du Collège.

M. Bourbeau: Toujours à du Collège.

M. Clair: Toujours à du Collège.

M. Bourbeau: Dans les négociations qui vont mener aux décisions en ce qui concerne les dépenses d'investissements en capital, soit pour la ligne de métro, soit pour la ligne de métro de surface, le ministre disait tout à l'heure que c'est la communauté urbaine qui va faire valoir ses préférences en ce qui concerne la poursuite du métro vers Anjou ou les investissements pour le métro de surface, si j'ai bien compris. Est-ce que le ministère va également intervenir au niveau de ces décisions ou s'il laisse entièrement la communauté urbaine décider où elle veut, en premier lieu, investir des fonds?

M. Clair: Pour l'instant nous attendons la proposition de la Communauté urbaine de Montréal. Je ne voudrais pas à ce stade faire un choix. Le ministère a une opinion sur cette question.

M. Bourbeau: L'Opposition aussi.

M. Clair: L'Opposition aussi. Elle a voulu faire connaître hier une toute nouvelle proposition ou une proposition très ancienne qu'elle a remise sur la table. Maintenant, à ce stade...

M. Bourbeau: C'est avec du vieux qu'on fait du neuf, souvent, M. le ministre!

M. Clair: C'est ce que vous avez essayé de faire au cours des quinze derniers jours. À ce stade, je ne pense pas qu'il soit opportun pour le ministre des Transports de faire le choix immédiatement entre la ligne 6 et la ligne 5. D'autant plus que le gouvernement a déjà fait connaître un rythme d'immobilisations qui lui paraissait acceptable. On sait que les travaux qui sont en cours dans la région métropolitaine sont très importants, surtout sur l'île de Montréal, les deux gros blocs étant le transport en commun et l'assainissement des eaux. Il faut établir un certain nombre de paramètres pour être certain qu'on respectera les engagements au niveau de la capacité financière d'entretenir le service de la dette, tant pour les eaux usées, l'assainissement des eaux, que pour le transport en commun. C'est le commentaire que je peux faire à ce moment.

M. Bourbeau: Avant qu'une décision finale soit prise en ce qui concerne la décision d'aller de l'avant avec la ligne de

métro no 6, est-ce qu'on pourrait avoir du ministre la promesse d'une commission parlementaire qui pourrait entendre des témoignages à ce sujet, de façon à rassurer l'Opposition et le public en général en ce qui concerne cette décision très importante de construire un métro de surface vers l'est de Montréal?

M. Clair: En prendre l'engagement, M. le Président, à ce moment ce serait déjà présumer qu'il y aurait désaccord entre des parties importantes au dossier. Si le seul désaccord était celui du député de Laporte, qui connaît très bien la formule des questions avec débat du vendredi,...

M. Bourbeau: C'est une bonne idée, ça!

M. Clair: ... il pourrait peut-être soulever cette question. À ce moment je pourrais avoir avec moi l'ensemble de la documentation qui est disponible. Je ne suis pas complètement fermé à cette hypothèse mais, pour l'instant, je n'en vois pas l'utilité.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait parler...

M. Clair: C'est au moins une première commission parlementaire qui m'est demandée, je vais les noter, par le député, une commission sur le métro de surface.

M. Bourbeau: Dans le meilleur intérêt des contribuables toujours, M. le Président.

M. Clair: Oui, mais il faudrait laisser au ministre du temps pour "ministrer".

M. Bourbeau: Est-ce qu'on pourrait parler du COTREM maintenant?

M. Clair: Oui.

COTREM

M. Bourbeau: L'an dernier lors de l'étude des crédits, on avait parlé de la composition du COTREM. Le ministre avait fait état que le COTREM avait deux vocations: une vocation d'administration ou de développement et une vocation de consultation, si je me souviens bien, je ne me souviens plus des termes exacts, c'était dans le journal des Débats. Le ministre avait laissé entendre qu'il y avait une forte possibilité qu'on ouvre le COTREM un peu plus. On sait que le COTREM est constitué uniquement d'un sous-ministre qui dépend directement du ministre des Transports et des trois présidents, des trois PDG des commissions de transport de Montréal, la rive sud et de Laval. Ce qui fait que, dans plusieurs - le ministre est sûrement au courant - des milieux municipaux de

Montréal, on se plaint que le COTREM est un organisme qui ne consulte pas, qui n'a pas l'oreille et l'appui des milieux locaux, puisqu'il ne les consulte pas. Est-ce que le ministre a eu le temps au cours de l'année de réfléchir sur ce sujet et se propose de modifier la composition du COTREM, ses objectifs ou ses travaux?

M. Clair: Il y a un premier point sur lequel je voudrais m'inscrire en faux après une année. Je pense que les élus de la région de Montréal ont, à des degrés divers - je le reconnais - apprécié le travail de COTREM et eu l'occasion de bénéficier de ce travail. L'agressivité ou, en tout cas, le mécontentement des élus ne s'adresse nullement au travail effectué par le COTREM non plus qu'aux consultations. Au contraire, pas une journée ne se passe sans que le COTREM soit en contact avec des élus municipaux de la grande région de Montréal. On sait à quel point les problèmes sont nombreux. Je pense que, pas plus tard que la semaine dernière, j'avais des témoignages d'élus municipaux que le COTREM avait pu les aider à faire avancer leur réflexion sur les questions de transport en commun.

Cela étant dit, je réfute l'idée que le COTREM ne consulte pas les élus municipaux et entretiendrait une relation d'adversité avec les élus municipaux; je pense que ce n'est pas exact. Cependant, je peux assurer le député que, dans la proposition qui est pendante devant le Conseil des ministres actuellement pour une proposition de réforme du cadre institutionnel et financier pour le transport en commun dans la région de Montréal, le COTREM est concerné. Je pense qu'il faut revoir tant la composition que le mandat, que le mode de fonctionnement du COTREM et une proposition précise dans ce sens se trouve incluse dans la proposition de réforme du cadre institutionnel et financier pour le transport en commun dans la région de Montréal. Ce seront des changements si le Conseil des ministres accepte la proposition à laquelle j'ai travaillé depuis l'été dernier et d'une façon plus particulière surtout depuis les mois de novembre et décembre. Il y aura une révision fondamentale en ce qui concerne le COTREM.

M. Bourbeau: Je ne voudrais pas laisser l'impression d'avoir sous-entendu que le COTREM ne consulte pas. Je sais très bien que le COTREM consulte, parce que j'ai été consulté à plusieurs reprises. Le reproche que l'on fait au COTREM, ce n'est pas...

M. Clair: La représentativité...

M. Bourbeau: ... qu'il ne consulte pas, c'est, justement, que les élus ne participent

pas à ses travaux et à ses décisions...

M. Clair: Absolument.

M. Bourbeau: ... et à ses recommandations.
(10 h 30)

Le ministre vient de toucher le point suivant que je voulais aborder. Est-ce que le ministre, par hasard, se propose de recommander au Conseil des ministres la formation d'un organisme régional des transports qui chapeauterait - d'ailleurs, cela transpire de plus en plus dans ses discours qu'on lit avec avidité depuis un certain temps - une espèce d'organisme supra communauté urbaine même, qui engloberait toute la rive sud, la ville de Laval et toutes les banlieues en dehors de Montréal et qui aurait pour mission de coordonner, de chapeauter et peut-être aussi de répartir dans l'ensemble de ce grand territoire, les coûts de ce que certains appellent les effets de débordement, des coûts d'infrastructures sur l'île de Montréal? Est-ce que le ministre pourrait nous dire si c'est à peu près cela, son projet?

M. Clair: M. le Président, pour cette fois-là, c'est moi qui demanderai la tenue éventuelle d'une consultation publique qui pourrait prendre la forme d'une commission parlementaire sur la proposition que le gouvernement fera pour la réforme du cadre institutionnel et financier. Mais, à ce stade-ci, le député comprendra certainement qu'au moment où on se parle, c'est sur la table du Conseil des ministres. Mon objectif était d'être prêt plus tôt que cela, mais vous savez que c'est une tâche d'envergure que d'élaborer une proposition de réforme institutionnelle et financière pour le transport en commun de la région de Montréal. Je pense qu'il vaut mieux arriver trois ou quatre semaines plus tard et avoir une proposition aussi complète, aussi détaillée que possible. C'est la raison pour laquelle je ne peux pas répondre au député sur une proposition que le ministre des Transports a présentée au Conseil de ministres avant que le Conseil des ministres ait eu lui-même l'occasion de se prononcer là-dessus. J'aurais l'impression, à ce moment, de vouloir forcer la main de mes collègues, ce qui m'apparaît être une mauvaise façon de fonctionner.

M. Bourbeau: Le président de la CUM avait, il y a un an et demi, fait une proposition semblable d'un organisme régional qui aurait eu pour but de répartir, justement à l'échelle du territoire de la grande région de Montréal, ce que certains appellent les effets de débordement. On se souvient que le financement de cet organisme devait être fait à partir d'une taxe additionnelle sur

l'essence et sur les plaques d'immatriculation. Ce qui est arrivé, c'est qu'on lui a volé ses sources de financement, mais on n'a pas créé l'organisme. Une des caractéristiques du projet de M. Desmarais était que les élus municipaux auraient vraiment contrôlé, si je peux dire, auraient été à la tête de l'organisme. Est-ce que le ministre peut, sans vouloir entrer dans les secrets d'État, nous dire si un organisme éventuel, qu'il annonce depuis plusieurs mois dans ses discours, serait chapeauté par des fonctionnaires nommés par Québec, du genre PDG des commissions de transport actuelles, ou si ce serait vraiment les élus municipaux qui auraient le contrôle du transport en commun dans la région de Montréal?

M. Clair: Je vais vous répéter essentiellement ce que j'ai eu l'occasion de dire dans des interventions publiques. Il m'apparaît que deux des problèmes majeurs dans le fonctionnement du transport en commun de la région de Montréal sont les suivants. Premièrement, la fragmentation de l'autorité politique. Je pense que c'est un fait indéniable que la fragmentation et, à certains niveaux, la quasi-absence d'autorité politique sur le transport en commun créent un problème. Actuellement, la responsabilité pour le transport en commun est partagée entre des présidents-directeurs généraux nommés par Québec, des commissaires délégués, dans le cas de la CTCUM, avec peu de pouvoir des élus municipaux sur l'adoption du budget, par exemple, de la CTCUM. Sur la rive sud de Montréal, inutile de préciser, le député connaît fort bien le fonctionnement de la CTRSM et de sa filiale, Métropolitain-Sud. Au niveau de Laval, c'est plutôt le modèle de Montréal. Au niveau du gouvernement, le ministre des Transports administre un programme de subventions et le ministre des Affaires municipales est responsable, quant à lui, des relations avec les municipalités. Tout cela fait qu'il y a là un morcellement d'autorité politique qui, à mon humble avis, puisqu'il débouche inévitablement sur un morcellement du fonctionnement des réseaux de transport en commun, est préjudiciable au meilleur intérêt du fonctionnement du transport en commun dans la région de Montréal. Alors, première grande question à poser: Comment doit-on clarifier, préciser le rôle d'un ou des responsables politiques au niveau du transport en commun?

La deuxième grande distinction qu'on doit faire, à mon avis, c'est qu'il y a une dimension locale dans le fonctionnement du transport en commun, mais il y a également une dimension régionale, et là je pense en particulier aux autobus régionaux, aux trains de banlieue, aux équipements lourds qui doivent ou qui ont eu lieu dans la grande région de Montréal. Jusqu'à maintenant, il

n'y a pas à proprement parler de responsable politique chargé de la planification, du développement, de la gestion de la dimension régionale du transport en commun dans la grande région de Montréal, et ce qui m'apparaît encore plus important que de savoir qui de l'un ou l'autre des deux niveaux aura la responsabilité politique, c'est de savoir: Est-ce que, oui ou non, il y aura quelqu'un qui aura la responsabilité politique du fonctionnement du transport en commun tant de caractère local que de caractère régional pour la grande région de Montréal?

Je pense qu'actuellement, et j'aimerais savoir si le député partage mon avis là-dessus, surtout en ce qui concerne la dimension régionale du transport en commun dans la grande région de Montréal, le cadre juridique actuel dans lequel évolue le transport en commun présente des difficultés énormes de coordination. J'en donnais comme exemple l'intégration tarifaire interzonale et intermodale. Dans le cadre actuel, l'autorité politique est tellement morcelée qu'à toutes fins utiles il devient impossible de dégager un consensus parce que justement certains n'ont même pas de forum où aller faire valoir leur point de vue. Alors, je pense que ce sont là les deux grands problèmes qui se posent - deux des grands problèmes qui se posent - et auxquels la proposition de réforme devra apporter des éléments de réponse.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre souscrit à la théorie de ceux qui prétendent qu'il existe sur l'île de Montréal des effets de débordement, c'est-à-dire des coûts qui seraient occasionnés à la CUM par des usagers venant de l'extérieur de la CUM, du fait qu'ils utilisent les équipements qui existent sur le territoire de l'île de Montréal et qu'en conséquence les coûts des infrastructures du transport en commun sur l'île de Montréal devraient être payés non seulement par les résidents de l'île de Montréal mais également par les banlieusards? Est-ce que le ministre a des données là-dessus, des études de faites sur la question des effets de débordement, tenant compte non seulement des coûts additionnels, bien sûr, que peut poser à la CUM l'utilisation du métro, par exemple, par des banlieusards, mais tenant compte aussi des revenus additionnels qu'apporte à la CUM la présence du métro en termes d'évaluations municipales additionnelles pour les immeubles d'appartements, Place Ville-Marie, Place Desjardins, etc.? Est-ce que le ministre a des études là-dessus?

M. Clair: Oui, il y a eu des études qui ont été faites de part et d'autre. Les gens de la banlieue prétendent que la présence de banlieusards dans les réseaux de transport en commun avec la présence du métro, etc., a

des effets positifs, que cela comporte plus d'avantages que d'effets de débordement, mais je pense, moi, qu'il faut envisager cette question-là dans une perspective plus globale. Je pense que là où les effets négatifs ont été les plus importants, ça ne provient pas surtout du réseau de transport en commun, mais surtout du réseau autoroutier.

Qu'est-ce qui a entraîné le niveau de taxation foncière qu'a dû atteindre la Communauté urbaine de Montréal, notamment à cause de la présence des infrastructures lourdes de transports? Les autoroutes ont été largement responsables du phénomène de l'étalement urbain et du dépeuplement progressif de l'île de Montréal. Je donnais les statistiques hier; les dernières statistiques de recensement donnent une diminution de population de 130 000 habitants au cours des cinq dernières années, ce qui, il est évident, diminue d'autant visiblement la capacité fiscale de l'île de Montréal. Environ 12% ou 15% des usagers viennent de l'extérieur de Montréal et empruntent les réseaux de transport en commun sur l'île de Montréal. Cette question, j'ai l'impression, après avoir entendu les points de vue d'à peu près 25 intervenants dans la région de Montréal là-dessus, que c'est un débat d'où on ne sortira finalement jamais, parce qu'il y a des choses qui sont très difficiles à quantifier. Je pense que, globalement, cependant, si on tient compte de la présence des routes, des autoroutes, du fardeau fiscal sur la taxe foncière, à l'intérieur de la CUM et hors de la CUM, il y a certainement lieu d'envisager dans une perspective plus régionale l'ensemble des effets de dépeuplement, d'étalement urbain, de pression sur la taxe foncière. Les effets de débordement ne constituent, à mon avis, qu'un des éléments dont on doit tenir compte. C'en est un, mais ce n'est pas le seul.

M. Bourbeau: Quand j'ai posé la question tout à l'heure au ministre au sujet des études qui pourraient exister relativement aux effets de débordement, il m'a dit qu'effectivement, il y en avait. Est-ce que l'Opposition pourrait avoir accès à ces études? Nous aimerions pouvoir les consulter.

M. Clair: La principale étude qui a été faite là-dessus, c'est par l'INRS, une étude intitulée INRS Urbanisation, c'est une étude qui est déjà publique et qui pourrait être expédiée au député sans problème.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministère lui-même ou le COTREM a fait des études spéciales?

M. Clair: Le COTREM a fait des études uniquement en fonction des déplacements, sur les déplacements in CUM,

hors CUM...

M. Bourbeau: Oui, mais ce n'est pas l'ensemble des effets de débordement.

M. Clair: Non, c'est ce que je vous dis. Quant à l'ensemble des effets de débordement, l'étude la plus complète qui existerait là-dessus serait celle de l'INRS Urbanisation qu'on va vous faire parvenir.

M. Bourbeau: On l'apprécierait beaucoup, parce que, si je comprends bien, c'est une des composantes, c'est un des principes sur lesquels s'assoient ceux qui réclament la mise sur pied d'un organisme suprarégional, supramunicipal pour chapeauter l'ensemble du transport en commun et pour répartir peut-être les coûts du transport en commun dans la grande région de Montréal, n'est-ce pas?

M. Clair: Non, ce n'est pas uniquement cela, comme je le disais au député tantôt. Le phénomène des effets de débordement en matière de transport en commun dans la région de Montréal doit être envisagé dans une perspective plus générale, comme celle que je vous décrivais tantôt et d'asseoir un organisme régional de transport uniquement sur les effets de débordement... Je sais, il y a des solutions simples qui nous sont avancées. Il y a des gens qui m'ont dit: Ce n'est pas compliqué, donnez le pouvoir à la Communauté urbaine de Montréal d'envoyer des quotes-parts sur la taxe foncière à Laval et à la rive sud pour l'équivalent - mettez le chiffre que vous voudrez - de 5 000 000 \$, 10 000 000 \$, 20 000 000 \$, 50 000 000 \$, si vous voulez, et chacun peut trouver des arguments pour essayer de justifier ce point de vue, mais c'est une façon un peu simple, un peu courte d'envisager le problème.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre accepterait dans les prochaines minutes de se prêter à un sprint sur le programme 1 de façon qu'on puisse le terminer? J'ai de petites questions assez courtes, qui ne demanderont pas des réponses très longues.

M. Clair: D'accord.

Le Président (M. Gratton): Dix points la question.

M. Bourbeau: Le circuit du train de banlieue de Beloeil, celui dont on ne parle jamais, qu'est-ce qui arrive? Est-ce qu'on va le faire éventuellement? Est-ce qu'on va l'abandonner? Est-ce que les études sont terminées là-dessus?

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: J'apprécie que le ministre réponde laconiquement. Est-ce que le fédéral, dans l'entente, spécifie qu'il doit être amélioré? Est-ce qu'on va l'améliorer bientôt?

M. Clair: Le CN est actuellement à terminer une étude avec le COTREM sur ce dossier, sur la faisabilité.
(10 h 45)

M. Bourbeau: Ce qui veut dire qu'il est possible qu'elle ne soit pas rénovée du tout, qu'elle ne soit pas modernisée du tout.

M. Clair: Tout est possible.

M. Bourbeau: Je comprends. Ce sont des réponses très courtes mais je voudrais quand même avoir des réponses pertinentes, M. le ministre.

M. Clair: C'est ça. Ce qu'ils sont en train d'étudier, M. le Président, essentiellement, c'est la faisabilité d'une hypothèse de trois trains par jour, la façon d'harmoniser la présence de trois trains par jour avec les trains de marchandise, les questions de signalisation, etc. C'est ce qui est fait actuellement.

M. Bourbeau: Étant donné, justement, qu'il ne semble pas que le trafic va être très important sur cette route-là, à Beloeil, parce que ce n'est quand même pas l'endroit, sur la rive sud où il y a la plus forte concentration de population, est-ce qu'on étudie parallèlement d'autres solutions qui pourraient être, par exemple, l'abandon de la modernisation de cette ligne-là et le remplacement par un système d'autobus plus sophistiqué?

M. Clair: C'est évident, M. le Président, que dans ce cas-là - d'abord, ça aussi, c'est relié au cadre institutionnel dont je parlais tantôt - les municipalités qui sont intéressées par les trains de banlieue ne sont pas représentées dans une entité juridique unique. Alors, c'est évident qu'on est dépendant de la volonté des élus politiques locaux de réaliser ou pas, parce que c'est évident qu'il va devoir y avoir une contribution des municipalités au même titre qu'il y a une contribution des municipalités partout ailleurs pour l'organisation du transport en commun. Je répète ce que je disais tantôt: L'étape où on en est présentement, c'est une étape de faisabilité de trois trains par jour. Avant de rejeter cette hypothèse, je pense qu'il faut aller au fond de ça pour regarder ce que cela offre comme potentiel, quel en est le coût, et les décisions seront prises en temps et lieu.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre a pris connaissance d'une étude de SECOR qui

traite, justement, de ce problème-là et qui concluait d'une façon assez négative, en ce qui concerne la rentabilité de cette ligne-là?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Oui, très bien. Le retrait de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal de la rive sud. L'an dernier, à cette date-ci, j'ai posé la question au ministre; il m'a fait part du fait que ça devait se faire éventuellement dans les prochains mois; une année est passée depuis ce temps-là et la CTCUM se promène encore sur la rive sud. Est-ce qu'on peut espérer, M. le ministre, qu'au cours des douze prochains mois on verra le retrait de la CTCUM de la rive sud?

M. Clair: On peut certainement espérer.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre aurait des dates précises?

M. Clair: Mais, plus sérieusement, essentiellement, c'est relié au dossier de l'intégration tarifaire dans la région de Montréal. Alors, pour l'instant, encore là je pense que ce sera plus facile, une fois que nous aurons précisé les orientations en matière de structures institutionnelles, surtout, à ce point de vue-là, et financières, aussi, de voir comment pourra s'effectuer le retrait de la CTCUM de Longueuil.

M. Bourbeau: Une seule petite question sur l'intégration tarifaire. Est-il exact qu'on est en train - le ministre en a touché un mot, hier - de modifier le projet qui avait été déposé, en ce qui concerne les zones? On avait parlé au début de cinq zones. Est-ce que maintenant on serait rendu à un plus grand nombre de zones?

M. Clair: Effectivement, on a repris complètement l'hypothèse qui avait été déposée en consultation auprès des élus.

M. Bourbeau: Avant les élections?

M. Clair: Non, non, non, qui a été déposée l'été dernier. On est, actuellement... La dimension nouvelle que nous avons mise de l'avant, c'est qu'en même temps on procéderait à une intégration tarifaire, interzonale et intermodale; je pense qu'il faut en venir à une rationalisation tarifaire dans la région de Montréal. À compter du moment où on introduit une dimension de rationalisation tarifaire dans la région de Montréal, ça nous permettrait d'avoir une plus grande équité entre les différents usagers du transport en commun et la proposition du gouvernement sera contenue, elle aussi, dans la proposition de réforme institutionnelle et financière.

M. Bourbeau: Dans la proposition initiale, il y avait aussi, si je me souviens bien, une rationalisation. Je ne sais pas ce que le ministre entend par rationalisation tarifaire, mais les tarifs qu'on proposait lors de la... Je ne sais pas si on a le document, le fameux document bleu qui a été publié un mois avant les élections où il y avait les cercles, etc., il y avait là-dedans des tarifs différents pour chaque zone.

M. Clair: Oui, oui.

M. Bourbeau: C'est ce que je conçois comme étant une rationalisation. Est-ce que le ministre veut aller plus loin ou si c'est différent maintenant? De quelle façon est-ce que c'est différent?

M. Clair: Si je commence à expliquer de quelle façon c'est différent, je vais commencer à vous expliquer la proposition qui est présentement devant le Conseil des ministres.

