



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Étude des crédits du ministère
des Transports (3)

Le mardi 4 mai 1982 - No 87

Président: M. Claude Vaillancourt

Table des matières

Construction du réseau routier (suite)	B-3971
Gestion interne et soutien	B-3982
Commission des transports du Québec	B-3985
Transports maritime et aérien	B-3988
Quebecair	B-3989
Transport aérien gouvernemental	B-3999
Transport scolaire	B-4002

Intervenants

M. Michel Gratton, président

M. Michel Clair
M. André Bourbeau
M. Yvon Vallières
M. Adrien Ouellette
M. Jean-Pierre Saintonge
M. Robert Middlemiss
M. Claude Lachance

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

Tél. (418) 643-5150

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

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

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mardi 4 mai 1982

Étude des crédits du ministère des Transports

(Vingt heures cinq minutes)

Le Président (M. Gratton): La commission permanente des transports terminera ce soir l'étude des crédits du ministère des Transports.

Pour les besoins de la séance de ce soir, les membres de la commission sont: MM. Blouin (Rousseau), Bourbeau (Laporte), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Gauthier (Roberval), Lachance (Bellechasse), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mailloux (Charlevoix), Middlemiss (Pontiac), Ouellette (Beauce-Nord) et Vallières (Richmond) en remplacement de M. Vaillancourt (Orford).

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

Je rappelle que le rapporteur de la commission est M. Gauthier, de Roberval.

Construction du réseau routier (suite)

Au moment de l'ajournement, la semaine dernière, nous en étions au programme 3, Construction du réseau routier.

M. Clair: M. le Président, nous en étions au programme 3, comme vous venez de le dire, qui concerne le programme de construction routière.

Le Président (M. Gratton): Exactement.

M. Bourbeau: Très intéressant, c'est d'une logique implacable.

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

M. Vallières: M. le Président, j'aurai trois ou quatre points à aborder assez rapidement.

D'abord, je voudrais obtenir quelques précisions sur certaines coupures qui ont été effectuées à la programmation qui a été déterminée à l'automne dernier et qui implique, comme vous le savez, tout un processus de consultation au préalable avec les municipalités, avec le district, avec la région, avec le député, même avec le sous-ministre en dernière instance, et probablement, en dernière instance, avec le ministre, puisque nous sommes ici

aujourd'hui. J'aimerais en particulier que vous m'indiquiez si l'information que j'ai eue, à savoir que certaines restrictions budgétaires vous obligeaient à sabrer certains projets, entre autres, dans le district de Richmond, le chemin Saint-Camille dans la municipalité de Ham-Sud, où des dépenses de 450 000 \$ avaient été prévues, de même que, dans le district d'Arthabaska, les chemins des 12e et 13e rang de Sainte-Séraphine et Sainte-Elizabeth, pour des dépenses de 275 000 \$ en pavage, sont véridiques?

M. Clair: M. le Président, au moment où nous avons effectué la tournée annuelle en juillet, août dernier, à peu près - je ne peux pas vous dire la date - ou septembre, bien sûr qu'il fallait qu'on fonctionne en vertu d'une certaine hypothèse budgétaire. Ce qu'on doit dire c'est qu'effectivement l'hypothèse budgétaire en vertu de laquelle on fonctionnait était plus élevée que les crédits qui ont finalement été octroyés au ministère des Transports. Cependant, il n'y a pas quelque chose de tout à fait nouveau dans ce fait, dans le sens que quant à faire une tournée on essaie toujours de voir au maximum ce qu'on pourrait retenir par ordre de priorité? Alors, les travaux qui ne sont pas retenus cette année, à moins que ne surgissent des travaux plus urgents, se trouvent reportés à l'année suivante. Maintenant, quant à entrer dans la discussion comté par comté, je n'ai pas l'intention de faire cela ici parce qu'on pourrait passer un mois à faire rien que cela.

Ce que je peux rappeler au député de Richmond, cependant - petite statistique intéressante - c'est qu'à l'occasion d'une visite dans son comté, notamment à Saint-Fortunat, j'avais eu l'occasion, en regardant les chiffres - je dis cela parce que je me souviens avoir constaté que son comté était le septième en termes de volume de travaux effectués au niveau de la petite voirie, comme on l'appelle, dans l'ensemble du Québec - de constater que son comté n'est certainement pas maltraité par le ministère des Transports à ce point de vue.

M. Vallières: Même après les dernières coupures?

M. Clair: C'est proportionnellement dans l'ensemble du Québec qu'on a dû élaguer un certain nombre de projets.

M. Vallières: Le danger que je vois là-dedans - c'est un peu sous forme interrogative que je le dis au ministre - c'est qu'à l'intérieur du processus de consultation il y a le député qui, à un moment donné, donne son point de vue à la suite de nombreuses consultations qu'il mène auprès de toutes les municipalités de son comté.

En dernier ressort quand vous effectuez, à cause des restrictions budgétaires, des coupures de projets, on est éliminé du processus de consultation. Je me demande si, à ce moment-là, autant vos fonctionnaires locaux que le député, que divers conseils municipaux qui participent au processus et qui ne font pas partie de la consultation en dernier ressort ne perdent pas tous de la crédibilité. Je pense que le plus perdant là-dedans c'est le ministère des Transports lui-même. On se demande si les réunions que nous tenons - en ce qui me concerne j'ai quatre régions à voir - donnent vraiment au bout de la ligne les espoirs qu'on suscite et si cela donne vraiment quelque chose de le faire. Si on fait des réunions et qu'à la fin on s'aperçoit qu'on coupe la moitié des projets qu'on a adoptés ensemble, je me demande ce que cela donne et comment on va expliquer à tout le monde qui est impliqué dans le processus les diverses restrictions qui nous sont imposées par en haut, disons-le.

M. Ouellette: J'aimerais répondre à cette interrogation du député et le rassurer. Il faut dire qu'au moment de la dernière étape, où on ajuste les travaux retenus en fonction du budget réellement alloué, on dispose d'une liste de travaux par comté, et cette liste est dressée selon l'ordre des priorités retenues lors de la tournée du sous-ministre vers le mois de septembre.

Alors, on commence par biffer les projets qui sont en fin de liste pour sauvegarder les premiers, et si on respecte, semble-t-il - du moins je l'espère - les priorités telles que retenues par les districts, les régions et qui sont censées, normalement, concorder avec les priorités retenues par le député également.

M. Clair: Maintenant, il faut peut-être ajouter une chose. Si dans un comté, prenons, par exemple, le comté de Richmond, il y a un contrat de 800 000 \$ et neuf petits contrats de 50 000 \$ chacun et que la somme disponible soit entre les deux de 600 000 \$, si on fait une répartition aussi équitable que possible entre les comtés, à ce moment-là, l'hésitation qu'a toujours le ministre des Transports est celle-ci: Je ne peux pas faire le gros plus les petits; c'est, au maximum, le gros ou les petits contrats.

Il arrive, si on prend l'ensemble des comtés, que la réduction, l'effort de

restriction s'applique un peu plus fortement dans un comté que dans l'autre. C'est parce qu'on ne peut pas diviser les contrats en des montants exactement pareils dans chacun des 122 comtés, maintenant, et dire: On dépense 883 494 \$ dans chaque comté. Cela ne peut pas arriver comme ça.

M. Vallières: Je suis tout à fait d'accord. Par ailleurs, je m'aperçois que vous parlez d'ajustement. Il semblerait que les coupures qui ont été faites dans le comté de Richmond sont de l'ordre de 50% de la programmation qui avait été acceptée.

M. Clair: C'est à peu près cela. On avait tenu compte, nous, qu'on pourrait avoir un budget d'à peu près 71 000 000 \$. Si on regarde les sommes inscrites aux crédits, c'est 45 000 000 \$; cela veut dire à peu près 50% de ce qu'on avait espéré. Non pas qu'on s'attendait nécessairement d'avoir 71 000 000 \$ de projets, mais si on veut, quand la consultation se fait, avoir une certaine souplesse, avoir volontairement une plus grosse liste que ce qu'on sait pouvoir réaliser, cela nous permet d'ajuster en fonction du budget disponible, de mieux respecter l'ordre des priorités qui a été établi au moment de la tournée estivale.

M. Vallières: M. le ministre sait très bien que quand on rencontre le sous-ministre à l'automne, ce qu'on inscrit et ce qu'il accepte, d'ailleurs, ce sont les priorités. On a déjà sabré largement dans tous les autres projets de plusieurs municipalités à l'intérieur des divers comtés, des gens qui sont regroupés.

M. Clair: Sûrement.

M. Vallières: Je voudrais vous dire qu'à une période pas tellement lointaine, soit 1975-1976, alors que j'avais également l'occasion de représenter le comté de Richmond, peut-être que les possibilités budgétaires étaient différentes, mais ce qui était accepté lors de ces réunions, auxquelles le sous-ministre assistait à l'époque, on le considérait d'une manière finale et c'était effectivement retenu. Il y avait très peu de modifications apportées. Ici, chaque fois qu'on va aux réunions régionales, il faut savoir que 50% de ces projets seront retranchés. Je me demande comment on pourra expliquer aux divers intervenants le fonctionnement du ministère. Ou si on doit se fier au discrétionnaire.

M. Clair: C'est simplement que les travaux vont se faire sur une période un peu plus longue que prévu. Comme vous le dites et comme vous le reconnaissez, il y a toujours une certaine souplesse nécessaire. Parfois, ce sont des déplacements d'utilité

publique qui retardent; d'autres fois, c'est la cession de terrains qui est plus longue. Il y a un grand nombre de facteurs qui viennent, à l'occasion, déplacer cet ordre de priorités, mais l'objectif du ministre, du sous-ministre et de l'adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, qui suit particulièrement ces dossiers, c'est, autant que faire se peut, d'essayer de respecter les ordres de priorités qui sont dégagés aux réunions.

Maintenant, je pourrais prendre des exemples dans le comté même du député. Le député a porté un jugement sur certaines priorités mais, par contre, les gens de la place, eux, n'accordent pas nécessairement, à 100%, la même priorité que lui accorde. Je vous donne un exemple: la route 255 par rapport à la route 216, dans son propre comté. Le député a fait un choix, mais il admettra certainement avec moi que ce choix n'est pas partagé à 100% par tous. Je ne le blâme pas, il vient à une réunion, il est invité pour faire des représentations et on essaie d'en tenir compte. C'est simplement pour dire que l'objectif de la tournée demeure le même, on n'a pas l'intention de jouer outre mesure.

Vous savez, le sous-ministre des Transports a trop de travail à faire pour se prêter à une tournée de quinze jours ou de trois semaines, pour aller faire le tour et pour monter une affaire de frime pour le ministre. Il a trop d'ouvrage pour cela. (20 h 15)

M. Vallières: Je veux juste dire au ministre que tantôt je vais lui parler de la 255 et de la 216. Je pense qu'il fait une erreur parce que, s'il regarde les vastes programmes que nous avons, c'est que la route 255 n'a pas été programmée ni pour 1981, ni pour 1982. Le début des travaux est seulement pratiquement à l'automne de 1983, ce qui nous donne amplement le temps de terminer la route 216. Que je sache, je n'ai jamais posé de priorité entre les deux puisque la programmation incluait d'abord la 216, ensuite la 255.

M. Clair: Je le sais très bien. C'est le problème que m'a évoqué mon collègue le député de Laporte dès le départ, vous ne faites pas de choix.

M. Vallières: Le vrai problème, c'est que vous n'avez pas assez de crédits. C'est que vous coupez. On coupe...

M. Clair: Je vais vous dire une chose, par exemple, c'est qu'à long terme, ce n'est pas bon, vous savez, de ne pas faire de choix. Savez-vous ce que les gens de Richmond font? Ils viennent voir le député de Drummond à côté. Ils lui disent: Notre député n'en fait pas de choix. Il dit oui à tout le monde, et oui, oui, oui. Qu'est-ce qu'ils font? Ils viennent voir le député de

Drummond.

M. Vallières: Le député de Drummond accorde-t-il les budgets requis?

M. Clair: Le député de Drummond dit régulièrement aux gens du comté de Richmond: Mais vous l'avez élu. Vous l'avez voulu.

M. Vallières: Est-ce que le ministre, à ce moment, joue "fair play" et rend compte, indique les montants qu'il met à la disposition du député de Richmond? Moi, je me charge de le faire, M. le ministre.

M. Clair: Sérieusement, voyez-vous, je vous donnais des chiffres l'autre jour, soyons sérieux. Les comtés qui ont le plus besoin de petite voirie sont connus. Le comté du député de Richmond va continuer à être traité cette année au même titre que des comtés comme Beauce-Nord, Lotbinière, Kamouraska-Témiscouata, Bellechasse, Beauce-Sud...

Une voix: Lotbinière.

M. Clair: Lotbinière, non, pas Robert Baldwin, certain. En tout cas, on connaît dans le fond les comtés où il y a les besoins les plus importants. On essaie aussi de tenir compte un peu des régions où il y a de très gros chantiers qui sont en cours, parce qu'on doit essayer de répartir le travail de façon aussi efficace que possible sur le plan économique. Je suis habitué, je reçois les gens de Richmond. Depuis 1976 que je les reçois.

M. Vallières: Puisque le temps nous presse, M. le Président, j'ai une question relativement à un communiqué que vous avez émis sur l'échéancier de la route 116 reliant Plessisville à Richmond. Je remarque que l'échéancier est précis à certains égards, mais, en ce qui concerne le tronçon devant relier Danville à Richmond, on fait mention de montants, mais on ne fait pas mention d'échéancier. J'aimerais savoir si c'est parce que le ministre se réserve de venir faire des promesses électorales dans le comté de Richmond à la veille des élections ou de commencer les travaux seulement à la veille des élections. Quand est-ce que, précisément entre Danville et Richmond, on a l'intention d'investir, compte tenu que c'est quand même une promesse qui a été faite par le premier ministre qui a fait l'objet d'engagements de la part de son prédécesseur? Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir des précisions sur cet échéancier Danville-Richmond?

M. Clair: La raison pour laquelle je n'ai pas donné d'échéancier, c'est bien simple,

c'est que des échéanciers qui portent sur plusieurs années, dans le contexte budgétaire actuel, ne peuvent entraîner justement la population qu'à croire que ce sont des promesses en l'air. C'est un premier élément.

M. Vallières: Quand allez-vous faire Saint-Fortunat? Quand vous êtes venu...

M. Clair: Quand on va trop loin dans le temps, d'ailleurs, je pense que le député a mon communiqué de presse qui avait été émis lors de mon passage à Victoriaville, il voit très bien qu'on n'a pas précisé d'échéancier. Une autre excellente raison pour laquelle on n'a pas prévu de travaux dans le comté de Richmond en commençant, ça va peut-être fâcher certains collègues, c'est que, sur la 116, on a justement commencé par la ville même de Richmond où on a dépensé l'été dernier, le député s'en souvient, il m'a écrit des lettres parce qu'il y avait des travaux qui se faisaient sur la 116...

M. Vallières: 2,5 kilomètres sur une distance de...

M. Clair: À quel prix?

M. Vallières: Tout près de 2 000 000 \$, je crois.

M. Clair: 2 000 000 \$. Il y a bien des collègues de l'Assemblée nationale des deux côtés de la Chambre qui seraient heureux de voir cela.

M. Vallières: Je vous rappelle que c'est un engagement du premier ministre; donc, vous avez à y donner suite.

M. Clair: Je vous remercie de dire publiquement qu'on tient les engagements du gouvernement.

M. Vallières: Et non plus partiellement, comme le reste d'ailleurs. Je veux également vous mentionner...

M. Clair: Lesquels aviez-vous promis?

M. Vallières: Je me suis engagé selon... Si la population avait donné suite au mandat qu'on lui demandait, M. le Président, et si l'on était encore là, probablement qu'il n'y aurait pas les restrictions budgétaires qu'on connaît aux Transports. Relativement aux subventions qui sont accordées aux municipalités, vous savez que le budget de colonisation n'existe plus, que le comté de Richmond comporte plusieurs routes qu'on appelait autrefois routes de colonisation, et je remarque que les comtés voisins de chez nous, avec beaucoup moins de municipalités, reçoivent plus du double en termes de

subventions. Je voudrais savoir si le ministre a l'intention de mettre de l'avant des critères assez précis qu'il pourrait rendre publics, un peu comme fait son collègue du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, dans le cadre de son budget hors-normes, afin qu'on puisse, hors de tout doute, savoir si le ministre agit avec équité à l'intérieur de ce budget ou s'il tient à le garder discrétionnaire et peut-être à avantager certains comtés par rapport à d'autres ou... Quelle est sa politique là-dessus?

M. Clair: C'est substantiellement, j'ai l'impression, celle que pratique le député de Richmond dans son propre comté. Par exemple, je vous donne le cas de Saint-Albert. C'est bien connu que, dans le comté de Richmond, il y a une municipalité où il y a un maire qui a le malheur d'être un maire péquiste. Cela fait des années que le député de Richmond le punit.

M. Vallières: Ah, ah!

M. Clair: Il ne veut pas faire de recommandations positives pour octroyer des sommes d'argent.

M. Vallières: M. le ministre, je vous arrête là-dessus. M. le Président, sur une question de privilège. Je pense bien que...

M. Clair: Il n'y a pas de question de privilège ici.

Le Président (M. Gratton): Question de règlement peut-être, pas de privilège.

M. Vallières: Oui, question de règlement. Le ministre nous indique qu'on punit le maire de Saint-Albert. Je pense bien qu'il ne connaît pas le comté de Richmond pour dire cela et il ne connaît pas les antécédents et du maire et du député de Richmond, qui s'est toujours préoccupé de tous ses maires. Je demanderais, cependant, au ministre si, avec une enveloppe budgétaire de 88 000 \$, comme celle qu'il m'a accordée l'an passé, quand il arrive pour faire la distribution de ces sommes, il prend les 88 000 \$, les divise par 35 municipalités et les distribue équitablement à tous les conseils municipaux. Est-ce que c'est cela votre politique ou bien si vous mettez à notre disposition plus d'argent en tenant compte, par exemple, du nombre de municipalités, de la population et du réseau routier à caractère rural que nous avons, afin de répondre à un minimum de demandes? Comme je l'expliquais, d'ailleurs, aux gens de Saint-Albert dans mon comté, M. le ministre - et d'ailleurs je vous ai fait une demande de subvention supplémentaire que vous avez refusée, de même dans le cas

de Saint-Lucien, tout près de chez vous...

M. Clair: M. le Président, on accorde un montant...

M. Vallières: C'est vous qui avez les cordons de la bourse, ce n'est pas nous; alors, qu'est-ce que vous faites?

M. Clair: On accorde un montant par comté et on essaie de tenir compte justement de l'ensemble des travaux qui vont se dérouler dans un comté. Cela m'a fait de la peine. Pourtant le député de Richmond est supposé être un homme courageux et il n'a pas osé dire au maire de Saint-Albert qu'il ne voulait pas lui en donner et au maire de Saint-Lucien qu'il ne voulait pas lui en donner; qu'est-ce qui arrive? C'est évident que ces deux maires viennent me voir et me disent: Comment se fait-il que notre député ne veut pas nous en donner dans notre municipalité?

