



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le mercredi 8 mai 1985 - No 33

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires

M. Guy Tardif (réplique) CAE-1353

Systèmes de transports terrestres CAE-1359

Trains de banlieue CAE-1359

Taxis et limousines CAE-1367

Trains de banlieue (suite) CAE-1371

Autoroute Ville-Marie CAE-1380

Location d'automobiles CAE-1382

Camionneurs illégaux CAE-1382

Autres intervenants

M. Léopold Marquis, président

Mme Lise Bacon, présidente suppléante

M. John Ciaccia

M. John O'Gallagher

M. Michel Bissonnet

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

**Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102**

Le mercredi 8 mai 1985

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures treize minutes)

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports.

M. le secrétaire, voudriez-vous faire l'appel des membres, s'il vous plaît?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Les membres de la commission sont: Mme Bacon (Chomedey), M. Ciaccia (Mont-Royal), Mme Juneau (Johnson), MM. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Marquis (Matapédia), O'Gallagher (Robert Baldwin), Perron (Duplessis), Tremblay (Chambly). Il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Marquis): Merci beaucoup. Lorsque nous nous sommes quittés hier soir, je crois que M. le ministre avait la parole. Je ne sais pas s'il avait terminé.

M. Tardif: Non, M. le Président.

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

M. Guy Tardif (réplique)

M. Tardif: J'essaie de voir où j'ai mis les notes que j'ai prises lorsque le député de Mont-Royal est intervenu. Voilà!

Hier, en réponse aux problèmes que le député de Mont-Royal disait avoir été laissés en suspens, j'ai évoqué la question de l'intégration tarifaire en disant qu'après sept ans le milieu n'en était pas venu à une entente. Celui qui vous parle n'est le que depuis six mois, mais compte bien en venir à une solution dans ce domaine. Concernant la question du métro de surface, j'ai dit hier au député que Montréal et la banlieue m'ont envoyé deux lettres distinctes. Il me reste à apprécier dans quelle mesure les ponts entre ces deux positions pourraient être dans ce que j'appellerais les limites du raisonnable, sans causer trop de problèmes. En ce qui a trait à la modernisation de la ligne 3, je suis d'accord en principe, et même un peu en pratique aussi, puisqu'il y a des choses qui se font, mais j'y mets deux conditions: la révision de la Loi sur les chemins de fer, qui, de toute façon, devra être faite, et, évidemment, l'idéal serait la conclusion d'une entente. Je dis immédiatement que ce n'est

pas vrai que je vais continuer à investir de l'argent dans le West Island - je suis bien heureux que le député soit là; c'est le West Island qui réagit - sans non plus régler le problème dans l'est. Je m'attendrais à recevoir des gens de l'ouest de l'île de Montréal, ne serait-ce qu'en considération des efforts consentis sur les lignes 3, CN—Deux-Montagnes et CP-Rigaud, qu'ils manifestent un peu plus d'empressement à appuyer les projets de développement dans l'est. À l'heure actuelle, ce qu'on nous dit, c'est: Faites donc la ligne 3 et l'est... D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de le dire à un certain nombre de maires dans l'ouest et je pense qu'ils commencent à être perméables, se disant: C'est vrai, il faudrait tout de même qu'on regarde cela, le problème.

Le camionnage. Je ne referai pas ici, à l'intention du député de Mont-Royal, le discours que j'ai fait devant l'Association du camionnage du Québec. Non, on n'a pas le temps ce matin. Je vais simplement lui dire ceci: j'admets que, pour des raisons conjoncturelles, la surveillance sur les routes n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. On me dit qu'elle a commencé à se manifester, et j'en veux pour preuve un petit rapport que l'on me remettait ce matin même sur l'inspection, les pesées de véhicules. Le député de Mont-Royal dit: C'est bien beau, votre ministère dit qu'il bâtit des postes de contrôle. Bravo! mais ils ne fonctionnent pas.