M. Bourbeau: Le Conseil des ministres.

M. Clair: Essentiellement, comme je vous le dis, je ne nie pas qu'il y avait des éléments de rationalisation dans la première proposition. Ce que je dis, c'est qu'on pense qu'on peut aller plus loin dans ce sens pour mettre en même temps plus d'équité et plus de souplesse dans le système.

M. Bourbeau: D'accord. Une autre question sur le financement des commissions de transport. On sait que lors de la réforme fiscale, il y a deux ans, un des volets de la réforme était le financement des déficits des commissions de transport. Le gouvernement avait à ce moment abandonné l'ancienne politique de subventionner les déficits pour subventionner les revenus. Est-ce que le ministre entend apporter des changements à cette formule de financement des commissions de transport? Si oui, est-ce que c'est pour bientôt?

M. Clair: Si je précise la proposition de réforme pour le cadre institutionnel et financier du transport en commun, j'entre immédiatement là-dedans. En ce qui concerne le mode de financement des revenus plutôt que des déficits, je n'ai pas l'intention de proposer au gouvernement de modifier la trame de base du régime de financement pour la contribution gouvernementale. Je pense que le nouveau régime a comporté des avantages considérables, que ce soit au niveau du laissez-passer, que ce soit au niveau de la subvention dans 40% des revenus générés. Il s'agit cependant de s'assurer que ce régime qui a été mis de l'avant, ce mode de subvention n'entraîne pas un déséquilibre dans la contribution entre

les trois partenaires existant actuellement, savoir le gouvernement, les usagers et les municipalités.

Fondamentalement, je peux vous dire tout de suite, en ce qui concerne les subventions aux déficits par rapport aux subventions aux revenus générés, que je n'ai pas l'intention de remettre cela en cause. Cela ne veut pas dire que par ailleurs il n'y aura pas d'autres éléments pour compléter cela, mais je n'ai pas l'intention fondamentalement de remettre cela en cause.

M. Bourbeau: Cela termine l'ensemble des questions que j'avais à poser sur le programme no 1.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que le programme no 1 est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Contrôle des lois et règlements de transport

Le Président (M. Gratton): Programme no 2, Contrôle des lois et règlements de transport.

M. Clair: M. le Président, ce programme vise à assurer le respect des lois et règlements de transport pour le territoire du Québec.

Le Président (M. Gratton): C'est tout à fait vrai.

M. Bourbeau: C'est écrit.

M. Clair: Est-ce qu'on pourrait adopter le programme no 1? C'est fait? Excusez-moi.

Le Président (M. Gratton): C'est fait.

M. Bourbeau: M. le ministre était distrait.

Une voix: Pourtant il était bien "clair" qu'on l'avait adopté.

M. Bourbeau: Dans le programme no 2, ce n'est pas que les crédits soient très importants. On parle de 7 600 000 \$ sur un budget d'à peu près 1 000 000 000 \$. Est-ce que le ministre pourrait nous dire, en termes profanes, ce qu'on fait exactement avec ce programme, Contrôle des lois et règlements de transport? Sans répéter le texte qu'il vient de nous dire, pour être très laconique.

M. Clair: C'est le service de l'inspection du ministère des Transports qui est mandaté pour s'assurer que les lois et règlements sur le transport et les décisions

de la Commission des transports soient respectés sur tous les plans. La protection, la conservation du réseau routier ainsi que la sécurité routière font donc partie de ces préoccupations. Les activités du service pour remplir ce mandat répondent également de plus en plus à des objectifs de qualité et de productivité au niveau du contrôle des lois et règlements. Essentiellement, c'est le coût de fonctionnement des inspecteurs du ministère des Transports qui, comme on le sait, sont chargés du respect des lois et des règlements de transport. Les postes autorisés comprennent 160 personnes qui sont considérées comme des agents de la paix et 62 autres personnes pour le soutien, en quelque sorte.

M. Bourbeau: Les agents de la paix, la sécurité, bref, c'est ce qu'on appelle "les bleus", je pense.

M. Clair: "Les bleus", c'est cela, essentiellement.

M. Bourbeau: Maintenant, il y avait, jusqu'à l'an dernier, le BVA, je pense, le bureau des...

M. Clair: Oui, c'est-à-dire jusqu'à il y a deux ans. Jusqu'en décembre 1980.

M. Bourbeau: Je pense bien que c'est à ce moment-ci qu'on pourrait peut-être parler un peu...

M. Clair: Je pourrais peut-être signaler au député, même si cela n'apparaît pas à ce programme, que l'un des points d'intérêt pour les inspecteurs du transport, c'est que nous avons à la programmation la construction de huit postes de balance pour faciliter, rendre plus efficace la surveillance des inspecteurs du ministère des Transports, pour favoriser un meilleur contrôle du poids des charges, surtout. C'est peut-être l'élément le plus important. C'était une demande répétée de l'Association du camionnage, notamment. C'est sûr que les camionneurs publics généraux, eux, ont intérêt à respecter les lois, ont toujours craint l'illégalité, d'une part - c'est certain - de certains transporteurs, mais également la capacité de charge qui parfois n'est pas respectée. Cela devrait faciliter le travail à ce point de vue. Voyez-vous, les principaux endroits, il y en aurait à Saint-Joseph-de-Soulanges, à Saint-Augustin-de-Desmaures, à Chambord, à Chicoutimi, à Saint-Romuald...

M. Bourbeau: Personnellement, ce n'est pas l'aspect que j'aimerais traiter...

M. Clair: D'accord.

M. Bourbeau: ... de ce programme, je

n'ai fait que le mentionner. Si le ministre n'a pas d'objection, j'aimerais qu'on parle...

M. Clair: De la régie.

Régie de l'assurance automobile

M. Bourbeau: ... de la régie, étant donné que le BVA a été transporté à la régie et que l'ancien ministre des Transports avait bien assuré et le ministre actuel, d'ailleurs, est d'accord qu'on pourrait discuter des questions de la Régie de l'assurance automobile lors de l'étude des crédits.

La Régie de l'assurance automobile a été amalgamée au BVA ou plutôt le BVA à la régie de sorte qu'aujourd'hui, c'est la régie qui contrôle l'émission des plaques d'immatriculation, des permis de conduire et également qui s'occupe de la question de l'assurance automobile, les indemnisations pour les blessures corporelles.

La question qui vient tout de suite à l'esprit, c'est le coût de l'assurance automobile qui est de 85 \$, je pense, encore aujourd'hui; est-ce que c'est exact?

M. Clair: Non, 95 \$.

M. Bourbeau: 95 \$, c'est parce que c'est fondu avec autre chose, on ne paie qu'un seul montant alors, c'est plus que cela. Enfin, c'est peut-être identifié sur le compte, mais le chèque que l'on fait n'est qu'un seul chèque à la fin. Vous êtes passés de 85 \$ les trois premières années je crois; est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu comment la tarification a été faite et où on en est?

M. Clair: Bien simplement, le régime est entré en vigueur le 1er mars 1978, la tarification avait été fixée à 85 \$ en ce qui concerne la contribution sur les plaques d'immatriculation, elle est demeurée inchangée jusqu'en mars 1982 - c'est cela en fait, vous parlez du moment de l'annonce - où elle est passée à 95 \$, soit une augmentation de 12%. C'était, à mon avis, très raisonnable qu'après quatre ans de fonctionnement les primes n'aient augmenté que de 12% sur quatre ans. Là-dessus, on voit que les actuaires qui avaient fait des calculs au moment de l'entrée en vigueur du régime et que le gouvernement qui avait endossé et défendu ce projet de loi avaient visé juste. C'est un régime qui se révèle à l'avantage de l'ensemble de la population. (11 heures)

M. Bourbeau: L'avenir le dira, je pense bien. Aujourd'hui, un automobiliste normal qui renouvelle ses plaques doit payer quel montant exactement? Les 95 \$, que défraient-ils quoi au juste?

M. Clair: Les 95 \$ défraient essentiellement sa contribution au Régime de l'assurance automobile du Québec, en ce qui concerne les blessures corporelles et les décès, mais ne couvrent en aucune façon les dommages matériels, qui continuent d'être assurés par les compagnies privées.

M. Bourbeau: Les plaques elles-mêmes sont comprises dans les 95 \$?

M. Clair: Non, c'est la contribution...

M. Bourbeau: Je voudrais que le ministre spécifie que...

M. Clair: C'est la contribution de l'automobiliste au Régime d'assurance automobile du Québec pour les blessures corporelles.

M. Bourbeau: Alors, les plaques sont en plus?

M. Clair: Les plaques, c'est une autre chose. Les droits d'immatriculation, c'est tout à fait différent. Les plaques d'immatriculation varient en fonction du poids des véhicules. Je pense bien que, si vous le désirez, on pourrait vous fournir la grille...

M. Bourbeau: Cela peut varier, quels sont le minimum et le maximum pour des voitures automobiles?

M. Clair: Entre 140 \$ et 200 \$ environ, en facture totale, dont il faut soustraire les 95 \$ de l'assurance.

M. Bourbeau: Alors, c'est entre 140 \$ et 200 \$ en tout?

M. Clair: Pour les droits d'immatriculation seulement. Ce qui fait 140 \$ moins 95 \$ et 200 \$ moins 95 \$...

M. Bourbeau: Ce qui fait 45 \$ et 105 \$.

M. Clair: Si ma mémoire est fidèle, le moins cher était 45 \$ environ.

M. Bourbeau: Entre 45 \$ et 105 \$.
Le permis de conduire coûte combien maintenant?

M. Clair: Le permis de conduire, on le facture pour deux ans et il y a des droits, là aussi, pour le gouvernement, 6 \$ par année, donc 12 \$ pour deux ans, et une contribution à l'assurance automobile qui est de 19 \$ cette année avec les frais d'administration.

M. Bourbeau: Je m'excuse, une contribution à l'assurance automobile, la

même assurance dont on parlait dans les 95 \$?

M. Clair: Oui. On facture le propriétaire et le conducteur.

M. Bourbeau: Autrement dit...

M. Clair: C'est qu'à l'origine...

M. Bourbeau: ... la prime d'assurance ne coûte plus 95 \$ maintenant, elle coûte 95 \$ plus le montant qui apparaît sur le permis de conduire.

M. Clair: Il faut revenir à l'origine de la mise en fonction du Régime de l'assurance automobile du Québec. Essentiellement, il y a trois sources de financement au Régime d'assurance automobile du Québec. La première est une contribution sur l'immatriculation des véhicules, la deuxième est une contribution sur le permis de conduire et la troisième, il y a toujours un cent le litre d'essence qui sert au financement du régime. Voilà les trois sources de financement. C'est 95 \$ pour la contribution sur la plaque d'immatriculation, 19 \$ sur le permis de conduire plus un cent le gallon d'essence, qui va au financement du régime.

M. Bourbeau: Cela fait combien? 114 \$ en tout? Cela dépend du nombre de litres...

M. Clair: Cela dépend du nombre de kilomètres.

M. Bourbeau: C'est le nombre de litres qui est vendu à travers la province dans une année?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Cela équivaut à combien?

M. Clair: 22 000 000 \$ par année de financement pour le régime.

M. Bourbeau: Cela équivaut à combien par automobile? Vous devez avoir le nombre d'automobiles au Québec?

M. Clair: Non, parce qu'il faut séparer les véhicules commerciaux des véhicules individuels, 10 000 kilomètres à 0,0022 \$, cela fait 5 \$.

M. Bourbeau: Quand on a mis le système en vigueur, est-ce qu'on avait ces trois sortes de financement dès le début?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: C'était 85 \$ pour les plaques.

M. Clair: À l'origine, c'était 85 \$ pour les plaques et 14 \$ pour la contribution au régime et non pas le coût du permis de conduire. Mais, la contribution au régime était de 14 \$...

M. Bourbeau: Sur le permis de conduire?

M. Clair: Sur le permis de conduire et une contribution provenait de la taxe sur les carburants.

M. Bourbeau: Vous avez encore le 0,01 \$ le litre d'essence aussi?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Quel était à ce moment-là le total? Je vois que cela fait 100 \$.

M. Clair: 99 \$.

M. Bourbeau: Quelle est l'augmentation annuelle en termes de pourcentage, pour les coûts du régime depuis le début, la moyenne?

M. Clair: Toutes les prestations étant indexées au coût de la vie, c'est au moins le coût de la vie et la variation du nombre de victimes. Donc, c'est de l'ordre de 12% à 15%, si les victimes montent. Maintenant, ces deux dernières années, le nombre de victimes a plutôt tendance à baisser. C'est donc seulement le coût de l'indexation qui fait accroître le coût du régime.

M. Bourbeau: Dois-je comprendre que, depuis l'instauration du régime, on a une augmentation moyenne annuelle de 12% à 15% des primes?

M. Clair: Non, pas de 12% à 15% des primes. Des dépenses...

M. Bourbeau: Du coût...

M. Clair: ... du coût du régime.

M. Bourbeau: Si ce n'est pas du coût du régime, cela doit aussi être des primes, parce que le régime doit se financer d'une façon quelconque. Si le coût augmente, il faut bien que...

M. Clair: Si les coûts augmentent, mais que, par ailleurs, le nombre d'indemnisés diminue, il y a là une contribution à l'intérieur même du régime.

M. Bourbeau: Si les coûts augmentent... Justement, les contributions aux indemnisés, n'est-ce pas dans les coûts?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Alors, si les coûts augmentent de 12% à 15%, c'est que le régime coûte de 12% à 15% de plus par année.

M. Clair: C'est vrai, oui.

M. Bourbeau: Je ne vois pas le...

M. Clair: Mais si les actuaires, au départ, ont toujours été un peu conservateurs, en nombre et en durée d'invalidité, donc, les nombres ont été un peu moins élevés que ce qu'ils avaient prévu, les durées d'invalidité aussi, ce qui a permis une certaine récupération.

M. Bourbeau: Vous avez fait des réserves au début; ces réserves ne sont pas infinies, un bon jour, on aura quand même une constante qui est une augmentation de coût de 12% à 15% par année.

M. Clair: Sauf, si les accidents baissent.

M. Bourbeau: Sauf, si les accidents baissent.

M. Clair: Là-dessus, je répète essentiellement le message de Mme Payette, et probablement que le député de Charlevoix l'a lui-même utilisé à l'époque: la meilleure façon, la façon la plus efficace de s'assurer que les primes d'assurance automobile n'augmentent pas, c'est essentiellement de diminuer le nombre d'accidents. C'est pour cela d'ailleurs qu'on a adopté un nouveau Code de la sécurité routière et mis de l'avant une campagne d'information pour tenter d'infléchir le nombre des décès, le nombre des accidents, des blessés de la route. C'est la meilleure façon de s'assurer qu'on va contrôler l'augmentation des coûts du régime et l'augmentation des contributions.

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

M. Mailloux: M. le Président, avant la période électorale, il avait été question, de la part du Conseil des ministres, que la contribution au régime serait haussée considérablement plus qu'elle ne l'a été, en fait, après l'élection. Bien sûr que le coût de l'assurance automobile est en fonction du nombre d'accidents, de blessés et de dommages matériels. Il y avait annuellement environ 55 000 blessés sur les routes du Québec, entre 1500 et 2000 morts. Il y a eu une réduction sensible, tant mieux! Est-ce qu'on serait capable d'affirmer que, malgré les augmentations de 10% à 15% c'est suffisant pour les réserves à venir, malgré la diminution quand même mineure? C'est un

régime à son début et j'espère qu'on ne se retrouvera pas devant le phénomène qu'avait connu la Colombie britannique, je crois. Au moment du changement de régime, les citoyens avaient dû payer une augmentation de 111%. Je ne pense pas que les calculs soient à ce point erronés ici, dans le Québec, et qu'on soit devant une telle perspective un jour. Est-ce qu'on est capable d'affirmer que les augmentations qu'on a faites à ce jour sont suffisantes pour les réserves à venir, étant donné qu'à longueur d'année, le nombre d'invalides va continuer à être de plus en plus élevé?

M. Clair: Oui, M. le Président, nous sommes en mesure de l'affirmer. La régie, justement parce qu'elle est bien consciente que le régime n'a que cinq ans d'existence, est conservatrice et le ministre également. Il y a des révisions annuelles.

M. Bourbeau: Il est conservateur, il n'est pas libéral.

M. Clair: Il y a une révision annuelle qui se fait par les actuaires. Je pense que là-dessus la présidente de la régie pourrait elle-même le dire, à titre de présidente. Les actuaires procèdent à des révisions annuelles, pour les prévisions. Je pense qu'on peut très facilement répondre oui à la question du député de Charlevoix.

M. Mailloux: Depuis le 1er avril, en raison des modifications au Code de la route, il y a des contraventions assez nombreuses qui sont données à tous nos concitoyens et assez pesantes. Est-ce qu'une partie de ces contraventions est affectée à la régie ou si c'est le ministère de la Justice qui l'envoie au fonds consolidé?

M. Clair: C'est envoyé au fonds consolidé. La question que soulève le député est très pertinente. Dans le financement du régime - il n'y a aucune décision prise là-dessus, je l'indique immédiatement, ce sont des hypothèses que la régie est en train de regarder avec le ministre des Transports - il y a l'engagement qui avait été pris au départ par le gouvernement, à savoir en venir le plus rapidement possible à une contribution plus élevée prélevée sur le permis de conduire en fonction du nombre de points d'inaptitude, comme on les appelle maintenant, au régime de l'assurance automobile. La régie a manifesté de l'intérêt pour avoir une contribution qui proviendrait du système des amendes plutôt que par exemple de l'essence. La régie considère qu'il ne s'agit pas là de la meilleure contribution permettant à l'automobiliste d'être en mesure de faire le lien entre sa contribution au régime d'assurance automobile et les coûts du régime. Alors, cela aussi fait partie du

portrait et c'est une réflexion qui est amorcée présentement au niveau du ministre des Transports et de la Régie de l'assurance automobile, qui s'amorce, devrais-je dire.

M. Mailloux: M. le Président, je pense bien que, lorsqu'on impose une contribution sur le litre d'essence, c'est indiscutable que le citoyen qui observe toutes les lois paie de la même façon que celui qui ne les observe pas. J'imaginerai que le ministère devrait accentuer son effort pour permettre à la régie d'aller chercher les contributions de ceux qui sont en partie responsables des coûts de l'assurance automobile et faire payer par ceux-là l'augmentation qu'on verra dans l'avenir.

M. Clair: Le code permet cela. Le code de la sécurité routière permet que le gouvernement nous alloue une partie, et je préférerais effectivement que les citoyens paient une prime à l'insécurité plutôt que de croire qu'ils subventionnent le gouvernement en payant des amendes.

M. Mailloux: C'est cela.

M. Clair: D'ailleurs, à ce point de vue, la fusion du bureau des véhicules automobiles et de la Régie de l'assurance automobile du Québec, combinée à l'adoption d'un nouveau code de la sécurité routière, nous permet, je pense, d'envisager l'ensemble de la problématique tant du financement du régime d'assurance automobile que des mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière dans une perspective plus globale. C'est une orientation, comme je vous le dis, qu'on prend à ce moment-ci; il n'y a aucune décision, il n'y a aucun document qui a été soumis au Conseil des ministres ou quoi que ce soit là-dessus.

Je dois dire qu'effectivement il m'apparaîtrait à première vue, toujours sous réserve d'avoir des informations additionnelles qui fassent qu'on découvre que ce ne serait pas intéressant, mais à première vue il m'apparaît qu'on doit au maximum avoir des contributions au régime de l'assurance automobile qui rendent plus visible l'effort de sécurité routière, la préoccupation constante de la Régie de l'assurance automobile et de la faire partager par les citoyens, à savoir que, quand le nombre d'accidents diminue, c'est à l'avantage de tous, mais que ceux-là qui représentent les risques les plus importants soient éventuellement appelés à contribuer d'une façon plus importante au régime.

Les deux façons principales de le faire, ce pourrait être, j'insiste là-dessus pour les journalistes qui prendront connaissance de nos propos, il n'y a pas de décision de prise, mais les deux hypothèses, ce serait effectivement soit un jour d'aller vers une

contribution provenant des amendes ou encore faite en fonction du nombre de points de démerite attachés au permis de conduire, ou peut-être même prélevée sur la plaque d'immatriculation, quoique cela devienne très difficile de justifier une contribution prélevée sur la plaque d'immatriculation tant que c'est l'automobiliste conducteur qui a le contrôle, la maîtrise de son véhicule.

M. Mailloux: M. le Président, une dernière question en ce qui concerne le système de points de démerite. Je ne veux pas revenir sur des vices de forme qui auraient pu être inclus au programme au moment où il a été mis en place. De quelle façon les citoyens qui graduellement ont reçu ou vont recevoir des points de démerite et qui approchent le moment critique où leur permis peut leur être enlevé, surtout depuis le 1er avril, pour plusieurs cela va venir rapidement, de quelle façon peut-on informer le détenteur d'un permis de conduire où il est rendu avec le système? Moi-même, dans mon cas, je me rappelle avoir été arrêté à 41 ou 42 milles dans des zones de 35 milles; je dois être rendu à 7 ou 8 points. Si je commets une grosse infraction, je vais m'asseoir dans mon bureau chez nous et attendre.
(11 h 15)

De quelle façon pourrait-on informer les gens? Parce que ce sont quand même des dizaines et des dizaines de milliers de personnes qui tantôt vont voir leur permis rendu à la limite et vont tenter n'importe quelle procédure en cour de justice pour trouver un vice de forme dans le système de points de démerite pour sauver leur permis. Est-ce qu'on ne pourrait pas les informer valablement, annuellement, parce qu'on ne le fait pas actuellement?

M. Clair: Oui.

M. Mailloux: De quelle façon le fait-on?

M. Clair: Nous envoyons à toute personne qui a atteint 6, 7, 8 ou 9 points un avis, à savoir que son dossier est maintenant à ce nombre et que c'est à 12 points qu'elle voit son permis révoqué à partir du 1er juin. Nous pouvons aussi convoquer ces personnes, notre structure administrative ne le permet pas encore, mais nous pouvons aussi les convoquer de façon à analyser avec elles leur façon de conduire et éventuellement recommander qu'elles suivent des cours de conduite préventive. Tous les citoyens sont prévenus par écrit de l'état de leur dossier lorsqu'ils atteignent 6 points.

M. Mailloux: À compter de 6 points.

M. Clair: Oui. D'ailleurs là-dessus, si

ma mémoire est fidèle, ma mémoire d'avocat praticien, c'était déjà...

M. Mailloux: À 9 points.

M. Clair: ... inclus à 9 points, à l'époque. L'amélioration qui a été apportée, c'est d'aviser à compter de 6, 7, 8, 9, parce que comme praticien, souvent quand c'était à 9 points, le problème qui se présentait, c'est que l'individu qui recevait l'avis à l'effet qu'il avait déjà accumulé 9 points de démerite, avait souvent déjà eu une autre contravention. La seule chose que l'avocat plaideur pourrait faire, c'était de gagner du temps, en espérant que la première infraction vieillisse à un point tel qu'elle disparaisse du système de points. Maintenant, une autre amélioration...

M. Bourbeau: Je viens de comprendre où le ministre a pris son expérience dans l'art de gagner du temps!

M. Clair: Ce qui va faire un grand déplaisir au député de Charlevoix, c'est que j'ai été un des avocats justement qui ont contribué largement à l'époque à trouver des trous sur le plan juridique dans les premiers systèmes de points de démerite.