M. Vallières: Saint-Lucien - je m'excuse, vous ne connaissez pas vos dossiers - a obtenu un montant.

M. Clair: Ah oui! Combien?

M. Vallières: 5000 \$.

M. Clair: Quand?

M. Vallières: L'an passé. On vous a demandé un budget supplémentaire que vous avez refusé dans plusieurs cas.

M. Clair: Est-ce qu'on ne l'a pas donné justement?

M. Vallières: Non. Vous l'avez refusé.

M. Clair: Si ma mémoire est fidèle.

M. Vallières: À moins que vous ne l'ayez fait en cachette...

M. Clair: Je trouve tellement que le député de Richmond est injuste...

M. Vallières: ... en dernier lieu.

M. Clair: ... que je suis fortement tenté de le faire.

M. Vallières: M. le Président, dernière question sur la route 255. Je veux dire au ministre qu'en fin de semaine dernière, il est arrivé un accident mortel sur la route 255; je veux rappeler également qu'en juillet 1981, au même endroit, il y avait cinq morts et un blessé dans un accident; en août 1979, trois blessés, toujours au même endroit; en 1971, un accident faisait trois morts; en

1970, un enfant, décédé au même endroit, toujours sur le même point noir de la route 255. La question que je pose au ministre: Est-ce qu'il ne serait pas possible, à l'intérieur de ses fonds de tiroir, que, dès cette année, sur ce point noir en particulier...

M. Clair: Rappelez-moi donc l'endroit exact.

M. Vallières: Sur la route 255, reliant Asbestos à Wotton.

M. Clair: Oui, mais quel endroit sur la route 255, voulez-vous me le rappeler?

M. Vallières: Entre Asbestos et Watton.

Une voix: Le chaînage.

M. Clair: Oui, mais... C'est parce que je connais cette route. C'est une route qui est très vallonnée.

M. Vallières: Oui. Il y a un endroit, en particulier...

Une voix: Il y a trois lacs...

M. Vallières: ... qui cause des morts presque chaque année. Je viens de vous en mentionner quelques-uns. La question que je vous pose, c'est: Est-ce que vous êtes en mesure, oui ou non, de m'indiquer si on pourrait, cette année, corriger au moins ce point noir? Les expropriations sont complétées. Les utilités publiques sont déplacées. Tout ce qu'on attend, c'est une réponse du ministre pour qu'il trouve, dans un fond de tiroir, quelque part, un petit peu d'argent pour assurer que peut-être, dès l'été prochain, on évite de nouveaux accidents mortels.

M. Clair: C'est un contrat... Je connais la route, mais je ne connais pas tous les détails. Par coeur, je me souviens qu'on a eu l'occasion, malheureusement, de regretter...

M. Vallières: Vous avez un échéancier de huit ou neuf ans là-dessus, cela n'a pas d'allure.

M. Clair: Comme je vous disais l'autre fois, le gouvernement auquel vous avez appartenu, en 1973 et 1976...

M. Vallières: Parlez-moi de votre gouvernement, pas du nôtre. On n'est pas là, nous autres. C'est vous qui êtes là présentement.

M. Clair: ... a consacré tout l'argent disponible à la construction d'autoroutes plutôt qu'à l'entretien et à l'amélioration du

réseau de base.

M. Vallières: Parlez du vôtre, votre gouvernement. C'est à vous que je pose la question, pas à l'ex-ministre, c'est à vous que je la pose.

M. Clair: La route 255, c'est un bel exemple. Vous vous défendiez, dans ce temps-là, pour avoir l'autoroute 255; aujourd'hui, vous allez venir essayer de mettre en cause la décision que nous avons prise de mettre une priorité là-dessus.

M. Vallières: Je vous parle de la route 255. Voulez-vous bien répondre aux questions qu'on vous pose.

M. Clair: Sur la route 255, comme je vous dis, si, dans le temps, les disponibilités budgétaires avaient été moins orientées sur les autoroutes, il y en aurait eu plus pour faire cela. L'engagement que je peux prendre à l'égard du député - en ce qui concerne le point noir, je connais cette route, mais j'ignore le point exact auquel il fait allusion - c'est de vérifier. Maintenant, j'imagine que lui-même avait dû demander l'année dernière que ce soit inscrit en priorité si c'était...

M. Vallières: J'ai demandé que toute cette section de route Asbestos-Wotton soit revue. J'ai même écrit au sous-ministre qui est à côté de vous et je lui ai demandé de reconsidérer l'échéancier qui me paraissait nettement ne pas correspondre aux besoins de...

M. Clair: Pourquoi ne l'avez-vous pas commencée entre 1973 et 1976 plutôt que de pousser sur le dossier de l'autoroute...

M. Bourbeau: Question de règlement, je pense que c'est irrégulier; on étudie les crédits de l'année 1982, pas ceux de 1973-1976. Il est 20 h 25 et on a d'autres programmes; je suggère qu'on passe à d'autres... Je ne sais pas si le député de Richmond a terminé?

M. Vallières: Oui.

M. Saintonge: M. le ministre, j'aurais une brève question concernant l'autoroute 30 qui actuellement va jusqu'à l'autoroute 10. Ma question est en deux temps. L'échéancier des travaux est prévu à partir de l'autoroute 30 vers Valleyfield. À quel moment cela doit-il reprendre?

Deuxièmement, pour relier ces coins-là à la 30 et la 10, depuis que la 30 est ouverte jusqu'à la 10, les gens de ce secteur se trouvent privés d'accès par l'ancien chemin Lapinière. Ils sont dans un cul-de-sac, en fait, et doivent faire un détour de huit kilomètres pour aller juste de l'autre côté de

la rue. C'est aussi simple que cela.

La situation est la suivante. En 1978 une entente a été signée par le ministre de l'époque, M. Lessard, et la ville de Brossard concernant la construction d'un viaduc; la construction de ce viaduc a été reportée pour différents problèmes. Je comprends qu'il y a eu des problèmes de zonage agricole; maintenant ce n'est plus un problème, le zonage a été réglé dans ce secteur. Il y aurait, tout au moins en attendant la construction de ce fameux viaduc, une solution temporaire qui pourrait être trouvée pour éviter justement ce fameux détour de huit kilomètres aux citoyens pour faire quelques mètres seulement. Cela prive également d'accès les véhicules à incendie, les ambulances ou les véhicules de la voirie municipale. Même pour l'aqueduc et l'égout on ne peut donner les services requis par la population de ce secteur. Je ne sais pas si le ministre peut prendre l'engagement d'accélérer le processus de mise en place d'un système temporaire?

M. Clair: M. le Président, dans ce cas-là, si le député de Laprairie le permet, on pourrait prendre avis de la question et lui envoyer une réponse par écrit. Ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a une solution intérimaire, si on veut, qui est à l'étude présentement...

M. Saintonge: J'ai rencontré le divisionnaire à ce sujet, M. le ministre. J'ai rencontré aussi le directeur de la programmation; je lui en ai glissé un mot, mais je voudrais quand même avoir un engagement du ministre que la solution sera quand même poussée parce qu'un des problèmes, c'est que la solution en question qui est dite temporaire pourrait être acceptable au niveau de la sécurité, pour autant que cela demeure une solution temporaire. Donc, que la solution permanente, qui est la construction du viaduc, soit vraiment quelque chose qui va venir éventuellement; qu'on dise que ce n'est pas une solution qui est mise de côté à tout jamais.

M. Clair: Oui, je m'engage à ce qu'on fournisse une réponse écrite; ces propos sont enregistrés, alors qu'on lui fournisse une réponse écrite sous ma signature pour faire le point là-dessus d'ici à quelques semaines.

M. Saintonge: Je vous enverrai de toute façon une lettre à ce sujet; j'ai déjà préparé quelque chose et j'ai aussi une pétition de 500 noms à vous remettre là-dessus; je vous la ferai parvenir en même temps.

M. Clair: Cela va.

M. Saintonge: Quant à l'échéancier de

la 30 vers...

M. Clair: Quant à l'échéancier de la 30, également, on a rencontré de très nombreuses difficultés en ce qui concerne le tracé de certains tronçons. Je dois admettre que ce n'est pas un comté que je connais aussi bien que, le comté de Richmond, et celui de Drummond, c'est évident.

M. Vallières: Il a moins fait de promesses là que chez nous.

M. Bourbeau: Il y a moins de travaux que dans Drummond.

M. Clair: Sur la 30, en ce qui concerne l'échéancier, on pourra également par la même occasion fournir des renseignements au député sur l'état actuel du dossier. Encore une fois, pour les échéanciers - je vous le dis - prévoir que le 14 octobre 1986 l'asphalte et les barres blanches vont être faites entre telle place et telle place, je n'ai pas l'intention de prendre de tels engagements.

M. Saintonge: Vous, vous ne les avez pas pris, mais je dois dire qu'il y a des engagements électoraux qui ont été pris par d'autres personnes de votre parti.

M. Ouellette: Pas le 14 octobre.

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

M. Middlemiss: D'accord, avant de passer à des questions spécifiques, j'aimerais faire une mise au point.

Suite à la présentation que j'ai faite j'ai été surpris d'entendre le ministre qualifier le discours de discours des années soixante, mais surtout ce qui m'a le plus surpris, c'est la façon dont il a minimisé les effets bénéfiques pour l'économie du système routier. En fouillant dans mes dossiers, j'ai trouvé un discours par un expert et j'aimerais en citer quelques passages, si on m'en donne la permission.
(20 h 30)

M. Clair: M. le Président, la commission des crédits est pour le bénéfice de l'Opposition.

M. Middlemiss: "En considérant enfin l'ampleur des sommes consacrées aux domaines de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport, nous nous apercevons jusqu'à quel point la masse des projets entraîne des conséquences économiques directes pour toutes les régions du Québec." Un peu plus loin: "Il ne fait aucun doute que les efforts passés de développement et ceux futurs d'entretien et de réhabilitation de l'infrastructure ont été

et seront à la base même de l'expansion économique québécoise."

On conclut: "Les échanges interrégionaux demeurent le gage le plus sûr de santé pour notre économie tout entière puisqu'ils constituent des stimulants commerciaux indispensables."

M. Bourbeau: C'est sûrement un libéral qui a dit cela.

M. Middlemiss: J'aimerais bien dire que c'est un discours qui a été fait le 29 janvier 1982. C'est l'un ou l'autre: ou le ministre des Transports ne pense pas à ce qu'il dit ou il ne dit pas ce qu'il pense.

M. Clair: Le député de Pontiac cite des extraits d'un discours qui démontre effectivement jusqu'à quel point le ministre des Transports ne blâme pas les décisions qui ont été prises globalement auparavant, que le développement du réseau routier a contribué à donner du travail, de façon très importante, à certaines époques. Par ailleurs, je n'ai jamais voulu faire une croix sur tout ce qui s'est passé auparavant, je veux simplement dire que la priorité ne doit plus aller, en 1982 - et là-dessus, j'ai été soutenu par le député de Charlevoix l'autre jour - au développement des autoroutes, mais à la conservation, à la réhabilitation du réseau routier de base.

Je suis un homme comblé parce que non seulement le député de Laporte et le député de Richmond le font, mais même le député de Pontiac lit mes discours et partage mes points de vue.

M. Middlemiss: Nous voudrions faire réaliser au ministre qu'il dit peut-être parfois des choses qu'il ne pense pas ou auxquelles il ne croit pas.

M. Clair: Je vais vous envoyer un extrait complet de tout ce que j'ai dit là-dessus.

M. Middlemiss: Non, merci, on l'a déjà. L'autre partie est celle-ci. Dans votre réplique, lors de la présentation, vous avez mentionné que Sorel n'a pas bénéficié d'autoroutes, que Drummondville n'en a pas bénéficié non plus; au contraire, cela a vidé.

M. Clair: Je n'ai jamais dit cela.

M. Middlemiss: Oui.

M. Clair: Je n'ai jamais dit cela.

M. Middlemiss: On va certainement vous faire parvenir les notes.

Une voix: Il a la mémoire courte.

M. Clair: J'ai l'impression que vous ne comprenez pas ce que vous lisez ou vous ne lisez pas ce que vous comprenez. C'est l'un des deux.

M. Middlemiss: C'est l'un des deux, probablement que vous ne dites pas ce que vous pensez non plus.

M. Clair: On va avoir de la misère à se comprendre.

M. Middlemiss: Une autre chose. Je voudrais aussi rassurer l'adjoint du ministre. Lorsque j'ai parlé, au début, je ne voulais pas seulement donner un crédit au gouvernement libéral des années de 1960 à 1976, j'ai mentionné que je parlais des vingt dernières années.

M. Clair: Dans le communiqué de presse que vous avez émis par la suite, vous avez indiqué, vous avez dévoilé votre intérêt dans la profession à laquelle vous appartenez.

M. Middlemiss: En tout cas. Pour rassurer encore une fois l'adjoint parlementaire, je suis conscient de la situation économique de la province actuellement, mais je me demande si lui, le 31 mars 1981, à Saint-Odilon, était conscient de la situation économique lorsqu'il promettait de compléter le sixième rang, ensuite, la grande ligne jusqu'au quatrième rang. Après cela, on passait au huitième rang. À la suite des commentaires d'un citoyen qui lui disait de ne pas oublier le dixième rang, celui-ci nous a été promis la dernière fois.

M. Clair: En 1973.

M. Middlemiss: Non, il a dit: Je vous promets qu'avant 1983 le dixième rang sera pavé.

M. Ouellette: M. le Président, je vais répondre à ce brave député. Puisqu'il me parle du sixième rang, j'ai le plaisir de lui apprendre qu'il est terminé, qu'il est pavé et que les gens sont heureux. Cela remonte au premier mandat.

En ce qui concerne le huitième rang, il devait être fait l'an dernier, il sera achevé cette année. Les appels d'offres sont faits, les terrains sont acquis et cela va se réaliser dès cet été.

En ce qui concerne la grande ligne, c'est un tout petit bout qui sera fait cet été également.

En ce qui concerne le dixième rang, on attend les terrains. Les gens ne veulent pas céder les terrains. Le rang ne se fera pas tant et aussi longtemps que les riverains n'accepteront pas de céder le terrain. Là-dessus, je suis très ferme dans mon comté.

Si on ne cède pas les terrains, on va ailleurs avec nos budgets. C'est aussi clair que ça. À Saint-Odilon comme ailleurs.

M. Middlemiss: Il est fort probable que si on pouvait bénéficier d'autant de budgets, dans nos comtés respectifs, que l'adjoint parlementaire...

M. Clair: Voulez-vous comparer les budgets?

M. Bourbeau: M. le Président, si je comprends bien, dans le comté...

M. Middlemiss: Oui, je vais les comparer.

M. Bourbeau: ... du député, ce ne sont pas les projets qui attendent l'argent, c'est l'argent qui attend que les terrains soient prêts pour y mettre l'asphalte. Autrement dit, l'asphalte est là, mais vous manquez de terrain pour mettre l'asphalte dans le comté.

M. Ouellette: Cela dépend, bien sûr, de l'attitude de chacun des députés. Chez nous, j'ai toujours été très ferme là-dessus. Quand un maire me demande d'aller lui chercher un budget pour réaliser un rang, évidemment, je me fais un devoir de faire tous les efforts pour obtenir l'argent. Il arrive, dans certains cas, mais pas dans tous les cas, que j'obtienne, lors de la tournée du sous-ministre, que des montants soient affectés à la réfection d'un rang, mais que, lorsque vient le temps de réaliser le rang, on n'a pas passé à travers tous les problèmes techniques par exemple qu'on n'a pas acquis les terrains; c'est le cas du dixième rang de Saint-Odilon, c'est le cas, je ne sais pas moi, de Saint-Étienne-Sud, à Sainte-Marie. À ce moment, c'est bien regrettable, mais l'argent va ailleurs. C'est aussi clair que ça.

M. Clair: On fait exactement de même. N'importe quel député qui s'occupe de son comté sait que si un projet ne peut pas se réaliser et qu'il y en a un autre qui est à peu près prêt à partir simultanément, il y a à l'occasion des arrangements qui se prennent. Ce qui m'inquiète dans les propos du député de Laporte, c'est qu'il souhaiterait pouvoir avoir lui aussi, par exemple, au niveau du programme 5.4, le programme de subventions aux municipalités, parce qu'il y a là une municipalité qui appartenait à un autre comté auparavant et il voudrait que le ministre des Transports lui affecte une certaine enveloppe. Avec les propos qu'il tient, je me demande si on devrait lui en confier une, parce que je ne suis pas sûr qu'il connaît bien...

M. Vallières: On pourrait peut-être prendre l'excédent d'asphalte du député de

Beauce-Nord.

M. Clair: ... le programme.

M. Vallières: Non, pas tellement. Je connais le ministre, cependant.

M. Clair: 11 faudrait que le député de Jean-Talon, qui est un vieux connaisseur, lui fasse un peu l'explication que c'est tout pour Beauce-Nord et que ce n'est rien pour Bellechasse.

M. Vallières: J'appuie le député de Bellechasse.

M. Middlemiss: Je voudrais maintenant poser des questions spécifiques sur certains tronçons, à savoir les échéanciers et les montants qui seraient disponibles dans le budget.

M. Clair: Comme je le disais tantôt, ici il s'agit du programme de travaux régionaux. Je n'ai pas l'intention de commencer ici à débiter, pour chacun des députés de l'Opposition ou ministériels qui voudront me faire l'honneur de leur présence, la programmation au complet pour la bonne et simple raison que je ne la possède pas par coeur. Vous comprendrez sûrement cela. La deuxième raison, c'est que ce serait beaucoup trop long. S'il s'agit des grands travaux, cela me fera plaisir de répondre dans la mesure du possible.

M. Middlemiss: D'accord. On nous a donné un échéancier pour les grands problèmes et je m'aperçois que, dans le comté de Gatineau, l'autoroute 5, disons le tronçon Tenaga-Wakefield, est-ce que le fait que ce n'est pas présent, cela veut dire que c'est remis et à quelle date est-ce remis?

M. Clair: Cela veut dire que si cela n'apparaît pas... Dans quel document dites-vous?

M. Middlemiss: Dans le gros document qu'on nous a remis. Le cahier...

M. Clair: Ce n'est pas une autoroute qui ne commence pas... La 5 n'est pas commencée.

M. Middlemiss: Oui, c'est construit jusqu'au chemin Scott à partir de Hull.

M. Clair: Il n'y a pas de travaux de construction qui ont cours actuellement là-dessus.

M. Middlemiss: Non, du tout.

M. Clair: M. le Président, non, il n'y a pas de travaux de prévus sur l'autoroute 5

en 1982-1983.