J'ai eu des chiffres pour les quatre semaines de contrôle de la période de dégel, alors que l'on a procédé à 30 975 pesées ou vérifications. C'est une assez bonne moyenne et je voudrais faire remarquer au député de Mont-Royal que c'est trois fois plus que l'année passée, sous réserve de voir ce qu'étaient les bonnes années. Je dis au député...

M. Ciaccia: C'est quoi, trois fois plus?

M. Tardif: C'est 30 000 cette année, 30 900. Ce que je dis au député, c'est qu'il semblerait que les choses se replacent à peu près normalement à cet égard. Deuxièmement, ce que j'ai dit aux gens de l'industrie du camionnage, je vais le résumer - j'ai déjà répondu, d'ailleurs, au député de Mont-Royal - c'est qu'ils peuvent bien décider pendant un certain temps, c'est de bonne guerre... À la veille de tous les congrès, toutes les associations le font. À la veille d'un congrès, c'est bon pour stimuler les troupes. Cela va

mal, cela ne bouge pas, la construction ne va pas bien - quand j'étais à l'Habitation - alors que les faits ne sont pas du tout comme cela. Mais c'est bon, cela mobilise les troupes. C'est une tactique bien connue, toutes les associations professionnelles doivent justifier leur existence à un moment donné et elles font ce genre de choses, les corporations, etc. Je ne me formalise pas plus que cela de ce type de position sauf qu'à un moment donné il y a des limites à charrier.

Ce que j'ai dit aux gens de l'industrie, c'est: Écoutez, ce que vous venez de faire, c'est de bonne guerre, mais ne poussez pas ça trop loin. Ne gaspillez pas toutes vos énergies à faire la guerre des balances, des postes de contrôle, de la surveillance policière ou de la protection réglementaire parce que vous risquez de perdre la guerre de la déréglementation, de la modernisation, de l'informatisation du milieu. À quoi servirait d'avoir de très belles balances à tous les coins de rue au Québec - en fonctionnement celles-là, M. le Président, à la satisfaction du député de Mont-Royal - si tantôt tout ce qu'on pesait, c'étaient des camions portant des plaques américaines ou ontariennes? On n'aurait pas accompli grand-chose, je pense.

J'ai donc invité l'industrie à dire: D'accord, vous pouvez faire votre baroud d'honneur sur la question de la réglementation, mais pensez donc que les Américains poussent du côté de la déréglementation, que le reste du Canada pousse également dans cette direction et mettez-vous donc à l'heure juste d'aujourd'hui.

J'enchaîne parce que tout ça est relié. Ce qu'il a cité à propos de Trip/Canada, de l'état des routes, etc., c'est le musée des horreurs.

M. Ciaccia: Il y a des vérités dans les musées. C'est pour ça qu'on fait des musées, pour rappeler des vérités.

M. Tardif: Oui. La question que je serais presque tenté de poser est celle-ci: Si tant est que ce soit vrai qu'il y ait un marché de 250 000 000 \$ dans les réparations de véhicules, soi-disant à la suite de l'état défectueux des routes, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux dit: Donnez-nous donc les 250 000 000 \$ pour remplir les trous. En d'autres termes, on parle du même montant. C'est de savoir quel groupe l'aura, celui des automobilistes ou celui des constructeurs de routes et grands travaux.

Le député de Mont-Royal oublie présentement que les études, parce qu'il n'en a citée qu'une partie, celle qui faisait son affaire... En Amérique du Nord, on considère que les réparations à un véhicule dues, je ne dirais pas nécessairement à une chaussée

défectueuse, dues tout simplement à une conduite trop rapide, eu égard aux conditions des routes - ce n'est pas pareil...

M. Ciaccia: Quand il y a beaucoup de trous, on devrait aller à deux milles à l'heure. C'est ce que vous dites qu'on ne devrait pas excéder cinq kilomètres l'heure parce que l'état de la route ne nous permet pas...