M. Mailloux: Je n'étais pas avocat. Adressez-vous aux fonctionnaires, aux hommes de loi pour les erreurs du système.

M. Clair: Non, ce n'est pas pour m'en faire une gloire, aucunement, parce que, aujourd'hui, j'assume la responsabilité de l'autre côté. Je me rends compte que parfois cela nous agace.

M. Mailloux: Il n'y a pas de lois où il n'y a pas de trous!

M. Clair: Ce que je voudrais ajouter, par ailleurs, c'est qu'il y a un élément de souplesse en ce qui concerne l'accumulation de points d'incapacité, qui a été ajouté lors de la révision du Code de la route, au moment de l'adoption du Code de la sécurité routière. On se souvient tous de la vieille iniquité qui était incluse dans nos lois, qui a encore cours jusqu'au 1er juin, à savoir que lorsqu'une personne était condamnée pour ivresse au volant et qu'elle accumulait automatiquement 12 points de démerite, elle pouvait, en vertu du Code criminel du Canada, obtenir d'un juge de la Cour des sessions de la paix, ou d'un juge habilité à entendre ces causes, un permis restreint pour les fins de son travail, alors qu'une personne qui au moment où on se parle, accumule 12 points d'incapacité pour la commission d'infractions moins graves que l'ivresse au volant, voit son permis irrémédiablement suspendu pour trois mois sans que, ni le

ministre des Transports, ni la présidence de la régie, ni personne n'ait le pouvoir de changer cette disposition et d'émettre un permis restreint.

À compter du 1er juin, la disposition suivante entrera en vigueur, savoir que toute personne qui aura accumulé 12 points d'incapacité pourra se présenter devant un juge de la Cour provinciale et faire valoir les raisons pour lesquelles elle a besoin de son permis de conduire dans l'exécution de son travail. À ce moment, le juge de la Cour provinciale sera habilité à autoriser l'émission d'un permis restreint pour la personne qui en a besoin dans l'exécution de son travail.

M. Mailloux: Est-ce que le ministre me dirait quand a été corrigée l'erreur qui s'était glissée, à savoir que dans la loi, on disait: Le directeur du BVA doit enlever? Comme c'était un fonctionnaire, les avocats ont contourné cela facilement. Est-ce au moment où la régie a été mise en place?

M. Clair: Non. C'est dans un tout petit projet de loi. C'est à l'époque où le député de Saguenay était ministre des Transports.

M. Mailloux: Cela a été corrigé dans le temps.

M. Clair: Cela a été corrigé dans le temps.

M. Bourbeau: Je pense que le député de Laprairie voudrait ajouter quelque chose.

M. Saintonge: On parlait tantôt d'avoir donné après six mois ou neuf mois...

M. Clair: Après six points.

M. Saintonge: Après six points ou neuf points, je m'excuse. Je ne sais pas s'il y a un moyen de corriger au niveau... On parle de prévention. Les gens qui atteignent leurs 12 points de démerite ou qui sont suspendus à la suite d'une ivresse au volant, par exemple, je sais que quand j'étais en pratique, cela se produisait; mais, je sais aussi par expérience depuis quelque temps, on m'a apporté des choses, que cela continue de se produire. Les gens reçoivent un avis de suspension de permis mais, dans certains cas, c'est un mois et demi après le délai de l'infraction. Par exemple, on vous dit: À compter de telle date, votre permis est suspendu, vous devez retourner votre permis au ministère. La personne reçoit ça un mois et demi après l'entrée en vigueur de la suspension. C'est donc dire que, pendant un mois et demi, sur une suspension de trois mois, la personne continue quand même à conduire. La pénalité qu'on veut introduire, pour amener une sécurité plus grande, on peut en perdre

l'avantage.

M. Clair: C'est une question d'expérience personnelle, mais, dans ces matières-là, vous comprendrez sûrement que, comme ministre des Transports, ministre chargé de l'application de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile, il ne me manque pas de visiteurs pour venir me soumettre leur cas. Personnellement, en tout cas, dans les cas que j'ai vus - et j'en ai sûrement vu une quinzaine, récemment - sur une période de deux ou trois mois, dans ceux que j'avais vus, moi, au contraire, il n'y avait pas cet aspect et le délai de suspension du permis de conduire n'avait pas commencé à courir; au contraire, il restait généralement quelques jours. L'individu hésitait; il disait: Est-ce que c'est vrai que la police va venir chercher mon permis de conduire? Qu'est-ce que vous pouvez faire pour régler mon cas? Peut-être que le président de la régie pourrait nous dire si on a constaté des délais administratifs. Je dois dire, en tout cas, qu'à partir de mon expérience de député de comté, qui reçoit des gens qui ont des avis de suspension, je n'ai pas constaté ce phénomène.

La régie doit attendre la conviction de culpabilité pour enregistrer le point. Donc, pendant la période où la personne le conteste et tant que le juge n'a pas rendu son jugement, c'est sûr que le point n'est pas inscrit. L'avis de suspension part aussitôt que le greffe nous avise que la personne a effectivement un nombre de points additionnels qui la mènent à douze.

Mais, est-ce que je comprends bien, ce que vous soulevez comme problème, c'est que des gens recevraient...

M. Saintonge: Je soulève comme problème, par exemple, l'avis de...

M. Clair: ... des avis de suspension alors que le délai a déjà commencé à courir?

M. Saintonge: Oui, vous avez une condamnation... c'est ça. De pratique courante, en Cour municipale, il est arrivé que quelqu'un soit arrêté, dans un cas comme ça. Cela se produisait avant, j'en ai été témoin d'une certaine façon, comme procureur de la couronne. Je sais que ça se continue aujourd'hui. Dans certains cas, la personne commet une infraction, disons ivresse au volant. L'avis s'en vient au ministère; je comprends qu'il y a un délai, mais, entre le moment où le ministère reçoit l'avis de la cour et celui où on envoie l'avis à la personne que son permis est suspendu pour trois mois, on lui dit généralement: À compter de telle date, votre permis a été suspendu pour trois mois. La personne reçoit cet avis-là parfois un mois ou un mois et demi après. Cela peut arriver, dans certains

cas, que la police arrête quelqu'un, fait une vérification par ordinateur et lui dit: Votre permis est suspendu. La personne n'a jamais reçu d'avis à cet effet. C'était dans le courrier. Au niveau du ministère, c'était considéré comme suspendu. Même que les avis arrivent postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la suspension, jusqu'à un mois après. J'ai certains cas qui m'ont démontré que c'était arrivé récemment. Le but de mon intervention est de faire une correction, si possible, parce que si on veut vraiment qu'une infraction pénalise quelqu'un, c'est, si le permis est suspendu pour trois mois, qu'on ait une suspension effective de trois mois.

M. Clair: À part les délais de la poste, je ne crois pas que cela doive se produire souvent.

M. Saintonge: J'espère qu'il y a des exceptions.

M. Mailloux: Je voudrais attirer l'attention du ministre sur un autre point de vue qui concerne la signalisation routière, la démarcation des lignes sur les routes. Je me demande s'il ne devrait pas y avoir plus de collaboration entre la Sûreté du Québec et le ministère des Transports, son service de signalisation. Voici à quel endroit, je veux le signaler au ministre, il se produit des erreurs, actuellement, dans la signalisation. On a construit dans le Québec des routes à trois voies, un peu partout dans le pays montagneux. C'est extrêmement difficile, pour l'intelligence d'un conducteur, de faire une descente abrupte de 9% ou 10% derrière un camion qui est en quatrième vitesse alors que la ligne est double sur plusieurs centaines de pieds, pour ne pas dire davantage. Le conducteur d'une automobile aurait la facilité de passer, mais la ligne étant continue et double, c'est strictement défendu, là...

M. Clair: En descente.

M. Mailloux: ... en descente. J'ai vu des officiers de la Sûreté du Québec me dire: On ne comprend pas qu'on ait réussi à mettre une ligne double aussi longue que celle-là, sans aucune possibilité pour un automobiliste de passer. Nous sommes obligés de donner un billet d'infraction. L'infraction sur une ligne double, vous savez ce que cela coûte aujourd'hui. Je sais que vos officiers sont en mesure de vérifier un peu partout en pays montagneux, comme dans le parc Talbot, vers Charlevoix. Je vais vous mentionner en particulier les côtes de Saint-Joachim. C'est quand même droit sur presque un demi-mille de longueur. Quand vous êtes sur le dessus de la côte la ligne est double. Elle va être double jusque presque au bas de

la côte. Si, à un moment donné, dans la côte, il n'y a pas un deuxième véhicule qui monte sur les deux voies montantes où on peut dépasser, pourquoi est-ce qu'à un certain moment il n'y aurait pas moyen de dépasser, vu le coût du carburant aujourd'hui, pour autant qu'il n'y ait pas danger d'accident? Cela se produit. Je me rappelle que dans mon temps on a fait effacer des lignes doubles à cause du belvédère à Baie-Saint-Paul parce que ça n'avait pas de sens, tout le monde se faisait prendre. Même les policiers dépassaient les camions qui étaient là "sur le boeuf". Cela durait des arpents et des arpents et n'importe qui pouvait passer en avant du camion.

Je ne dis pas que c'est général dans la province. Il y a des endroits où l'intelligence d'un conducteur ne pourra pas être satisfaite de l'indication ou de l'ordonnance qui lui est faite. Je me demande s'il ne pourrait pas y avoir un peu plus de collaboration entre les effectifs du ministère des Transports et la Sûreté du Québec.

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas d'objection en particulier, dans le cas que le député de Charlevoix nous soumet, d'examiner cette possibilité. Je n'ai personne aujourd'hui du secteur de la signalisation qui m'accompagne. Cependant mon sous-ministre adjoint au génie, M. Charland, souligne que tout est fonction de distance, de pente, de visibilité, de longueur, etc. Peut-être qu'il y aurait lieu d'essayer de mieux se coordonner avec la Sûreté de Québec sur cela. Sans en faire une norme générale que dans toutes les descentes de côte on permette les dépassements...

M. Mailloux: ... quand la sécurité y est acceptable.

M. Clair: On va regarder cela.

M. Bourbeau: Je voudrais revenir un peu sur la question du BVA, de la régie. Est-ce que vous maintenez une comptabilité séparée à l'intérieur de la régie pour les montants qui sont perçus au titre des plaques d'immatriculation, des permis de conduire et des primes d'assurance?

M. Clair: Oui. La loi nous oblige à avoir une capitalisation complète et un autofinancement complet pour le régime et nous percevons des primes pour cela. La loi nous oblige aussi à envoyer au gouvernement tout ce que nous percevons à titre de mandataire pour les droits d'immatriculation et de permis de conduire et nous ne gardons que les frais d'administration auxquels nous sommes autorisés par décret annuellement. Nos crédits, bien sûr, sont adoptés par l'Assemblée nationale. On a un décret annuel qui, l'année dernière, était de 70 000 000 \$

pour la partie qui concerne la gestion du Code de la route. Il y avait un autre montant de frais d'administration pour le régime. Ces comptabilités sont complètement séparées.

M. Bourbeau: L'aspect de la gestion du Code la route, cela implique quoi exactement?

M. Clair: Cela implique l'ensemble des opérations relatives à l'immatriculation, aux permis, à la gestion des suspensions ainsi que des montants pour la promotion de la sécurité routière telle que la loi sur la fusion le dit.

M. Bourbeau: Alors, cela coûte 70 000 000 \$ cet aspect?

M. Clair: Le décret pour l'année 1981-1982 c'était de 70 000 000 \$ en tout, mais dans cela, il y a au-delà de 50% de salaires bien sûr.

M. Bourbeau: Bien sûr. Pour ce qui est du fonds d'indemnisation, c'est constitué à même les primes et...

M. Clair: Là encore la loi nous dit que c'est la régie qui finance le fonds 78, et que le fonds 61, la régie a pris ses actifs; et son passif c'est aussi une administration séparée.

M. Bourbeau: De sorte qu'on peut dire que le fonds d'indemnisation des victimes n'est constitué que par les primes qui sont payées, que vous n'utilisez pas les fonds qui sont perçus pour les plaques d'immatriculation ou pour les permis de conduire pour des fins d'indemnisation des victimes, sauf les frais d'administration que vous reprenez, sauf aussi le montant de 19 \$ qui est prélevé du permis de conduire pour être...

M. Clair: ... de primes c'est sur l'immatriculation et sur les permis de conduire.

M. Bourbeau: Quand vous parlez de primes...

M. Clair: ... de primes d'assurance, il y en a un morceau de 95 \$ sur les plaques et les 19 \$ sur les permis.

M. Bourbeau: D'accord. Le reste est retourné, en ce qui concerne les permis de conduire et les plaques, au gouvernement?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on est en mesure d'après vous de bien pouvoir identifier avec

certitude le coût réel de l'assurance automobile en ce qui concerne les blessures corporelles?

M. Clair: Absolument.

M. Bourbeau: Est-ce qu'on peut faire des comparaisons équitables avec d'autres systèmes?

M. Clair: Absolument. Des comparaisons équitables étant difficiles parce que les systèmes ne sont pas pareils.
(11 h 30)

M. Bourbeau: Oui, d'accord. Lors de la dernière campagne électorale, certains membres du gouvernement, entre autres l'ancien ministre des Affaires sociales et l'ancien leader du gouvernement, qui, depuis cette date, est devenu simple député, avaient fait des déclarations à l'effet qu'ils souhaitaient l'étatisation complète de l'assurance automobile - je l'ai entre autres, dans un journal ici - "Charron souhaite l'étatisation complète de l'assurance automobile". Ici, dans la Presse, M. Lazure: "Étatisation complète de l'assurance automobile. Le gouvernement du Parti québécois étudie actuellement la possibilité d'inclure les dégâts matériels dans son régime d'assurance automobile." Est-ce que le ministre pourrait nous dire si, oui ou non, on est encore en train de considérer la possibilité d'inclure dans le système de l'assurance non seulement les blessures corporelles, mais maintenant aussi les dégâts matériels ou si on a abandonné ce projet? Est-ce que c'était une promesse électorale seulement ou si c'est...

M. Clair: Cela n'a jamais fait l'objet, à ma connaissance, d'aucun engagement formel ni du gouvernement ni du parti auquel j'appartiens. Pour l'instant, non, il n'y a pas d'étude précise ou spécifique en cours sur cette question. C'est évident que le gouvernement - et cela n'engage nullement la régie, c'est une responsabilité gouvernementale - ne peut pas être indifférent aux augmentations de primes de l'assurance automobile pour dommages matériels dans les régimes privés. On ne peut pas écarter cette possibilité indéfiniment, pour l'éternité et engager d'autres gouvernements à ne jamais procéder à d'autres mesures semblables à celles qu'on a prises pour les blessures corporelles. Mais, pour l'instant, la réponse nette, franche, directe, c'est non, il n'y a pas d'étude en cours sur cette question et ce n'est pas l'intention du gouvernement de procéder à la nationalisation des régimes d'indemnisation pour dommages matériels.

M. Bourbeau: Le ministre m'en voit ravi.

Je voudrais revenir un instant sur la question des primes d'assurance pour blessures corporelles qui sont uniformes à travers la province, sans égard au fait que certains conducteurs sont plus prudents que d'autres et causent plus de dommages que d'autres aussi. Tout à l'heure on en a parlé, je sais que le ministre en a parlé lors d'une question posée par le député de Charlevoix. Mme la présidente avait déclaré, il y a quelques mois ou il y a un an ou deux, je pense, que la régie n'a pas exclu la possibilité de "raffiner davantage sa tarification", entre guillemets. Un des prédécesseurs du ministre avait dit ici, en commission parlementaire: La régie considère que la prime d'assurance devrait permettre de reconnaître les différents risques représentés par les conducteurs délinquants. C'est pourquoi elle a mentionné son intention d'ajuster la cotisation selon les infractions commises aussitôt qu'il serait administrativement possible de le faire. C'est un fait que, autrefois, il y avait des différences très importantes dans les primes d'assurance, tenant compte de l'âge des assurés, de leur dossier etc. Est-ce que, en ce qui concerne la prime d'assurance aussi, on a l'intention de regarder la possibilité de modifier la tarification ou si on s'en tient toujours à une tarification unique?

M. Clair: C'est essentiellement ce que je répondais au député de Charlevoix tantôt. Il y a une réflexion qui s'amorce à la Régie de l'assurance automobile et au ministère des Transports sur cette question. C'est évident que c'est un des objectifs à long terme. Le régime n'a pas de difficulté à se financer dans le cadre actuel qui lui est imparti par la loi. Maintenant, ce qu'on se demande justement, ce qu'on a commencé à faire comme réflexion, c'est comment on pourrait raffiner la tarification en fonction des bons ou des moins bons conducteurs. Les deux possibilités que j'évoquais sont celles-là, dans le fond. Si vous avez d'autres idées, soumettez-nous les, mais les deux grandes avenues possibles dans ce sens, ce serait une contribution qui proviendrait des amendes ou, encore, une contribution qui tiendrait compte du nombre de points de démerite rattachés au permis de conduire, par exemple.

Étude du Conseil du trésor sur le BVA

M. Bourbeau: Dans le dernier rapport du Vérificateur général, le dernier et l'avant-dernier, je pense les trois ou quatre derniers, des reproches très sévères étaient faits à l'égard du BVA, du fouillis administratif qui y existait.

M. Clair: Pas dans le dernier.

M. Bourbeau: Le dernier qu'on a vu, je pense. Je ne voudrais pas, en aucune façon...

M. Clair: Pas dans le dernier.

M. Bourbeau: L'avant-dernier.

M. Clair: Dans l'avant-dernier.

M. Bourbeau: L'avant-dernier. Je ne voudrais pas commettre d'impair. J'avais l'impression que cela avait été encore repris dans le dernier. De toute façon, je vais vous donner la chance de répondre dans quelques instants; cela sera sûrement l'occasion de le faire. Un rapport du Conseil du trésor a fait état d'un déficit absolument énorme. Une étude que le Conseil du trésor avait faite sur les anomalies administratives du BVA concluait que les déficiences du système du bureau ne permettaient pas d'effectuer le contrôle adéquat des institutions financières, ce qui impliquerait que des recettes du BVA, au montant de 500 000 000 \$, n'avaient pas été contrôlées adéquatement, concluait l'étude. Cela a également comme conséquence...

M. Clair: Les déficiences et un déficit, ce sont deux notions différentes.

M. Bourbeau: Je suis bien d'accord... que, rapporte l'étude du Conseil du trésor, le BVA ne produit pas ou produit en retard les rapports nécessaires à la régie, ce qui a pour effet que celle-ci ne peut gérer adéquatement ses activités. J'aimerais savoir si, suite à la loi qui fusionne le BVA et la régie, on a pu corriger les 20% d'erreurs que l'étude du Conseil du trésor et l'ex-ministre de Belleval admettaient exister dans les fichiers du BVA.

M. Clair: C'est justement là-dessus que le Vérificateur général, dans son dernier rapport, a mentionné qu'il y avait eu une nette amélioration. La régie encaisse maintenant l'ensemble des fonds elle-même. Avant, c'était le ministère des Finances qui encaissait pour ses besoins et aussi pour ceux de la régie. Le processus de ventilation, de répartition des sommes s'est aussi amélioré, selon les dires du Vérificateur général. Quant à la qualité administrative, la régie a eu le plaisir cette année de retourner au gouvernement 8 000 000 \$ de crédits dont elle n'a pas eu besoin pour gérer le code de la route. Nous sommes aussi dans un chantier absolument complet sur une révision d'un système informatique qui est à deux volets: corriger les anciens pour que ce soit administrativement fiable et en refaire de nouveaux pour les amener à des systèmes informatiques des années 1980 qui fourniront, par exemple, accès direct dans tous nos bureaux aux données qu'on a dans nos

fichiers, autant pour l'immatriculation que pour les permis. Mais cela prendra trois ans.

M. Bourbeau: Trois ans à partir de maintenant. Je me souviens maintenant qu'effectivement dans le dernier rapport du Vérificateur général il y avait une note selon laquelle il y avait eu une amélioration, et je vous en sais gré.

M. Clair: Vous savez que la tâche qui est accomplie actuellement par la Régie de l'assurance automobile du Québec, c'est un des plus gros chantiers du parapublic et du public au niveau du gouvernement. En aussi peu d'années, mettre sur pied un régime d'assurance automobile qui fonctionne bien, fusionner le Bureau des véhicules automobiles, assumer la responsabilité de l'immatriculation de tout le fonctionnement de la sécurité routière au Québec... D'ailleurs, on était assez fier des commentaires du Vérificateur général, à savoir que la situation se redresse à un rythme accéléré et je dois dire qu'il m'arrive quelquefois de maugréer un peu, parce qu'il ne se passe à peu près pas une semaine sans que j'aie deux ou trois projets de règlement ou de décret qui proviennent de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Cependant, je dois dire qu'ils vont tous dans le bon sens; l'entrée en vigueur du nouveau Code de la sécurité routière, notamment, occasionne un réajustement de la réglementation impressionnant, et je pense que c'est en très bonne voie.

M. Bourbeau: Est-ce que les assureurs privés ont accès au fichier des points de démérite pour établir leur propre tarification à l'égard de la partie de l'assurance qui est pour le dossier matériel?

M. Clair: Le code de la sécurité routière préconise que nous tenions nos renseignements confidentiels, sauf aux fins de la sécurité publique ou de l'administration des lois. Donc, nous donnons aux assureurs, qui recherchent une personne, soit pour délit de fuite, soit pour régler un cas d'accident dans le sens de la convention d'indemnisation directe, des renseignements relatifs au propriétaire d'un véhicule, mais nous ne donnons aucun accès au dossier du conducteur ni aux points de démérite. Nous croyons, cependant, que si le gouvernement nous autorise à ajuster notre tarification sur le dossier du conducteur, il va falloir être cohérent et aussi permettre aux assureurs de le faire. Mais dans l'état actuel des choses il n'y a pas accès au dossier du conducteur.

M. Bourbeau: Est-ce que vous ne pensez pas que, justement, pour assurer la sécurité routière, faire en sorte que les gens qui constituent des menaces plus grandes soient

bien identifiés, il serait logique que les assureurs privés aient accès à ces données de façon que, dans l'établissement des primes, par exemple, pour l'aspect matériel de l'assurance, les délinquants ne puissent pas continuer à jouir du privilège d'une prime plus basse que paient chèrement les non-délinquants? Actuellement, comme il n'y a aucune façon de savoir lesquels sont délinquants et lesquels ne le sont pas, tout le monde, même dans le domaine des assurances matérielles, possiblement, paie le même prix. Est-ce que ce ne serait pas une façon d'assurer la sécurité routière que de pouvoir identifier davantage non seulement pour le système d'État, mais pour le système privé, quels sont ceux qui constituent des menaces pour la propriété privée et, forcément, par voie de redondance, pour l'aspect corporel, l'aspect humain aussi?

M. Clair: Je pense que la réponse a été donnée. Le jour où le régime public pourra tenir compte de ces facteurs, on devra envisager par cohérence la possibilité de rendre disponibles ces renseignements également aux compagnies privées. Je dois dire là-dessus que mon entrée en fonction avait été marquée, dans les jours qui ont suivi, par une déclaration dans ce sens et je m'étais fait dire par la voie des journaux, si je me souviens bien, par le directeur du BAC, que mon idée n'avait ni queue, ni tête. Je suis heureux de voir que le député de Laporte se retrouve dans le même bateau que moi. Je pense que la réponse a été donnée là-dessus.