M. Middlemiss: On n'a aucune idée du moment dans le calendrier qu'on prévoit?

M. Clair: Non. Dans le calendrier 1982-1983, il n'y a rien d'inscrit pour l'autoroute 5.

M. Middlemiss: On n'a pas de programme quinquennal?

M. Clair: Sur la liste des projets que je vais envoyer au député de Gatineau comme aux autres députés, il pourra voir quels sont les projets qui sont retenus dans cette région, mais je dois dire qu'actuellement, les disponibilités budgétaires pour l'entente de la CCM sont déjà affectées et en ce qui concerne l'autoroute 50, les grands travaux autoroutiers dans la région de l'Outaouais, le maximum qui peut être fait sur la route 50, on va donner priorité à la route 50. En ce qui concerne l'autoroute 5, il y a différentes études qui sont en cours quant à la possibilité de construction de l'autoroute 5 dans la région de Wakefield.

M. Middlemiss: Scott à...

M. Clair: Il s'agit ici de préciser quelle stratégie de réalisation serait la plus rentable et la plus efficace. Différentes options peuvent être retenues, allant de la construction d'une autoroute complète jusqu'à la simple reconstruction de la route 105.

Une voix: ...

M. Clair: Les conclusions devraient être connues d'ici à quelques mois et le projet sera alors programmé en tenant compte des disponibilités budgétaires.

Des voix: Je n'en reviens pas comme c'est beau!

M. Clair: Les deux priorités, ce sont l'autoroute 50 et l'axe Saint-Laurent-Laramée-McConnell.

M. Middlemiss: L'axe Saint-Laurent-McConnell-Laramée. Quel est l'échéancier et par quel bout est-ce qu'on commence? Par quel bout?

M. Clair: Je vous dis que ce sont les priorités.

Une voix: Par les deux bouts.

M. Clair: Au fur et à mesure des disponibilités budgétaires, c'est sur ces dossiers qu'on va consacrer le maximum d'énergie en matière de construction autoroutière.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans le budget de l'année 1982-1983, il y a des sommes attribuées au projet de Laramée-Saint-Laurent-McConnell?

M. Clair: Plutôt que de commencer à vous donner toutes sortes de renseignements, je préférerais que vous vous adressiez au député de Gatineau, ou aux deux...

M. Middlemiss: La route 5 concerne...

M. Clair: La route 5, cela le concerne.

M. Middlemiss: Oui. Les autres concernent le député de Hull et moi-même.

M. Clair: Alors, vous êtes un caucous divisé dans la région de l'Outaouais.

M. Middlemiss: Non, non. J'identifie les différents comtés. Cela paraît que vous n'êtes pas allé là souvent. Vous ne connaissez pas les limites.

M. Clair: La dernière fois que j'y suis allé, j'ai été tellement bien reçu.

M. Middlemiss: Oui.

M. Clair: Oui, cela remonte déjà à quelques mois, cependant, mais j'avais été très très bien reçu.

Une voix: Oui, mais cela a changé depuis ce temps-là.

M. Middlemiss: Est-ce que vous préférez, donc, adresser...

M. Clair: Je pourrais vous adresser une lettre dans laquelle je vous... D'ailleurs, vous allez la recevoir. Chaque année - et cela, c'est une tradition qu'a confirmée l'autre jour le député de Charlevoix - quand l'étude des crédits est terminée, que les budgets sont, à toutes fins utiles, adoptés, le ministre des Transports envoie à chaque député le long et le large, comme on disait chez nous, des travaux routiers qui vont être exécutés dans son comté. On va faire de même avec vous.

M. Middlemiss: Oui, mais, si on regarde le journal des Débats de l'an passé, on a posé une question et on nous a assuré que, dans six mois, huit mois, un an, on nous donnerait un échéancier sur les autoroutes, cela va faire un an bientôt. À une question que je vous ai posée en Chambre, vous avez répondu que vous n'aviez pas l'intention de préparer un échéancier. Donc, si on a les mêmes réponses...

M. Clair: Ce sont des indications...

M. Middlemiss: ... cette année que celles qu'on a eues l'an passé, vous voyez pourquoi nous sommes un peu dans le doute.

M. Clair: Ce sont des indications que je veux donner parce que chaque ministre, je dirais, a sa façon de présenter à l'opinion publique la programmation sur les années autres que l'année budgétaire financée. Quand bien même je vous dirais que, l'année prochaine, je vais faire toutes les autoroutes, premièrement, les crédits sont adoptés année par année par l'Assemblée nationale du Québec. Je ne peux pas engager l'avenir comme cela, en étant assuré... C'est pour cela que je dis, des échéanciers, je suis très réticent à en donner pour la simple raison que ce sont plus des horizons qu'on peut donner au plan de la réalisation. Il me semble que je suis très franc. Je vous ai donné... Je vous dis: Dans votre région, au niveau des travaux autoroutiers, c'est l'axe Laramée qui nous semblait être la priorité et l'autoroute 50. Par ailleurs, dans l'ensemble du Québec, la priorité, c'est plutôt la réhabilitation du réseau de base au Québec. Il me semble que je donne l'indication, l'orientation qu'on prend.

M. Vallières: Elles se détériorent plus vite qu'ils ne réparent, M. le Président.

M. Clair: M. le Président, je viens d'entendre le député de Richmond. Quand bien même il essaierait, lui aussi, de faire accroire à l'ensemble de l'opinion publique que le réseau routier de base s'est dégradé seulement au cours des cinq dernières années, sous le gouvernement...

M. Vallières: Beaucoup plus, beaucoup plus, cela n'a pas d'allure.

M. Clair: ... ou qu'il s'est dégradé plus, il n'est pas crédible parce que...

M. Vallières: Cela n'a pas d'allure, votre affaire.

M. Clair: ... ce n'est pas vrai que le réseau routier de base du Québec, qui compte 126 000 kilomètres de routes, au total...

M. Vallières: Je vais vous ramener dans le comté de Richmond faire un tour.

M. Clair: ... s'est détérioré plus vite...

M. Vallières: Sur une barre de tracteur, en arrière, vous allez voir ce que cela à l'air.

M. Clair: ... s'est détérioré en cinq ans. C'est un choix qui a été fait sur une période de 20 ans.

M. Middlemiss: J'aimerais poser une dernière question au ministre des Transports. J'aimerais savoir si le budget d'entretien du système routier dans la province de Québec, durant les cinq dernières années, a été basé sur des exigences techniques ou bien sur des disponibilités budgétaires? (20 h 45)

M. Clair: M. le Président, c'est évident qu'on tient compte des deux.

M. Middlemiss: Sur lequel des deux?

M. Clair: On tient compte des deux. C'est évident qu'on tient compte des deux. Chaque intervention qui est faite est faite en fonction des disponibilités budgétaires et de la conservation du réseau.

Le Président (M. Gratton): M. le député de Bellechasse avait demandé la parole sur le programme 3.

M. Lachance: M. le Président, je vous remercie de votre largesse pour le droit de parole des deux côtés. Je serai bref, contrairement à ce que je viens d'entendre, et je n'ai pas l'intention d'entrer dans des considérations de bouts de chemin du dixième rang de Saint-Clin-Clin.

Une voix: C'est fin pour le député de Beauce-Nord!

M. Lachance: Pas du tout. C'est parce que les récriminations des députés de l'Opposition, on pourrait les multiplier par X du côté du parti ministériel et ce serait à peu près la même chose.

M. Vallières: Dites-le. Il a très bien fait cela. Il a eu le courage de dire ce qu'il pensait.

M. Lachance: Dans Bellechasse, au rythme actuel, cela va prendre entre 90 et 125 ans avant qu'on puisse avoir un réseau potable. On pourrait en parler longtemps, mais, en tout cas, moi, je vais parler plutôt de quelque chose qui a été évoqué par l'adjoint parlementaire, le député de Beauce-Nord, la semaine dernière. Il a parlé de la possibilité de mettre sur pied un nouveau programme l'an prochain qui s'appellerait un programme à normes réduites. Cela m'intéresse beaucoup, ce programme-là, parce que je pense que le but, c'est d'en faire plus avec moins d'argent et, par les temps qui courent, c'est une alternative intéressante. M. le Président, vous connaissez mon curriculum vitae, je suis un ancien maire, toujours intéressé au domaine municipal. J'aimerais savoir si les différents conseils municipaux seront consultés pour identifier les routes qui pourront éventuellement être sur la liste du

programme à normes réduites.

M. Ouellette: Cela me fait plaisir de répondre à cette question de mon collègue et voisin de Bellechasse qui est en de ceux qui sont pénalisés, justement, par l'état lamentable - c'est moi qui le dis - du réseau tertiaire. Cela va peut-être consoler le député de Richmond d'apprendre qu'il n'y a pas que sa région qui est dotée d'un tel réseau. Je donnais des chiffres, la semaine dernière, qui disaient que dans Beauce-Nord, par exemple, on a 450 milles de chemins de terre; dans Beauce-Sud - je cite toujours de mémoire - 600, chez lui dans Bellechasse, 900, dans Lotbinière 1200. À ce rythme-là, c'est-à-dire à ces conditions et avec un rythme budgétaire de 1 000 000 \$ par année...

M. Vallières: C'est combien, en passant?

M. Ouellette: Je ne le sais pas, je pourrai vous donner tout cela après la rencontre, si vous le voulez, ça veut dire 45, 60 ans, 90 ans, et 120 ans. J'imagine qu'il y a des gens qui n'attendront pas cela, et avec raison, d'autant plus que, l'agriculture s'étant développée comme elle le fait, les gens ont besoin de routes capables de supporter un transport un peu plus lourd qu'avant. Si on ajoute à cela le transport scolaire, c'est évident qu'on ne pourra pas continuer à ces rythmes-là et surtout dans les normes actuelles parce que ça n'a pas de sens. Cela, c'est un héritage qu'on a eu, qui nous venait en bonne partie du Parti libéral, entre autres. Alors, pour corriger la situation, pour faire du rattrapage, il y a un premier point qui a été soulevé par le ministre et auquel il tient beaucoup, c'est de cesser de mettre l'accent sur les autoroutes pour utiliser une partie de ces budgets, justement, pour faire le rattrapage en milieu rural.

Mais, il y a aussi une deuxième méthode qui me paraît essentielle, c'est celle de mettre sur pied un programme à normes réduites qui nous permettrait, avec le même argent, de faire beaucoup plus de millage ou de kilométrage pour effectuer ce rattrapage-là. La question que me pose le député de Bellechasse, c'est à savoir quelle sera la procédure de consultation pour établir les priorités. Je vous dirai que tout n'est pas encore finalisé, mais il est bien sûr que les districts de voirie auront leur mot à dire puisque c'est là qu'on retrouve les experts en région, capables d'identifier les priorités, capables de faire des recommandations quant au type de travaux à entreprendre. Alors, dans un premier temps, c'est bien sûr qu'il faudra demander à nos districts de la voirie de nous faire la liste des routes rurales qui peuvent être refaites en vertu de ces normes

réduites, à moindre coût. Dans un deuxième temps, on pourrait confier au député le soin de traiter avec chacun des maires de son comté pour établir les priorités dans chacune des municipalités.

Il y a aussi un nouveau phénomène qui est en voie d'apparition et en voie d'implantation, je devrais dire, ce sont les MRC qui seront, quant à moi, appelées au cours des prochaines années à jouer un rôle moteur dans le sens de la détermination des priorités et éventuellement - qui sait? - peut-être de s'embarquer elles-mêmes budgétairement et techniquement à la réalisation de ces travaux. Je n'en sais rien. On est dans l'avenir.

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

M. Bourbeau: Je pense que le député de Beauce-Nord est en train de parler d'un sujet qui n'est pas dans le budget de cette année. On parle d'un projet pour l'an prochain. On pourrait remettre la discussion à l'étude des crédits de l'an prochain, quand ce projet sera à l'ordre du jour. Étant donné qu'il nous reste seulement une heure et dix minutes, je pense qu'on devrait se limiter à étudier les programmes de cette année et non pas ceux de l'an prochain.

M. Clair: M. le Président, je voudrais appuyer le député de Laporte là-dessus, parce que tous ses collègues n'ont pas arrêté de me demander des échéanciers et des engagements pour 1983, 1984, 1985, 1986 et 1987.

Une voix: On pourrait remettre cela aussi.

M. Bourbeau: Il reste une heure et dix. On n'est pas pour la passer...

Le Président (M. Gratton): Pourrais-je dire au député de Laporte et au ministre que ni l'un ni l'autre n'a raison? À l'étude des crédits en commission parlementaire, il s'agit d'une discussion qui n'a pas de limite autre que la bonne volonté des membres de la commission. J'inviterais les députés...

M. Bourbeau: Je pensais qu'on étudiait des crédits. Je ferais appel à la bonne volonté du député de...

M. Ouellette: M. le Président, si on accepte la proposition du député de Laporte, j'ai peur qu'à l'étude des crédits l'an prochain il nous reproche d'avoir mis en place les programmes sans avoir consulté les députés de l'Opposition...

M. Bourbeau: Je pense bien que ce n'est pas ici qu'on va consulter l'Opposition.

Si vous voulez faire une session de la commission parlementaire des transports là-dessus, on vous donnera nos conseils à ce moment-là...

M. Ouellette: ... et j'aimerais avoir leur opinion là-dessus.

M. Bourbeau: ... mais maintenant, M. le Président, on étudie les crédits. Il me semble qu'on devrait au moins parler de crédits un peu.

M. Vallières: On vous donnera nos conseils, vous nous donnerez une part du budget.

M. Bourbeau: En ce qui nous concerne, M. le Président, les programmes 3 et 4, je pense qu'on serait prêt à les adopter.

M. Ouellette: De toute façon, je pense avoir répondu à la question du député de Bellechasse.

M. Bourbeau: Très bien. Très bien. De façon brillante.

Le Président (M. Gratton): Le programme 3 est-il adopté?

M. Bourbeau: Sur division, semble-t-il.

Le Président (M. Gratton): Sur division. Programme 4, conservation du réseau routier.

M. Bourbeau: Je pense qu'on en avait parlé en même temps.

Le Président (M. Gratton): Sur division.

Gestion interne et soutien

Le programme 5, gestion interne et soutien, est-il adopté?

M. Bourbeau: Le ministre a-t-il une allocution à faire? Le ministre veut-il que je lui lise le texte? Ce programme vise à...

M. Clair: Si le député de Laporte veut bien me donner une chance de retrouver mes notes pour le discours de circonstance sur le programme 5.

M. Bourbeau: C'est à la page 2413.

M. Clair: Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner les ressources humaines, physiques et financières essentielles à la gestion des programmes du ministère et est composé de quatre éléments de programme.

Le Président (M. Gratton): Ce

programme est-il adopté?

M. Bourbeau: Une ou deux questions, M. le Président, si vous me le permettez. Il y a quatre éléments, comme le disait si bien le ministre dans sa brillante introduction. On remarque qu'il y en a deux où on a augmenté le budget d'environ 10% à 12%, ce sont les programmes qui sont lourds en personnel, en main-d'oeuvre. On retranché 7% dans les soutiens techniques et 4,8% - presque 5% - dans l'aide à l'amélioration du réseau municipal. Je présume que ce sont les contractions budgétaires du gouvernement qui ont fait qu'on ne pouvait pas faire de contractions dans la direction, par exemple, ou dans le soutien administratif et on s'est, en conséquence, lancé dans les contractions budgétaires sur les soutiens techniques.

M. Clair: Voyez-vous, l'élément 1 qui se rapporte à la direction du ministère, c'est l'ensemble de l'équipe de direction. Essentiellement, ce sont les traitements des communications...

M. Bourbeau: C'est le...

M. Clair: À toutes fins utiles, je n'ai pas le comparatif pour 1981-1982 par poste, mais c'est essentiellement l'équipe de direction du ministère.

M. Bourbeau: De toute façon, M. le ministre, je pense que...

M. Clair: Pour le programme gestion interne et soutien, c'est l'indexation générale accordée par le secrétariat du Conseil du trésor en revue de programmes pour ce genre d'élément de programme. Pour le soutien technique, la baisse s'explique exclusivement par le transfert de 36 personnes à la Régie de l'assurance automobile du Québec. C'est le soutien informatique; vous savez sûrement qu'auparavant l'ordinateur était au bureau des véhicules automobiles, au ministère des Transports. Il y a eu un réaménagement avec la Régie de l'assurance automobile du Québec.

M. Bourbeau: ... qui ne fonctionnait jamais, en général.

M. Clair: Je ne sais pas. Un ordinateur qui était trop petit.

M. Bourbeau: C'est ce que le Vérificateur général a dit.

M. Clair: Mais il y avait également des problèmes de taille avec cet ordinateur qui est en train d'ailleurs d'être changé, maintenant qu'il est rendu à la régie.

En ce qui concerne l'élément 4 du

programme 5, comme vous voyez, par rapport à l'an passé, l'aide à l'amélioration du réseau municipal, qui comporte le programme annuel d'aide aux municipalités, le programme d'aide aux aménagements cyclables et l'aide à l'entretien des ponts municipaux. Ce sont les trois sous-éléments, si on veut, qu'on retrouve là-dedans, l'entretien des ponts municipaux, les aménagements cyclables et les chemins municipaux.

M. Bourbeau: Dans la liste du personnel politique du ministère des Transports, on remarque que le ministre a un directeur de cabinet, sept attachés politiques et un secrétaire particulier adjoint. Le ministre pourrait-il nous expliquer quelle est la différence entre un secrétaire particulier adjoint et un attaché politique? Quelle est la différence dans la description de tâches?

M. Clair: Il n'y a pas de différence dans le travail effectué par un secrétaire particulier adjoint par rapport à un attaché politique. Cela dépend de l'affectation du ministre, cela dépend des responsabilités, des secteurs d'activité auxquels le ministre assigne un attaché politique ou un secrétaire particulier adjoint. Les secrétaires particuliers adjoints, c'est ce que j'avais essayé, sans succès, l'année passée, d'expliquer. Je ne suis pas un spécialiste de ces questions, mais les attachés politiques, si vous voulez, qui sont entrés en fonction avant l'entrée en vigueur de la loi 50 ont eu l'occasion de choisir un régime ou un autre, l'ancien régime ou le nouveau régime, et comme je pense que, dans mon personnel, il y a deux personnes, M. Jean-Pierre Gauvreau... C'est tout, je pensais qu'André Ouellet l'était. Il y a seulement Jean-Pierre Gauvreau qui, à cause de son ancienneté dans le système, a eu l'occasion de choisir et il a choisi le statut de secrétaire particulier adjoint.

M. Bourbeau: Il est permanent, n'est-ce pas?

M. Clair: C'est cela, il a sa permanence.

M. Bourbeau: L'Opposition se préoccupe beaucoup évidemment des conflits d'intérêts. On aimerait savoir s'il y a une relation... Vous avez nommé André Ouellet. Je présume qu'il n'a aucun lien de parenté avec un autre André Ouellet, qui est ministre libéral au fédéral.