M. Tardif: C'est évident, M. le Président, qu'on vit dans un pays où les différences de température entre le mois de juillet et le mois de janvier sont extrêmes, qu'il y a donc des effets de contraction et de dilatation importants sur le réseau routier qui causent des fissures dans notre réseau, c'est vrai. C'est bien évident aussi, M. le Président, si on conduit à 100 milles à l'heure, que, même s'il y a des nids-de-poule à certaines périodes de l'année, on s'expose plus à briser un ressort ou autre chose. Cela m'apparaît tout à fait normal. Or, ce que le député de Mont-Royal ignore peut-être, c'est que, d'une façon générale, en Amérique du Nord, pour la partie de l'Amérique du Nord soumise aux mêmes contraintes climatiques que nous - c'est à peu près normal - on établit à environ 60 \$ le montant de réparations d'un véhicule soi-disant résultant de l'état des routes. Ce montant de 60 \$, c'est une espèce de moyenne nord-américaine. Trip/Canada dit que c'est 71 \$ au Québec. Il dit que c'est 11 \$ de plus. Cela reste à démontrer, mais ce n'est pas le montant de 71 \$ au complet qui est attribuable à ce soi-disant état des routes. Il y a une partie due à la conduite du véhicule à moteur.

Pourquoi est-ce que je dis cela? Je rattache cela au camionnage. Le député de Mont-Royal a fait siennes les assertions de l'ACQ, l'Association du camionnage du Québec, en disant que le gouvernement perd des centaines et des centaines de millions de dollars parce qu'il ne surveille pas l'application de la réglementation dans le camionnage, etc. Tout ceci, quant à nous, est une vaste farce et j'inviterais le député de Mont-Royal à être prudent avant de s'associer aux chiffres qui ont été rendus publics. Je vais donner un exemple pour donner une idée du peu de sérieux de ces chiffres.

Selon certains chiffres qu'il m'a été donné de lire, les dommages causés au réseau routier par des camions avec une surcharge coûteraient à l'État québécois 100 000 000 \$ par année. On a essayé de savoir d'où cela venait, uniquement les surcharges. Ces gens-là prétendent s'appuyer, à un moment donné, sur une étude du ministère des Transports. En fouillant, on a effectivement découvert qu'on a des études au ministère qui indiquent ce qui suit.

J'inviterais le député de Mont-Royal à essayer de suivre le raisonnement parce que je trouve cela assez... En tout cas, comment peut-on en venir à une conclusion semblable? Une étude au ministère révèle que, si l'ensemble des camions roulaient constamment avec une surcharge de 20 %, c'est-à-dire à peu près 4000 kilos, il faudrait possiblement s'attendre à des frais de réparations de 20 % plus élevés pour l'entretien du réseau routier. Mais, il y a un "si". Si tous les camions au Québec roulaient constamment avec une surcharge de 20 %, on peut penser que cela coûterait à peu près 20 % plus cher pour réparer les routes. Donc, disent ces gens, le budget d'entretien du ministère étant de 400 000 000 \$ ou 400 000 000 \$ et un peu plus, 20 % de cela ou 25 % - je ne sais pas quel pourcentage - c'est 100 000 000 \$, disent-ils, qui sont consacrés à l'entretien des routes, à cause des surcharges.

Évidemment, le procédé est d'autant plus grossier que, sur les 400 000 000 \$ du ministère des Transports à l'entretien du réseau routier. Il y a 135 000 000 \$ pour le déneigement - c'est cela, M. le sous-ministre? - il y en a X millions pour la signalisation et la partie pour boucher les trous comme telle, je ne sais pas, c'est peut-être la moitié ou le quart de cela. Donc, il faudrait prendre 20 % ou 25 % de 100 000 000 \$ et non pas de 400 000 000 \$.

Mais cela supposerait, pour que l'assertion soit vraie, que tous les véhicules roulent tout le temps en surcharge de 4000 kilos. Évidemment, affirmer une telle chose, c'est... D'ailleurs, les 30 000 contrôles qu'on a faits durant une période de dégel nous donnent un taux d'infractions de 4 %. Imaginons que 4 % des camions roulent en surcharge; au lieu du 20 % de 400 000 000 \$ qu'ils attribuaient, on parlerait alors de 0,8 %, c'est-à-dire moins de 1 % de la détérioration des routes serait due à la surcharge des camions. La balloune de 100 000 000 \$ est dégonflée à moins de 1 000 000 \$. C'est un exemple, seulement, de la manipulation qui a été faite dans les chiffres. C'est pour cela que je dis au député de Mont-Royal que, avant de s'associer à de tels chiffres, je l'inviterais à faire une analyse et à ne pas les reprendre à son compte.