M. Bourbeau: Heureusement que ce n'est pas dans le même avion.

M. Clair: C'est de s'assurer que pour des fins de sécurité routière, dans un premier temps et éventuellement dans un deuxième temps, les entreprises privées puissent, si le gouvernement en décidait ainsi, avoir accès à ces renseignements.

M. Bourbeau: Je pense que Mme la Présidente avait employé à quelques reprises l'expression "équité et causalité" en ce qui concerne le système. Si on est pour maintenir un système d'équité et de causalité, il faudrait peut-être que cela s'applique non seulement aux assureurs publics, mais aux assureurs privés de façon à permettre que cette équité soit ressentie dans tout le système des assurances et non pas...

M. Clair: Ce que je veux dire, c'est que je trouve que des données qui ont été colligées pour une fin doivent servir seulement à cette fin, sauf si l'Assemblée nationale ou le gouvernement en décide autrement; alors, cela devient public. Nous

en colligeons tellement, de données sur la vie des gens, nos fichiers sont énormes et on pourrait en faire toutes sortes de choses, mais il faudrait que l'usage qu'on en fait soit entériné par les élus du peuple.

C'est évident que toute la question de confidentialité des données, que ce soit au ministère du Revenu, que ce soit à la Régie de l'assurance-maladie du Québec, que ce soit au ministère des Affaires sociales, à la Régie de l'assurance automobile du Québec, il y a toujours plein de gens qui auraient plein d'idées pour utiliser ces renseignements pour toutes sortes de fins. Je pense qu'il faut être très prudent sur ces questions. La régie ne doit pas pour l'instant faire autre chose qu'utiliser les renseignements dont elle dispose aux fins prévues dans la loi, sans quoi on pourrait ouvrir la porte à toutes sortes d'abus.

M. Bourbeau: L'intérêt public quand même exige aussi que...

M. Clair: Oui, je comprends, il y aura une loi inscrite au nom de mon collègue, le ministre des Communications, en ce qui concerne l'accès à l'information et à la protection des renseignements confidentiels - je ne sais pas si c'est comme cela que s'appelle cette loi - et qui traitera de l'ensemble de cette question. Par expérience, on ne peut pas avoir une attitude autre qu'une attitude de prudence et restrictive quant à l'accessibilité de renseignements privés qui sont tenus dans des registres par des organismes gouvernementaux ou paragouvernementaux pour des fins spécifiques et de ne pas élargir l'utilisation de cela à qui mieux mieux.

Appel d'offres

M. Bourbeau: Une des dernières questions que j'aimerais aborder, c'est une question d'appel d'offres. Récemment, la régie faisait passer dans les journaux un appel d'offres relatif au regroupement de la gestion du Code de la route. On demandait à des entrepreneurs de soumissionner à des contrats pour des travaux d'électricité, de ventilation et de plomberie. Il y avait le montant de garantie de la soumission; je présume qu'on demandait aux soumissionnaires de déposer un montant de garantie, c'est une proportion de la soumission qui est équivalente à quoi, 5%, je présume, ou 10%?
(11 h 45)

M. Clair: Je ne pourrais pas vous dire, mais c'est selon la procédure normale.

M. Bourbeau: La question que je voudrais poser est la suivante: Dans ces appels d'offres, on disait aux entrepreneurs qui étaient intéressés: Les plans et devis

pourront être obtenus au bureau de... - je ne nommerai pas l'entreprise - gérant de construction. La régie a retenu les architectes, les ingénieurs-conseils et un gérant de construction, qui est un constructeur de la région de Québec effectivement dans le cas qui nous intéresse ici. Les autres entrepreneurs qui veulent soumissionner en fait doivent s'adresser à cet autre entrepreneur qui est devenu le gérant, pour obtenir la documentation et pour déposer leurs soumissions. Est-ce que le gouvernement procède habituellement de cette façon pour l'exécution de ces contrats? Où quelqu'un doit-il s'adresser? De quelle façon doit-il procéder pour avoir accès à cette filière privilégiée qui est la gérance des projets?

M. Clair: Vous devriez poser la question au ministre des Travaux publics qui, je pense, serait bien plus habilité que moi à répondre à cette question.

M. Bourbeau: C'est un appel d'offres qui est fait par la régie, moi, je pose la question à la régie.

M. Clair: Oui, mais, en ce qui concerne la régie, il y a déjà eu un appel d'offres pour la partie antérieure du projet, les architectes et le gérant de la construction, c'est notre objectif que de faire cette partie du travail nous-mêmes. Une très grande vétusté affectait beaucoup des locaux dont nous avons hérité du ministère des Travaux publics, et je considérais qu'il était extrêmement important de montrer le plus rapidement possible aux employés que leurs conditions de travail allaient être décentes puisqu'on allait aussi leur demander de travailler très fort. En conséquence, il y a eu un certain nombre de projets qu'on a dû confier à l'extérieur, plus qu'on ne voudrait le faire normalement.

Donc, dans ce cas précis, nous avons d'abord procédé par appels d'offres pour trouver les architectes et un gérant de construction et, après cela, ce travail-là étant fait, nous sommes allés en appel d'offres public pour avoir les personnes pour réaliser la tâche.

M. Bourbeau: Vous me dites que vous avez procédé par appel d'offres pour choisir les architectes et les ingénieurs, est-ce que c'est un appel d'offres ouvert, par Rosalie ou par...

M. Clair: La régie n'est pas assujettie aux procédures des Travaux publics et nous n'utilisons pas toujours Rosalie; nous avons à la régie une procédure interne qui est absolument dans la même veine que celle des Travaux publics. Nous allons en appel d'offres sur invitation pour de petits

contrats, et en appel d'offres public pour de gros contrats.

M. Bourbeau: Pour ce qui est des ingénieurs, est-ce que vous voulez me dire que vous allez en appel d'offres pour trouver des ingénieurs et des architectes? Comment pouvez-vous aller en appel d'offres lorsque les tarifs sont les mêmes partout?

M. Clair: Nous le faisons dans le cas des architectes; nous faisons des demandes d'offres de service, des demandes de projet, oui. Il s'agit ici de l'édifice Bois-Fontaine, 880, 930, où, en particulier, il y avait des employés jusque dans le quatrième sous-sol, ce qui était tout à fait indécent, il fallait donc élargir.

M. Bourbeau: Je ne critique pas du tout votre décision de faire des travaux, qu'on se comprenne bien, mais je ne comprends pas, vous me dites que vous allez en appel d'offres pour des ingénieurs.

M. Clair: Pour des architectes.

M. Bourbeau: Là, vous venez de me dire que ce n'est pas un appel d'offres, vous avez sollicité des offres de services.

M. Clair: Des offres de services d'architectes.

M. Bourbeau: Mais, lorsque vous avez fait le choix de l'architecte ou de l'ingénieur, c'est un choix qui a été fait non pas en se basant sur des prix des honoraires qui ont été soumis par des architectes, des ingénieurs, vous avez fait un choix entre plusieurs candidats qui avaient tous offert le même tarif, je présume.

M. Clair: Oui, parce que les tarifs sont, je pense...

M. Bourbeau: Ils sont les mêmes. On ne peut donc pas parler d'appel d'offres dans le cas du choix des ingénieurs et des architectes; c'est un choix politique.

M. Clair: Non, ce n'est pas un choix politique, nous sommes un organisme administratif, si, justement nous demandons des offres de service à plusieurs, c'est pour pouvoir juger des choses au mérite à la façon dont les personnes entendent faire cela; pas sur une question d'honoraires, puisque les honoraires sont fixes, mais nous évitons dans la mesure du possible de recourir systématiquement à une entreprise; ce qu'on cherche à faire, c'est de faire travailler le plus de gens possible au Québec.

M. Bourbeau: Oui, je comprends. Quand j'emploie le mot "politique", je ne voulais

pas dire nécessairement que c'était de la politique partisane, je voulais dire que le choix de l'ingénieur et de l'architecte est fait par la régie...

M. Clair: Je préférerais insister sur le fait que cela ne l'était pas.

M. Bourbeau: Pardon?

M. Clair: Je préférerais insister sur le fait que cela ne l'était pas du tout.

M. Bourbeau: Quel critère retenez-vous pour choisir tel architecte et tel ingénieur plutôt qu'un autre?

M. Clair: Je ne saurais vous le dire, il faudrait que je demande aux ressources matérielles. Moi, je ne suis pas impliqué dans ce processus.

M. Bourbeau: Il y a la question des architectes et des ingénieurs, mais ce n'est pas l'essentiel de mon propos. Sur la question du gérant de construction, est-ce que vous y allez encore par appel d'offres, de la même façon que vous faites pour les ingénieurs et pour les architectes, ou si vous faites vraiment un appel d'offres en demandant des honoraires, et vous accordez le contrat au plus bas soumissionnaire?

M. Clair: Je sais que nous n'avons pas un gérant de construction, qu'il y a un certain nombre de projets que nous assumons nous-mêmes. Dans le cas où nous demandons à le faire à l'extérieur, je pourrais vous rappeler là-dessus, je ne le sais pas.

M. Bourbeau: Si, par exemple, le député de Drummond, pour ne pas nommer quelqu'un de l'Opposition, a dans son comté un entrepreneur qui voudrait être gérant de projet dans un contrat de la régie, est-ce que cet entrepreneur peut s'adresser à la régie et dire: J'aimerais être gérant de projet lors de vos prochains travaux. Voulez-vous m'inscrire sur une liste spéciale? Est-ce que vous avez des listes de gérants de projets, d'architectes ou d'ingénieurs? Puissez-vous à même cette liste?

M. Clair: Non, je sais que nous avons une liste des architectes. Dans le cas des ingénieurs et des gérants de projets, je ne pourrais pas vous dire.

M. Bourbeau: Qu'est-ce qu'il faut faire pour être sur la liste des ingénieurs?

M. Clair: Je peux vous rappeler là-dessus.

M. Bourbeau: Vous pourriez? J'aimerais bien. Peut-être que vous pourriez m'écrire

même, ce serait peut-être encore mieux.

M. Ouellette: Avez-vous des amis à placer?

M. Bourbeau: Non, pas du tout. Je ne suis pas dans le domaine du génie. Pour les architectes, avez-vous une liste aussi?

M. Clair: La meilleure chose que je puisse faire, c'est de vous envoyer notre procédure sur la question, ce qui éclairera la chose.

M. Bourbeau: Pour revenir au gérant de projet, je voudrais que ce soit bien clair; est-ce que vous demandez des soumissions avant d'accorder le contrat de gérant de projet au plus bas soumissionnaire - parce que ce ne sont pas des honoraires professionnels, ce sont des constructeurs - ou si vous avez encore une liste de gens que vous choisissez, je ne dirais pas arbitrairement, mais que vous choisissez selon le bon vouloir de vos procédures?

M. Clair: Je ne sais pas.

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre le sait?

M. Clair: La meilleure chose à faire sur cette question, ce serait que je fasse parvenir, soit par mon entremise ou directement par Mme Sotiau, les procédures qui sont suivies. Je pense que dans un grand nombre de cas, la régie s'en remet au fonctionnement de Rosalie. La Régie de l'assurance automobile du Québec n'a surtout pas pour mandat - je ne pense pas qu'elle le considère comme faisant partie de son mandat - de construire ou d'aménager des bureaux, mais comme la présidente l'a souligné tantôt, dans certains cas, il y aurait énormément de retard accumulé. Il y avait des plaintes des personnes qui y travaillaient. Il y avait même un état de démobilitation dans certains milieux qui était très néfaste pour le bon fonctionnement de la Régie de l'assurance automobile du Québec. La régie a des procédures pour ces questions. Maintenant, je pense que le plus simple serait qu'on puisse distribuer aux membres de la commission, à la prochaine occasion, l'ensemble de la procédure qui est suivie.

M. Bourbeau: Nous ne remettons pas du tout en question l'opportunité de faire des travaux. Je veux que ce soit bien compris. C'est seulement que nous, comme d'ailleurs les autres députés, avons des gens qui communiquent avec nous et qui nous demandent comment ils peuvent faire pour éventuellement être...

M. Clair: Ils sont en droit d'avoir une

réponse.

M. Bourbeau: Il y a une dernière question au sujet de cet appel d'offres, M. le ministre ou Mme la présidente. Dans la soumission, il y avait un point - électricité, plomberie, ventilation, on comprend que ce sont des points importants - dans le cas présent, où on demandait, comme dépôt, la garantie de soumission. Je ne sais pas si c'est le plein montant du contrat, garantie de soumission. J'ai l'impression que c'est plutôt un dépôt, parce que le soumissionnaire, en faisant sa soumission, devait déposer ce montant. En général, c'est un pourcentage assez minime du contrat. À l'égard de l'électricité, c'était 10 000 \$; à l'égard de la ventilation et de la plomberie, 10 000 \$. Il y a un autre élément qui dit: fourniture et installation de plantes jardinières, 4000 \$. Est-ce que, par hasard, vous avez chez vous des gens qui sont des grands amateurs de forêts vierges ou je ne sais quoi? Il me semble que si le dépôt de soumission est de 4000 \$, montant de la garantie pour les plantes jardinières, il n'y a pas d'autre chose, à moins que ce soit incomplet, il me semble que vous serez littéralement entouré de plantes jardinières, si c'est 10% du contrat. Est-ce qu'il n'y a pas là un danger que les gens qui travaillent chez vous ne puissent pas se voir d'un bout à l'autre du bureau? Est-ce que vous faites un si grand usage de plantes jardinières qu'il y en a pour 4000 \$, même dans le dépôt de la soumission?

M. Clair: Nous devons être aussi parcimonieux sur les plantes que sur le reste de l'usage qu'on fait des fonds publics. On ne doit pas en avoir tant que cela.

M. Bourbeau: Est-ce une erreur? Peut-être que vous pourriez jeter un coup d'oeil sur l'avis? C'est assez étrange de voir que la plomberie, la ventilation coûte 10 000 \$, et les plantes jardinières, 4000 \$. Il me semble que la proportion est assez importante. J'aurais plutôt pensé 40 \$.

M. Clair: Je vais répondre à cela aussi en même temps. Je vais envoyer le tout.

M. Bourbeau: Je suis convaincu qu'il y a certainement autre chose que des plantes jardinières même si ce n'est marqué que... Ça va? Est-ce que vous me le remettez ou...

M. Clair: Il doit sûrement y en avoir des copies à la régie.

M. Bourbeau: Je m'en doute bien.

M. Middlemiss: J'aurais une question. Est-ce que la procédure à la régie est la même que la politique administrative du

Conseil du trésor dans le domaine des contrats?

M. Clair: Comme je le disais tout à l'heure, nous ne sommes pas assujettis aux règles des travaux publics, mais toutes nos procédures sont dans la même veine.

M. Middlemiss: Aussi pour la location de locaux et ainsi de suite, tout ça, vous procédez de la même façon?

M. Clair: Oui, on procède pas mal de la même façon.

M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Gratton): Est-ce que le programme 2 est adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gratton): Le programme 2 est adopté.

M. Middlemiss: Le programme 2, est-ce que c'est la partie qui concerne les autoroutes à péage?

M. Clair: Non.

M. Middlemiss: Non, c'est quel programme, ça?

M. Clair: As-tu un livre des crédits?

Le Président (M. Gratton): Où se trouve l'Office des autoroutes.

M. Bourbeau: Alors, M. le Président, comme ça, Mme la présidente, on aura l'occasion d'entendre parler d'elle. Vous allez nous faire parvenir les documents dont on parlait tout à l'heure.

M. Clair: Les crédits pour l'Office des autoroutes...

Le Président (M. Gratton): On va trouver ça au programme 5. Vous pourrez peut-être en parler au programme 5, gestion interne et soutien.

M. Clair: On peut en parler tout de suite, comme bon vous semblera.

M. Bourbeau: On peut attendre.

M. Clair: Juste pour terminer avec la Régie de l'assurance automobile. Alors, on s'entend que la régie fera parvenir, soit moi, soit la régie, aux membres de la commission ces procédures là-dessus. Est-ce que le programme 2 est adopté, M. le Président?

Construction et conservation du réseau routier

Le Président (M. Gratton): Le programme 2 est adopté. Le programme 3, construction du réseau routier.

M. Clair: Est-ce que vous voulez parler des autoroutes avant ou...

M. Middlemiss: Je vais présenter une chose, ensuite on pourra parler des autoroutes.

M. Clair: Pour le programme de construction routière, mon collègue et adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, va en prendre une large partie.

M. Bourbeau: Le député de Pontiac, également, a l'intention de s'en occuper.

M. Middlemiss: Il y a énormément de députés de différentes régions qui veulent venir aussi parler des autoroutes. Donc, on peut peut-être commencer de façon générale et ils vont se joindre à nous pour discuter chacun de sa région.

M. Clair: Chacun son bout d'autoroute.

M. Middlemiss: C'est ça.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. D'abord, une mise en garde au sujet de mes remarques sur les programmes 3 et 4 du ministère des Transports. Certaines notes d'aujourd'hui ressembleront en tout point aux propos tenus par mes collègues lors de l'étude des crédits en juin dernier, surtout à l'égard de la tendance du présent gouvernement à considérer le réseau routier du Québec comme le cadet de ses soucis. En second lieu, nous disons au gouvernement qu'il est dommage d'avoir adopté une telle attitude à l'égard du travail accompli au cours des vingt dernières années qui, en plus d'avoir fourni du travail à des milliers de personnes dans les secteurs reliés à la construction d'autoroutes, directement ou indirectement, aura permis de doter le Québec d'un réseau routier moderne dont la politique correspondait au nombre croissant d'usagers et était compatible avec les objectifs de développement social et économique du temps. En troisième lieu, M. le Président, vous êtes-vous arrêté un instant sur le prix que devraient assumer les Québécois aujourd'hui, si un tel effort accordé au développement autoroutier du Québec de même que la modernisation des liaisons interrégionales n'avaient pas fait l'objet de priorité à l'époque?

Le secteur témoin de l'éducation constitue un exemple où, à cause du retard noté par rapport aux autres provinces, on a dû parfois improviser une mise en application des structures d'apprentissage des secteurs secondaire et collégial desquels, malgré tout, est issue une génération d'étudiants compétents mais éprouvant certaines difficultés à modeler leur connaissance à un marché du travail en profonde mutation.

C'est ainsi qu'au cours des années 1960 nombre d'activités connexes à l'édification d'un réseau routier moderne auront suscité l'implantation de nombreux parcs industriels où des francophones se sont taillés une place de choix dans le monde des affaires. Par surcroît, face à cette véritable explosion des petites et moyennes entreprises au Québec, le présent ministre de l'Industrie et du Commerce reconnaît que cette province est toujours le paradis des PME.

(12 heures)

Voilà un constat dont le crédit ne revient en aucune façon au présent gouvernement mais bien aux gouvernements antérieurs qui ont su créer un climat favorable à l'investissement, encouragés qu'ils étaient par la création de programmes visant à stimuler leurs activités, à diversifier leur marché aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de nos frontières.

Bref, les gouvernements libéraux ont été sensibilisés aux impératifs de la situation socio-économique des Québécois parce qu'ils ont su que le secteur public ne pouvait suppléer au dynamisme et aux effets multiplicateurs du secteur privé. Un de ces impératifs avait justement trait au défi de doter le Québec d'un réseau routier moderne.

Aujourd'hui, non seulement le présent gouvernement n'est pas en mesure de prolonger cette action, mais le piètre état de ses finances lui permet à peine d'entretenir les réseaux existants. Placé comme il l'est, le secteur public ne peut suppléer, ne serait-ce que temporairement, aux ralentissements des activités du secteur privé. Voilà le mythe de la social-démocratie.

Rappelez-vous, M. le Président, les propos du ministre des Transports en juin dernier, alors que l'Opposition lui soulignait l'insuffisance des fonds affectés à la conservation des réseaux routiers, une augmentation de l'ordre de 7,6%, un niveau inférieur à l'indice du coût de la vie. Je cite la réponse du ministre dans le journal des Débats: "Je pense que ce qu'on entend faire au ministère des Transports avec l'argent disponible, c'est de faire le mieux qu'on peut avec les moyens disponibles." L'inconscience de ce gouvernement pousse l'audace jusqu'à ignorer en plus de l'impact économique de cette politique d'avant 1976, l'impact social.

C'est ainsi qu'à la lumière des statistiques gouvernementales nous sommes

fiers de réaffirmer que n'eût été de l'action libérale à établir un réseau routier moderne, les coûts économiques et sociaux seraient énormes aujourd'hui. Jugez-en vous-mêmes! En 1976, l'ensemble des autoroutes accueillait 75% de la circulation et occasionnait 3,3% des accidents, englobant les accidents mortels avec blessures corporelles de même que les accidents avec dommages matériels seulement. Pour leur part, les voies secondaires et routes à deux voies occasionnaient 80% du même type d'accidents.

Conscient de ces facteurs de développement industriel et social, le gouvernement libéral aborda dès le début des années 1970 en gardant l'esprit qui se développait alors en matière de transport. Surgit alors la philosophie de l'architecture et de l'ingénierie où la thèse d'humanisation du développement urbain côtoyait les préoccupations propres à l'écologie, lesquelles mettaient l'accent sur la conservation et le recyclage de nos richesses naturelles. Les Québécois placés devant une nouvelle réalité, celle de l'épuisement de nos richesses et la pénurie éventuelle de sources d'énergie ont dû entreprendre une réflexion plus globale après des années de travail reliées à la construction et consolidation de leur infrastructure, qui trouve son origine après la seconde guerre mondiale.

Le bilan libéral est, au chapitre de la construction d'autoroutes, routes régionales et locales, fort respectable. De près de 243 000 000 \$ qu'il était en 1970-1971 le budget parvint à près de 585 000 000 \$ en 1975-1976. Durant ces années l'augmentation des budgets suivait la hausse du coût de la vie, contrairement aux années du régime péquiste.

Après 1976, le gouvernement du Parti québécois effectue une rupture avec le passé. On met alors l'accent sur d'une part, ce qu'on dit être la concertation et d'autre part, la priorité aux routes interrégionales et régionales en portant un effort sur la consolidation et la conservation du réseau existant.

Deux remarques s'imposent ici en rapport avec la concertation. J'ai maintes fois entendu le présent gouvernement dénigrer le précédent pour ce qui est du dossier des expropriations. Je vous rappellerai simplement que c'est le Parti libéral qui, par l'adoption de la Loi no 88 aura permis cette concertation entre les autorités du ministère des Transports et les expropriés qui se voyaient dès lors accorder un droit d'appel de 18 à 20 mois pour défendre leur cause. Je suis d'ailleurs impatient à l'idée de voir concrètement ce que sera cette concertation à la suite de l'implantation des MRC, palier décisionnel, en matière d'aménagement du territoire, duquel des retards d'exécution de travaux devant se faire de toute façon sont

à prévoir. Finalement, qui supportera le coût de ce gouvernement régional dont le mandat sera si ambigu que l'on ne saura qui, du gouvernement provincial ou des MRC, gouvernera en cette province?

Au second regard cependant, M. le Président, ce présent gouvernement n'en est pas à une ambiguïté près. Pensons simplement au choix déchirant entre la souveraineté et l'association née en 1968 à tendance...

M. Clair: Le député de Laporte nous a dit hier qu'il ne faisait pas de choix.

M. Middlemiss: ...indépendantiste auquel on a pris soin de construire un viaduc, aboli par la suite au dernier congrès, à moins qu'il ne se reconstruise graduellement. Je ferme cette courte parenthèse pour revenir au sujet plus concret du réseau routier, pour souligner que la politique mise de l'avant dès la prise du pouvoir du Parti québécois ne nous satisfait guère, tant sur le plan des principes que sur celui de son application.