M. Clair: Non.

M. Ouellette: Il y a le bon et le méchant et on a gardé le bon.

M. Bourbeau: Ce n'est pas le même, sûrement pas, n'est-ce pas?

M. Clair: Non, ce n'est pas le même, M. le Président, au contraire...

M. Bourbeau: C'est parce qu'il semble avoir un salaire de ministre, il est payé 42 000 \$ alors que...

M. Clair: Oui, puis?

M. Bourbeau: ... les députés sont payés 35 000 \$. On se demandait si, par hasard, il...

Une voix: L'autre André gagne 120 000 \$.

M. Clair: Je pourrais dire qu'il travaille plus fort à mon avis que l'autre qui gagne plus du double.

M. Bourbeau: On pourrait peut-être lui demander son opinion sur le ministre des Transports du Québec, peut-être qu'il dirait la même chose.

M. Ouellette: Le nôtre n'est pas isolé à la MIUF.

M. Bourbeau: Un autre nom nous vient à l'esprit, Gilles Michaud. Est-ce que cela a un lien de parenté avec le sous-ministre, par exemple?

M. Clair: À ma connaissance, non.

M. Bourbeau: Non.

M. Clair: À ma connaissance, non.

M. Bourbeau: Ce dénommé Gilles Michaud, je vois que c'est le dernier entré au ministère. Le ministre pourrait-il nous dire quelles étaient ses fonctions avant d'entrer comme attaché politique au ministère des Transports.

M. Clair: Quelles étaient les fonctions qu'il occupait?

M. Bourbeau: Oui.

M. Clair: Je ne pourrais pas dire quelle était sa dernière affectation. Vous avez sûrement reconnu cependant qu'il s'agit de l'ancien député du comté de Laprairie que j'ai décidé, après l'avoir rencontré... J'ai appris, à un moment donné, qu'il était disponible pour...

M. Bourbeau: Depuis le 13 avril 1981?

M. Clair: Je ne pourrais pas dire exactement depuis quel moment. J'ai décidé

effectivement d'embaucher M. Gilles Michaud qui était député de Laprairie auparavant. Je pensais que mon cabinet et moi, comme ministre, on pourrait bénéficier de son expertise dans des dossiers, dans certains domaines, de son expérience politique.

M. Bourbeau: Quel est son "background" personnel? Quelles sont ses qualifications pour travailler au ministère des Transports? A-t-il des qualifications spéciales? (21 heures)

M. Clair: Actuellement, il s'occupe en particulier du dossier du taxi dans la région de Montréal et dans l'ensemble du Québec. C'est un comité que j'ai constitué pour rédiger un énoncé de politique sur le transport des personnes par taxi. Actuellement, il s'occupe en particulier de ce dossier.

M. Bourbeau: Est-ce une politique du ministre de prendre à sa charge tous les députés du Parti québécois défaits, ou si c'est un cas d'exception?

M. Clair: M. le Président, j'ai considéré à son mérite la candidature de M. Gilles Michaud. Je dois dire que c'est moi-même qui ai fait la démarche pour demander à M. Michaud de venir occuper un poste. Je n'ai aucune gêne à ce faire. Quelqu'un qui a eu la responsabilité de député pendant près de cinq ans à l'Assemblée nationale est certainement une personne qui bénéficie d'un éclairage qui peut être très utile dans un cabinet de ministre. Je n'ai aucune gêne de ce fait.

M. Bourbeau: Quand le ministre parle de considérer sa candidature, est-ce que le ministre a ouvert un concours? Est-ce qu'il y a plusieurs postulants ou s'il a été le seul...

M. Clair: Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer au député de Laporte, malheureusement, il n'aura jamais l'occasion de savoir comment se forme un cabinet de ministre, je le sais. Quand même, cela me fait plaisir pour son instruction personnelle de dire que les attachés politiques dans le cabinet sont choisis sur une base absolument discrétionnaire par le ministre des Transports. C'est l'équipe qui entoure le ministre, sur laquelle compte le ministre pour assurer un suivi des dossiers dans un cabinet. Je dois dire là-dessus, contrairement à l'époque d'autrefois, qu'avant qu'on arrive les attachés politiques étaient systématiquement inclus dans la fonction publique, avaient systématiquement leur permanence. On a changé ce régime. Les attachés politiques, maintenant, n'ont pas leur permanence. De ce point de vue, je n'ai aucune gêne à avoir embauché M. Michaud - je parle de mon attaché politique et non pas

de mon sous-ministre, je ne suis pas gêné de l'autre non plus, je dois le dire. Je ne vois pas pourquoi le député soulève cela. D'ailleurs, je dois dire qu'à l'époque, au ministère des Transports, pendant un bon bout de temps, il y a eu deux ministres, il y avait un ministre des Transports et il y avait un ministre d'État aux Transports. Quant au nombre de personnes qui travaillaient pour assurer la responsabilité du ministère des Transports, on pourrait faire des comparaisons. Je n'aurais pas peur de la comparaison à ce point de vue.

M. Bourbeau: Non, je pensais que le député de Laprairie, qui est ici, aurait peut-être pu insister pour s'assurer que l'ancien député de Laprairie, qui est maintenant attaché politique au ministère des Transports, s'occupe en particulier de l'autoroute 30 qu'il connaît très bien. Je pensais que ce serait un dossier que le ministre pourrait lui confier. Je me demande si le ministre pourrait lui confier le dossier de l'échangeur Lemoyne. Je ne sais si le ministre connaît l'échangeur Lemoyne.

M. Clair: Oui, je le connais très bien, il coûte assez cher.

M. Bourbeau: Incidemment, entre parenthèses, est-ce que le ministre pourrait nous dire à quel moment l'échangeur sera terminé?

M. Clair: Il va être terminé cet été normalement.

M. Bourbeau: Cet été. Le ministre en a profité pour faire sa blague annuelle, à savoir que le député de Laporte n'aura jamais le plaisir de voir un jour ce qui se passe dans un cabinet.

M. Clair: Les années passent et se ressemblent!

M. Bourbeau: Je dirais au ministre, je ne sais pas s'il l'a remarqué, que cette année sa blague a fait rire pas mal moins de monde que l'an dernier. Peut-être qu'on peut considérer que, dans l'esprit des gens, cela devient de plus en plus plausible que l'Opposition, un jour qui n'est pas loin, puisse changer de côté avec le ministre.

M. Clair: M. le Président, là-dessus et en complément...

M. Bourbeau: Pas avec le ministre parce que je ne peux pas lui souhaiter de se faire réélire.

M. Clair: ... de réponse à ses préoccupations en ce qui concerne la formation de mon cabinet, d'abord, je dois

dire que je suis bien heureux pour lui, quelqu'un a le droit de vivre d'illusions, cela aide à passer au travers des difficultés présentes. Je suis heureux si cela peut reconforter le député, se créer des illusions. Je suis bien heureux. Je voudrais ajouter un petit élément intéressant. En ce qui concerne le dossier du taxi, le député de Laporte sera certainement heureux, le député de Laprairie aussi, de savoir que c'est M. Jean-Jacques Lemieux qui préside le comité de rédaction du livre blanc de l'énoncé de politique sur le transport par taxi. Je suis convaincu que la conjonction des efforts de deux personnes qui ont une expérience politique intéressante saura contribuer à nous donner un énoncé de politique en matière de transport des personnes par taxi qui sera des plus intéressants.

M. Saintonge: Vous dites que c'est une expérience politique, dans le cas de M. Lemieux. Je voudrais faire remarquer au ministre que M. Lemieux a des antécédents en transport assez valables.

M. Clair: Je n'ai jamais nié cela. Au contraire. Vous voyez, je lui ai moi-même confié la présidence du groupe de rédaction du comité de travail. Cela va bien.

Le **Président (M. Gratton):** Le programme 5 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le **Président (M. Gratton):** Adopté. Programme 6, Commission des transports du Québec.

Commission des transports du Québec

M. Clair: Ce programme, M. le Président, vise à délivrer des permis de transport ou de location, à fixer des tarifs de transport ou de location et à statuer sur l'adjudication ou le prix des contrats de transport écolier, ce qui ne sera plus exact à compter de la présente année. Il va falloir faire corriger les notes explicatives du programme 6.

Le **Président (M. Gratton):** Le programme 6 est-il adopté?

M. Bourbeau: Non, M. le Président. Au contraire. Votre hantise... On a des questions à poser. Dans le nombre...

M. Clair: Non, non, il parlait de la hantise. Il ne parlait pas de votre parti. Il parlait du programme.

M. Bourbeau: Oui, c'est exactement ce que je voulais dire. Le président est un homme très efficace, mais quand même, je

voudrais poser une question au sujet du nombre de personnes-année qui apparaît à la page 2414, la page qui concerne ce programme 6. On montre, pour l'année 1982-1983, un total de 327 personnes. C'est le nombre d'employés à la commission. Mais personnes-année, est-ce parce qu'il y a certaines personnes à mi-temps et qu'il y en aura plus que 327, mais qu'en recoupant cela, cela ferait un total de 327?

M. Clair: Je me souviens d'avoir vu, à l'occasion, des chiffres sur les employés occasionnels, les employés à temps partiel. Il y a toujours, dans chacun des secteurs d'activité, un certain nombre de personnes qui se trouvent à travailler une partie de l'année, non pas la totalité. C'est pour cette raison que maintenant, vous voyez apparaître - je pense que c'est partout, d'ailleurs - dans les programmes, le total de personnes-année incluant, donc, tant les employés à temps partiel et les employés occasionnels que les employés permanents.

M. Bourbeau: Il y a un décret du Conseil du trésor ou enfin, un CT qui fixe les contingentements des cadres et des professionnels des ministères et organismes. Dans le cas de la Commission des transports, les effectifs permanents autorisés au 30 septembre 1981 étaient, selon les chiffres que j'ai devant moi ici, de 297, alors que, d'après le chiffre que l'on voit ici, il y en a 327, 306 permanents et 21 à temps partiel. L'année dernière, c'était 311, et pour l'année qui vient, 306. Comment peut-on excéder le maximum permis par le Conseil du trésor? Y a-t-il eu un autre CT d'émis ou est-ce simplement que...

M. Clair: Est-ce un CT général auquel vous faites allusion?

M. Bourbeau: Du 21 décembre 1981. C'est assez récent.

M. Clair: Oui, mais je veux dire que c'est un CT général.

M. Bourbeau: Général... On donne tous les ministères.

M. Clair: Cela ne porte pas seulement sur la Commission des transports.

M. Bourbeau: On donne tous les ministères, les organismes et le nombre de personnel autorisé.

M. Clair: Cela dépend exclusivement de la date à laquelle ce rapport a été arrêté, parce qu'il y a eu également, à la Commission des transports, un transfert de postes du ministère des Transports à la Commission des transports, en ce qui

concerne la surveillance, les taux et tarifs. Cela dépend de la date à laquelle cela a été arrêté. Si vous vouliez qu'on concilie les chiffres et ces choses, c'est parfaitement conciliable. Cela dépend de la date à laquelle cela a été arrêté.

M. Bourbeau: Ce qui arrive, c'est que le CT date du 21 décembre 1981. C'est tout récent et on spécifie bien que pour la Commission des transports, le maximum est de 297. Or, vous nous dites, dans le document des crédits, que pour la même année, 1981-1982, cette année-là, il y avait 311 permanents et 20 employés à temps partiel. Donc, vous excédiez la norme de 14 permanents. Quant aux employés à temps partiel, je ne sais pas combien il y en a d'autorisés. Ce n'est pas indiqué sur le CT.

M. Clair: Mais essentiellement, comme je vous le dis, je n'ai aucun doute dans mon esprit à l'effet qu'ils sont conciliables, parce que la façon dont cela fonctionne, une fois par année, le Conseil du trésor détermine les personnes, c'est-à-dire le nombre de postes dans chacun des secteurs de l'activité du gouvernement. Je suis convaincu que, dans la correction qui aura lieu l'an prochain, vous verrez comment se concilient ces chiffres. La Commission des transports, à ma connaissance, n'a pas de dépassement d'effectifs par rapport à ses postes autorisés.

M. Bourbeau: Le ministre est-il bien sûr de cela? D'après les documents, on en doute.

M. Clair: Comme je vous dis, cela dépend de la date à laquelle cela a été arrêté au trésor.

M. Bourbeau: Enfin, j'aimerais bien que le ministre me rassure, je ne suis pas rassuré du tout. Je veux bien prendre sa parole, mais d'après les chiffres que je vois, il y a un nombre d'employés de trop. Avec le budget qu'on a maintenant, on devrait peut-être s'assurer qu'on respecte les normes.

M. Clair: Il y a eu, comme je l'expliquais au député, un ajout de quatorze postes en provenance du ministère des Transports. Ce que je n'ai pas, c'est la date à laquelle ce transfert de postes a été autorisé, ce qui fait que la situation est la suivante: Probablement que le CT général du mois de décembre ne tenait pas compte de ce transfert, ce qui explique probablement l'écart.

M. Bourbeau: Ce transfert est survenu à la suite de...

M. Clair: C'est cela, l'on ne se souvient pas de la date exacte à laquelle...

M. Bourbeau: ... de la réorganisation de la commission?

M. Clair: Pardon?

M. Bourbeau: Comment se fait-il que ce transfert a été fait du personnel du ministère à celui de la commission?

M. Clair: En ce qui concerne la surveillance des taux et tarifs, un certain nombre de personnes relevaient j'imagine préalablement de la Division du contrôle des lois et règlements du ministère des Transports qui a été transférée à la Commission des transports.

M. Bourbeau: Bon. Au chapitre des traitements sur le personnel, il y a une augmentation assez importante. À la commission, on passe de 6 892 000 \$ à 8 234 000 \$, ce qui signifie une augmentation de 19,5% dans les traitements alors que le personnel diminue. On est passé de 311 à 306 permanents et le nombre d'employés à temps partiel est demeuré à peu près le même. Comment peut-on expliquer que les salaires augmentent de près de 20% alors que le nombre d'employés diminue? Est-ce que cela n'excède pas...

M. Clair: Cela doit être exclusivement par les quatorze postes en question.

M. Bourbeau: Je ne comprends pas. Vous aviez, en 1981-1982, 311 employés permanents.

M. Clair: Oui, mais il y a l'indexation qui...

M. Bourbeau: Il y en a 306 cette année. Il y en a donc cinq de moins. Ce n'est pas tellement important, mais quand même il en a moins...

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: ... et les traitements augmentent de 19,5%. Quel est l'argument? Je ne comprends pas. Si vous me disiez qu'il y a quatorze postes de plus en 1982-1983, je comprendrais que les traitements augmentent de plus de 12% ou 13%, mais le total des employés est moindre - à peu près 2% de moins - et les traitements augmentent de près de 20%. Je ne comprends pas.

M. Clair: De combien est l'augmentation des traitements, dites-vous?

M. Bourbeau: Des traitements, elle est de 19,5%.

M. Clair: 19,5%, c'est cela; selon la note que j'ai, cet écart s'explique par l'ajout

de quatorze postes en provenance du ministère des Transports.

M. Bourbeau: Oui, mais quatorze postes, ces postes n'apparaissent pas dans le nombre total d'employés permanents. Vous êtes passé de 331 postes à 306. Même si vous avez effectivement transféré 14 personnes, il doit y en avoir 19 qui sont parties, parce que vous vous retrouvez avec 306.

M. Clair: Il semble qu'il y aurait eu, l'année dernière, sous-estimation du poste des traitements, que cela aurait été plutôt 7 100 000 \$.

M. Bourbeau: Là, cela fausse les chiffres. Les chiffres de l'an dernier n'étaient pas exacts, quoi!
(21 h 15)

M. Clair: C'est cela. Compte tenu des erreurs dans le nombre d'employés, si on tient compte des deux éléments, cela devrait nous ramener normalement dans les proportions habituelles.

M. Bourbeau: Vous en avez souvent des erreurs comme cela à la commission? Vous perdez des employés comme cela ou vous perdez...

M. Clair: Non, je regrette, là-dessus, je veux répondre au nom du Conseil du trésor. La préparation de l'ensemble des crédits budgétaires s'est promenée dans un budget de 1 500 000 \$. C'est le premier poste où le député découvre qu'il y a peut-être eu une erreur de sept ou huit postes et une erreur l'année dernière dans l'estimation des crédits pour les traitements.

M. Bourbeau: Le ministre comprendra que, si le député n'en a pas trouvé ailleurs, ce n'est pas nécessairement parce qu'il n'y en avait pas. C'est parce que le député cette année a choisi de ne pas faire une étude détaillée de tous les postes, de tous les programmes comme il l'avait fait l'an dernier.

M. Clair: Il pourra se reprendre l'année prochaine.

M. Bourbeau: C'est un des premiers programmes. On est allé par sondage, comme font les comptables. Cette année, on a sondé la commission. On a trouvé cela au premier poste qu'on a sondé. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu effectivement de revenir sur les cinq premiers programmes pour voir si ce n'est pas la même chose.

M. Clair: Libre à vous.

M. Bourbeau: Oui, mais c'est le temps qui manque, évidemment. Au chapitre des

loyers, il y a une augmentation assez extraordinaire de 30%. Qu'est-ce qui s'est passé?

M. Clair: L'explication est la suivante. J'avoue que, pour le député, cela lui donne des renseignements un peu artificiels, mais, comme on l'expliquait tantôt, pour l'ensemble du programme de 1981-1982, il y a eu un ajout de 300 000 \$ en cours d'année. Maintenant, quand il a été autorisé, il a été autorisé essentiellement au poste 3, communications.

M. Bourbeau: Traitements.

M. Clair: Vous voyez, au poste communications, il y a 629 000 \$ d'inscrits. Le député ne s'en souvient peut-être pas ou peut-être que c'est ce qu'il poursuit, l'année dernière, on avait dû expliquer en 1981-1982 pourquoi il apparaissait 300 000 \$ au poste communications qui, en fait, auraient dû être répartis sur d'autres postes qu'uniquement sur le poste communications. C'est ce qui explique la légère distorsion qui existe. Les chiffres ont été: pour le loyer, 249 000 \$ l'an dernier et non pas 210 000 \$; les fournitures ont été non pas 150 000 \$, mais 230 000 \$; l'année d'avant, les fournitures avaient été de 216 000 \$, en 1980-1981.

M. Bourbeau: Le député de Laporte commence à comprendre. Le ministre se souvient que l'an dernier, quand on a fait le budget, on lui avait dit que ces coupures étaient invraisemblables et irréalistes. Le ministre répondait: Le député est-il opposé à ce qu'on fasse des contractions? Le député nous blâme. Je lui répondais: Ce n'est pas que nous sommes opposés, c'est que cela ne tient pas debout. C'étaient des contractions qui n'avaient pas de sens. Le ministre vient d'avouer qu'effectivement, l'an dernier, cela ne tenait pas debout d'avoir un loyer de 210 000 \$, alors que, l'année précédente, il était aussi de 210 000 \$. Le budget de l'année dernière était une photocopie conforme de l'année précédente. Le ministre tentait de nous faire croire que les loyers, que l'électricité et que les fournitures ne seraient pas haussés dans l'année en cours. On voit que cela a monté, comme cela devait, à 249 000 \$. Les fournitures ont monté aussi.