Le problème de Quebecair, Les gens de Quebecair seront là incidemment, ainsi que l'a demandé l'Opposition, demain soir. Le député de Mont-Royal nous dit: Quebecair dessert mal les régions éloignées ou les dessert moins bien.

M. Ciaccia: Les gens des régions se plaignent qu'ils ne reçoivent pas un service adéquat.

M. Tardif: Étant donné que le député de Bonaventure, qui était assis exactement ici, à côté, avait posé une question récemment, j'ai fait sortir la liste, parce que le député a dit: Il a été un temps où on avait des avions à quarante places. Cela est tombé à des avions à quinze places et, maintenant, ce sont des avions à cinq places, comme si c'était un critère de l'insuffisance du service. J'ai des réponses ici. Pendant les années 1980, 1981, 1982, 1983, nous avons utilisé des HS-748 à 40 places. Il y avait deux vols par jour du lundi au vendredi. Le nombre de personnes transportées était de 3400 au tout début, puis de 3100; après cela, c'est tombé à 1700 en 1983 et le coefficient de remplissage - c'est cela que je voudrais que le député de Mont-Royal inscrive sur sa liste - en 1980, était de 17 %; en 1981, de 15 %; en 1982, de 9 %, et, en 1983, de 9 % également.

Résultat: c'est vrai que Quebecair a décidé de mettre un appareil Beechcraft 99 de dix à quatorze passagers selon les conditions de la météo et d'autres conditions. Donc, un Beechcraft, mettons, en moyenne de douze places, parce qu'encore une fois on avait un taux d'occupation de 9 %. Quand le Beechcraft est arrivé, le coefficient de remplissage est passé à 83 % et cela répondait aux besoins. Le nombre de vols était tombé à un par jour du lundi au vendredi. En 1984, le nombre de passagers ayant diminué, des avions Navajo de cinq à six places ont été introduits. Le coefficient de remplissage du mois d'août au mois de décembre, pour des avions Navajo de cinq à six places, est de 71 %.

(10 h 30)

Nous ne pouvons pas maintenir dans ces régions des Boeing 737. Je me souviens, quand je suis allé au Japon, la desserte entre Tokyo et Sapporo se fait en 747. Les lignes intérieures utilisent des 747 au Japon. Nous autres, pour la Gaspésie, il semble que, pour l'instant, en tout cas... Si la demande augmentait, on mettrait des avions plus gros. Pour l'instant, des Navajo font l'affaire. Quant à la Côte-Nord... Oui.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de ce tableau?

M. Tardif: Certainement. Faites donc faire une copie, s'il vous plaît! Il m'a fait perdre l'idée de ce que je voulais dire.

M. Ciaccia: Vous disiez qu'à...

M. Tardif:... Côte-Nord.

M. Ciaccia:... Tokyo c'était en 747, beaucoup de...

M. Tardif: Les liaisons intérieures se font en 747. Personne ne souhaiterait autant

avoir un tel volume, mais ce n'est pas le cas ici.