En premier lieu, le présent gouvernement a dit aux Québécois qu'un frein serait appliqué en ce qui a trait à la construction d'autoroutes chromées. Fort bien! et les résultats traduisent fidèlement cette intention. Alors qu'un budget de 211 000 000 \$ était consacré en 1976-1977 à la construction d'autoroutes, la baisse continue atteinte 154 000 000 \$ en 1982-1983. Ajoutée à l'indice du coût de la vie, cette saignée budgétaire importante a ou bien retardé les travaux en cours à l'époque ou bien annulé d'autres projets.

Si on me permet d'être égoïste un instant, j'en prendrai comme seule preuve l'autoroute 50, pour laquelle j'ai un intérêt particulier, dont l'échéancier entre Hull et Masson prévoit la fin des travaux en 1985. Vous vous souviendrez que l'actuel ministre des Transports précisait pourtant que les travaux seraient terminés en 1982; et cela vient du journal des Débats, page B-632. Par ailleurs, dans le quotidien Le Droit du 17 février 1981, on envisageait 1983. Alors, où est la vérité? Est-ce que, sous prétexte que le présent gouvernement a décidé de geler la construction d'autoroutes, l'on remet en question ce tronçon entre Hull et Masson, essentiel pour l'économie de notre région incluant l'aéroport de Gatineau? Pourquoi un échéancier si long? La population de l'Outaouais n'a pas à souffrir des incuries administratives et financières du gouvernement.

Pour continuer ce bilan, M. le Président, le présent ministre des Transports précisait, à une question que je lui posais le 11 mars dernier au sujet des nouvelles orientations en matière de construction du réseau routier, ce qui suit: "La priorité dans l'ensemble du budget de construction routière

du ministère des Transports ira aux routes régionales." Qu'en est-il au chapitre des réalisations? Hormis les taux d'inflation entre les années financières 1976-1977 et 1982-1983, les budgets alloués à la construction des routes régionales atteignent, en 1976-1977, 78 800 000 \$; en 1977-1978, 76 100 000 \$; en 1978-1979, 58 700 000 \$; en 1979-1980, 63 300 000 \$, seule année où on note une augmentation; en 1980-1981, 59 100 000 \$; en 1981-1982, 51 100 000 \$, et, en 1982-1983, 49 300 000 \$ sont prévus au budget.

Prise dans son ensemble, cependant, il est clair que la diminution des crédits alloués à la construction du réseau routier, variant entre 1% et 5% entre 1976-1977 et 1982-1983, portera atteinte à la mission que se sont donnée les gouvernements antérieurs de se doter d'un réseau routier moderne.

Voilà, M. le Président, un bref aperçu du sens des priorités de ce gouvernement. En fait, il s'agit que les Québécois apprennent de ce gouvernement qu'il entend privilégier une priorité pour qu'elle ne se réalise pas.

Depuis quelques semaines, le ministre des Transports se promène à travers le Québec pour annoncer que l'ère de la construction des autoroutes est terminée. Or, la seule augmentation des crédits depuis cinq ans à ce chapitre survient en 1982-1983, où l'on prévoit dépenser 154 200 000 \$ comparativement à 140 500 000 \$ année précédente.

En ce qui a trait à la conservation du réseau routier, le bilan est loin d'être impressionnant là aussi. Bien sûr, le présent gouvernement peut bien se vanter de vouloir consacrer une somme de 411 300 000 \$ en 1982-1983, soit une hausse de 11,9% par rapport à l'année précédente, mais nous devons souligner qu'une rupture s'est produite dès 1977-1978, alors qu'on consacrait à ce chapitre 267 200 000 \$ comparativement à 466 100 000 \$ en 1976-1977, soit une diminution de 42,6% à cette époque. Les hausses subséquentes de 6%, 15%, 4% et 7%, entre 1978 et 1981, n'ont fait que refléter un retard accompli sous le régime péquiste.

Que peut-on ajouter de plus, M. le Président, devant un gouvernement dont le choix en matière de politique de réseau routier a fait et, à toutes fins utiles, a accompli dégradation du réseau d'autoroutes, arrêt de plusieurs projets essentiels pour le développement socio-économique du Québec, marge de manoeuvre étroite en raison d'une crise financière sans précédent au Québec? Comme lui, le Parti libéral du Québec est conscient des tendances notées au cours de dernières années, expliquées en bonne partie par la crise de l'énergie survenue en 1973-1974 et 1978-1979.

Les automobilistes, principaux agents bénéficiaires de ce réseau routier moderne, ont sensiblement modifié leurs habitudes en

matière de transport. Les secteurs industriel et commercial, cependant, n'ont pas suivi cette tendance à la baisse du transport car, géographiquement parlant, les régions semi-éloignées et éloignées ne se sont pas rapprochées des centres d'approvisionnement. De plus, si le nombre de voyages effectués par les autres automobilistes diminue, ceux des passagers utilisant les services de transport interprovinciaux ou interrégionaux augmentent sensiblement.

Enfin, la poursuite des travaux importants relevant du réseau routier est, en 1982, d'autant plus essentielle que ce même gouvernement ne cesse de dire aux Québécois que les prochaines années doivent être consacrées au développement économique de chacune des régions de notre province. Tel semble être le sens du document Bâtir le Québec, tome II, devant être rendu public prochainement, dit-on.

De ce côté-ci, nous disons qu'un tel objectif correspond à une volonté de relever maints défis pour les années à venir, sans nous convaincre de son intérêt au chapitre de la construction et de la conservation du réseau routier. De la même façon, le gouvernement ne peut espérer, dans les années à venir, un changement radical quant au choix des Québécois de se rapprocher des centres urbains. Devant une telle décision, le facteur coût de transport entre le lieu de résidence et celui du travail s'ajoute à d'autres considérations d'ordre environnemental ou de fiscalité municipale.

À tout considérer, un retour en masse de la population vers les lieux de travail n'est pas à souhaiter, si l'on compare aux problèmes vécus dans les villes surpeuplées: tension, pollution, dégradation de l'environnement, etc. Aussi, je me contenterai de demander, au nom de l'Opposition, dans la construction d'autoroutes de consolider les acquis et de parachever des projets réalisés par les Québécois au cours des dernières années. De cette façon, il parviendrait à relancer le Québec sur le chemin du progrès et à infléchir les décisions des agents économiques dès le moment où il consentira, en premier lieu, à parachever les travaux déjà entrepris, même si la plupart d'entre eux datent de l'époque libérale; deuxièmement, à allouer les crédits nécessaires à l'entretien du réseau routier existant et, troisièmement, à modifier ses choix budgétaires en matière de transport, lesquels diminuent sans cesse en termes de dollars et remettent en question la qualité du réseau routier québécois.

J'estime que ces derniers méritent un meilleur respect de leur gouvernement. À toutes fins utiles, le présent gouvernement est confronté à une dure réalité en matière de transport. La relance s'effectuera au moment où il comprendra que l'action libérale doit être prolongée, de la même

façon que le gouvernement péquiste s'y est conformé dans le dossier énergétique.
(12 h 15)

Le Président (M. Gratton): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Je ne relèverai pas tous les points qui ont été soulignés par le député de Pontiac parce qu'il y aurait danger de révolte à cette table. J'aimerais simplement rappeler que le député de Pontiac, à toutes fins utiles, dans son intervention, a fait l'éloge des gouvernements précédents, même s'il parlait au singulier et faisait sans doute état des travaux qui ont été exécutés sous le gouvernement Bourassa. Je pense que, honnêtement, il faut remonter au début des années 1960 si on parle de mise en place d'un réseau routier et surtout autoroutier moderne au Québec puisque les débuts de ces travaux sont reliés à la construction de l'autoroute 20. Il fait donc l'éloge des gouvernements précédents et il jette le blâme sur le gouvernement actuel sous prétexte que celui-ci ne continue pas, selon ses dires, au rythme qui avait été donné sous les deux gouvernements précédents ou le gouvernement Bourassa, en particulier. Je pense qu'il oublie un certain nombre de données essentielles auxquelles nous devons nous référer quotidiennement. Il faut dire que le gouvernement Bourassa nageait dans l'argent. C'était la belle époque! C'était l'époque où le gouvernement profitait même de l'inflation.

Une voix: Le gaspillage...

M. Ouellette: J'y viens au gaspillage justement. Sans vouloir lancer nécessairement la pierre à tous ceux qui nous ont précédés, j'en viens quand même à me poser des questions sur l'usage qu'on a fait de l'abondance qui prévalait à ce moment-là. Est-ce que les sommes qu'on a ainsi affectées à l'amélioration ou à la modernisation du réseau routier au Québec l'ont été dans le meilleur intérêt des Québécois? Est-ce qu'on a pris la peine de faire des études suffisamment poussées? Est-ce qu'on a cerné de façon convenable les vrais problèmes et est-ce qu'on a apporté à ces problèmes les vraies solutions? Je n'entrerai pas dans le détail, mais je rappellerai simplement la construction de l'autoroute Ville-Marie, à Montréal, qui a coûté une véritable fortune et dont nous avons hérité, hélas! Je pourrais apporter d'autres exemples où on a appliqué des solutions fort dispendieuses à des problèmes qui méritaient peut-être des investissements un peu moindres. Autrement dit, on a gavé certaines régions au détriment de plusieurs autres et on nous remet un héritage qui nous place dans une situation assez pénible. À

cela s'ajoute, bien sûr, la situation budgétaire qu'on connaît. Est-ce que le Parti libéral, qui fait l'éloge de son prédécesseur, qui était lui-même libéral, tient compte du fait que la situation économique qu'on connaît joue un rôle important dans les décisions qu'on a à prendre pour les années à venir? Est-ce qu'il identifie les causes réelles de ces difficultés financières qu'on connaît? Je pense que s'il faisait l'analyse profonde de tous ces éléments, il changerait carrément sa façon de voir les choses.

Je laisserai tout à l'heure au ministre des Transports le soin de corriger les chiffres auxquels faisait allusion le député de Pontiac en toute bonne foi, puisqu'il les a pris dans le livre des crédits, mais j'aimerais le rassurer en lui disant qu'il y a eu des modifications et que ces modifications rendent la plupart de ses affirmations erronées, même si elles ont été faites de bonne foi, je n'en doute pas.

Il prétend que le gouvernement actuel considère le réseau routier comme étant le cadet de ses soucis et qu'il va même jusqu'à négliger l'impact économique et l'impact social. Tout cela relié à ce que je viens de dire, j'aimerais le rassurer en lui disant que, quand on regarde le tableau de l'évolution du réseau routier, de l'état actuel du réseau routier au Québec, on s'aperçoit que, par exemple, la moitié des investissements autoroutiers au Québec se retrouvent dans la seule région de Montréal. J'ai même vu des collègues qui se plaignent d'avoir trois et même quatre autoroutes dans leur comté alors qu'ils sont d'accord pour admettre que deux auraient pu suffire et que les deux autres auraient pu être investies ailleurs. J'entends aussi plusieurs de mes collègues se plaindre de l'état lamentable du réseau routier régional de même que de celui qu'on retrouve en milieu rural dans les régions qu'on qualifie d'arrière-pays. Ils déplorent également que les gouvernements précédents n'aient pas consacré une partie des fonds qui sont allés, dans bien des cas, en gaspillage pur et simple, dans ces régions rurales où des citoyens qui paient aussi des taxes auraient droit à un minimum de confort routier.

Nos intentions de ce côté sont clairement exprimées. Vous le verrez encore mieux lorsque le ministre aura corrigé les chiffres dans les éléments 1, 2, 3 et 4 du programme 3. Vous verrez clairement que nos intentions sont d'aller vers l'économie, vers la rationalisation des dépenses et, pour ce faire, évidemment, il faut passer dans un premier temps par les modifications aux normes qui sont généralement employées depuis plusieurs années.

Je vous ferai remarquer, par exemple, que nous ne construisons plus de rangs dans des emprises de 80 pieds de largeur comme cela s'est fait jusqu'en 1977-1978. Lorsque

nous avons adopté le métrique, nous en avons profité pour réduire ces emprises à 20 mètres, ce qui donne 65 1/2 pieds. Il y a là une économie réelle mais, même là, lorsqu'on regarde ce qui se passe dans nos comtés, on s'aperçoit qu'avec les budgets qu'on peut espérer pour les années à venir, si on garde les normes aussi grandes, il faudra des années et des années avant qu'on puisse fournir un minimum de confort routier aux gens qui habitent en dehors des grandes régions. Je prends des exemples par coeur, mes chiffres ne sont pas tirés de la bible, évidemment, mais dans le comté de Beauce-Nord, si ma mémoire est bonne, nous avons encore 450 milles, non pas des kilomètres, mais des milles de chemin de terre, et je dis bien de terre parce que le gravier est à peu près absent. Si je prends Beauce-Sud toujours de mémoire, environ 600 milles; Bellechasse, 900 milles; Lotbinière, 1200 milles.

Si on maintenait les normes qui ont été généralement employées dans le passé, soit environ 200 000 \$ le mille - et je ne pense pas exagérer, avec l'inflation c'est pire que cela - ceci signifierait qu'avec des budgets annuels de l'ordre de 2 000 000 \$ par circonscription électorale, ce qui est rêver en couleur un peu, dans mon comté il faudrait 45 ans avant qu'on retouche certaines parties du réseau routier rural. Dans Beauce-Sud, ce serait une question de 60 ans, dans Bellechasse, 90 ans et dans Lotbinière, 120 ans. Est-ce que les gens qui sont souvent des producteurs agricoles qui ont besoin d'un réseau routier vont attendre 120 ans sans se plaindre? Ou est-ce que le gouvernement ne doit pas changer ses stratégies aux fins de rendre la plus efficace possible l'utilisation des quelques millions de dollars qu'on peut offrir à ce chapitre?

C'est pourquoi dans le préambule que je donnais hier soir je parlais d'un futur programme, un programme qui sera sans doute en application en 1983, du moins je l'espère, qui visera à réduire davantage les normes pour faire un certain rattrapage dans l'ensemble du réseau routier de l'arrière-pays. À ce moment-là, je pense qu'on ne peut plus parler de négligence au niveau de l'impact social parce que fournir un réseau routier qui permet au transport scolaire de s'effectuer à longueur d'année, permettre aux cultivateurs de livrer leur production agricole quotidiennement, etc., sont pour moi des préoccupations hautement sociales qui ont été oubliées sous les anciens gouvernements au profit d'un réseau routier souvent chromé qu'on a dénoncé et qu'on regrette.

Alors, on ne peut pas, je pense, occuper le pouvoir, exprimer des regrets sans avoir en contrepartie à offrir des changements, et ces changements-là commencent déjà à être perceptibles dans le budget de cette année. C'est bien sûr que nous aimerions tous avoir 1 000 000 000 \$

de plus à investir dans le réseau routier, les besoins sont là, on ne le nie pas, mais on a les contraintes budgétaires dont je parlais, et on essaie dans le présent budget de démontrer notre volonté d'appliquer les quelques millions de dollars à chacun des chapitres, le mieux possible. Je vous remercie, M. le Président.

M. Clair: M. le Président, je voudrais ajouter que je suis en total désaccord avec ce que le député de Pontiac a défendu comme position. Il nous a tenu un discours des années soixante. Je sais tout le respect que le député de Charlevoix, notamment, a de la part de ses collègues libéraux, mais ce n'était pas nécessaire, à mon avis, pour la crédibilité du député de Charlevoix de répéter les discours des années soixante. Il vient mettre en cause, par exemple, les schémas d'aménagement, la nouvelle constitution de municipalités régionales de comté. S'il y en avait eu des schémas d'aménagement régionaux, si la planification des routes et autoroutes avait été faite au Québec dans le cadre d'un schéma d'aménagement comme on va pouvoir le faire avec les municipalités régionales de comté, nous ne connaîtrions pas aujourd'hui les culs-de-sac que nous connaissons dans un bon nombre de dossiers d'autoroutes.

S'il y avait eu des schémas d'aménagement, est-ce que l'autoroute no 6 entre Farnham et Iberville aurait fait l'objet d'un dépôt de plan en 1975? Est-ce que le gouvernement du Parti libéral à l'époque se serait permis avant l'adoption de la Loi sur l'expropriation qui, c'est vrai, a amélioré la situation, un dépôt massif de plans? Je ne peux pas faire de procès au gouvernement de l'époque. Discuter de l'histoire, c'est discuter de l'histoire.

M. Middlemiss: Après les faits.

M. Clair: Aujourd'hui même, encore, dans mon budget, on traîne un "backlog", comme on l'appelle, des expropriations qui ont été faites à la suite du dépôt massif de plans. Aujourd'hui encore, dans l'ensemble des régions du Québec, le ministre des Transports est obligé de donner des explications sur le fait que le gouvernement ne soit pas plus avancé dans tel ou tel projet de construction d'autoroute, alors qu'on a déposé massivement les plans. Il y a un virage qui s'est fait dans l'opinion publique. J'ai eu l'occasion - si le député de Nicolet était ici, il pourrait le confirmer - de rencontrer 41 des 42 maires du comté de Nicolet. Eux-mêmes disaient avoir rencontré à une certaine époque le ministre des Transports, le député de Charlevoix, à Trois-Rivières, pour lui dire: L'autoroute 55-51, demain matin, entre la frontière américaine et Shawinigan. Ils disent: Aujourd'hui, on se

rend compte de l'erreur qu'on a commise. Le député de Charlevoix, ministre des Transports, a été soumis à des pressions énormes que le gouvernement de l'époque a lui-même entretenues, mais ces pressions étaient réelles, parce que le milieu québécois envisageait l'avenir. On pensait que, parce qu'on construisait une autoroute, on allait amener le développement. Venez voir dans ma ville, à Drummondville, qui est une des villes les mieux desservies par les autoroutes, si la présence des autoroutes a eu quelque chose à faire avec le développement de Drummondville. Cela n'a pas nui, mais ce n'est pas cela qui a amené le développement. Allez voir à Sorel, où la présence de l'autoroute 30 n'a simplement que contribué à vider les commerces au profit de la grande région de Montréal, et aujourd'hui on s'en plaint.

Je pense que l'orientation qu'on doit prendre, c'est d'aller au maximum sans faire de procès où on pourrait remonter à vingt ans. On pourrait remettre en cause, par exemple, les décisions qui ont été prises au début des années soixante. Je vois le député de Bonaventure qui est là. Il est sûrement l'un de ceux qui ont participé à cette prise de décision, qui a fait que l'Office des autoroutes a vu son mandat réduit, réduit, indéfiniment, alors que d'autres pays, comme la France, comme l'Italie, comme les États-Unis, ont construit leurs autoroutes en marge du budget de l'État pour ne pas, justement, hypothéquer indûment la capacité financière de payer de l'État, pour conserver suffisamment d'argent pour entretenir, améliorer le réseau de base.

Je le dis publiquement, je le répète, j'ai eu l'occasion de le dire: La priorité n'ira pas, au cours des prochaines années, tant que le député de Drummond va assumer la responsabilité du ministère des Transports, à une accélération des travaux de construction autoroutière. Je ne nie pas qu'il y ait des contraintes, qu'il va falloir effectivement terminer des travaux autoroutiers, mais l'accent, ce n'est pas là qu'on va le mettre. L'accent sera mis sur des routes comme la 117 pour aller en Abitibi, sur la 155 pour relier le Saguenay-Lac-Saint-Jean à la Mauricie, sur la 116 dans les Bois-Francs, sur la 132, la 138. C'est sur des routes comme celles-là qu'on va mettre la priorité. Autant que faire se peut, on va dégager de l'argent pour ces gens. Je suis allé rencontrer le conseil municipal de Saint-Fortunat, dans le comté de Richmond. Avec un peu d'argent, il pourrait simplement s'assurer qu'au printemps les autobus scolaires pourront continuer à desservir les écoliers et que les camions à lait, les camions à moulée pourront circuler. Même si vous disiez à tout le Québec que c'est à cause des cinq ans de régime péquiste, il n'y a pas un chat qui va vous croire, il n'y a personne qui va vous croire.

Le retard accumulé là-dessus l'a été pendant vingt ans. Il a été la responsabilité de plusieurs gouvernements successifs. C'est maintenant qu'il faut prendre le virage.

Le député en a probablement dans son propre comté, des gens comme le maire de Saint-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre, que j'ai rencontré justement lors de la réunion avec les maires et qui me faisait la remarque suivante: La politique, je ne m'intéresse pas à cela, je m'intéresse à ma paroisse. Je constate juste une chose - là-dessus, cela rejoint un peu les préoccupations du député de Laporte - c'est qu'il y a des régions qui sont desservies par deux ou trois autoroutes. Je constate que je contribue à défrayer le coût du transport en commun à Montréal, à Québec, à Sherbrooke, à Trois-Rivières et dans d'autres villes. Je voudrais juste vous dire bien humblement, M. le ministre - parce que je lui exposais sensiblement les priorités que je viens d'exposer - que je suis d'accord sur cela, parce que j'achève mon mandat de maire. Je suis content, parce que Saint-Antoine-de-la-Baie-du-Febvre a été érigé en paroisse sous le régime français quelque part aux alentours de 1640 on va bientôt célébrer notre 350^e anniversaire. Avec le petit budget du député pour l'amélioration de nos chemins, on a pu asphalté notre premier kilomètre de route après 350 ans d'existence. (12 h 30)

Moi, ça m'a frappé parce que je me suis dit: C'est vrai, il y a un certain déséquilibre. Je ne veux pas faire de procès. On a pris des décisions entre 1960 et 1980 qu'on a cru juste de prendre. C'est vrai qu'il y avait un retard. Je ne nie pas qu'il ne fallait pas construire l'autoroute 20, qu'il ne fallait pas s'engager dans l'autoroute 40, dans l'autoroute 10, l'autoroute 15. Je ne nie pas ça. Ce que j'affirme, c'est que la priorité ne doit pas aller vers ça. La priorité doit aller vers les routes numérotées de 100 à 199, vers les routes régionales, vers la petite voirie, parce que c'est là qu'il y a le plus de retard accumulé. Quand bien même, encore une fois, on essaierait de faire croire à qui que ce soit que ce retard a été accumulé au cours des cinq dernières années, c'est loufoque comme prise de position. Le discours que tenait le député, à mon avis, c'est le discours des années soixante. Il ne se rend pas compte que la réalité a changé. Cela m'étonne d'autant plus que c'est un député d'une région éloignée, le député de Pontiac, qui vient soutenir cette position-là.

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

M. Mailloux: M. le Président, ce n'est pas mon intention de revenir sur l'ensemble des propos de mon collègue qui sont les siens, d'ailleurs, de même que sur la prise de position que vient de nous donner le ministre

des Transports. On critique, actuellement, l'ensemble du réseau autoroutier qui a été mis en place dans le Québec. C'est toujours facile de le critiquer quand il est en place et qu'on n'a pas à le refaire. Si les gens du Parti québécois que je vois circuler sur les autoroutes prenaient les routes secondaires plutôt que les autoroutes, je dirais: Ils sont contre ça, les autoroutes.

M. Clair: M. le Président, question de règlement. Je ne voudrais pas que le député de Charlevoix interprète mes propos comme étant un jugement à l'égard de la construction des autoroutes qui ont été mises en place, à savoir que j'ai quelque chose contre les autoroutes. Ce que je dis, c'est que dans la mesure où il y a une marge de manœuvre pour de la construction routière, la priorité, par les années qui passent, ne doit pas aller vers les autoroutes, mais plutôt vers les autres routes.