M. Clair: Si c'est la plus grosse condamnation que le député de Laporte puisse faire à mon sujet, je suis prêt à supporter son courroux.

M. Bourbeau: C'est parce que le ministre a tenté de nous faire croire l'an dernier qu'on pouvait d'une année à l'autre garder les mêmes montants pour les fournitures, les loyers, l'électricité et des

choses comme cela. Évidemment, le ministre a appris; on va lui pardonner, c'était son premier budget aux transports.

M. Clair: Je vous en saurai gré pour longtemps.

M. Bourbeau: Probablement qu'il avait cru...

M. Clair: Essentiellement, M. le Président, si je peux simplement répliquer, c'est qu'au niveau de l'inscription des crédits, en 1981-1982, il y avait eu des erreurs; en 1982-1983, c'est évident que cela continue à maintenir une certaine distorsion. On va tâcher de faire mieux l'année prochaine.

Le Président (M. Gratton): Le programme 6 est-il adopté?

M. Bourbeau: Adopté.

Le Président (M. Gratton): Adopté. Programme 7, Transports maritime et aérien.

M. Bourbeau: Espérons que l'an prochain les crédits de la Commission des transports vont être...

M. Clair: Imprimés en rouge.

M. Bourbeau: ... imprimés avec plus d'exactitude que l'an dernier, M. le Président.

M. Clair: Je remercie le président de la Commission des transports.

Transports maritime et aérien

Le programme 7, M. le Président, vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

M. Bourbeau: M. le Président, comme vient de le dire si bien le ministre, il y a la question du transport maritime et la question du transport aérien. Le ministre pourrait-il nous dire s'il est question actuellement de rétablir les péages sur les traverses comme, par exemple, Québec-Lévis, la traverse Saint-Firmin-Tadoussac, l'Île-aux-Coudres, etc., où, actuellement, c'est gratuit pour les usagers réguliers. Je pense qu'il y a des rumeurs qui ont circulé récemment à savoir que le ministre ou le gouvernement se proposait d'établir des péages. Est-ce...

M. Clair: M. le Président, malheureusement... Je ne pensais pas que le député aurait des questions là-dessus, j'aurais amené avec moi la documentation nécessaire pour ce faire. En résumé, dans le transport

maritime au niveau des traverses subventionnées ou des traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec, nous sommes à procéder à une opération de rationalisation des activités et également à une rationalisation "tarifaire", dans le but également - je ne le cache pas - d'améliorer le niveau d'autofinancement de la Société des traversiers du Québec. Dans certains cas, cela remonte à aussi loin que huit ans qu'il n'y a eu aucune augmentation de tarifs sur les traversiers de la Société des traversiers du Québec. C'est évident que l'état de déficit de la Société des traversiers du Québec ne cessait de s'accroître. Je vous dis de mémoire que les contributions du gouvernement au déficit de la Société des traversiers du Québec sont passées, en 1975-1976, à peu près d'environ 4 000 000 \$ à environ 16 000 000 \$ cette année. Je pourrais vous donner les chiffres. Au cours des prochains jours, il y aura... D'ailleurs, il y a une opération de rationalisation qui a commencé à se faire dès l'hiver dernier. Le député de Laporte en a sûrement entendu parler, par exemple, par le député de Charlevoix, il y a eu une réduction du nombre de traversiers à l'Île-aux-Coudres. Vous allez voir que dans certains cas, dans la proposition que nous faisons, des gens qui, autrefois, payaient ne paieront plus. On vise à uniformiser. La Société des traversiers du Québec a été formée de la nationalisation de plusieurs traverses qui n'avaient pas de cohérence au point de vue de la tarification et des privilèges octroyés aux personnes qui en bénéficiaient. Maintenant, on a une proposition qui, comme je vous le disais tantôt, devrait être annoncée au cours des très prochains jours.

M. Bourbeau: Le ministre fait-il allusion à la société nationale des transports quand il parle de la proposition?

M. Clair: Non, non.

M. Bourbeau: Non?

M. Clair: Non, c'est exclusivement en ce qui concerne la rationalisation des opérations de la Société des traversiers du Québec et de certaines traverses. Je peux vous donner les chiffres, les subventions du gouvernement pour l'ensemble des traverses, le budget... Oui?

M. Bourbeau: M. le ministre, si vous n'avez pas d'objection, ma question était plutôt d'ordre général en ce qui concerne...

M. Clair: D'ordre général? D'accord.

M. Bourbeau: Étant donné le peu de temps qu'il nous reste, non pas que ce ne serait pas intéressant, mais j'aimerais plutôt

réserver mes questions pour...

M. Clair: Comme vous voulez, mais, par exemple, précisément sur la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, il n'est pas question de remettre en cause la gratuité à cet endroit. En ce qui concerne ceux qui bénéficiaient de traversées gratuites, il y avait par exemple, ici, au niveau Québec-Lévis, le fait que n'importe qui pouvait se présenter et, pour 1 \$, obtenir une passe gratuite à vie, ce qui, on l'admettra facilement... À quoi cela sert-il d'avoir une tarification si n'importe qui peut avoir, en tout temps, une carte gratuite à vie? On va essayer de s'assurer que ceux qui bénéficient des privilèges de ce genre ne puissent pas permettre à d'autres personnes d'en abuser. À toutes fins utiles, il n'y a pas de raison pour laquelle la Société des traversiers du Québec deviendrait autofinancée à aussi peu que 5% ou 10%.

M. Bourbeau: Allez-vous maintenir les cartes à vie pour ceux qui les ont maintenant ou si vous allez les abolir pour ceux qui en possèdent?

M. Clair: On ne conservera pas les cartes à vie.

M. Bourbeau: Si je comprends bien, vous allez rouvrir les contrats?

M. Clair: Y avait-il un contrat là-dessus? Je ne pense pas. Je pense que c'était une tradition plus qu'autre chose.

Quebecair

M. Bourbeau: Peut-être que le ministre n'aurait pas d'objection qu'on passe maintenant au transport aérien et, sans refaire le débat sur Quebecair qu'on a fait il y a quelques semaines, qu'on tente de prendre le pouls de la situation en ce qui concerne Quebecair, étant donné qu'on n'a pas eu l'occasion de s'en parler récemment. Certains journaux faisaient état, au cours des dernières semaines, des déficits de Quebecair au cours de l'année 1981. Le ministre pourrait-il nous dire, maintenant qu'on est rendu en mai 1982, quel a été effectivement le déficit de Quebecair en 1981 et quels ont été les déficits pour les premiers mois de 1982? Où en est-on actuellement à ce sujet?

M. Clair: Pour l'année 1981, il a été de 7 600 000 \$. En ce qui concerne le premier trimestre de 1982, ... Vous savez que le député de Laporte et moi n'avons pas tout à fait le même point de vue sur le dossier de Quebecair. Je ne veux pas lui voler son temps, je sais que le temps passe vite. Peut-être que le député pourrait me faire son exposé, poser ses questions et j'essaierai d'y

répondre le plus rapidement possible dans un même trait.

M. Bourbeau: C'est-à-dire que je n'ai que des questions à poser; je n'ai pas l'intention de faire de discours. Je voulais simplement essayer de me mettre à jour dans le dossier, parce que c'était trop difficile d'avoir les renseignements. Le ministre dit 7 600 000 \$, en 1981. N'y a-t-il pas eu une vente d'actifs, en 1981, de certains appareils? Si oui, quel montant a été récupéré par la compagnie?

M. Clair: Non, pas en 1981, je ne pense pas.

M. Bourbeau: Le F-27 n'a-t-il pas été vendu en 1981?

M. Clair: Non, je pense que cela apparaissait pour l'année 1980.

M. Bourbeau: En êtes-vous bien sûr? On vérifiera sur le bilan financier, mais j'espère que le ministre ne se trompe pas. Le ministre peut-il nous donner le résultat de l'exploitation pour le premier trimestre de 1982?

M. Clair: Non, je vais me contenter d'une déclaration générale là-dessus. Je peux prendre deux petites minutes pour dire que, dans l'aviation commerciale - je ne le dis pas dans une mesure défensive, mais simplement de façon réaliste - le P.-D.G. d'Air Canada, M. Taylor, a déclaré, sans rendre publics les chiffres, que le premier trimestre pour Air Canada avait été le pire trimestre de l'histoire d'Air Canada.

M. Bourbeau: Nordair aussi.

M. Clair: C'est la même chose pour Quebecair. On l'a vu pour Nordair également. Je pourrais vous donner des chiffres qui ont été publiés dans la presse pour Pacific Western, pour American Airlines, pour Delta. Je vous donne simplement le dernier que j'ai vu dans le journal: Delta Airlines, 98 000 000 \$ de profits l'année dernière, pour le premier trimestre, plus de 2 000 000 \$ de pertes. Je me contenterai de dire pour l'instant que le premier trimestre a été très difficile pour Quebecair.

M. Bourbeau: Il ne fait pas de doute que cela ne va pas bien non seulement dans Quebecair mais ailleurs aussi. Je sais que le gouvernement semble s'intéresser de plus en plus à Quebecair, probablement d'ailleurs depuis que l'Opposition a commencé à attirer son attention sur ce dossier. Les journaux nous ont annoncé, depuis quelques jours, que le ministre avait finalement décidé d'apporter un support logistique à

l'administration de Quebecair et probablement à son président en nommant, enfin en suggérant la nomination d'un directeur général, d'un vice-président exécutif en la personne de M. Leblond. Je présume qu'il n'est pas ici. Le ministre pourrait-il nous dire dans quel but on a procédé comme ceci et ce qu'il attend de cette nomination?

M. Clair: Ce n'est d'abord pas une nomination du ministre des Transports, c'est une nomination qui a été faite par le comité exécutif et le conseil d'administration de Quebecair. Je vais vous dire...

M. Bourbeau: Est-ce que M. Leblond a perdu son statut de sous-ministre?
(21 h 30)

M. Clair: Je vais vous répondre. Je vais vous donner autant d'indications que possible. À la suite de l'investissement de 15 000 000 \$ sur lequel on a déjà eu l'occasion de discuter, le gouvernement avait désigné des personnes pour siéger au conseil d'administration. L'une d'entre elles, M. Ghislain Leblond, qui était sous-ministre adjoint à la gestion financière au ministère des Transports, siégeait au comité exécutif depuis le début de l'implication du gouvernement dans le dossier Quebecair. Le poste de vice-président exécutif n'était pas comblé depuis un certain temps à Quebecair. Le comité exécutif, avec une implication importante de M. Leblond qui, sur le plan de l'administration publique québécoise, à l'interne et à l'externe, a une crédibilité certaine... M. Leblond a participé activement à l'élaboration, avec les autres membres du comité exécutif, à un plan de redressement pour Quebecair. Le plan de redressement comporte des défis très importants, que ce soit au niveau de la disposition d'actifs, que ce soit au niveau de la réorganisation des lignes, que ce soit au niveau de la gestion financière; les défis sont très importants pour Quebecair. Une recommandation a été faite par le comité exécutif pour que M. Ghislain Leblond, qui agissait déjà comme membre du comité exécutif, devienne le vice-président exécutif directeur général de Quebecair, ce qui a été accepté. Je ne pense pas qu'au moment où on se parle, le contrat soit signé. C'est un contrat de louage de services. M. Leblond ne quitte pas définitivement la fonction publique. Il est évident qu'il y a un contrat de service qui est en train d'être négocié entre les gens qui s'occupent de cela à l'intérieur du gouvernement au Conseil exécutif, Quebecair et M. Leblond, afin que M. Leblond, quand il a accepté... C'est certain que le gouvernement n'a pas manifesté de désapprobation à l'égard de cette nomination. M. Leblond, comme je vous dis, était impliqué depuis le début de l'implication du

gouvernement dans le dossier Quebecair.

Je suis content de l'attitude du député, qui me semble beaucoup plus positive à l'égard du dossier de Quebecair qu'elle ne l'a été pendant un certain temps. Le gouvernement ne s'y est jamais désintéressé. Il n'a pas attendu les questions du député de l'Opposition pour s'intéresser au dossier de Quebecair. La preuve, c'est qu'on est intervenu bien avant qu'il nous le demande dans le dossier de Quebecair. C'est certain qu'en ce qui concerne le gouvernement, nous avons une préoccupation très élevée de ce qui se passe à Quebecair. C'est un service public. On voit ce qui arrive à plusieurs grands transporteurs aériens dans le monde. Quand on connaît le réseau de Quebecair - le député le connaît - la situation n'est pas facile pour cette compagnie. Il faut absolument maintenir un service public important pour les régions du Québec. C'est encore les mêmes objectifs qu'on poursuit.

Je dois dire que comme ministre des Transports, c'est certain que cela me privait et cela privait également le sous-ministre en titre d'un excellent collaborateur. Il conserve son statut de fonctionnaire. On espère qu'il sera en mesure...

M. Bourbeau: Il faut aller éteindre les feux où ils sont évidemment.

M. Clair: ... de donner le meilleur coup de main possible à Quebecair.

M. Bourbeau: Je tiendrais à dire au ministre que le député de Laporte est toujours positif. Son seul objectif, c'est de faire la lumière et de défendre l'intérêt public. Le ton peut-être varier de temps à autre, mais les objectifs ne changent pas.

Est-ce que le ministre pourrait nous dire qui sont les autres fonctionnaires, les autres mandataires du gouvernement qui siègent au conseil d'administration de Quebecair?

M. Clair: À compter du moment où M. Leblond a siégé au comité exécutif, pendant cette époque, il représentait les intérêts du gouvernement au conseil d'administration et au comité exécutif. À compter du moment où il est embauché par Quebecair, c'est certain qu'il ne peut pas ignorer le travail qu'il a effectué à titre de représentant du gouvernement auparavant. Pendant une certaine période, M. Benoît Sainte-Marie et M. Jean Vézina ont siégé également au conseil d'administration. Actuellement, au moment où on se parle, M. Jean Vézina siège toujours au conseil d'administration; il ne reste plus que deux postes disponibles au conseil d'administration pour le gouvernement à cause de ce que je vais dire au député tantôt. Les deux postes, c'est M. Jean

Vézina et Me Jean Guy, un ancien président de Quebecair, qui les remplissent maintenant au conseil d'administration.

La raison pour laquelle il y a eu un réaménagement, comme je l'ai indiqué au député, il a sûrement pris connaissance, par la voie des journaux, que la famille Webster, les anciens propriétaires de Quebecair, la famille Webster, a démissionné du conseil d'administration et ce n'est peut-être pas tout à fait étranger à ce qui s'est passé préalablement. La famille Webster a décidé d'intenter une action qui est contestée présentement.

M. Bourbeau: M. Sainte-Marie n'est plus au conseil d'administration?

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Il n'y avait pas M. Rivest non plus, pendant un certain temps?

M. Clair: Non.

M. Bourbeau: Non, bon.

M. Clair: Je dois dire là-dessus qu'il y avait plusieurs personnes de qualité au ministère des Transports qui auraient pu représenter les intérêts du gouvernement au niveau de la société Quebecair, que ce soit M. Sainte-Marie, qui est directeur du transport aérien, ou que ce soit M. Pierre Rivest mais, finalement, tout bien pesé, il ne serait peut-être pas sain, pour l'administration de Quebecair, qu'un trop grand nombre de fonctionnaires du ministère des Transports du Québec, qui sont des professionnels dans le secteur, qui ont leur opinion et qui ont le droit de l'avoir, d'ailleurs, sur le développement du transport aérien, viennent modifier, si on veut, l'orientation que Quebecair peut avoir comme compagnie.

M. Bourbeau: Le ministre avait suggéré en Chambre, à plusieurs reprises, aux députés d'encourager Quebecair. Je tiens à lui dire que de plus en plus les députés de l'Opposition font un usage aussi fréquent que possible de Quebecair.

M. Clair: C'est bon. C'est beau, le repentir.

M. Bourbeau: Je dois dire, cependant, qu'on ne rencontre jamais les députés du parti au pouvoir et encore moins le ministre qui, lui, évidemment, a son Quebecair particulier.

M. Clair: Si le député veut regarder l'utilisation que je fais de l'avion gouvernemental et des autres services aériens...

M. Bourbeau: On y viendra tout à l'heure, au programme 8. M. le Président, le ministre va à l'encontre du règlement.

M. Clair: Je dois dire là-dessus, peut-être pour ajouter un renseignement au député, que nous sommes actuellement à faire examiner par le Conseil du trésor un projet de directive qui viserait à faire en sorte que l'ensemble du secteur public encourage davantage, au maximum, devrais-je dire, Quebecair et l'autre ligne dont le député de Gatineau parlait l'autre fois, Québec Aviation.

M. Bourbeau: Ceci suscite une question, M. le ministre. La raison pour laquelle je vous parle de l'utilisation de Quebecair, c'est que Quebecair est un transporteur régional, tout le monde le sait, et sa vocation première est de faire du transport régional. Bien sûr, on a connu certains présidents qui rêvaient de faire du transport national et même international; on a volé vers la Floride et vers Toronto. On a cru comprendre qu'on va abandonner les vols vers la Floride ces jours-ci.

M. Clair: Ce sera suspendu. Là-dessus encore...

M. Bourbeau: Je n'ai pas terminé, M. le ministre. C'est seulement incident, ce que je viens de dire. Tout à l'heure, on pourra peut-être en reparler. J'ai dit à quelques reprises au ministre dans le passé qu'en fait la vocation première de Quebecair est de donner un service aux régions. Le ministre n'ignore pas, même s'il ne prend pas lui-même Quebecair, parce qu'il est bien pourvu en avions, que les régions se plaignent amèrement actuellement du mauvais service de Quebecair. Les gens de Sept-Îles ne veulent même plus entendre parler de Quebecair. Il y a des retards incroyables. Je parlais, encore aujourd'hui, avec ma collègue, la députée de Chomedey, qui s'est rendue à Bagotville, en fin de semaine, et dans la région de la Côte-Nord, et on parle de retards d'une heure et de deux heures. On annule des vols sans prévenir et le service est très mauvais.