Ce qui est intéressant aussi, M. le Président - et le député de Mont-Royal, que je présume avoir un sens des affaires, devrait apprécier cela - dans le cas de Sept-Îles, nous avons décidé de partir plus tôt le matin. Il est vrai que cela achale les gens. On part à 6 h 30, c'est cela? Pardon? 6 h 20 le matin, au lieu de 7 h 30 comme au début. Pourquoi cela? Tout simplement parce que le même 737 part de Sept-Îles, et se dirigé vers Québec, Montréal et se rend à Boston. Il peut charger du poisson frais à Sept-Îles, le décharger à Québec, Montréal ou Boston, là à 10 h 30 le matin. Il me semble qu'il vaut la peine, dans une région donnée, de consentir à ce que son vol quotidien parte peut-être une heure plus tôt, quand on pense à l'impact économique que cela peut avoir dans une région que de pouvoir ainsi sortir des quantités de poisson frais à tous les jours. Je pense que Quebecair a pris une décision sage à cet égard, de rentabiliser ses lignes en faisant justement cette combinaison: cargo et transport de passagers. Je souhaiterais qu'elle puisse faire la même chose partout où c'est possible.

Assurance automobile. Le député a fait un certain nombre de critiques à l'endroit de la Régie de l'assurance automobile en disant - je ne sais pas si je vais le citer comme il faut - que les gens n'étaient pas compensés à la mesure du préjudice subi, de leurs souffrances physiques, morales et je ne sais pas quoi. Enfin, il n'a pas dit cela comme cela, mais il trouvait que la RAAQ n'était pas assez généreuse. Puis-je résumer cela de cette façon?

M. Ciaccia: Je parlais des blessés graves, des indemnisations...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... les services qu'ils ont et la façon dont les décisions sont prises à leur égard.

M. Tardif: Bon! D'accord. Est-ce sur la lenteur des décisions ou si c'est sur le quantum des....

M. Ciaccia: Non, c'est principalement sur le quantum et sur la façon dont les décisions sont prises.

M. Tardif: Ah bon! Ce que le député doit savoir à cet égard, M. le Président, c'est que le principe de la Régie de l'assurance automobile, c'est le remplacement du revenu. Ce n'est pas un système pour permettre aux gens de s'enrichir, comme le bon vieux système où tant mieux si tu pouvais taper la compagnie d'assurances de

réclamations faramineuses. Ce n'est plus le même. Je pense que le député le sait.

M. Ciaccia: Mais c'est la façon dont ils prennent leurs décisions. C'est très arbitraire. Car, même avec ce principe, ce n'est pas s'enrichir, mais payer exactement ce qu'ils ont perdu; il y a un large champ de manoeuvre, il y a une large mesure de discrétion. Quant à la façon dont les décisions sont prises, il y a une différence d'opinions entre la victime et la régie sur ce que ce chiffre devrait être et les révisions qu'on apporte à cette indemnisation au cours des années, après que l'accident est survenu.

M. Tardif: M. le Président...

M. Ciaccia: Les victimes trouvent que c'est arbitraire. Il y a des différences d'opinions entre eux et la régie.

M. Tardif:... je sou mets respectueusement au député de Mont-Royal que... Évidemment, il est difficile de plaider qu'il n'y a aucune partie arbitraire. Et là, je voudrais qu'on se comprenne. Sauf que je lui laisse le soin d'apprécier, lui qui est avocat de profession, si ce n'était pas plus arbitraire de faire évaluer par un tribunal, aidé ou pas d'une batterie d'experts, le préjudice moral, physique ou esthétique causé à une personne et mettre un montant là-dessus, comparativement à l'établissement du revenu potentiel qu'une personne pourrait gagner. Un député qui est victime d'un accident de la route... On sait à peu près ce que gagne un député, peut-être pas ce qu'il pourrait gagner tout le temps, mais ce qu'il gagne à ce moment. Et le montant à verser en termes d'indemnité de remplacement du revenu, cela s'établit, quant à moi en tout cas, de façon beaucoup plus objective et facile que la valeur d'une cicatrice sur la joue de quelqu'un ou de quelqu'une. Tout cela pour dire que quant à moi, si le député me dit: "Les gens ne sont pas satisfaits, c'est arbitraire", je dis que la notion de remplacement du revenu, à plusieurs égards, est beaucoup plus facilement mesurable que celle des préjudices esthétiques ou des souffrances morales. Il dit que ce n'est pas évalué... Ce n'est pas cela? Je n'ai pas compris?