M. Mailloux: M. le Président, l'affirmation que vient de faire le ministre, je la partage. Parce que lorsqu'on a des restrictions budgétaires et qu'il y a un réseau qui est en place, on n'a pas à le refaire, forcément. Il y a d'autres priorités qui sont à l'attention du gouvernement. Ce que je voudrais dire c'est ceci, et ce n'est pas pour ma propre défense parce que la plupart des fonctionnaires, je pense, qui accompagnent le ministre étaient là au moment où j'y étais moi-même. J'ai déjà affirmé personnellement, comme ministre des Transports, que je n'ai eu à autoriser aucune construction d'autoroutes, même celle de la Beauce qui a été décidée par mon prédécesseur. C'est moi qui ai entrepris les travaux. Elle était autorisée avant que je sois titulaire de ce ministère.

M. le Président, dans les années 1960 à 1976, oui, il y a eu un impact formidable dans la province par la construction, les investissements qui ont été mis en place sur l'ensemble des routes du Québec, autoroutes comme routes secondaires et autres, routes tertiaires. Est-ce que les normes de construction dont on s'est servi dépassaient la capacité de paiement des gens? Je l'ai déjà dit moi-même. Je pense que je partage l'opinion de ceux qui prétendent que, quand on a 44 000 milles de routes à entretenir et à construire, la capacité de payer des citoyens du Québec mettra du temps à aller au dernier mille. Je pense qu'on la partage depuis longtemps, cette idée-là. En 1960, quand le Parti libéral a pris le pouvoir, je pense que l'histoire est quand même assez connue, si la province de Québec avait décidé de participer à la construction de la Transcanadienne en même temps que les autres, à des coûts moindres, on aurait probablement mis en place l'autoroute 20 dans la presque totalité de ces quatre

années-là, comme l'Ontario l'a fait en construisant la Golden Belt.

Je ne partage pas, par contre, l'opinion du ministre qui dit qu'à la suite de la construction d'autoroutes, on ne voit pas immédiatement après des industries qui longent ces autoroutes, un peu partout, que ce soit à Drummondville ou ailleurs. Chez nous, il n'y a pas d'autoroutes. Je conviens qu'il y a des montagnes. Dans la région allant jusqu'à Rivière-du-Loup, cela a aidé considérablement quantité d'industries à s'y implanter comme un peu partout sur la route 20, alors que, sur la rive nord, dans le comté à Berthier, de Trois-Rivières ou partout ailleurs, les retards qu'on a sur la route 40 ont fait que ça s'est industrialisé un peu moins vite.

Il a donc fallu que ces gouvernements rattrapent des retards. Je ne voudrais pas refaire l'histoire, mais on se rappelle le pourquoi des refus du temps.

Je suis un peu surpris, par contre, des réponses catégoriques que donne le ministre parce que si on veut parler de l'autoroute de la Beauce, qui concerne particulièrement son adjoint parlementaire, changement de période, des fois on change d'opinion. Nous avions une programmation forcément qui établissait qu'on voulait se rendre jusqu'à Saint-Georges de Beauce. Je me rappelle que, lors d'une élection partielle, j'ai entendu des déclarations qui m'ont un peu surpris de la part de gens supposément en autorité. Le titulaire du ministère du temps disait qu'il fallait que ça commence par les deux bouts plutôt que seulement par un bout. Le premier ministre est venu renchérir en disant que l'on devait non seulement avoir une autoroute jusqu'à Saint-Georges de Beauce, mais qu'il fallait la rendre jusqu'à Jackman, alors qu'il y a autant de chevreuils qu'il y a d'automobiles dans ce coin. C'est donc dire que ce n'était pas le député de Charlevoix qui disait à ce moment qu'il fallait construire l'autoroute de la Beauce, pour des fins électorales, je l'imagine, c'étaient quand même des personnes en autorité qui le disaient dans le temps.

Je dirai au ministre des Transports qu'il y a une autoroute avec laquelle je suis en désaccord. Elle a été décidée avant que je sois titulaire du ministère et je vais la lui nommer, c'est l'autoroute 51, qui n'aurait jamais dû être construite, dans mon esprit, étant donné que l'autoroute 55 existait déjà et que c'est sur l'autoroute 55 que les ententes entre le Canada et le Québec auraient dû se préciser pour que les travaux y soient accentués. Deux autoroutes parallèles dans mon esprit. Je me rappelle qu'il y a eu à ce moment des divergences d'opinions profondes au Conseil des ministres à ce sujet. De toute façon, lorsqu'on parle du système d'autoroutes qui dessert aujourd'hui la ville de Montréal, la ville de

Québec et les grands centres urbains du Québec, on peut toujours dire qu'il y en a trop. On conteste certaines autoroutes, mais quand on regarde l'achalandage qu'on y retrouve, on se demande, si elles n'étaient pas en place, ce que le gouvernement aurait comme circulation aux heures de pointe, soit à 9 heures du matin ou à 5 heures de l'après-midi.

À différentes occasions, l'ensemble des fonctionnaires qui accompagnent le ministre se sont-ils posé la question? Plutôt que de construire des autoroutes et des routes d'accès faciles vers les centres urbains en y amenant une congestion considérable, en y amenant la pollution, en y amenant tout ce qu'on voudra comme problèmes à l'intérieur des villes, est-ce qu'on ne devrait pas changer notre optique? Je me rappelle que, dans la banlieue de Montréal, il était fortement question dans les années 1970-1972 de construire de vastes terrains de stationnement pour éviter la surcharge des ponts, que ce soit l'un ou l'autre, à Montréal, ou le tunnel Hippolyte-Lafontaine. Le même phénomène s'est produit dans Québec avant la construction des autoroutes qui desservent abondamment la région métropolitaine de Québec. Est-ce qu'il n'aurait pas fallu éviter que l'ensemble des fonctionnaires qui viennent y travailler ou que tous les employés qui vont vers le centre-ville ne viennent obstruer le centre-ville? Le gouvernement, aujourd'hui, n'a pas à repenser ces choses, parce qu'elles sont en place et que les gens les utilisent.

Je pense que les gouvernements précédents ont dû tenir compte des habitudes des citoyens nord-américains. Qu'on le veuille ou non, malgré toutes les tentatives que voudra faire le ministre et que j'ai voulu faire dans le temps afin qu'on se serve davantage des transports en commun, - on n'est pas dans la banlieue de Paris et on n'est pas dans Paris même, - les gens, on n'a qu'à les regarder arriver vers le parlement, ce n'est pas en covoiturage qu'ils le font. Ils prétendent être le mieux servis possible par leur propre véhicule, ce qui coûte très cher à l'État et très cher aux citoyens. Ce sont des habitudes qu'un parti politique a beaucoup de difficulté à changer. Peut-être qu'aujourd'hui le ministre sera plus chanceux pour modifier les habitudes des gens en raison de l'augmentation considérable des carburants; c'est une raison majeure pour que les gens pensent davantage à l'économie qu'ils doivent faire. De toute façon, peu importe ce que le ministre pourrait penser des autoroutes qui ont été mises en place au Québec, elles étaient une nécessité dans le temps. Elles ont été construites à un moment où financièrement le Québec pouvait se permettre de les construire. Est-ce que cela a entraîné des retards considérables sur les réseaux secondaire et tertiaire?

J'avais affaire moi-même à quantité de députés ruraux sur les 102 auxquels j'avais à distribuer le gâteau. Je me rappelle que, quand on leur offrait de partager la plus grande part du gâteau sur le réseau tertiaire et le réseau dont parlait le député de Beauce-Nord - c'est vrai, évidemment, que dans des comtés, ceux qu'il a nommés et d'autres, les réseaux secondaire et tertiaire ont été négligés - le choix qui nous venait des milieux, que ce soit des maires des municipalités, des chambres de commerce, de tous ceux qui avaient à cœur l'économie des régions, c'était d'abord d'avoir un réseau principal le mieux pourvu possible. Que ce soit dans Bonaventure vers la Gaspésie, que ce soit dans le comté du titulaire qui l'a précédé, le député de Saguenay, sans autoroute, on voulait avoir au moins le meilleur réseau possible conduisant vers une région donnée. Je pense que c'est un peu normal que le Québec, suivant les disponibilités financières qu'il avait, commence à s'attacher d'abord aux grandes artères de communication. Je ne connais pas d'autoroutes dans Charlevoix. Je pense que, si on s'était limité à cela un peu partout dans les régions rurales, cela aurait peut-être coûté un peu moins cher. Il ressort qu'on peut quand même dire que le Québec s'est doté d'une infrastructure routière qui, économiquement parlant, a aidé nos concitoyens dans une économie un peu plus stable. Mon collègue tantôt a mentionné, pour l'ensemble des autoroutes du Québec, le côté sécurité; je pense que c'est un fait à ne pas oublier. Parce que si on a dépensé plusieurs centaines de millions pour les autoroutes, on a peut-être économisé considérablement en lits d'hôpitaux qu'on a vidés, étant donné qu'il y avait une meilleure sécurité.

Deux autres points. Le ministre est revenu sur le dépôt massif de plans qu'on a dû faire au moment où plusieurs articles de la loi 88 entraient en vigueur. Je dirai au ministre qu'au début de 1975 il a fallu déposer des plans, oui, pour au-delà de 300 000 000 \$. Ces plans ont été déposés pour éviter d'obstruer les deux années subséquentes, dans l'optique du ministère des Transports de l'époque. Si nous construisions alors des routes pour environ 400 000 000 \$ par année, je pense que, comme la loi 88 était en vigueur, il nous fallait absolument déposer des plans, suivant l'optique du gouvernement. Je vais finir, M. le leader, si vous voulez intervenir. C'est pour cette raison qu'il nous a fallu déposer des plans ou arrêter catégoriquement toute construction d'autoroutes.

M. le Président, c'était les quelques observations que je voulais faire. Je ne peux pas revenir, évidemment, sur ce qui a été mis en place. Je laisse aux citoyens du Québec le soin de juger si l'action du

gouvernement de l'époque a été bénéfique un peu partout dans le Québec. Je comprends que le ministre des Transports n'ait pas, évidemment, aujourd'hui à construire ce qui a déjà été construit. Il est peut-être facile de critiquer la façon dont cela a été fait. J'aime mieux laisser les citoyens du Québec juger. Évidemment, si cela n'avait pas été fait à l'époque, comment aujourd'hui pourrait-on mettre en place un réseau routier acceptable comparativement à d'autres provinces industrialisées?

M. Clair: Très brièvement, M. le Président, sur deux points. En ce qui concerne les autoroutes déjà construites, on pourrait les prendre une par une: certaines se justifieraient à 100%, en grand nombre, j'en suis sûr - d'autres à 80%, d'autres à 50%, d'autres à 10%. D'autres ne seront jamais complétées ou pas complétées de la manière dont les travaux avaient été lancés à l'époque. Certaines remontent effectivement à même avant l'entrée en fonction du député de Charlevoix.

Ce n'est pas d'être tourné vers le passé qui importe à ce moment-ci, je pense que c'est davantage d'être tourné vers le présent et vers l'avenir. Dans ce sens-là, je suis très heureux que le député de Charlevoix, qui a assumé les mêmes fonctions, qui a affronté les mêmes difficultés sans doute à la tête du ministère des Transports, partage de façon générale la réorientation qu'on doit faire actuellement vers d'autres routes que les autoroutes.

(12 h 45)

Il y a un deuxième point que je voudrais lui souligner; probablement qu'il le sent lui-même dans ses contacts avec ses collègues députés et avec les maires. Je pense que l'ensemble de l'opinion publique a évolué sur cette question et ce n'est pas aller à contre-courant de l'opinion publique, au contraire. J'ai rencontré combien de maires, combien de petits regroupements de citoyens et de centres de commerce, etc. Bien sûr, il y a encore certaines régions qui poussent sur un dossier de construction autoroutière mais, dans l'ensemble, les pressions qui sont faites sur le ministre des Transports vont de plus en plus dans ce sens. Je pense que c'est un sain réalisme de la population quand on constate des écarts aussi considérables entre le niveau de services pour certains résidents du territoire du Québec par rapport à d'autres. Il faut, au fil des ans - et ce n'est pas une décision facile, elle ne peut pas se faire en claquant du doigt sur un ou deux ans. C'est une réorientation sur plusieurs années qui se fera et tout ce que j'espère, c'est que les décisions qu'on prend seront au profit des économies régionales et de la desserte de ceux qui sont le moins bien servis actuellement par le réseau routier du

Québec.

Je voudrais simplement dire ceci, parce que mon adjoint parlementaire l'a signalé tantôt et j'ai oublié de le rappeler. Au livre des crédits apparaît un budget de construction de 392 000 000 \$. Ce n'est pas modifié, c'est la répartition entre les différents éléments du programme. La préparation de la revue de programmes pour 1982-1983 s'est effectuée au mois d'août 1981 et l'évaluation des travaux à exécuter en parachèvement a été faite selon des prévisions de dépenses. Étant donné que, sur plusieurs contrats d'importance, les travaux ont continué durant l'hiver, le montant réel des travaux en parachèvement se trouve ainsi d'autant modifié, ce qui donne comme résultat, à l'élément construction d'autoroutes, des crédits réels pour 1982-1983 de 139 899 000 \$ au lieu de 154 000 000 \$; de 113 105 000 \$ au lieu de 102 900 000 \$ à la construction de routes principales; à la construction de routes régionales, il n'y a pas de changement et à la construction d'autres routes, 90 000 000 \$ au lieu de 85 000 000 \$.

Le député de Charlevoix est familier avec ce phénomène. Par rapport au moment de la préparation des crédits en revue de programmes dans la réalité actuelle, on voit que ce que mon adjoint parlementaire signalait tout à l'heure est exact, à savoir qu'il n'y a pas une augmentation aussi importante que le député de Pontiac le disait tantôt avec les renseignements qu'il avait au niveau de la construction d'autoroutes. C'est plutôt à la construction de routes principales et d'autres routes que les sommes seront réaffectées. C'est simplement pour donner les renseignements.

Le Président (M. Gratton): J'invite maintenant la commission à se tourner vers la Gaspésie avec le député de Bonaventure.

M. Levesque (Bonaventure): Je vous remercie, M. le Président. J'ai été mis en cause par le ministre des Transports, il y a quelques instants, et j'ai pensé que ce serait une excellente occasion pour moi d'être invité à cette commission pour prendre la parole quelques instants. Je voudrais vous dire tout l'intérêt que nous portons, du côté de la Gaspésie, en particulier, au ministère des Transports, à son budget, à ses politiques, car tout cela touche de très près l'avenir même, le présent en particulier, de notre vie communautaire. Il faut vivre dans une région éloignée pour connaître l'importance du transport. Je n'ai pas, à ce moment-ci, l'intention d'aborder les autres formes de transport que sont le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime, mais peut-être, à d'autres occasions, il serait bon de toucher à ces points.

Laissez-moi simplement vous rappeler que, dans ces autres formes de transport, il y a de sérieuses lacunes. Ceci m'amène à mettre encore davantage l'accent sur l'importance d'un réseau routier adéquat pour notre région. Inutile de vous rappeler que nous avons été continuellement, pendant des années, complètement desservis par le réseau routier. En effet, simplement dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé, sur la route principale qui s'appelait à ce moment la route no 6, nous avions à franchir 56 passages à niveau entre Gaspé et Matapédia. Je pense bien que tout le monde savait que nous étions dans une situation extrêmement déplorable - et nous n'avions pas d'autre route - au point de vue du réseau routier et c'est ce qui a amené, entre autres, le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec à souligner comme priorité et urgence la reconstruction de ce qu'on appelait à ce moment-là la route 6.

Les travaux du BAEQ, qui ont commencé vers 1962-1963, ont finalement débouché sur un rapport et des recommandations qui ont amené, en 1968, la signature d'une entente fédérale-provinciale, à Rimouski. MM. Trudeau et Johnson, respectivement alors premier ministre du Canada et premier ministre du Québec, signaient cette entente devant 1000 personnes, je crois, de l'Est du Québec qui se réjouissaient des quelque 200 000 000 \$ qui étaient consacrés au développement économique et social de l'Est du Québec. On s'apercevait cependant, très peu de temps après, malgré l'insistance du BAEQ sur le réseau routier, qu'on avait oublié cet élément dans le programme de développement de l'Est du Québec.

M. Clair: Quand?

M. Levesque (Bonaventure): Pardon?

M. Clair: Vers quelle année?

M. Levesque (Bonaventure): La signature de cette entente-là a eu lieu en 1968, à Rimouski. Me faisant l'écho de la population comme député de Bonaventure, j'avais, à partir de ce moment-là, dénoncé cette entente non pas dans ce qu'elle avait de positif, mais surtout dans ce qu'elle avait oublié d'essentiel, c'est-à-dire le réseau routier lui-même. Aux élections de 1970, je m'étais engagé à faire l'impossible pour que, si nous étions élus, cette entente soit reprise; il fallait absolument revoir cette entente-là. Ce qui, d'ailleurs, s'est fait dès notre élection, c'est que nous avons demandé que cette entente soit revue par le gouvernement fédéral, par nous et, à l'automne de 1971, j'ai moi-même signé une nouvelle entente pour remplacer celle de 1968. Celle-là portait de 258 000 000 \$ à

411 000 000 \$ le montant de l'entente. Cette augmentation était attribuable en grande partie à l'inclusion dans l'entente d'un projet de réfection de la route 132.

Dès 1972, les travaux ont commencé et cela s'est continué jusqu'en 1981, incluant le régime actuel. Cela s'est poursuivi d'une façon que j'aurais voulu plus accélérée, mais connaissant la longueur du territoire et les coûts qui étaient afférents, c'était entendu que nous comprenions la situation. Mais nous voyons des progrès annuels dans la réfection de la route 132, particulièrement dans les comtés qui en avaient le plus besoin, c'est-à-dire Gaspé, Bonaventure et Matapédia. Je n'ai jamais eu la moindre pensée qu'un gouvernement quel qu'il soit puisse, à un moment donné, se mettre en cause ou remettre en question cette programmation qui, comme je le dis en toute justice pour le gouvernement actuel, s'est poursuivie sous le gouvernement actuel. D'ailleurs, les expropriations se sont poursuivies jusqu'à tout récemment.

Ce qui m'amène à ce moment-ci à poser certaines questions ou à me poser certaines questions - devrais-je plutôt dire que j'ai besoin d'être rassuré - c'est que des rumeurs qui persistent semblent vouloir indiquer que, dans le nouveau budget, on ne retrouverait pas de sommes destinées à poursuivre ces travaux en cours depuis une dizaine d'années maintenant. C'est un territoire extrêmement important, si on s'en tient encore au réseau routier. Je vois que tous les gens présentement, le ministre en tête, l'adjoint parlementaire, le sous-ministre, tous sont en train de regarder les fiches. Ils sont à la veille de me rassurer. Je continue tout de même, au cas où il y aurait certaines hésitations.

Comme je le disais, depuis 1972, ces travaux se poursuivent. Pour donner un exemple, dans le comté de Bonaventure, il reste le village de Port-Daniel-Centre qui est un problème depuis quelques années. On discute sans doute entre le gouvernement fédéral et le Canadien National. On discutait à la fin de 1976; j'imagine qu'on discute encore. Mais il faudrait bien en arriver à cette conclusion. Dans les travaux prévus pour cette année, selon l'échéancier, on devait entreprendre les travaux de New-Carlisle et de Paspébiac où il y a deux passages à niveau encore à faire disparaître et ensuite la voie à reprendre. D'ailleurs, il ne faut pas se le cacher, quand on sait qu'il y a dans l'échéancier des travaux prévus, on met l'accent sur les autres routes, sachant que celles-là seront refaites ou rebâties dans un avenir prochain. C'est donc dire que le réseau routier New-Carlisle-Paspébiac, en particulier dans Paspébiac, est complètement désuet. La route, réellement, attend sa reconstruction. Les expropriations sont faites. Tout était prêt, mais des rumeurs, encore

une fois, circulent à savoir que les travaux prévus dans l'échéancier seraient remis.

Or, si c'était vrai, j'aurais un discours à faire. Si ce n'est pas vrai, j'aimerais tout simplement être rassuré. Je ne sais pas si les discours comptent avec nos amis d'en face, mais je dois leur dire que ce serait une situation catastrophique à tous les points de vue. Si on prend le comté de Bonaventure, de Gascons jusqu'à Nouvelle-Ouest, et ensuite de Pointe-à-la-Croix à l'extrémité ouest du comté, ces travaux-là ont été faits et j'en suis fort heureux. Cela fait suite au programme qui a débuté en 1972 et qui s'est poursuivi jusqu'en 1981. Mais pourquoi - à moins que ces rumeurs ne soient encore fausses et j'espère que c'est faux - à un moment donné, sans aucun avertissement, arrêterait-on soudainement ça? Si c'était le cas, ce serait dommageable pour notre économie, évidemment ce serait dommageable pour le réseau routier lui-même, ce seraient des dépenses faites en expropriation qui resteraient là à attendre. On s'est fait reprocher ça, nous autres; on pourrait bien le reprocher aux autres aussi. Je ne le sais pas, à moins qu'il n'y ait une erreur ou que ces rumeurs-là ne soient réellement pas fondées, mais j'ai eu des échos de ça, d'endroits qu'on dit de source autorisée ou je ne sais pas quoi. Je suis réellement inquiet.

Une voix: Il pourrait faire son discours. (13 heures)

M. Levesque (Bonaventure): Oui. Non, je ne sais pas si ça vaut la peine de faire un discours pour le moment, j'aime mieux être rassuré que de faire des discours. Quant aux sections qui ont été faites l'an dernier, je sais qu'on a commencé à avoir des problèmes à l'automne quand on a dit: On ne peut pas asphalter ces nouvelles sections, on n'a pas d'argent, on fera ça au printemps. Alors, depuis l'année passée, depuis l'automne dernier, à travers les pluies et la vase et avec les pare-brise brisés, tout le monde s'est dit: Il n'y avait pas d'argent, enfin, on l'aura au printemps. Je pense bien que, pour l'asphalte, vous ne pouvez pas attendre plus longtemps, il va falloir en mettre; autrement, tout ce que vous avez fait va disparaître. C'est une première chose.

Deuxième chose, des travaux sont prévus pour cette année, qui ne sont pas des travaux de revêtement bitumineux, mais de nouveaux travaux, et la rumeur circule qu'il y aurait peut-être une traverse à niveau qui serait refaite, parce que c'est la responsabilité du Canadien National, qui le ferait. Je ne demande pas des comptes au ministre des Transports sur cela. Cela ne lui coûte rien, il a seulement à le laisser faire, parce qu'apparemment, lorsque c'est un viaduc, lorsque la traverse à niveau est remplacée par une route qui passe en

dessous, c'est le CN qui paie et, quand ça passe au-dessus, m'a-t-on dit, c'est le ministère des Transports.

Il est déjà treize heures. Je sais que je n'aurai pas l'occasion de revenir à cause de mon emploi du temps, mais est-ce que je ne pourrais pas demander simplement d'être rassuré par le ministre des Transports? Parce que je vous assure que tout le monde attend ça, même toute l'équipe des camionneurs du comté qui se dit: Tout d'un coup, que ça s'arrête brusquement comme ça. Au moins ne faites pas ça! Cela va causer des problèmes inouïs. Je n'ai pas à en parler davantage. D'autant plus que vous arrêteriez, surtout dans le secteur Paspébiac-New-Carlisle, dans les deux villages du leader parlementaire et du premier ministre, qui se vante souvent d'être né là. Il me semble que ça n'a pas de bon sens.