Je voudrais signaler au ministre ce qui est arrivé au député de Laporte la semaine dernière, mercredi dernier. Je me suis présenté à l'aéroport de Québec pour prendre un avion de Quebecair à 14 h 30, parce que j'avais un rendez-vous à Montréal à 17 heures. J'avais un billet réservé depuis cinq jours. Je me suis présenté avec mon billet en main et le préposé de Quebecair m'a dit: Je regrette, vous êtes sur une liste d'attente parce que nous faisons passer les passagers de Toronto en premier lieu. Il m'a expliqué qu'il y avait tout à coup une ruée de passagers qui se sont amenés en partance

pour Toronto, des gens qui n'avaient pas de réservation d'avance. Mais parce que ces gens partaient de Québec pour Montréal vers Toronto, on donnait la préséance aux passagers qui allaient à Toronto, et littéralement on mettait de côté des passagers qui avaient un billet depuis longtemps, garanti, place réservée, parce qu'ils n'allaient que jusqu'à Montréal. J'ai dû voir passer tous les gens de Toronto en avant de moi pour me faire dire: S'il n'y a pas de place, vous prendrez l'avion de 3 h 30. Le ministre comprendra, évidemment, que le député de Laporte n'était pas particulièrement heureux. Subséquemment, à la fin de tout, quand tous les gens pour Toronto sont entrés dans l'avion, on a appelé ceux qui avaient été mis de côté, et finalement le député de Laporte est passé le dernier. Enfin, il est passé, de toute façon. La moralité de ça, c'est qu'on semble favoriser les passagers qui vont vers Toronto, enfin, ceux qui amèneraient plus de revenus à la compagnie, au détriment des passagers réguliers de la compagnie qui, eux, avaient des billets réservés, enfin, des billets confirmés, des places réservées. À la dernière minute, on n'hésite pas à annuler des contrats - j'appelle un billet un contrat - au profit de gens qui, eux, n'avaient pas de réservations. Pour la simple raison qu'ils font un voyage plus long, donc, plus rentable pour la compagnie, on déplace des voyageurs réguliers.

Je prétends que si on continue le moins bien cette politique, non seulement le député de Laporte, mais tous les autres députés qui prennent Quebecair et qui ont besoin de se trouver à Montréal à une heure donnée vont simplement arrêter de prendre Quebecair et aller vers un transporteur qui ne les déplacera pas pour la simple raison de faire un peu plus d'argent lors d'une envolée particulière. Si c'est la philosophie qu'adopte Quebecair, je comprends bien pourquoi Quebecair a des problèmes de rentabilité. Je ne sais pas si le ministre est au courant de cette situation. J'aimerais la porter à son attention, c'est très important.

M. Clair: Si le député me permet, cela va peut-être prendre trois minutes. D'abord, sur la ponctualité du réseau Quebecair, je n'ai pas regardé les derniers chiffres, j'ai eu l'occasion d'en voir à plusieurs reprises parce que je me suis intéressé à cette question, je n'en ai pas de récents avec moi malheureusement. Les retards et les annulations, ce n'est pas sur le réseau Quebecair qu'ils étaient importants. Je dois dire là-dessus que les derniers chiffres dont je me souviens, c'était quelque chose comme 94% de respect de ponctualité. Ce n'était pas sur le réseau Quebecair. Là où il y avait le plus de difficultés, c'était sur le réseau Régional.

Tantôt, le député disait que c'était par ambition, par rêve que les autorités de Quebecair ont envisagé un déploiement des activités de Quebecair. Là-dessus je ne serai jamais d'accord avec le député. Je pense qu'il faut rendre à César ce qui appartient à César. L'espoir de ces gens, c'était de développer des activités lucratives pour permettre de faire une espèce de péréquation interne et de pouvoir maintenir un service qui, dans le fond, est un service public de base. On parlait tantôt du transport maritime. Est-ce qu'il y a un secteur de transport qui est plus affecté actuellement par la crise économique que le transport aérien? Or, on demande à proprement parler à Quebecair, surtout pour sa dimension de service régional, de service public, on lui demande de faire des miracles. Voyez-vous, au total, pour les traverses maritimes au Québec, c'est 22 632 000 \$ de subventions qu'on donne. Le député me reprochait, l'été dernier, d'avoir investi 15 000 000 \$; ce n'est même pas la subvention annuelle, et la difficulté est très grande. Je partage son point de vue. Là-dessus, je dois dire que, dans un premier temps, la tentative qui a été faite méritait, je pense, d'être faite, mais avec une concurrence - je le répète et je le dis sans méchanceté pour personne, une concurrence néfaste - même pour Air Canada vers le Sud parce que cela aurait pu permettre, si Air Canada n'avait pas adopté une attitude aussi dure à l'égard des transporteurs aériens régionaux et même à l'égard de Wardair à Toronto qui connaît des difficultés semblables, qui se fait concurrencer - Air Canada ne veut pas leur laisser de place - cela aurait été possible pour Quebecair de développer un réseau un peu plus grand qui lui permette d'avoir une rentabilité accrue. Ce qui n'a pas été possible. À compter du moment où cela devient visiblement impossible, c'est certain qu'il faut maintenant faire en sorte que Quebecair se replie davantage, redevienne davantage un transporteur régional.

(21 h 45)

La raison pour laquelle il y avait des retards, par exemple, sur les réseaux régionaux, tient essentiellement à deux faits. Il y en a un que l'on pourra corriger et il y en a un autre sur lequel on n'a pas de pouvoir à court terme. La première, c'est qu'effectivement, à compter du moment où le réseau de Quebecair était bâti, semaine et dimanche, en fonction d'un effort pour développer d'autres activités que le reste a pu en souffrir un peu. Ce n'est même pas là qu'est le plus gros problème. Le plus gros problème, je me le suis fait expliquer - je n'ai pas les chiffres exacts, mais, de mémoire - par les gens qui s'intéressent à cela. Si M. Rivest, le directeur du transport aérien au ministère des Transports, était ici, il se ferait un plaisir de vous expliquer cela.

C'est simplement que dans la majorité des endroits qui sont desservis par Quebecair, c'est le transporteur aérien régional qui fonctionne au point de vue des équipements d'aide à la navigation et des pistes d'atterrissage qui sont les moins bien pourvues dans tout le Canada. Il n'y a pas un transporteur aérien qui travaille dans des conditions aussi difficiles. Qu'est-ce que vous voulez? On a reproché, par exemple, à Quebecair l'année dernière - on a publié des lettres ouvertes - si je me souviens bien, c'était à Saint-Augustin, où l'avion de Régionair a dû laisser une patiente, une jeune fille, je pense, qui était blessée et l'avion n'a pas pu la ramener. Pourquoi l'avion n'a-t-il pas pu atterrir? Parce qu'il y avait du brouillard et il n'y a pas d'aide à la navigation à cet endroit. Le pilote a tenté, à plusieurs reprises, d'atterrir; en allant, il n'a pas pu; en revenant, il s'est essayé de nouveau, là, il était dans la noirceur et dans le brouillard, il ne pouvait pas.

M. Bourbeau: Je signalerai au ministre que l'avion de Quebecair, il y a 10 jours, quand nous sommes arrivés, il y avait du brouillard à Québec, a survolé pendant 45 minutes la capitale jusqu'à ce que le brouillard se soit dissipé, et même un Boeing 737 ne pouvait pas atterrir à Québec dans le brouillard. Alors, même s'il me parlait de Saint-Casimir, brouillard ou non, il n'est pas permis d'atterrir.

M. Clair: Quand le député parle de Saint-Casimir, c'est justement parce que c'est un service public que Quebecair offre dans ces régions, que ce serait important, au niveau des aides à la navigation, au moins, qu'il puisse avoir le minimum que les autres aéroports ont.

M. Bourbeau: De toute façon, même les aéroports les mieux pourvus ne permettraient pas d'atterrir dans le brouillard. C'est interdit.

M. Clair: Cela dépend, je dis le brouillard, ce n'est pas nécessaire que ce soit un brouillard à 90 degrés. Le député ne peut pas nier que les aides à la navigation aident à fonctionner.

M. Bourbeau: Mais il faut voir la piste.

M. Clair: Si j'y pense, je vais faire parvenir au député de Laporte les statistiques en ce qui concerne les pistes d'atterrissage où travaillent Régionair et où travaillent d'autres transporteurs aériens régionaux au Canada. Le député va le constater, c'est un fait.

M. Bourbeau: Le ministre réalise qu'il reste moins de 15 minutes. Est-ce que le

ministre serait d'accord pour aller jusqu'à 22 h 15?

M. Clair: 22 h 15, oui.

M. Bourbeau: On va tenter d'accélérer, parce que je voudrais quand même passer à travers certains points qui restent, si vous n'avez pas d'objection. Il y a certains points contentieux que je vais volontairement oublier pour éviter de grands débats.

En ce qui concerne le matériel, on entend dire que les BAC-111 sont sur le chemin du retour, est-ce que, effectivement, ils sont maintenant en service? Combien y en a-t-il? Et qu'est-ce qu'il advient des Boeing 737?

M. Clair: Dans le plan de redressement dont je parlais tantôt, il y a, effectivement, la remise en état, donc, la remise en service des BAC-111. Finalement, la raison principale pour laquelle les BAC-111 pourraient avantageusement être remis en service, c'est justement afin de pouvoir tenir compte, premièrement, de la situation économique et de la baisse de trafic sur l'ensemble des réseaux des compagnies aériennes, et, deuxièmement, ces appareils devaient être interdits en Amérique du Nord à compter de 1985. Or, la FAA, la Federal Aviation Authority des États-Unis, a prolongé la durée de vie de ces appareils jusqu'en 1988. Effectivement, les trois BAC-111 vont être remis en service et un certain nombre de Boeing 737, selon le plan de redressement, seront revendus afin, justement, de diminuer le coût de propriété des appareils BAC-111 qui valent, si ma mémoire est fidèle, 1 500 000 \$ environ - un ordre de grandeur - alors que les Boeing 737 sont des appareils de 14 000 000 \$ ou 15 000 000 \$. Le coût de propriété, avec les taux d'intérêt dont le gouvernement fédéral nous gratifie, vous comprendrez qu'il y a une énorme différence en ce qui concerne les coûts de propriété et, effectivement, dans le plan de redressement, Quebecair vise à disposer des Boeing 737 et à remettre en service les BAC-111. Maintenant, est-ce qu'ils sont en service présentement? Je pense qu'il y en a au moins un BAC-111 qui est en service présentement.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il est question de louer des BAC-111 en plus des trois que Quebecair possède déjà?

M. Clair: Je n'ai pas communiqué aujourd'hui avec les autorités de Quebecair. Aux dernières nouvelles, la décision finale n'était pas prise parce qu'il y a des possibilités de partager l'utilisation de Boeing 737 avec d'autres. Deuxièmement, s'il s'avérait utile de louer un quatrième BAC-111 pour s'assurer qu'on puisse avoir un

avion de support, il pourrait se révéler effectivement qu'il soit avantageux de louer un quatrième appareil; c'est en discussion.

M. Bourbeau: Au moment où on se parle, est-ce qu'il y a eu des Boeing 737 qui ont été revendus ou si c'est en pourparlers?

M. Clair: Non, c'est en pourparlers, présentement.

M. Bourbeau: En pourparlers. Il y avait un des Boeing qui était déjà loué, je pense, qu'il faisait l'objet d'une location. Est-ce que la location a été abandonnée? Il a été loué d'une compagnie européenne, la IEA ou je ne sais pas quoi.

M. Clair: Sous toute réserve, c'était un des appareils qui voyageaient sur la Floride et qui retournaient le 15 avril.

M. Bourbeau: À son propriétaire.

M. Clair: Oui, c'est cela.

M. Bourbeau: De sorte que Quebecair en possède quatre actuellement.

M. Clair: C'est cela.

M. Bourbeau: Il y en a un cinquième qui doit arriver. Est-ce qu'on a pris livraison du dernier DH-17?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Évidemment, il n'aura pas servi, celui-là; vous ne l'utiliserez pas.

M. Clair: À moins, comme je vous le dis, de changement, la réponse est négative.

M. Bourbeau: En résumé, le plan de relance dont parlait le ministre, c'est de mettre dans les airs les BAC-111, peut-être avec un avion de support loué, et de se départir de la flotte de 737 à l'exception d'un appareil, je crois. Vous allez en garder un seul.

M. Clair: Probablement. Maintenant, je dois ajouter pour l'information du député que ce qui est actuellement sous examen, c'est la possibilité également de voir à une meilleure utilisation des appareils Convair de la SEBJ qui, à cause du ralentissement ou de la non accélération des travaux à la Baie-James pourraient être utilisés de façon plus efficace, plus rentable, et diminuer ainsi les coûts d'exploitation, toujours dans la perspective très ferme que nous poursuivons actuellement que tous les moyens seront pris pour assurer un service public de transport aérien régional aussi satisfaisant que possible.

Maintenant, comme le député le devine,

avec ce qui se passe actuellement dans l'aviation commerciale, c'est très difficile. On espère que tout va bien aller, mais il faut être assuré que tous les moyens seront pris pour s'assurer que ce service public absolument nécessaire pour les régions du Québec va être maintenu.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il est question d'abandonner les lignes sur Toronto ou si vous continuez l'expérience encore pendant un certain temps?

M. Clair: Je pense qu'actuellement, au moment où on se parle, le BAC-111 a effectué des voyages sur Toronto, mais il n'est pas impossible que ce service-là soit suspendu également afin de s'assurer qu'on diminue les coûts d'opération et qu'on rentabilise au maximum les opérations.

M. Bourbeau: Est-ce que vous attendez que les actionnaires de Quebecair exercent, l'été prochain, leur droit d'exiger que le gouvernement rachète les actions communes de la compagnie? Le ministre entend-il faire des provisions dans son budget l'an prochain?

M. Clair: Il est beaucoup trop tôt pour parler de cela actuellement. Comme j'ai eu l'occasion de vous le dire en privé - et je peux vous le dire en public - il y a toujours des négociations qui se poursuivent avec l'Ontario. Il y a un certain nombre, comment dirais-je? d'exigences de la part du gouvernement du Québec en ce qui concerne une éventuelle fusion de Quebecair et Nordair que nous poursuivons, pour laquelle nous avons fait des propositions, des concessions même, je dirais, mais c'est évident qu'à long terme il nous apparaît, quant à nous, que le service aérien régional est une nécessité au Québec et un service public. On a l'intention de prendre tous les moyens pour s'assurer que ce service puisse continuer et s'améliorer, si possible.

Il n'y a rien de facile dans ce secteur actuellement. IATA, par exemple, prévoit des pertes de l'ordre de 3 000 000 000 \$ par les transporteurs aériens en 1983. M. Jeannot déclarait, il y a quelque temps - un des vice-présidents d'Air Canada qui connaît très bien le secteur - que les trois prochaines années allaient certainement être difficiles. Ce qu'on peut espérer, c'est la même chose, je pense c'est que Quebecair puisse réussir à traverser ces difficultés.

M. Bourbeau: On peut difficilement faire l'étude des crédits du ministère des Transports et du programme no 7 sans poser la question qu'on voudrait bien ne pas poser au ministre, mais je pense bien que l'Opposition ne ferait pas son devoir si elle ne la posait pas: Le gouvernement entend-il

réinvestir bientôt dans Quebecair? Le gouvernement devra-t-il réinvestir bientôt dans Quebecair étant donné qu'il semble que le fonds de roulement est à sec et combien le ministre estime-t-il devoir investir au cours de l'année courante dans Quebecair?

M. Clair: Avec le plan de redressement qui est en cours et qui devrait donner des résultats rapidement, je pense qu'il est trop tôt actuellement pour annoncer quoi que ce soit là-dessus. L'évolution du secteur du transport aérien... Vous savez, il y a des décisions qui peuvent être prises par d'autres. On n'est à l'épreuve de rien. Vous avez appris hier, par exemple, la faillite de Skylark et de Sunflight.

M. Bourbeau: Oui, mais ce ne sont pas des transporteurs. Ce sont des grossistes.

M. Clair: Non, mais cela a une relation directe avec Quebecair. Par exemple, Quebecair avait avec Sunflight et Skylark des garanties en ce qui concerne un certain nombre de places, une utilisation, si on veut, des appareils. Qu'est-ce qui peut survenir au niveau de la tarification? Ce n'est pas possible de prévoir pour un an, parce que le député me demande de prévoir jusqu'en août 1983. Ce n'est pas possible maintenant, mais une chose est certaine: Comme je vous le disais à une autre occasion, je pense - le député conserve certainement, en tout cas, c'est son droit, son point de vue sur l'investissement du gouvernement dans Quebecair - je continue de croire que la décision était nécessaire, mais par ailleurs on ne doit pas être dupe. Il doit y avoir une fusion dans le meilleur intérêt, tant de Quebecair, d'Air Canada que de Nordair. Il devrait y avoir une fusion entre ces transporteurs et j'espère qu'elle surviendra le plus tôt possible. Ce serait le meilleur moyen de réaliser des économies d'échelle. Si cette fusion, visiblement un jour, devient complètement irréalisable, les actionnaires de Quebecair comme le gouvernement du Québec auront des décisions à prendre pour l'ensemble du dossier du transport aérien.

M. Bourbeau: Y a-t-il dans le moment, dans le budget à l'étude, des sommes d'argent pour un réinvestissement dans Quebecair?

M. Clair: Qui sont prévues? Non.

M. Bourbeau: Absolument pas. Donc, si cela arrive, ce sera dans votre budget supplémentaire comme l'an dernier.

M. Clair: Exactement.

M. Bourbeau: Le ministre exclut-il la possibilité que le gouvernement réinvestisse

dans Quebecair au cours de l'année qui vient?
(22 heures)

M. Clair: On ne peut pas exclure... Comme je vous le dis, il y a tellement de facteurs qui peuvent se produire que... Quand vous me dites "exclure hermétiquement", ce n'est pas l'intention du gouvernement de le faire, au moment où on se parle. Si Air Canada décide, demain matin, de couper les prix et de doubler le service entre Québec et Montréal ou, en tout cas, si elle tente, comme c'est le cas depuis un an, de déstabiliser Quebecair, comment cette compagnie pourra-t-elle réussir à traverser la situation actuelle? Vous le savez, vous connaissez le dossier de Quebecair. Vous savez que Quebecair s'est d'abord et avant tout développée par son service dans les régions, notamment sur la Côte-Nord. Actuellement, à cause du ralentissement économique important dans cette région, Quebecair connaît des difficultés très importantes.

M. Bourbeau: C'est sûr que ce n'est pas le temps d'acheter des gros avions quand le service diminue.

M. Clair: Là-dessus, je répète ce que je disais au député tantôt, deux choses: 1) la décision d'acheter les Boeing 737 avait été prise avant qu'on investisse dans Quebecair.

M. Bourbeau: Cela dépend quel montant.

M. Clair: Deuxièmement...

M. Bourbeau: Si vous me parlez des 3 000 000 \$ que vous avez investis dans Quebecair par la voie de Propair, là, on revient un peu en avant. On retourne avant l'achat des deux derniers Boeing 737, les DH-17.

Le Président (M. Gratton): Messieurs, vous m'excuserez de vous faire remarquer qu'il est 22 heures. Je tiens pour acquis qu'il y a un consentement unanime pour continuer...

M. Clair: Pour quinze minutes.

Le Président (M. Gratton): ... encore quinze minutes.

M. Bourbeau: Cela va très bien comme cela, M. le Président, on ne se chicane pas trop. Je pense bien que le ministre est très heureux de la tournure des événements.