M. Ciaccia: Non. Je ne parle pas de préjudice esthétique. Je ne parle pas de cela du tout.

M. Tardif: Non, non, mais...

M. Ciaccia: Je parle de l'évaluation. Premièrement, le plafond - c'est le gouvernement qui l'a établi - n'est pas assez élevé; 31 500 \$, je pense que c'est un chiffre ridicule comme plafond.

Deuxièmement, je ne parle pas des problèmes esthétiques, des souffrances et tous les autres éléments. Je parle de l'évaluation même de la perte pour une victime, la façon dont l'évaluation est faite.

M. Tardif: Mais le député me dit que le revenu maximum couvert par la RAAQ, à 33 000 \$, n'est pas suffisant. C'est ce qu'il me dit?

M. Ciaccia: Absolument.

M. Tardif: Est-ce que le député ignore que les gens qui gagnent un salaire à ce point plus élevé que celui que la RAAQ a établi et qui trouvent que ce n'est pas suffisant comme remplacement peuvent prendre de l'assurance supplémentaire?

M. Ciaccia: Je sais qu'ils peuvent le faire.

M. Tardif: À ce moment-là, on peut argumenter sur le fait que ce plafond devrait être relevé. Mais ce qu'on dit, c'est qu'à 33 000 \$ cela commence à englober pas mal de gens. Si on croit qu'il est normal que le plafond soit relevé... D'ailleurs, actuellement, il me semble que l'indexation a fait que ce n'est plus tout à fait 33 000 \$; c'est un peu plus élevé. À tout événement, c'est autour de cela. Je crois qu'on pourrait, effectivement, réviser ces seuils. Mais celui qui estime que son revenu annuel à compenser en cas d'incapacité physique devrait se situer autour de 100 000 \$ pourrait prendre de l'assurance pour ce faire. Je prends note de la demande du député au sujet de ce qui arrive des plafonds. Je vais poser la question aux gens de la RAAQ, à savoir quelle est la nature des problèmes à cet égard. Est-ce qu'il y a beaucoup de gens victimes d'accident dont le revenu à remplacer est supérieur à ce plafond? Je pourrais faire examiner cela effectivement. Si c'est vrai qu'actuellement le revenu moyen des ménages au Québec - et non pas des personnes - se situe autour de 30 000 \$, on pourrait peut-être regarder cela.

M. Ciaccia: Les plaintes principales ne concernent pas seulement la question du plafond. Le plafond est un des éléments mais ce n'est pas l'élément principal. La critique concerne les décisions prises par la Régie quant aux victimes. Les victimes se plaignent de la façon dont ces décisions sont prises, de l'arbitraire de ces décisions. Il y a des différences d'opinions. Ils obtiennent, quant à l'incapacité - vous pouvez vous informer - d'une personne... Un médecin va leur dire qu'ils ont une incapacité de 15 % ou de 20 %; un autre médecin de la Régie va leur dire: Non, c'est 3 % ou 4 %. Il y a des différences d'opinions entre les médecins qui

traitent les victimes. Il y a des différences d'opinions dans l'évaluation de la compensation à accorder, dans les décisions périodiques qui sont prises pour réévaluer, réduire ces sommes. Ce sont les critiques principales de ceux qui sont blessés gravement.