M. Ouellette: Il a envie de garder son caractère rustique!

M. Bourbeau: Étant donné que le député de Bonaventure nous menace de faire un long discours - c'est ce qu'il a dit tout à l'heure - si le ministre ne lui donne pas satisfaction, et étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps pour terminer les travaux de la commission, je suggérerais au ministre de s'engager tout de suite à donner pleine et entière satisfaction au député de Bonaventure, ce qui aurait pour effet de le satisfaire, donc de le faire taire. Le député de Bonaventure étant satisfait, on pourrait continuer les travaux de la commission et peut-être les terminer à 6 heures ce soir. Il me semble que ce serait une solution pratique et intéressante pour tout le monde, surtout pour le député de Bonaventure.

M. Clair: M. le Président, je peux prendre un engagement beaucoup plus considérable que celui que me demandent de prendre le député de Laporte et le député de Bonaventure, parce que l'autoroute 132 ne passe pas seulement dans le comté de Bonaventure, comme le député de Bonaventure le sait très bien; elle passe dans le comté...

M. Mailloux: Elle passe dans le budget!

M. Clair: ... de Matane, elle passe dans le comté de Gaspé et dans le comté de Matapédia. Dans l'ensemble, le chiffre le plus probant quant à la volonté du gouvernement d'aider le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, surtout pour l'autoroute 132 qui m'apparaît être le dossier prioritaire dans cette région, c'est qu'au niveau de la répartition de l'enveloppe totale de construction routière par région, c'est la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie qui vient largement en avant de

toutes les régions du Québec, avec un budget total de 34 000 000 \$ qui sera dépensé en 1982-1983. La priorité sur l'autoroute 132 va au secteur qu'on appelle le secteur des quais. L'hiver dernier, il faudrait me le préciser, je ne me souviens plus à combien d'endroits la route a été coupée par la mer.

Une voix: Il y en a pour 1 500 000 \$ de dégâts.

M. Clair: Il y a eu pour plus de 1 500 000 \$ de dégâts et de dépenses ponctuelles qu'on a dû consentir. Le secteur des quais, c'est du côté de Gaspé-Nord. La région qui a le plus gros budget, 34 000 000 \$, c'est cette région. C'est certain que les besoins sont énormes pour la construction de l'autoroute 132. Le plus gros contrat octroyé et qui est en cours est un contrat de 12 000 000 \$ dans le secteur des quais.

Pour rassurer le député de Bonaventure, il y a des travaux de prévus à la programmation pour le début du mois d'août, pour la construction d'un tunnel du CN. Le coût total est de 1 700 000 \$ et on prévoit dépenser cette année 700 000 \$. En ce qui concerne l'entente auxiliaire sur le développement des transports, les projets admissibles cette année sur la route 132 et la route 199 qui faisaient également partie de la route des Îles-de-la-Madeleine, il y en a pour 8 333 000 \$. La contribution du MEER sera de 5 000 000 \$. C'est donc un rythme de 5 000 000 \$ par année qui provient du MEER. L'ensemble des projets, le coût estimatif des projets pour la route 132 et la route 199, c'est 148 000 000 \$ et la contribution du MEER est de 25 000 000 \$, ce qui laisse une contribution globale du gouvernement de Québec de 123 000 000 \$.

Maintenant, quant aux détails des travaux de construction, de voirie, comme je l'ai fait l'an dernier, c'est mon intention, dès que le Conseil du trésor aura terminé les approbations usuelles et que les crédits seront adoptés en commission parlementaire, d'informer chacun des députés de la programmation des travaux dans leur comté et des principaux grands travaux dans leur région aussi. Je suis vraiment sérieux quand je dis que l'engagement que je prends c'est bien plus que de dire qu'on va faire la route 132 dans le comté de Bonaventure. Je l'ai dit tantôt, cela fait partie des grands axes des routes numérotées entre 100 et 199. La route 132, la 117 vers la Gaspésie, la 155, la 116, la 175...

Une voix: La 140.

M. Clair: Non, il y a un autre engagement sur celle-là. C'est une décision beaucoup plus importante.

M. Levesque (Bonaventure): M. le Président, comme il se fait tard, je vais attendre que le ministre dépose, j'espère dans les prochains jours...

M. Clair: Avant le 15 mai, on devrait être en mesure de faire cela.

M. Levesque (Bonaventure): ... avant le 15 mai, la liste des travaux d'une façon plus précise. Mais je vous assure que je ne suis pas rassuré du tout. Je suis plus inquiet même que lorsque je suis venu ici. J'ai l'impression que l'échéancier - j'espère que je me trompe et je m'excuserai si je me trompe - qui avait été prévu par le gouvernement, par le ministère vient d'être modifié sérieusement. Si c'est le cas, et surtout avec un budget total qui diminue au lieu d'augmenter, avec l'inflation, c'est clair qu'il faut que le ministre coupe quelque part. S'il est en train de couper dans ce qui est vital chez nous, je reviendrai à la charge et j'aurai un petit message pour lui.

Le Président (M. Gratton): Sur ce, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 08)

(Reprise de la séance à 17 h 25)

Le Président (M. Gratton): Nous poursuivons l'étude des crédits du ministère des Transports. Les membres de la commission, pour les fins de cette séance, sont les suivants: M. Blouin (Rousseau), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Gauthier (Roberval), M. Lachance (Bellechasse), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Mailloux (Charlevoix), M. Middlemiss (Pontiac), M. Ouellette (Beauce-Nord), M. Vaillancourt (Orford).

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

Bien entendu, comme il s'agit de l'étude des crédits, tout autre député qui désire prendre la parole peut le faire.

M. Mailloux: M. le Président, pour l'Opposition, est-ce que vous pourriez ajouter le nom de l'honorable député de Frontenac, s'il vous plaît?

Le Président (M. Gratton): Oui, je constate. On va sûrement discuter de la question nationale avec le député de Frontenac à notre commission. Cela étant dit, nous en étions aux programmes 3 et 4 au moment de l'ajournement.

M. Mathieu: M. le Président...

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

M. Mathieu: ... puis-je vous demander si je suis inscrit comme intervenant?

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

M. Bourbeau: M. le Président, je n'ai pas l'intention de poser beaucoup de questions au ministre sur les programmes 3 et 4; une seule. Plusieurs personnes de mon comté m'ont parlé de l'autoroute 2 et de l'autoroute 20, celle qui mène vers Dorval et un peu plus loin, dans la région de Montréal, où, l'an dernier, je recevais des représentations à savoir qu'elle était très dangereuse sur une section, à Pointe-Claire, où l'accotement était en train de s'effondrer, où l'éclairage est dangereux. Est-ce qu'il y a eu quelque chose de fait?

M. Clair: Là-dessus, je peux dire au député que j'ai même eu l'occasion d'en discuter avec les deux députés concernés et de leur fournir une réponse écrite. Cela m'étonne qu'ils ne vous en aient pas fait part. C'est une réponse qui leur est parvenue à peu près il y a... Pour la 2 et la 20, on leur a répondu par écrit, aux députés? Il y a à peu près combien de temps? Il y a à peu près un mois.

M. Bourbeau: Est-ce que la réponse est positive ou négative?

M. Clair: C'est une réponse très positive.

M. Bourbeau: Comme toujours. Je n'ai pas d'autres questions.

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

L'autoroute Robert-Cliche

M. Mathieu: Oui, M. le Président. Le ministre ne s'étonnera certainement pas si je viens m'enquérir des nouvelles au sujet de l'autoroute de la Beauce, l'autoroute Robert-Cliche. Vous savez que je n'ai pas à faire la démonstration de l'importance de cette voie d'accès, de cette porte d'entrée venant des États-Unis et également de son importance pour le commerce et pour les communications de la Beauce. Ce que je voudrais demander au ministre, c'est relativement à l'échéancier qui avait été prévu. Si je ne fais pas erreur, il était prévu que l'autoroute se rendrait à Saint-Georges sur deux voies seulement à partir de Sainte-Marie, et cela pour 1985. Par la suite, il y a

eu des rumeurs à savoir que l'autoroute ne se rendrait qu'à Vallée-Jonction et que, par hasard, il pourrait y avoir un virage vers la capitale de l'amiante, peut-être à la grande satisfaction de certains, mais à la consternation des Beaucerons, soyez-en sûr.

Je voudrais que le ministre nous confirme si l'échéancier prévu sera respecté, quelles sont les sommes prévues au budget de l'année présente, 1982-1983, pour l'autoroute de la Beauce, et quelle sera la longueur du tronçon qui sera couverte avec le présent budget.

Le Président (M. Gratton): M. le député de Beauce-Nord.

M. Ouellette: Avant que le ministre ne réponde au député, j'aimerais simplement lui faire remarquer que j'ai pris connaissance de cette rumeur à savoir que l'autoroute 73 ou Robert-Cliche, une fois construite à la hauteur de Vallée-Jonction, bifurquerait vers Thetford Mines. Jamais cela ne pourra se produire sous un gouvernement du Parti québécois parce que ce serait un virage à droite extraordinaire. Je veux vous rassurer là-dessus, c'est absolument sans fondement et il n'en est pas question. Pour ce qui est de l'échéancier, je vais quand même laisser au ministre le soin de donner les réponses.

M. Mathieu: Merci pour le virage.

M. Clair: Avant de répondre en détail au député, je ne sais pas quand j'ai un allié chez le député de Beauce-Sud. Le député de Beauce-Sud est un député qui suit activement ses dossiers de comté et qui envoie avec ses municipalités de nombreuses résolutions de comté, de conseils municipaux qui demandent en particulier qu'on mette l'accent sur la voirie locale, sur la petite voirie, la voirie régionale. Par ailleurs, j'ai cru comprendre qu'à certains moments le député de Beauce-Sud s'intéresse en particulier aux chemins ruraux dont les producteurs agricoles ont un grand besoin pour se développer, pour expédier leurs produits, pour envoyer leurs enfants à l'école. Il est plutôt pour la petite voirie et la voirie locale et, à d'autres moments, je le vois prendre des positions pour l'autoroute 73.

M. Mathieu: L'un ne va pas contre l'autre.

M. Grégoire: Si on a de l'argent pour les deux!
(17 h 30)

M. Clair: J'aime avoir l'occasion de tenir compte de l'opinion des différents députés, tant de l'Opposition que du gouvernement, dans l'ordonnance des travaux dans leur comté. J'aimerais que le député de Beauce-Sud m'indique, quant à lui, vers quoi

va sa priorité.

M. Mathieu: M. le Président, je suis content de la question du ministre. On nous a toujours dit que l'un n'exclut pas l'autre. Ce sont deux choses excessivement importantes, surtout, M. le Président - je veux le souligner au ministre - à cause du retard considérable de la voirie rurale dans le comté de Beauce-Sud. À un moment donné, il y a eu des changements de postes d'affectation, on a pris les quatre paroisses les plus mal en point du bureau de Lac-Mégantic et on les a mises au bureau de Beauceville en leur disant: Vous serez mieux traitées. C'est la même chose pour certaines paroisses de Dorchester qui sont montées à Beauce-Sud. Ceci vient encore empirer l'état du réseau routier secondaire.

Pour répondre à la question, on nous a toujours dit, depuis que je m'occupe de ce dossier, que le budget voté pour les autoroutes ne vient pas affecter le budget pour la voirie rurale. Ce que je veux revendiquer, c'est deux choses. Dans les sommes votées au niveau des budgets d'autoroutes, je veux que Beauce-Sud ait sa part. Ce n'est pas Beauce-Sud. En réalité, M. le ministre, je revendique au nom de Beauce-Nord, puisque l'autoroute de la Beauce se déroule à peu près sur 35 à 40 milles dans Beauce-Nord et à peu près sur 3 milles dans Beauce-Sud.

M. Clair: Est-ce que vous vous rendez compte que vous réclamez de l'autoroute dans Beauce-Nord au détriment de la voirie rurale dans Beauce-Sud?

M. Mathieu: M. le ministre, l'un n'exclut pas l'autre.

M. Clair: À supposer, M. le Président, que j'aie 1 000 000 \$. Avec 1 000 000 \$, je pourrais lancer un contrat additionnel en cours d'année, mettons, sur l'autoroute 73; cela pourrait être sur une autre autoroute. J'ai 1 000 000 \$, je n'ai pas 10 000 000 \$. Avec 1 000 000 \$, qu'est-ce qu'il souhaite que je fasse? J'ai prévu dans son comté, effectivement, 1 052 000 \$ au programme des travaux régionaux pour 1982-1983.

M. Grégoire: Il est bien traité! Cela n'a pas d'allure! Faut-il être dans l'Opposition pour avoir des travaux de voirie ici? J'ai 750 000 \$, moi je voudrais avoir l'explication, savoir comment cela se fait.

M. Clair: Si le député de Beauce-Sud veut que j'avance des travaux de construction d'autoroute sur l'autoroute 73, il est encore temps au moment où on se parle - mais c'est urgent - de déplacer ce 1 000 000 \$ qui était prévu pour la voirie régionale, pour les travaux régionaux dans

son comté de Beauce-Sud, et de le mettre sur l'autoroute 73 dans Beauce-Nord.

M. Mathieu: M. le Président, il n'est pas question de nous priver de notre pitance élémentaire. Maintenant, je veux vous mentionner une chose. À propos de ce 1 000 000 \$, n'est-il pas vrai que la plus grande partie va à l'entretien du réseau et non pas à la construction du réseau secondaire?

M. Clair: 1 000 000 \$, ce sont des parachèvements et des nouvelles initiatives en voirie régionale dans le programme de travaux régionaux pour le comté de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Je veux vous mentionner qu'il y a quelques années, ce n'était pas 1 000 000 \$ par année, c'était peut-être 7 000 000 \$ ou 8 000 000 \$ par année qu'il y avait. Depuis quatre ou cinq ans, comme par hasard, c'est le désert, c'est la sécheresse. Je veux vous mentionner également, outre les besoins d'autoroute, que dans le réseau secondaire, il y a la route Langevin entre Saint-Philibert, Saint-Côme et Saint-Prospère, qui est une route où il reste à peu près trois milles à finir. J'espère qu'une partie du budget va servir à compléter cette route qui est urgente. Il y a également la route entre deux municipalités, Saint-Simon et Saint-Benjamin, qui ont beaucoup de communication en commun. J'ai eu l'occasion de passer par là en fin de semaine, c'est tout simplement indécemment de laisser circuler des gens dans des chemins semblables. Il y a aussi la municipalité de Courcelles qui a des besoins considérables, Saint-Ludger, Sainte-Aurèle, le rang Saint-Jean-Baptiste.

Je ne les énumère pas toutes, mais je vous dis les besoins. Nous avons un retard considérable à rattraper, M. le ministre, et je vous mentionne que nous ne saurions renoncer à la pitance que nous avons cette année pour accélérer les travaux d'autoroutes parce qu'on m'a toujours dit, au ministère, qu'il y a un budget pour les autoroutes et un budget pour la voirie, les routes numérotées et les routes secondaires, et que l'un n'affectait pas l'autre, que l'un n'excluait pas l'autre. Alors, ce que je veux revendiquer au nom de ma population, c'est ceci. D'abord, je voudrais connaître l'échéancier. Vous n'avez pas répondu à cette partie de ma question. Je serais très intéressé à connaître l'échéancier de l'autoroute et également à obtenir des sommes raisonnables pour la voirie secondaire.

M. Clair: Dans un premier temps, je suis bien heureux de constater - parce qu'il me semble que c'est le choix logique à faire

- que le député n'entend pas renoncer à des travaux de voirie locale, régionale dans son comté de Beauce-Sud parce que c'est la mort dans l'âme que j'aurais réaffecté de l'argent à une autoroute, au détriment de la voirie locale et régionale.

Je voudrais dire au député qu'en ce qui concerne sa route Langevin, en particulier, à Saint-Philibert, il y a effectivement des travaux de prévus, en 1982-1983, sur cette route; on commencera le terrassement et le gravelage en 1982-1983 et il y aura un parachèvement en 1983-1984.

Quant à l'échéancier de l'autoroute 73, au cours de l'été dernier, pour des raisons de sécurité routière, nous avons fait des travaux importants à la hauteur de Sainte-Marie. Vous avez sûrement pu constater, si vous êtes passé par là récemment, que nous avons ajouté deux échangeurs à la hauteur de Sainte-Marie au coût de - il me semble que c'est de cet ordre - de 1 500 000 \$. Ce n'était pas prévu, si ma mémoire est fidèle, dans les travaux originaux. Dans un effort d'équité - je sais que, des deux côtés de la Chambre, les députés, en ce qui concerne leurs projets routiers, pensent: Les miens sont toujours plus prioritaires que les tiens - j'ai cru, cependant, qu'il valait mieux, quitte à retarder peut-être d'un an l'échéancier originellement prévu pour l'autoroute 73, ajouter de la sécurité sur nos autoroutes, ce en faveur de quoi le député de Charlevoix plaiderait ce matin. On a préféré plutôt, pour des raisons de sécurité, ajouter de l'argent sur ce tronçon, quitte à retarder peut-être d'un an le prolongement du contrat qui est en cours actuellement. Mon adjoint parlementaire connaît mieux le terrain que moi, il pourrait dire exactement quel est le tronçon; vous le connaissez vous-même, j'en suis sûr. Quitte à ce que le projet de prolongement vers Saint-Georges soit retardé d'un an.

M. Ouellette: Est-ce que je pourrais compléter? Au moment où les premières contraintes budgétaires ont surgi, nous allions, les deux députés de la Beauce - à l'époque, M. Roy était dans Beauce-Sud - nous unir pour essayer d'obtenir le maximum possible, malgré les contraintes budgétaires. À ce moment-là, on avait établi un consensus visant à réduire de quatre à deux voies l'autoroute de la Beauce pour qu'on se rende le plus rapidement possible à Saint-Georges. La raison de cette décision commune vient du fait qu'on était conscients que le problème le plus lourd, sur tout ce tronçon de Sainte-Marie à Saint-Georges, est précisément entre Beauceville et Saint-Georges. C'est là qu'on retrouve 8000 véhicules par jour, des gens qui travaillent à Saint-Georges mais qui habitent Notre-Dame-des-Pins ou Beauceville, de telle sorte que c'est là qu'est le pire problème. Si on avait

décidé de continuer l'autoroute à quatre voies, on serait arrivé, à Saint-Georges, à effectuer des travaux autour de 1989 et cela nous paraissait beaucoup trop tard.

On a donc convenu d'obtenir que deux voies se fassent pour y arriver le plus rapidement possible. On a exigé à cela un certain nombre de garanties pour être certains que ces travaux n'aboutissent pas à une simple route nationale. On a exigé qu'en même temps le gouvernement fasse l'expropriation, lors du tracé, d'une emprise suffisamment large pour qu'on ajoute les deux autres voies un jour. C'est là-dessus qu'on s'était entendus à l'époque. Ce que le ministre vient de dire, c'est qu'une fois commencé, le tronçon de la route Cameron à la route Carter à Sainte-Marie, la question s'est posée à savoir: Est-ce que ce sera sécuritaire? Personnellement, j'ai appuyé le ministre dans sa démarche, et le Conseil du trésor également pour qu'on ajoute les échangeurs au niveau de la route Cameron et de la route Carter, de telle sorte que même si on n'a qu'une autoroute à deux voies, cette autoroute-là soit vraiment sécuritaire, en ce sens qu'il y a des "sauteurs" pour les routes sans échangeur et qu'on n'ait pas de traverse à niveau, quitte à reporter à plus tard les échangeurs. Alors, de cette façon-là, on aura une autoroute à deux voies, mais sécuritaire au maximum. Cela engage le ministère à continuer dans ce sens-là. Lorsqu'on traversera Vallée, Saint-Joseph, Beauceville, Notre-Dame et qu'on arrivera à Saint-Georges, on sera tenu de mettre les échangeurs en question.

M. Clair: Je pourrais ajouter là-dessus, d'ailleurs, un autre exemple du même type. Dans le comté d'Argenteuil, du chef de l'Opposition, il y a un tronçon d'autoroute 50 qui existe déjà au sud de Lachute; c'était reconnu comme un des endroits les plus dangereux. J'avais donc le choix, soit de construire l'échangeur à la hauteur de Lachute, soit de lancer plus rapidement un contrat de construction qui aurait pu se situer, par exemple, entre l'aéroport de Gatineau et Masson pour continuer l'avancement des travaux. Je ne me souviens plus, je pense que c'était 2 500 000 \$; 1 500 000 \$ l'échangeur de Lachute.

Quand on assume la responsabilité du ministère des Transports, c'est certain que, sur le plan politique, c'est bien plus rentable, pour un député de l'Opposition comme pour un député du gouvernement, de dire: On lance les nouveaux travaux et on s'en va vers telle ou telle direction avec des nouvelles initiatives. Mais j'ai cru que c'était ma responsabilité, non pas pour faire plaisir au chef de l'Opposition, ni pour lui déplaire, mais pour des raisons de sécurité publique de donner priorité à la construction de l'échangeur de l'autoroute 50 à la hauteur de

Lachute. On a agi de la même façon dans le cas de l'autoroute 73.

Le député de Beauce-Sud disait: On m'a toujours dit qu'il y a quatre éléments de programme. Oui, c'est vrai, il y a encore cela, quatre éléments de programme, mais il y a 392 000 000 \$ qui se répartissent entre les quatre éléments de programme. Qu'on me **dise** que je n'en ai pas assez dans un, pas assez dans l'autre, trop dans un, trop dans l'autre, chacun, selon ses intérêts les plus immédiats en politique dans son comté, va avoir une opinion là-dessus. Moi, je réitère ce que j'ai dit ce matin: On doit donner la priorité non pas au développement des autoroutes. Quand on fait des autoroutes, assurons-nous qu'on donne priorité à des choses aussi sécuritaires que possible et, pour le reste, que le maximum de la marge de manoeuvre qui puisse être consenti le soit vers de la voirie qui concerne les routes numérotées, principales, régionales et les autres routes.

M. Mathieu: Juste en terminant, je remercie le ministre. Je voudrais lui dire que ma démarche c'est en réalité pour l'aider à avoir des crédits supplémentaires au Conseil du trésor, d'une part, et d'autre part, c'est en solidarité beauceronne avec mon collègue de Beauce-Nord que j'effectue ces démarches en faveur de l'autoroute de la Beauce.

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

M. Grégoire: M. le Président, le député de Beauce-Sud a peut-être raison de brailler; moi, j'ai encore bien plus de raisons de brailler. Il en a une autoroute, moi je n'en ai pas. On vient de dire qu'on met 1 500 000 \$ de plus que prévu; moi, je n'ai même pas 1 500 000 \$. Il y a 1 000 000 \$, en plus de cela, sur les routes régionales; moi, j'ai 750 000 \$. Je n'ai pas d'autoroute. En plus de cela, l'ingénieur de la voirie me dit: Dites-nous les routes que vous ne voulez pas qu'on entretienne pendant l'été, parce qu'on n'est pas capables de toutes les entretenir. Minute, il y a quelque chose qui ne marche pas.