On parlait de la possibilité de réinvestir. Cela nous préoccupe beaucoup, vous le savez, on en a parlé souvent. Si la tendance actuelle se continue, celle qu'on observe depuis janvier et février 1982, vous

savez, sans donner de détails, qu'il y a eu des déficits importants durant ces deux mois, le ministre ne croit-il pas que très bientôt il sera obligé de réinvestir de l'argent dans Quebecair?

M. Clair: Comme je vous l'ai dit, le comité exécutif de Quebecair et l'aide que nous apportons nous-mêmes par nos représentants au conseil d'administration, la présence d'un nouveau vice-président exécutif, directeur général, la présence d'un plan de redressement très exigeant, tout cela devrait permettre à Quebecair de traverser la période difficile qu'elle traverse actuellement. Nous n'avons pas de crédits de prévus à cet effet cette année pour réinvestir dans Quebecair.

M. Bourbeau: Est-ce que le gouvernement garantit actuellement les emprunts de banque de Quebecair?

M. Clair: Non. Il n'y a pas de garantie d'emprunt de banque. C'est certain que les banques regardent l'intérêt que porte le gouvernement à Quebecair, mais il n'y a pas de garantie d'endossement, si on veut. Le gouvernement a pris certains engagements. L'engagement principal que nous avons pris à l'égard des banques et à l'égard de l'ensemble des créanciers de Quebecair, comme nous l'avons fait face à l'Opposition et à l'Assemblée nationale, c'est de faire des pieds et des mains pour que Quebecair fasse honneur à ses obligations et d'en assurer tout le monde, que ce soit les voyageurs ou les autres créanciers de Quebecair.

M. Bourbeau: Le ministre nous a dit aussi, lors d'un débat, qu'il n'avait pas garanti non plus le financement des Boeing 737. Est-ce qu'il y a eu des changements à cet effet?

M. Clair: Nous avons dû intervenir au moment de la livraison du dernier Boeing 737. Comme je vous le disais tantôt, à l'intérieur du plan de redressement de Quebecair, il y a l'assurance morale, en tout cas, de la part de Quebecair, et c'est une nécessité, pour que le plan de redressement puisse fonctionner, que ces appareils soient vendus. On ne peut maintenir des appareils au sol très longtemps. Au moment de la livraison du dernier Boeing 737, le gouvernement a dû s'assurer que les mesures seraient prises pour que Quebecair puisse faire face à ses obligations en ce qui concerne le financement et la vente de ces appareils, les Boeing 737.

M. Bourbeau: Donc, le gouvernement a garanti le paiement de la dette du dernier Boeing.

M. Clair: Non, il ne s'agit pas, à proprement parler, d'une garantie, mais nous avons donné l'assurance que nous prendrions les moyens pour que Quebecair honore ses obligations.

M. Bourbeau: C'est ce qu'on appelle une "lettre de confort".

M. Clair: On appelle cela "letter of comfort".

M. Bourbeau: Est-ce que le ministre ne trouve pas étrange que dans l'espace d'un an à peu près, ou un an et demi, une société supposément bien gérée annonce à grand renfort de publicité qu'elle va se doter d'une flotte de Boeing 737 au coût de 15 000 000 \$ chacun, aussi récemment que janvier 1981, l'on passe une commande pour deux Boeing nouveaux, on parle d'il y a un an à peine, qu'on achète des avions pour Régionair, quatre 748, Hawker Siddeley, qu'un an après, tout à coup, on se rend compte que toutes ces décisions sont mauvaises, que la planification ne collait pas à la réalité, qu'on met de côté tous les avions, sauf un, du type Boeing 737, qu'on rappelle d'anciens avions qui étaient censés être démodés, non valables, que dans Régionair, on met de côté deux 748 sur les quatre qu'on avait achetés semble-t-il, qui ne servent plus... est-ce que le ministre n'est pas un peu perturbé par la qualité de la gestion de Quebecair et forcément de celui qui préside au conseil d'administration?

M. Clair: Je vais vous dire deux choses, essentiellement, là-dessus. La première... je vais vous en dire plusieurs, je vais vous en dire plus de deux.

M. Bourbeau: À condition que cela ne dure pas jusqu'à et quart.

M. Clair: La première chose que je vais vous dire, c'est que les décisions qui ont été prises, comme le député le sait, ont été antérieures à l'investissement du gouvernement du Québec. Deuxièmement, la situation sur le plan du transport aérien au Canada, comme sur le plan international, s'est modifiée considérablement, ce que ne pouvait prévoir et ce que n'a prévu aucun transporteur. Si le député veut avoir la liste, j'en ai vu une l'autre jour, des changements d'orientation des compagnies aériennes, simplement un cas dont je me souviens: US Air qui devait se départir de 30 BAC-111 a décidé de continuer à les faire voler. C'est une décision dont on peut dire: Comment se fait-il qu'une compagnie aussi grosse, aussi forte que US Air n'ait pas prévu qu'il y aurait des difficultés? Comment se fait-il que Delta Airlines, qu'American Airlines n'ont pas prévu ceci ou cela? Je pourrais les

nommer à peu près toutes.

Il y a des choses qui ne font pas... Il y a des facteurs qui sont survenus au cours des 18 derniers mois et même des 24 derniers mois qui n'étaient pas prévisibles et qu'on ne peut pas attribuer à une bonne ou à une mauvaise gestion de la part de M. Alfred Hamel ou de la présidence de Quebecair.

Le dernier point que je vais vous dire, je vais vous le dire d'une façon générale: Selon mon tempérament, quand quelqu'un est mal pris, j'essaie de l'aider au lieu de lui taper dessus.

M. Bourbeau: Il faut dire que le ministre n'est pas dans l'Opposition non plus. Il ne s'agit pas de taper sur...

M. Clair: Non, parce qu'on voit que dans l'Opposition, même quand le chef a de la misère, on lui tape dessus.

M. Bourbeau: Il s'agit, de la part de l'Opposition, de faire la lumière sur des dossiers où les fonds publics sont dépensés. Je pense que quoi qu'en dise le ministre, même si cela ne lui a pas tellement fait plaisir, je pense que l'intervention de l'Opposition a quand même servi à éclairer le public, peut-être même à inciter le gouvernement à s'intéresser davantage à la situation de Quebecair. Peut-être que dans ce sens, on a contribué à faire épargner de l'argent aux contribuables.

Dernière question, M. le ministre. Mon collègue ici, le député de Pontiac, est très soucieux, je pense que la présidence l'est aussi, du transport aérien dans la région de Hull. Le gouvernement du Québec a accordé une subvention de 260 000 \$ à Quebecair, il y a un an et demi, pour l'aéroport de Gatineau. Est-ce que le ministre pourrait nous dire ce qu'il est advenu de la subvention?

M. Clair: Quand cela aurait-il été versé?

M. Bourbeau: Il y a environ un an, un an et demi. La subvention a-t-elle été utilisée à bon escient? Évidemment, je présume qu'elle a été utilisée au cours de l'année 1981. Je pense que la subvention est dans le budget de 1980-1981. Est-ce que le service est toujours donné par Quebecair, à Gatineau je pense...

M. Clair: C'est Québec Aviation.

M. Bourbeau: Comment se fait-il que la subvention a été donnée à Quebecair alors que c'est Québec Aviation qui donne le service?

M. Clair: Il y a un contrat de service qui est intervenu entre Quebecair et Québec-

Aviation pour la desserte de Gatineau à partir de Québec par un Beachcraft. C'est un Beach 99 qui dessert.

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

M. Middlemiss: En somme, M. le ministre, vous avez mentionné que la vocation première de Quebecair était d'être un transporteur régional et on mentionne que, dans le premier trimestre, Quebecair a eu de gros problèmes financiers. Toutefois, si on regarde le circuit Québec-Gatineau que Québec Aviation a présentement, on nous dit que c'est un circuit qui fonctionne très bien et qu'il est très achalandé, au point où on met même deux avions là où, normalement, on en aurait seulement un. Si c'était la vocation de Quebecair d'être régionale, pourquoi avoir abandonné ce circuit?

M. Clair: La décision avait été prise avant notre intervention dans le dossier de Quebecair comme actionnaires.

M. Middlemiss: C'était au mois de mars ou au mois d'avril l'an dernier.

M. Clair: Il semble que la raison pour laquelle ce soit Québec Aviation qui ait finalement eu ce contrat, c'est essentiellement pour une raison de rentabilisation compte tenu de la disponibilité d'appareils et compte tenu des estimations qui avaient été faites à l'origine sur cette ligne entre Gatineau et Québec. Vous savez qu'un des problèmes qu'on rencontre dans le secteur du transport aérien au Québec, c'est qu'il y a une multitude - une multitude, c'est un trop grand mot - de nombreux transporteurs aériens qui voudraient, eux aussi, pouvoir développer des services sur vols réguliers. Je pense que, finalement, si en même temps cela a pu contribuer à rentabiliser Québec Aviation, à rentabiliser la ligne, à offrir un service et à éviter à Quebecair de faire des pertes sur cette ligne, tant mieux. Êtes-vous un utilisateur du service? Êtes-vous satisfait du service?

M. Middlemiss: Oui, très bien. Oui, c'est cela. Quebecair n'aurait-elle pas pu obtenir des appareils? S'ils font du transport régional, ne pourrait-on pas avoir des appareils comme Québec Aviation et donner le service?

M. Clair: C'est justement ce que je vous dis. La préoccupation majeure du ministre des Transports et de Quebecair, c'est d'assurer un service aérien régional. L'orientation qui avait été prise allait vers une entreprise de plus grande envergure. Avec les difficultés financières que rencontre l'ensemble des transporteurs aériens, la

priorité va se redéplacer à 100%, si vous voulez. Quebecair n'a jamais voulu dire: Le service régional, ce n'est pas important, c'est ceci ou cela, mais ils consacraient des énergies énormes à développer d'autres services, alors que maintenant ils vont pouvoir consacrer la totalité ou, en tout cas, une plus large partie de leurs énergies à développer le service aérien régional à l'intérieur du Québec.

M. Middlemiss: Il y a une autre chose aussi. Il est probable que, s'il y avait eu une directive d'émission pour que les fonctionnaires utilisent les services...

M. Clair: Cela s'en vient.

M. Middlemiss: On nous dit que présentement il y a beaucoup de fonctionnaires du niveau fédéral, des ministres et des députés du gouvernement fédéral, qui utilisent le circuit Gatineau-Québec.

M. Clair: Vous allez probablement ajouter que les députés péquistes de l'Outaouais ne l'utilisent pas. Malheureusement, que voulez-vous?

M. Middlemiss: Non, non, ce n'est pas ce que je veux dire. Il semblerait qu'il y a eu une augmentation de la demande, notamment depuis nos interventions en Chambre ici, et que Québec Aviation a plus d'achalandage.

M. Clair: Oui. Ce que l'on doit ajouter, ce qu'on m'indique, c'est qu'à l'époque, c'est avec un F-27 que Quebecair aurait envisagé de desservir Gatineau; c'est un appareil de 36 passagers. Avec cet appareil, cela aurait été beaucoup plus difficile de rentabiliser l'opération. En plus, il faut tenir compte du fait que, si une compagnie aérienne a un nombre important de modèles, de types d'avions, cela entraîne, au niveau des coûts d'entretien, au niveau de l'inventaire des pièces la nécessité d'un plus grand stock de pièces, de main-d'oeuvre, etc.
(22 h 15)

M. Middlemiss: Ils sont impliqués dans le transport régional. Je pense qu'il ne faut pas commencer à se mettre à acheter de gros avions.

M. Clair: Par contre, vous admettez sûrement avec moi que, quel que soit le type d'avion qui est utilisé, une compagnie aérienne, quelle qu'elle soit, n'a généralement pas d'avantages à multiplier inutilement le nombre de types d'avions qu'elle utilise, parce que cela entraîne des frais beaucoup plus élevés.

M. Middlemiss: Un dernier commentaire.

C'est sûr et certain que, lorsque l'autoroute 50 sera complétée jusqu'à l'aéroport, il va y avoir encore une plus grande demande. C'est pour cela que c'est important.

M. Clair: Je suis d'accord tout à fait avec le député de Pontiac là-dessus. C'est la raison pour laquelle, malgré les contraintes budgétaires, nous n'avons pas voulu retarder les travaux, au contraire, entre Hull et Angers, afin que le plus rapidement possible ce tronçon d'autoroute soit fonctionnel pour desservir l'aéroport de Gatineau.

M. Bourbeau: M. le Président, on serait d'accord pour adopter le programme 7.

Le Président (M. Gratton): Programme 7, adopté?

M. Clair: J'espère que le député a eu réponse à toutes ses questions.

M. Bourbeau: C'est-à-dire qu'on n'a pas fini.

Le Président (M. Gratton): Un instant, M. le ministre. Étant donné qu'il y avait entente entre les deux partis, à laquelle j'ai d'ailleurs participé, j'ai compris de cette entente qu'on finissait ce soir, mais qu'il fallait quand même que le président appelle les programmes pour savoir s'ils sont adoptés.

M. Clair: D'accord.

Le Président (M. Gratton): Le programme 7 est adopté. Le programme 8, Transport aérien gouvernemental?

Transport aérien gouvernemental

M. Bourbeau: J'ai une question. Je pense bien que le ministre ne nous en voudra pas de prendre trois ou quatre minutes pour terminer en beauté un travail qui était si bien commencé.

Le Président (M. Gratton): Est-ce qu'il y a consentement pour continuer?

M. Bourbeau: Je me souviens d'un débat où le ministre nous avait demandé dix minutes additionnelles au début, en disant qu'il nous les remettrait un peu plus tard. Je pense que c'est le temps de les remettre. On ne les a jamais eues.

M. le ministre, je vous ai écrit une lettre il y a un mois, cinq semaines, le 25 mars, vous demandant un rapport sur l'utilisation de tous les avions du gouvernement pour l'année financière 1981-1982. À moins que cela ne se soit perdu en route ou que...

M. Clair: Qu'est-ce que vous voulez faire avec cela?

M. Bourbeau: On veut voir si les directives que vous avez émises récemment sont suivies. On veut savoir pourquoi vous avez émis des directives récemment et constater l'année prochaine, quand vous nous enverrez les mêmes rapports, s'il y a eu amélioration d'une année à l'autre.

M. Clair: Vous coûtez très cher à l'État.

M. Bourbeau: Moins que Quebecair, M. le ministre, je vous l'assure.

M. Clair: Je vais prendre deux secondes pour vous dire que j'ai trouvé foncièrement pas correct - je sais qu'il ne pourra pas s'indigner - l'utilisation que vous-même...

M. Bourbeau: Objection! Question de règlement.

M. Clair: Non, pas vous-même, pardon, vous avez raison.

M. Bourbeau: Le député de Laporte n'a jamais fait de déclaration en Chambre sur les avions du gouvernement.

M. Clair: Vous avez raison... que le député de Charlevoix et le député de Gatineau, non pas le président, ont fait du rapport que j'avais déposé l'an dernier aux membres de la commission. Je vais vous donner juste un exemple d'injustice que cela comportait. Je l'ai appris par coeur. Quand on est arrivé, il n'y avait pas, jusqu'en 1975, de compilation faite de l'utilisation des avions du gouvernement. À compter de 1975, il y a eu une compilation qui a été faite. Année après année, il y avait un rapport du type du livre bleu que le député a entre les mains, qui ne faisait aucunement mention des autres personnes qui étaient présentes à l'intérieur de l'appareil, à savoir s'ils étaient deux ministres, trois ministres, s'il y avait des députés à bord, pour quelle raison, dans quelles circonstances, si c'était quelqu'un qui faisait du pouce. On a fait une utilisation très large de cela. À mon avis, c'était injuste à cause de la présentation même qui était faite, de la façon dont c'était présenté. Par exemple, savez-vous que, si on utilisait uniquement, à sa face même, le rapport de 1975-1976 sur l'utilisation des appareils, le 11 décembre 1975, le député de Gatineau de l'époque et le député de Papineau auraient utilisé, sans ministre à bord, un avion du gouvernement? Je ne mets pas en cause l'utilisation qui a été faite. Il n'y a pas plus de renseignements que cela dans le document, mais, à sa face, de la façon dont le document est compilé, on peut lui faire

toutes sortes d'interprétations. Je suis convaincu que le député de Gatineau n'a jamais utilisé à mauvais escient et en dehors des directives les avions du gouvernement.

Le Président (M. Gratton): Je m'excuse. Vous permettrez sûrement au président de dire que le ministre a complètement raison, parce que, pour des fonctions officielles reconnues, jamais je n'ai mis les pieds à bord d'un avion du gouvernement depuis 1976.

M. Clair: Justement, je faisais référence au mois de décembre 1975. Je ne veux pas blâmer du tout le député de Gatineau, je veux simplement dire que, dans sa présentation, ce document pouvait donner lieu à toutes sortes d'interprétations. C'est seulement cela que je regrette, c'est l'utilisation que l'Opposition en a faite.

Pour répondre à la question, depuis le temps, depuis le 1er avril 1981, le service aérien s'est doté d'un équipement informatique qui permet d'avoir pour chaque voyage des renseignements beaucoup plus complets, mais qui, malheureusement, demeurent encore incomplets, parce qu'on ne peut pas programmer l'ordinateur. Je vais vous donner un exemple. J'ai eu l'occasion, dans des pourparlers qui doivent demeurer secrets pendant un bon bout de temps pour des raisons stratégiques gouvernementales avec l'un de mes homologues provinciaux sur un sujet d'importance primordiale pour le Québec, d'utiliser l'avion. On ne devait pas être nombreux à bord et c'était un rendez-vous important et urgent. Je ne peux pas inscrire: Rencontre secrète avec le ministre des Transports de telle province au sujet de tel dossier. L'ordinateur, d'ailleurs, ne pourrait pas programmer tout cela. Depuis le 1er avril 1981, le service aérien est équipé d'un service informatique. C'est la première année de fonctionnement. Pour ce qui est de la fiabilité et de la fidélité des données, il est toujours possible qu'il y ait quelques erreurs.

M. Bourbeau: Avez-vous pris l'ordinateur du BVA?

M. Clair: Non, c'est l'ordinateur du ministère des Transports, il est fiable, me dit-on, mais, étant donné qu'il y a des poinçonneuses ou des poinçonneurs, c'est possible qu'il y ait des erreurs. On retrouve jour par jour, pour chacun des voyages, le nom des personnes, la date, l'avion en cause, le ministère, la fonction de la personne, l'endroit du voyage et RAV - qu'est-ce que cela veut dire? - le numéro de rapport de vol. Cependant, cela ne contient pas les explications des raisons du voyage.

M. Bourbeau: On le demandera après, il

n'y a pas de problème.

M. Clair: Si vous voulez, je suis prêt à vous consacrer les huit prochaines heures pour vous lire cela.

M. Bourbeau: Je crois comprendre que le ministre va déposer les documents à la commission. L'Opposition pourra en prendre connaissance.