M. Tardif: M. le Président, je pense que je n'apprendrai pas au député de Mont-Royal qu'avant l'introduction de la Régie de l'assurance automobile bon nombre de personnes ne recevaient aucune espèce d'indemnisation et, si elles en recevaient une, très souvent, c'était un pâle reflet des dommages subis et cela venait plusieurs années plus tard. Je pense qu'on ne fera pas le débat là-dessus. C'est passé dans les moeurs aujourd'hui que la Régie de l'assurance automobile est là et fait un bon boulot. Hier, le député m'a posé une question à savoir s'il y aurait augmentation des primes cette année. J'ai déjà répondu à cela et je le répète: Non, les primes sont arrêtées pour l'année 1985 et c'est réglé, il n'y a pas d'augmentation des primes. Deuxièmement, l'indemnité de remplacement du revenu gagné lors de l'accident s'établit, comme le député le sait sans aucun doute, à 90 % du revenu net. Au 1er janvier, c'était un maximum de 33 000 \$. Je voudrais rappeler au député de Mont-Royal que, lors de l'entrée en vigueur de la loi en 1978, ce montant était de 18 000 \$. Donc, il y a quand même eu relèvement de façon importante, de 18 000 \$ à 33 000 \$. Deuxièmement, pour une personne sans emploi, victime d'un accident, il y a un revenu minimum de 117 \$ par semaine. Incidemment, le revenu plafond de 33 000 \$ est indexé, évidemment, le 1er janvier de chaque année. Ce système prévoit un remboursement des frais d'accident, des frais de réadaptation, comporte une indemnité pour séquelles et préjudices esthétiques et verse une indemnité de décès au survivant sous forme de rente ou de somme forfaitaire, et ce, à tout le monde, sans délai, sans attente, sans frais d'avocat.

Le député me dit qu'il faudrait l'améliorer. Je dis que c'est une nette amélioration par rapport au régime barbare que nous avions avant 1978. C'est une nette amélioration à cet égard. Qu'il y ait place encore à amélioration, je ne le nie pas, mais c'est un monde entre l'ancien régime et le régime actuel. Cela, de nombreuses études l'avaient démontré, y compris le rapport Gauvin à l'époque et d'autres, sur les lacunes dans ce domaine.

M. Ciaccia: Je ne mets pas en cause le système.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Ce que je vous dis, c'est que, de la façon que les décisions sont prises, les méthodes et les montants des compensations laissent beaucoup à désirer. Beaucoup de gens se plaignent et souffrent.

M. Tardif: J'aimerais que le député de Mont-Royal me fasse part de cas patents. Il arrive qu'on ait des cas, dans nos bureaux de comté, de citoyens qui s'estiment lésés, qui pensent que l'appareil n'a pas apporté à leur cas toute l'attention qu'il mérite. J'aimerais en être saisi.

M. Ciaccia: Il y a des cas.

M. Tardif: Ce serait peut-être l'une des façons de poser des questions aux gens.

M. Ciaccia: Très bien, je vais vous en envoyer.

M. Tardif: D'accord. Je termine sur la question de la sécurité routière. Le député de Mont-Royal a lancé bien des chiffres et cela m'a amené à en faire sortir ce matin.

M. Ciaccia: L'exemple que je vous ai donné, pour vous rafraîchir la mémoire, c'est que, durant les neuf premiers mois de 1984, on a enregistré une hausse des accidents avec dommages corporels et des victimes de blessures graves dans une proportion de 8 % et 6 %. Ce sont les seuls chiffres que j'ai donnés.
(10 h 45)

M. Tardif: Je corrobore ceci. J'ai même des chiffres plus récents qui ne portent pas que sur les neuf premiers mois mais sur toute l'année et qui indiquent que cette tendance, malheureusement, s'est poursuivie. Il faut parler d'une augmentation, pour toute l'année 1984, de près de 10 % ou 11 %. Donc, aucun problème là-dessus.

M. Ciaccia: Ce sont les seuls chiffres que je vous ai mentionnés.

M. Tardif: Bon, d'accord. J'avais l'impression que - peut-être que c'est moi qui était fatigué hier soir, vers la fin - le portrait était plus noir que cela.

M. Ciaccia: Ne me répondez pas sur ce que je n'ai pas dit. On va gagner du temps parce qu'il n'en reste pas beaucoup.

M. Tardif: D'accord. Je suis obligé de concéder au député de Mont-Royal qu'il y a plus d'accidents en 1984, que voulez-vous que je vous dise? Sauf que cela faisait suite à une baisse de cinq années consécutives: 1978, 1979, 1980, 1981, 1982. En 1983, cela a commencé à remonter un peu et 1984 aussi. Là, je vais peut-être surprendre le député de Mont-Royal, mais on a essayé de gratter