Mais, lorsque je regarde le budget du ministère des Transport, ça augmente toujours; de 1 370 000 000 \$ à 1 498 000 000 \$; 128 000 000 \$ de plus. D'où est-ce que cela vient, cette affaire-là? Je m'aperçois que ce n'est pas pour nos routes; ça baisse, chez nous. Où est-ce que ça s'en va? Cela s'en va dans le transport en commun à Montréal; c'est là qu'il y a une augmentation d'à peu près 100 000 000 \$. Les gars peuvent se promener d'un bout à l'autre de l'île en bicyclette et cela ne sera pas un problème. Ce n'est pas long; ils n'ont pas de distance à parcourir, eux autres. Ils prennent leur

automobile pour faire dix coins de rues et cela leur prend deux fois plus de temps parce qu'ils sont toujours "jammés" dans la circulation. C'est eux autres qui ont tout l'argent. Et nous autres, qu'est-ce qu'on a? Je m'aperçois qu'il y a des constructions d'autoroutes pour 154 000 000 \$. Je n'ai pas un sou là-dessus; je n'ai pas un sou dans le comté de Frontenac. Zéro!
(17 h 45)

Au deuxième élément, construction de routes principales, il y a 102 932 000 \$. Je n'ai pas un sou là-dedans. Zéro; Arrive construction de routes régionales où, il y a 49 000 000 \$ et construction d'autres routes - il faut croire que j'entre là-dedans - où il y a 85 000 000 \$. Cela fait 135 000 000 \$ et j'ai 750 000 \$ là-dessus. M. le ministre, il y a quelque chose qui ne va pas. Avez-vous fermé seulement le comté de Frontenac? Vous êtes-vous dit: Dans ce coin, c'est trop loin? Il y a quelque chose. Là, je ne blâme pas le fédéral, parce que ce n'est pas le fédéral, mais je vais dire que c'est le ministre. Je ne sais pas qui parmi les fonctionnaires. Je sais qu'il y en a autant qu'avant et vous ne construisez pas de routes, vous construisez moins de routes. Nous sommes dans les montagnes. Il y a eu de l'érosion, il y a eu des inondations. J'ai eu pour 200 000 \$ de dommages sur mes routes, des routes de gravier, des routes du gouvernement du Québec. Ils sont rendus "wise" au ministère des Transports. Ils disent: En ce qui concerne l'entretien des routes en hiver, on ne les reprend plus le 1er mai, il y a eu trop de dégâts par l'érosion, on va attendre au 15 mai, et là, ils veulent reporter cela à la fin de mai. Ils disent aux municipalités: Réparez les dommages sur nos routes. C'est ce que le ministère dit aux municipalités: Réparez sur nos routes les dommages causés par les pluies et par les inondations. J'en ai pour 200 000 \$. Le ministre des Transports me disait: Va voir le ministre des Affaires municipales. Le ministre des Affaires municipales me dit: Va en voir un autre. Je me promène.

Une voix: Pas de chicane dans la famille!

M. Grégoire: Il n'y en a pas encore un qui m'a dit d'aller à Ottawa.

Une voix: L'Office des autoroutes. Allez-y.

M. Grégoire: M. le Président, il faut dire une chose. Il y a des limites, tout de même! Je m'aperçois que vous allez construire des routes pour 392 000 000 \$, près de 400 000 000 \$, et je n'ai qu'un petit trois quarts de million. J'ai un pont à 15 000 \$, des choses comme cela. Il y en a qui ont été acceptés aux réunions des

ingénieurs de district pour à peu près 1 700 000 \$ dans mon comté, mais on me coupe 1 000 000 \$. C'est peut-être les 1 500 000 \$ de surplus qu'ils ont envoyés dans Beauce-Sud, je ne sais pas. Cela ne fonctionne plus, parce que nos routes, M. le ministre, vous n'êtes pas venu les voir, mais je vais vous y amener. Mettez-vous un chapeau comme les mineurs en mettent, parce que vous allez avoir à vous protéger la tête. Vous allez revoler dans l'automobile. Il y a des routes de terre, de gravier. Cela a été négligé pendant les quarante ans où le Parti libéral a été au pouvoir et toutes les années où l'Union Nationale a été au pouvoir. Ils n'ont jamais rien fait pendant ce temps. On s'est dit: On va essayer un autre gouvernement, cela va peut-être aller mieux. Cela a été mieux pendant un bout de temps, mais cette année cela ne fonctionne pas. Je me dis: Comment cela se fait-il que vous allez mettre cette année 110 000 000 \$ dans le transport terrestre, le transport en commun? Cela monte de 232 000 000 \$ à 321 000 000 \$; 90 000 000 \$ de plus! Pour nous, cela coupe d'à peu près 15 000 000 \$. Je sais que cela coupe en maudit dans le comté de Frontenac. Vous envoyez tout à Montréal ou quoi? Est-ce que nous n'existons plus? Pourtant, Montréal, on l'entretient. S'il y a une usine Atlas Turner à Montréal qui emploie 300 personnes pour fabriquer de l'amiante-ciment, c'est parce qu'on leur envoie de l'amiante! S'il y a une usine qui s'appelle la Société Distex, qui fabrique des freins à Montréal, où il y a 150 employés, c'est parce qu'on leur envoie de l'amiante! Vous envoyez tout l'argent à Montréal pour payer le stade, pour payer le toit du stade, pour payer leur transport en commun.

Une voix: Le métro de surface.

M. Grégoire: Dites-vous bien une chose, c'est que vous augmentez les montants. Le chauffeur d'autobus n'est pas content parce qu'il gagne 29 000 \$ à la CTCUM et c'est vous qui payez cela. Vous payez 50% des salaires. À Thetford, le chauffeur d'autobus ne gagne pas 29 000 \$. Quand il en a gagné 12 000 \$ et 13 000 \$, c'est le maximum. Vous payez pour eux et nos routes restent en gravier. Vous n'êtes même plus capables de les entretenir ou à peu près. On existe. Il va falloir faire quelque chose.

Des voix: Bravo!

M. Grégoire: C'est la première question - après cela, on entrera dans les détails - pour connaître au moins quelle est la politique globale du gouvernement, parce que je dois dire au ministre qu'il diminue les constructions de routes, mais le personnel reste le même et je me demande ce qu'il fait à l'heure actuelle, le personnel. Il ne

travaille plus parce que...

M. Clair: M. le Président, est-ce que le député veut avoir sa réponse?

M. Grégoire: Pour le moment, oui.

M. Clair: Pour donner une réponse pleine et entière, j'ai peur d'être obligé d'entrer dans des détails, comme le disait le député de Frontenac. De deux choses l'une: ou, malheureusement, le député de Frontenac vient de perdre 1 250 000 \$ de travaux dans son comté, ou il vient de commettre une erreur, selon les chiffres dont je dispose. Je sais que ça va faire de la surenchère peut-être avec le député de Beauce-Sud ou le député d'Arthabaska ou un autre, mais le total de travaux prévus dans le comté de Frontenac, au budget 1982-1983, n'est pas de 750 000 \$ mais plutôt de 2 042 000 \$.

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

M. Clair: M. le Président, je voudrais continuer, si vous le permettez.

M. Grégoire: ... ou de privilège. Une question de privilège.

Le Président (M. Gratton): M. le député de Frontenac, sur une question de règlement.

M. Grégoire: Si je viens de gagner un million et demi de dollars, je veux bien le savoir et je serais bien content. Je voudrais bien que le ministre me dise en quoi, parce que je pense que ce n'est pas juste, ce qu'il vient de me dire là. J'ai su lundi, il y a deux jours de mon ingénieur de voirie, district no 27 à Plessisville, quels seront les travaux qui seront réalisés cette année. J'ai demandé la même chose à son adjoint parlementaire, il y a à peine quinze minutes; ils m'ont dit tous les deux: 750 000 \$. Je voudrais savoir la vérité.

M. Clair: En parachèvement, il y a 1 132 000 \$ de travaux qui vont se réaliser.

M. Grégoire: Qu'est-ce que c'est que cette affaire-là?

M. Clair: Je ne peux pas être au courant pour le député.

M. Grégoire: Attendez un peu. Il ne faut pas tromper le monde! Si on parle des travaux qui avaient été acceptés l'an dernier et qu'il recalcule cette année, alors les 750 000 \$ que j'ai cette année de travaux non terminés, vous allez me les recalculer l'année prochaine. Faites durer les travaux trois ans et vous allez les calculer trois fois. Là, j'en aurai pour 3 000 000 \$. Une minute!

Il faut tout de même s'entendre. Ce qui n'aura pas été fait cette année, vous allez me le recalculer une autre fois l'an prochain. Attendez un peu là!

M. Clair: M. le Président, la première bonne nouvelle pour le député de Frontenac, c'est qu'il y aura 2 042 000 \$ sur les 400 000 000 \$ en constructions routières qui seront dépensés dans son comté. En plus de cela...

M. Grégoire: Vous me calculez deux fois des montants.

M. Clair: ... il me parlait de l'amiante, de l'importance de bonnes routes pour l'expédition de l'amiante vers la région de Montréal, notamment. C'est justement à cette fin qu'on va améliorer la route 116, sur laquelle on effectuera des travaux de l'ordre de 3 500 000 \$ à 4 000 000 \$. Malheureusement, il s'adonne que le tronçon de route sur lequel on va travailler ne se situe pas dans le comté de Frontenac, mais dans le comté d'Arthabaska. Je voudrais assurer le député de Frontenac, cependant, que c'est justement en étant préoccupés des expéditions d'amiante qu'on a décidé d'améliorer la route 116. Je suis convaincu que l'ensemble des gens de la région de l'amiante saura profiter de cela.

M. Grégoire: Je dois dire au ministre que, s'il y a un sophisme, c'est bien celui-ci. En nous faisant faire un détour par la route 116, cela va nous faire 80 milles à partir de Thetford Mines pour aller rejoindre l'autoroute 20, alors qu'on est situé à 28 milles de l'autoroute 20. Ils vont nous réparer tous les comtés voisins et on va avoir 80 milles à parcourir avant de rejoindre l'autoroute, tandis qu'on est à 28 milles à vol d'oiseau. Vous pouvez leur faire faire toute la Beauce, mais on ne passera pas par la Beauce pour aller Montréal. Faites-nous donc passer par Sherbrooke sous prétexte qu'il y a une autoroute entre Sherbrooke et Montréal. Faites-nous rallonger de 150 milles. Là, vous nous faites faire 80 milles. On l'accepte, on l'endure. Mais ne venez pas nous dire que vous faites des routes pour nous. Vous nous faites faire 80 milles avant d'atteindre l'autoroute 20, alors qu'on est à 28 milles à vol d'oiseau.

Je n'ai jamais vu un sophisme comme cela, venir nous dire que c'est pour nous - voyons donc - pour sortir notre amiante! À ce rythme, les gars aiment mieux prendre le train. Cela s'en va par le train, cela s'en va à Halifax et à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et cela prend les ports de mer de l'Atlantique au lieu de prendre les ports du Québec. Vous ne m'aurez pas sur le transport de l'amiante! Faites-nous passer par Drummondville, si vous voulez, cela va faire

100 milles avant de rejoindre l'autoroute 20.

M. Clair: Justement, sur cette question que soulève le député de Frontenac, à savoir la liaison entre Thetford Mines et la région de Montréal, des études ont été faites. D'ailleurs, il suffit de connaître la région - et il la connaît très bien, je le sais - pour le savoir. C'est un sophisme de dire qu'on peut tracer une ligne droite à partir de Thetford Mines et rejoindre l'autoroute 20. C'est un phénomène géographique, c'est un phénomène de distance, c'est un phénomène physique de dire que le plus court chemin entre deux points, c'est la ligne droite. Si le chemin le plus court est un chemin acceptable, il n'y a aucun doute que c'est la route 116 qui mène le plus directement vers la région de Montréal et non pas la création d'une route à angle droit avec l'autoroute 20 qui amènerait les gens en ligne directe, c'est exact, sur l'autoroute 20, mais qui rallongerait le parcours en direction de Montréal. C'est un fait, la route 116...

M. Grégoire: On fait trop de détours par la route 116, il faut prendre quatre routes. Il faut prendre la 265, la 263, la 116 et une autre. Avant d'arriver à la 20, on prend quatre routes différentes.

M. Baril (Arthabaska): C'est un raccourci.

M. Grégoire: Non, non, cela ne nous raccourcit pas, de Thetford, cela nous rallonge.

M. Vallières: Question de règlement.

Le **Président (M. Gratton):** Le député de Frontenac acceptera qu'un de ses collègues de l'Opposition pose...

M. Grégoire: Je voudrais avoir des réponses avant à ma question sur les principes.

M. Vallières: Vous ferez comme nous autres, vous attendrez.

M. Grégoire: Je veux bien croire qu'on nous donne pour 2 000 000 \$ de travaux, mais il y en a qui ont été calculés l'an dernier. Cette année, j'ai pour 750 000 \$ d'initiatives nouvelles, alors que j'ai au-delà de 1100 milles de routes, dans mon comté, et c'est quasiment tout en gravelle. Je suis sur la gravelle plus que n'importe qui.

M. Clair: Si on veut avoir les statistiques de gravelle, on les a, on va essayer de trouver cela. Mon adjoint parlementaire les a laissées en haut. Les statistiques de gravelle, on pourrait vous les fournir. Le comté de Frontenac est

effectivement du nombre des comtés qui en ont beaucoup, mais il n'est pas le seul dans cette situation. Je lui pose la même question qu'au député de Beauce-Sud. Qu'est-ce qu'il veut retenir comme priorité, quand il y a un budget déterminé qui est alloué à la construction routière? À moins de rêver comme Alice au pays des merveilles ou je ne sais trop qui, il faut utiliser les sommes disponibles, mais en fonction des priorités qu'on se fixe. Je l'ai dit: La priorité du ministre actuel est d'aller au maximum vers la voirie régionale: les routes principales, les routes régionales et la voirie municipale, la voirie locale.

Les nouveaux projets d'autoroutes, je n'ai pas l'intention d'en faire pour le moment. On complétera au fur et à mesure, en donnant priorité aux projets sécuritaires, les autoroutes qui sont déjà en chantier. J'ai même la conviction profonde que c'est une solution comme celle-là qui est à l'avantage du comté de Frontenac. Il ne faut pas faire l'erreur qu'on a commise pendant un bon bout de temps de consacrer le meilleur de notre marge de manoeuvre à la construction d'autoroutes au détriment de la voirie régionale. J'ai eu l'occasion de le dire ce matin: Si les chemins municipaux, routes principales, régionales et autres routes sont dans l'état de détérioration où ils sont présentement, ce n'est certainement pas dû aux cinq dernières années; c'est un phénomène qui s'est étendu sur une vingtaine d'années, qu'il est temps qu'on commence à corriger et c'est ce que j'ai l'intention de faire.

M. Grégoire: M. le Président, juste pour répondre au ministre. J'en ai pris mon parti pour l'autoroute.

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

Le Président (M. Gratton): Question de règlement, M. le député de Richmond.

M. Vallières: Je vous pose la question. Est-ce que nous sommes ici pour poser des questions au ministre, ou le ministre, pour poser des questions aux députés? Il reste environ cinq minutes à la commission et j'ai des questions à poser au ministre. Je pense que M. Grégoire pourrait en parler dans son caucus, s'il a des échanges à faire avec le ministre. Il reste environ quatre minutes maintenant à la commission. J'espère que j'aurai l'occasion de poser quelques questions au ministre.

Le Président (M. Gratton): Compte tenu que le député de Frontenac est le premier député du parti ministériel à prendre le temps de la commission, je lui permettrai une dernière courte question.

M. Grégoire: J'ai commencé à exactement 17 h 43 et il est 17 h 55. Cela fait 12 minutes que j'ai commencé et j'ai le droit à au moins 20 minutes, moi aussi, à cette commission.

Le Président (M. Gratton): D'ailleurs, on ne s'est pas formalisé jusqu'à maintenant, de ce côté. Je permets une dernière question au député de Frontenac pour ensuite donner la parole au député de Richmond.

M. Grégoire: Je voudrais dire ceci au ministre: J'en ai pris mon parti, pour l'autoroute, à l'heure actuelle. Mais cela ne veut pas dire que j'accepte, par le fait même, qu'on me donne à peine 750 000 \$ d'initiatives nouvelles pour ce qu'il appelle les routes régionales et les autres routes. Si on vient m'ajouter ce qui avait déjà été voté l'an dernier et que le ministère n'a pas eu le temps de terminer, mais qui avait été réservé l'an dernier, cela peut faire 2 000 000 \$, mais je n'accepte pas de comptabiliser deux ans de suite les mêmes routes. J'en ai pris mon parti pour les autoroutes, mais je calcule que, n'ayant pas de dépenses d'autoroutes comme dans d'autres comtés, mais me retrouvant avec à peine 750 000 \$ d'initiatives nouvelles dans le comté de Frontenac, qui est un comté, comme le ministre l'a admis, où on est pas mal en gravelle plus que partout ailleurs, là je me dis que ce n'est pas correct.

Je voudrais savoir - c'était là le but de ma première question - si votre idée, c'est de continuer à augmenter les dépenses pour le transport terrestre dans l'île de Montréal, au détriment des routes dans les autres comtés du Québec ou si, à un moment donné, vous allez essayer d'équilibrer cela. Je m'aperçois que vos 120 000 000 \$ d'augmentation, cette année, vous les mettez dans le transport en commun dans les deux principales villes, mais vous négligez les autres comtés. C'est là-dessus que je voudrais avoir une déclaration de principe de votre part.
(18 heures)

M. Clair: M. le Président, la question du choix entre le transport en commun et la construction routière, c'est aussi vieux que la chicane entre les ruraux et les urbains. Dans ce sens-là, je pense que s'il y a de la place pour la construction et l'entretien du réseau routier régional, l'ensemble du budget du ministère des Transports affecté à la construction, à la conservation et à l'entretien du réseau routier atteint 800 000 000 \$, alors que le programme d'aide au transport en commun, soit tout le programme 1, se situe à environ 300 000 000 \$ pour, bien sûr, en grande partie, la région de Montréal. Maintenant, il faut dire, par contre, que, l'avantage du ministère des Transports en ce qui concerne

la construction routière, c'est que l'argent qui est dépensé à chaque année est investi complètement pendant l'année en cours, alors qu'on sait que, pour le transport en commun dans la région de Montréal, une bonne partie des crédits qui sont affectés au ministère des Transports pour le programme de transport en commun sert à entretenir un service de la dette, pour la construction du métro, qui remonte à 1967.

Je pense que là-dessus, M. le Président, il ne faudrait pas qu'au fil des ans on fasse le développement du transport en commun au détriment de la construction routière au Québec ou au détriment de la conservation du réseau routier. Mais il y a place pour les deux et on essaie d'avoir une position aussi juste et raisonnable que possible entre les deux.

M. Bourbeau: ... Je suis content de voir que le ministre est en train de se joindre à ma théorie.

Le Président (M. Gratton): Il est 18 heures. Est-ce que le programme 3 est adopté? Non?

Alors, si je comprends bien, il y a encore des questions au programme 3. Si c'est le cas, on continuera l'étude du programme 3 à la prochaine séance.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire encore une quinzaine de minutes, peut-être, pour tenter de finir le programme 3? Est-ce que c'est impossible de faire cela?

M. Clair: Si on pense pouvoir faire cela en quinze minutes.

Une voix: On n'aura pas le temps.

M. Bourbeau: Combien de temps aurons-nous lors de la reprise, M. le Président?

Le Président (M. Gratton): Je pense que l'entente qui est intervenue est pour un bloc de deux heures.

M. Bourbeau: Cela devait être deux heures pour les programmes 5, 6, 7, 8 et 9. Si on commence à emprunter... Le député de Pontiac me dit qu'on n'a pas assez de quinze minutes; donc, j'estime que cela va être au minimum 30 minutes.

Le Président (M. Gratton): Pourrais-je suggérer aux membres de l'Opposition de s'entendre entre eux quant à la répartition du temps?

M. Bourbeau: Avec le député de Frontenac, évidemment!

M. Grégoire: J'assisterai à votre

caucus.

Le Président (M. Gratton): Je n'ai pas d'objection à ce que vous incluez le député de Frontenac dans vos conciliabules. Par contre, l'entente est claire; c'est un bloc de deux heures. La répartition quant à l'utilisation de ces deux heures devra se faire entre vous. Je pense que normalement la commission devrait se réunir le mardi 3 mai, mais de toute façon on aura un ordre de l'Assemblée.

M. le député de Pontiac, rapidement.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il serait possible d'avoir l'échéancier pour les routes régionales?

M. Clair: Le seul engagement que je prends - parce que si on commence à traiter de l'ensemble du programme de construction routière en incluant la petite voirie, cela devient quelque chose de très compliqué à photocopier et risque de donner lieu à des débats interminables - c'est d'expédier, dès que les crédits des programmes 3 et 4 seront adoptés, à chacun des députés la programmation retenue pour son comté.

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

M. Bourbeau: Lors de la séance de ce matin, je pense que le ministre devait se faire communiquer l'entente. Est-ce que le ministre a eu la chance de la regarder? On avait dit qu'on en reparlerait, mais...

M. Clair: Oui, je l'ai entre les mains, mais je n'ai pas eu le temps de la lire.

M. Bourbeau: L'entente avec Ottawa sur les trains de banlieue.

M. Clair: Je vous lis l'article 6: "Le Québec ou les organismes qu'il désignera à cette fin s'engagent à planifier et à exploiter le service de métro régional de surface envisagé de manière à coordonner la planification du métro régional avec les services ferroviaires actuels ou futurs de voyageurs, qui emprunteraient les mêmes voies que le métro régional dans le tunnel Mont-Royal et la Gare centrale. Le Québec fera en sorte de planifier les infrastructures et équipements ferroviaires nécessaires pour l'exploitation du métro régional dans la région de Montréal afin qu'ils soient d'une technologie compatible avec un futur service Mirabel-rail, que ce service soit une partie intégrante du métro régional ou soit exploité séparément par toute autre agence."

Alors, c'est uniquement au plan de la technologie qu'il doit être compatible.

M. Bourbeau: Ce sont les mots que j'ai

employés ce matin.

M. Clair: C'est ce que je disais, mais ce n'est pas une condition qu'il est difficile de satisfaire, parce que, de nature, la technologie est compatible.

M. Bourbeau: Cela dépend de quoi on parle. Si on parle d'un train "choo-choo" rail, ce n'est pas compatible. On parle d'un train moderne; plus que d'un train, en fait; on parle...

M. Clair: D'un éventuel métro de surface.

M. Bourbeau: Alors, la question avait été amenée par le fait que vous aviez prévu, dans le plan de Belleval, que ce serait la ligne Vimont qui irait vers Mirabel et, là, vous avez signé un document qui dit que ce sera la ligne Deux-Montagnes. Ma question est toujours la même: Laquelle des deux va aller à Mirabel?

M. Clair: Il n'y a pas de décision de prise là-dessus et cela ne détermine pas l'avenir que d'accepter cela. Cela garde deux possibilités ouvertes.

Le Président (M. Gratton): M. le député de Pontiac, brièvement.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il serait possible d'avoir une copie de l'échéancier des routes régionales et secondaires pour notre propre usage?

M. Ouellette: Oui, vous allez avoir cela quand les crédits seront acceptés.

M. Middlemiss: On ne peut pas l'avoir avant; pour quelle raison?

M. Clair: Écoutez, la tradition est à cet effet, dans un premier temps. Deuxièmement, le député de Laporte aura ainsi l'occasion de discuter d'autre chose que de tous et chacun des échéanciers de routes régionales.

M. Mailloux: Disons que, contrairement à ce que vient de demander mon collègue, je sais que la tradition a toujours invité le ministre des Transports à déposer ces documents quelques jours après l'acceptation de ses crédits pour éviter des débats interminables.

Le Président (M. Gratton): La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 06)