M. Clair: Je ne peux pas faire de dépôt de documents en commission, c'est bien connu.

M. Bourbeau: Non, mais l'Opposition pourra...

M. Clair: Regardez bien, par exemple. Vous allez voir là-dedans, en prenant connaissance de cela, qu'à un moment donné un sous-ministre voyage seul à bord de l'avion. Ce que vous ne savez pas, c'est que ce sous-ministre, avant de partir de Montréal pour s'en venir à Québec, a appelé au service aérien à Montréal, a su qu'il y avait un avion qui rentrait d'urgence à la suite d'une maladie ou d'un voyage quelconque, qui atterrissait à Montréal et qui se rendait à Québec. Il a pris l'avion. Quelqu'un qui voudrait interpréter cela malicieusement pourrait dire: Ah! ah! comment se fait-il que ce sous-ministre a voyagé seul dans l'avion?

M. Bourbeau: Il y a une raison, le ministre l'a donnée, il n'y a pas de problème.

M. Clair: Oui, mais le problème c'est qu'il y a eu combien de passagers, M. Sainte-Marie? Environ 12 000 passagers. Si vous me demandez la raison de chacun des 12 000, on ferait aussi bien de s'atteler tout de suite ce soir.

M. Bourbeau: Non.

M. Clair: Je vais vous la donner, un par un. On va prendre tout le temps voulu, mais je n'accepterai pas qu'on me fasse le charriage qu'on m'a fait l'année passée là-dessus en utilisant des données incomplètes. Ces données sont plus complètes que celles des autres années. Vous avez là-dedans environ 12 000 passagers. Vous allez voir de temps en temps "invité". Vous allez voir de temps en temps "enfant". Vous allez voir à un moment donné toute une série de jeunes qui, dans un programme de SAGMAI, se sont rendus à Fort Chimo ou je ne sais trop où. Vous allez voir que des malades apparaissent là-dedans, des gens qui ont été transportés pour des raisons d'urgence médicale.

M. Bourbeau: Il doit y avoir le ministre des Transports de temps à autre aussi.

M. Clair: Vous allez voir des escortes, oui, des escortes médicales, néo-natales, des invités, vous allez voir toutes sortes de choses. Ce que je vous dis, c'est que ces renseignements sont plus complets qu'ils ne l'ont jamais été. Pour les fins du journal des Débats, je dis que, dans leur état actuel, ils peuvent encore prêter flanc à n'importe quel charriage ou n'importe quelle interprétation de la part de personnes plus soucieuses de discréditer le gouvernement que de reconnaître les faits.

M. Bourbeau: Dois-je comprendre que le ministre...

M. Clair: C'est mon intention...

M. Bourbeau: ... va remettre les documents à l'Opposition ou s'il va les remballer et va priver l'Opposition de la possibilité de les consulter?

M. Clair: Dites-moi ce que vous allez en faire et je vais vous dire cela après.

M. Bourbeau: Nous, ce qu'on veut savoir, c'est quelle utilisation...

M. Clair: Sérieusement, c'est mon intention de les remettre aux députés de l'Opposition. Vous comprendrez, à l'épaisseur de ces documents, que je n'ai pas l'intention de vous en remettre vingt exemplaires. Je vais vous les remettre au complet, mais je tenais quand même à vous mettre en garde contre l'utilisation qui peut encore être faite de ces documents. Il y a des cas où cela peut paraître, à la lecture, susciter des questions. Je vous dis d'avance que si vous m'arrivez en Chambre pour me demander comment il se fait que, le 12 janvier 1982, M. Bernard Blais était invité sur l'avion de Québec vers Gaspé, je vais être obligé d'en prendre avis.

M. Bourbeau: M. le ministre, je vous signale que l'an dernier, quand la question a été posée par mon savant confrère, le député de Charlevoix, il n'y a pas eu de cas d'espèce. On a pris des totaux, des pourcentages. D'ailleurs, l'intervention de l'Opposition a été bien reçue par le ministre. Je pense que le ministre est d'accord avec l'Opposition puisque lui-même, dans les mois qui ont suivi, a trouvé que cela n'avait pas de bon sens.

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

M. Bourbeau: Le ministre a déclaré...

M. Clair: J'ai eu l'occasion de le dire en Chambre avant même que le député soulève la question. Le premier ministre

m'avait demandé de prendre des dispositions pour que, dans une période de restrictions budgétaires, on s'assure de la plus grande efficacité possible, ce qui explique ces choses-là, ce qui explique la directive, ce qui explique l'ensemble des mesures qui ont été prises.

M. Bourbeau: Qu'est-ce qui est venu en premier, la directive du premier ministre au ministre des Transports ou les critiques de l'Opposition...

M. Clair: La directive du premier ministre. Je pourrais retrouver cela dans mon agenda.

M. Bourbeau: ... qui ont éventuellement amené une réaction du ministre? Nous, on ne le sait pas. On aime bien penser...

M. Clair: Vous avez le choix de me croire ou de ne pas me croire...

M. Bourbeau: ... que c'est...

M. Clair: ... mais je vous dis que le premier ministre me l'avait demandé l'été dernier.

M. Bourbeau: ... le travail de l'Opposition qui a fait accélérer les travaux et qui a permis que les fonds publics...

M. Clair: Si cela peut vous valoriser, grand bien vous fasse!

M. Bourbeau: Le ministre ne l'admettra peut-être pas en public, mais j'aime bien croire que l'intervention de l'Opposition et celle du député de Charlevoix ont contribué à accélérer les mesures visant à faire des économies dans ce domaine.

D'ailleurs, récemment, il y a quelques mois, le ministre lui-même disait que le service aérien du gouvernement pourrait économiser annuellement jusqu'à 500 000 \$ si les ministres utilisaient un service commercial régulier entre Québec et Montréal au lieu d'utiliser un appareil gouvernemental. Le ministre pourrait-il nous dire, à ce stade-ci, si les directives qu'il a données sont suivies et si, effectivement, les ministres voyagent maintenant davantage dans leur automobile ou utilisent les services réguliers, commerciaux d'avion ou si on utilise encore autant les avions gouvernementaux qu'autrefois?

M. Clair: Je n'ai pas de statistiques sur l'utilisation que les ministres font des lignes aériennes. Mais une chose est certaine, le facteur d'occupation des avions gouvernementaux s'est accru.

M. Bourbeau: Il s'est accru?

M. Clair: Le facteur d'occupation s'est accru.

M. Bourbeau: Ah! bon, d'occupation.

M. Clair: Dans le sens que le nombre de passagers par vol...

M. Bourbeau: Le ministre parle des femmes et des enfants qu'on amène pour avoir le quota de quatre?

M. Clair: Le député peut charrier là-dessus, mais il n'y a jamais eu, sous aucun gouvernement, autant de transparence qu'il y en a présentement sur cette question. Je vous remets la liste au complet. Je peux vous dire que déjà, depuis que la directive est en application, depuis le début de 1982, et même avant, sur l'ensemble de l'année, selon les différents indices qu'on peut utiliser, comme le nombre de passagers par kilomètre parcouru, etc. - je ne les ai pas tous avec moi - sur l'ensemble des indicateurs, l'utilisation plus rationnelle des appareils s'est effectuée. Il est maintenant très rare - mais on ne pourra jamais les éliminer complètement - que sur un vol entre Québec et Montréal on ne trouve qu'une seule personne à bord. On ne pourra jamais éliminer cette situation complètement; on autorise encore de ces vols pour des raisons d'urgence et de meilleure efficacité. L'appareil doit voler, mais en termes d'efficacité, cela s'est accru considérablement.
(22 h 30)

M. Bourbeau: Dernière question à ce sujet. Est-ce que c'est le nombre, le coefficient de remplissage dans les avions qui s'est accru ou la fréquence des vols qui a diminué?

M. Clair: Les deux.

M. Bourbeau: À la suite des directives du ministre. Il pourrait y avoir autant de vols qu'avant, mais plus de gens à bord.

M. Clair: C'est une conséquence, c'est qu'il y a plus de gens à bord.

M. Bourbeau: Est-ce qu'il y a plus de vols ou moins de vols qu'avant?

M. Clair: Au total, il y a moins de vols qu'avant.

On n'a pas de statistiques précises sur le plan des heures de vol entre Québec et Montréal, mais l'ensemble des heures de vol a baissé.

Encore là, on m'avait préparé les cas susceptibles, pour un an, on les a regardés et on n'a rien trouvé là-dedans de répréhensible. Maintenant, quant aux heures totales de vol, comme je vous dis, il y a une diminution et

un meilleur facteur d'occupation. Maintenant, si vous me demandez de faire des tronçons sur Ottawa, Sherbrooke, Montréal, cela n'est pas tenu à ce point de vue.

M. Bourbeau: Ce qui nous préoccupe, c'est de savoir si la directive du ministre est observée et si effectivement on fait une meilleure utilisation des avions gouvernementaux.

M. Clair: La réponse, c'est oui.

M. Bourbeau: Nous sommes ravis. L'Opposition aura joué son rôle l'an dernier quand elle a dénoncé une situation qui était excessive.

M. Clair: M. le Président, je veux simplement répéter que j'ai été le premier ministre des Transports à rendre public un document là-dessus l'an dernier. L'Opposition en a fait tout un plat. Ce qui était déraisonnable et injuste pour celui qui vous parle comme pour l'ensemble des membres du Conseil exécutif et des autres personnes qui l'utilisent. Je pense qu'on n'a pas attendu que l'Opposition en parle. On avait commencé à en parler bien avant. Je répète essentiellement, en terminant là-dessus, M. le Président, pour bien prévenir les journalistes au cas où un de mes collègues aurait la tentation de faire des choses avec ça à l'intérieur de ces documents, il y a des renseignements comme, par exemple, la Sûreté du Québec peut avoir des vols, pour des fins de sécurité publique... vous avez tout là-dedans.

M. Bourbeau: Le ministre sait fort bien que si on voulait en faire un usage déraisonnable, cela pourrait jouer éventuellement à l'encontre des intérêts de l'Opposition. L'Opposition, là-dedans, M. le ministre, soyez-en sûr, va en faire un usage rationnel.

Le Président (**M. Gratton**): Adopté?

M. Bourbeau: Adopté, M. le Président.

Transport scolaire

Le Président (**M. Gratton**): Adopté. Programme 9, Transport scolaire.

M. Bourbeau: Programme 9, une seule question. Est-ce que le ministre peut nous dire si dans le transport scolaire il y a eu des contrats déjà d'accordés à des commissions scolaires ou si c'est trop tôt?

M. Clair: Trop tôt.

M. Bourbeau: Il n'y a aucun contrat jusqu'à maintenant de donné aux commissions

scolaires?

M. Clair: Pas à ma connaissance.

M. Bourbeau: Est-ce qu'à la connaissance du ministre, on se dirige vers une situation où il va y avoir demande de soumissions en règle générale, ou si c'est plutôt le régime des renouvellements de gré à gré qui va prévaloir?

M. Clair: M. le Président, tout ce que je peux dire là-dessus, c'est qu'il semble que l'opération dans le moment est bien amorcée et qu'elle se déroule à peu près comme on l'avait souhaité, à savoir, dans un premier temps, des négociations de gré à gré. Maintenant, la date à compter de laquelle les contrats pourront être signés, c'est vers le 20 mai.

M. Bourbeau: Est-ce qu'en général les commissions scolaires semblent s'orienter vers le régime de la négociation ou vers le régime des soumissions publiques? Vous devez certainement avoir des renseignements là-dessus.

M. Clair: Il est trop tôt pour le dire actuellement. Comme je vous le dis, selon nos indications, l'esprit et la lettre de la réglementation et de la loi vont être respectés. Vous aurez l'occasion de me poser des questions là-dessus l'année prochaine plus facilement.

M. Bourbeau: J'ai trois questions en terminant pour le ministre, s'il le veut bien. Des questions rapides. Est-ce que le ministre pourrait nous éclairer sur le concours que le ministère des Transports a prêté à la réalisation de la mission Cousteau, à l'atoll Clipperton, au large du Mexique, au cours de l'année?

M. Clair: Un rapport en quatorze volumes doit entrer incessamment là-dessus. Sérieusement, je ne le sais pas. Je ne sais pas ce que c'est.

M. Bourbeau: C'est dans le rapport annuel du ministère. Je présume que cela doit être connu des membres du ministère. Quel concours avez-vous fourni? Est-ce un concours financier? Est-ce que ce sont des fonds publics? Remarquez que j'ai un fils qui s'intéresse particulièrement aux aventures de Cousteau et à ses recherches. J'aimerais bien lui faire rapport sur l'implication du Québec.

M. Clair: Il semble que le ministère des Affaires intergouvernementales aurait fourni une subvention de 40 000 \$ et que nous avons fourni deux CL-215.

M. Bourbeau: Un service de transport

aérien. Vous avez fourni des avions à l'équipe Cousteau?

M. Clair: Oui, deux CL-215. Il semble que ce soit cela. Comme je le dis, une somme de 40 000 \$ serait venue du ministère des Affaires intergouvernementales. C'était un excellent moyen de faire la promotion de ces avions CL-215 et de participer ainsi à faire la promotion de cet excellent bombardier à eau.

M. Bourbeau: Une deuxième question au ministre: Les jets que le gouvernement possède - je ne me souviens plus du nom - ceux que vous utilisez pour les voyages des ministres...

M. Clair: Les DH-125. Il y en a un pour le service d'ambulance et un pour l'exécutif.

M. Bourbeau: Vous en avez deux?

M. Clair: Oui.

M. Bourbeau: Celui qui sert d'ambulance est-il parfois utilisé pour d'autres fins ou seulement pour ces fins? Peut-il être utilisé à d'autres fins à l'occasion?

M. Clair: Il est tellement équipé à l'intérieur qu'à moins d'urgences extrêmes je pense qu'il ne sert jamais pour d'autres fins que celle d'avion-ambulance.

M. Bourbeau: Les ministres et les fonctionnaires qui voyagent dans les avions du gouvernement en général utilisent-ils le... Je ne me souviens plus du nom. Comment l'appellez-vous?

M. Clair: Ce sont deux F-27 et un DH-125. Cela dépend plutôt de la disponibilité des appareils et du nombre de passagers.

M. Bourbeau: Donc, vous avez trois avions, en principe, qui servent au transport du personnel du gouvernement.

M. Clair: Je pensais que le programme était adopté.

M. Bourbeau: Oui, mais ce sont des questions d'ordre général.

M. Clair: C'est plus le répartiteur qui affecte les avions que le voyageur qui choisit. Pour ma part, cela va faire trois ans à l'automne que, comme ministre, j'ai accès à ces appareils et je ne me souviens pas une seule fois d'avoir demandé l'un plus que l'autre.

M. Bourbeau: Le ministre avait parlé

l'an dernier ou dans ses récents discours de la possibilité de créer une société nationale des transports. Est-ce encore un projet du gouvernement? Peut-on s'attendre pour bientôt à un projet comme celui-là?

M. Clair: C'est un projet qui est en gestation pour l'instant. Comment dirais-je? Le gouvernement a pris un certain nombre de décisions en ce qui concerne la possibilité de faire gérer le portefeuille des actions que le ministre des Transports détient dans un certain nombre d'entreprises, par une société de gestion. Quant à envisager un rôle de développement pour cette société nationale des transports, pour vous dire toute la vérité, j'ai tellement de dossiers que celui-là est un peu en attente présentement. Mais je pense - on pourrait entreprendre une longue discussion là-dessus - qu'à peu près tous les États qui ont un territoire de la dimension du nôtre, à un moment ou à un autre, se sont donné des véhicules pour intervenir dans le développement des entreprises de transport. Je pense que, tôt ou tard, le Québec en viendra à cette conclusion. Actuellement, il y a l'Office des autoroutes qui relève du ministre des Transports et la Société des traversiers du Québec. Le ministre des Transports est actionnaire dans Quebecair, dans Propair, dans Sonamar et dans le groupe Bussièrès. Je pense que la réflexion doit se poursuivre encore un certain temps. En tout cas, c'est la conclusion à laquelle le gouvernement en est venu, au moins en ce qui concerne une partie de l'éventuel mandat, mais cela ne fait pas partie des priorités immédiates. Nous n'avons donc pas renoncé, mais cela ne fait pas partie des priorités immédiates.

M. Bourbeau: Cela deviendrait une société de la couronne, à ce moment-là?

M. Clair: Effectivement, c'est cela. Vous comprendrez certainement que c'est... Comment dirais-je? Vous et moi, nous trouvons que c'est important, les transports, parce qu'on s'y intéresse. Je pense que, comme outil d'intervention dans un État moderne, ce n'est pas suffisant d'avoir le pouvoir du ministre des Transports d'intervenir, alors que dans les pâtes et papiers, alors que dans les mines, le pétrole, l'industrie, le commerce, l'industrie culturelle, etc., tous les autres secteurs économiques bénéficient d'un instrument d'intervention autre que strictement le ministère. Je pense qu'un bon jour, il faudra que le ministère et la vocation transport soient dotés d'un tel outil d'intervention.

M. Bourbeau: Une dernière question: Est-ce que le ministre peut nous dire s'il se propose de déposer, sous peu, des projets de loi à l'Assemblée nationale, au cours de la

présente session ou à l'automne? Quel pourrait être le menu législatif en ce qui concerne les transports?

M. Clair: Écoutez, essentiellement, tout tourne autour de l'état d'avancement des travaux que nous menons en ce qui concerne la réforme du transport en commun, comme le taxi; le taxi, tant en ce qui concerne le long terme que le court terme. Il y a également le dossier des autoroutes sur lequel il pourrait y avoir, au cours des prochains mois - je ne parle pas nécessairement des prochaines semaines - une révision du rôle de l'Office des autoroutes. En fait, cela tourne à peu près exclusivement autour du transport des personnes, et surtout dans la région de Montréal.

Le député veut savoir s'il va y avoir un horaire chargé? L'automne prochain, oui.

M. Bourbeau: Autrement dit, le dossier prioritaire serait d'avoir un organisme régional des transports dans la région de Montréal?

M. Clair: Ce n'est pas cela que je dis.

M. Bourbeau: Bien, le dossier du transport en commun.

M. Clair: On en a parlé une soirée complète de cela. C'est l'ensemble du dossier du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région de Montréal, au sujet duquel il y a une proposition devant le Conseil des ministres présentement, et, selon la rapidité avec laquelle le processus va se dérouler, il pourrait y avoir, pour des parties de cela ou pour la totalité, suivant l'orientation qui sera retenue par le gouvernement, un ou des projets de loi.

M. Bourbeau: Est-ce possible qu'ils soient déposés avant la fin de la présente session?

M. Clair: Sûrement pas pendant la présente session en ce qui concerne l'ensemble du dossier du transport en commun, certainement pas un projet de loi.

Le Président (M. Gratton): Programme 9, adopté?

M. Bourbeau: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Gratton): Ceci complète l'étude des crédits du ministère des Transports.

Merci, messieurs. La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 43)