cela un petit peu pour savoir comment expliquer ces cycles-là. Aussi paradoxal que cela paraisse, la courbe - je vais dire le constat - des accidents de circulation suit de façon étonnamment fidèle la courbe des cycles économiques. Lors de crises économiques - en 1973, par exemple, premier choc pétrolier; en 1981, taux d'intérêt élevés - il y a baisse dramatique du nombre d'accidents. Les gens sortent moins, les véhicules circulent moins. On se départit peut-être d'une deuxième voiture. Bref, l'économie est au ralenti et la circulation est au ralenti. Dès qu'il y a reprise économique, le nombre de véhicules augmente sur les routes, les camions font plus de livraisons sur les chantiers, sont chargés de matériel, les gens sortent plus, on se paie un voyage. Résultat: plus de voitures sur les routes, plus de kilométrage et plus d'accidents.

Ce constat, cette relation, on ne peut pas l'avoir quand on fait une analyse, comme le député de Mont-Royal l'a faite, d'une année par rapport à l'autre. C'est bien évident qu'en statistiques il faut au moins avoir un certain nombre de points de repère. On dit que, pour établir une position en géométrie, ça prend au moins trois points; en statistiques, cela en prend quand même une série un peu plus longue que ça.

Or, ces tendances reliées aux cycles économiques sont réelles. J'ai des graphiques. On peut les montrer? On a votre permission, M. le Président, il n'y a pas de caméras aujourd'hui. La période du premier choc pétrolier, du deuxième et des taux d'intérêt élevés est vraiment indiquée dans la courbe des accidents de façon assez marquée. Je mettrai le député de Mont-Royal en garde, sur le plan méthodologique, de tirer des inférences statistiques à partir d'une comparaison d'une seule année. C'est, d'ailleurs, ce qu'il me recommandait de faire tantôt à propos des pesées des camions. Il disait: Trois fois zéro, c'est zéro, en prenant juste une année. Je l'inviterais, à l'égard des accidents, à la même prudence. Cela ne veut pas dire qu'il n'a pas raison de se soucier du nombre de personnes qui décèdent sur nos routes, du nombre de personnes qui sont victimes de blessures et des dommages causés. C'est une catastrophe nationale, je n'hésite pas à le dire.

Je vais terminer là-dessus. Quand j'enseignais à l'Université de Montréal en criminologie et que je donnais des conférences un peu partout, il y avait toujours une bonne personne, une bonne âme pour s'émouvoir du très grand nombre de meurtres commis dans une année et, chaque fois, je disais: Écoutez! C'est vrai qu'il y en a, il y en a toujours trop, c'est bien dommage, mais des meurtres au Québec, bon an, mal an, il y en a entre 250 et 300. C'est à peu près ça quand on regarde les

statistiques, alors que les morts sur les routes, c'est entre 1200 et 1500 par année. C'est à peu près cinq fois plus.

Je disais à ces bonnes âmes qui s'émouvaient: Écoutez! Vous avez bien plus de risques, en sortant de cette salle de conférence, de vous faire frapper par une voiture que de vous faire accrocher par une balle perdue. Faites attention à vous, à part cela, la deuxième personne de qui vous devez avoir le plus peur, ce n'est pas d'un criminel, mais c'est de vous-même puisqu'il y a à peu près quatre fois plus de suicides que d'homicides. Ces données-là font, évidemment, réfléchir et, dans le cas des accidents de la route, 1200, 1300, 1400, 1500 morts sur les routes, c'est inadmissible.

M. Ciaccia: C'est pour cela que je vous ai parlé de la sécurité routière et pas des homicides.

M. Tardif: Je comprends le député, je lui donne raison. C'est ce que je dis. J'essaie de relativiser le problème, sauf qu'il sera bien conscient avec moi que 1200 morts sur les routes, cela ne soulève pas l'imagination populaire et les mêmes réactions que 300 meurtres. On ferait la même comparaison pour les personnes blessées gravement, voire légèrement, ou encore pour les dommages matériels et je serais prêt à prendre le pari que le nombre de personnes blessées à la suite d'accidents d'automobile est probablement infiniment plus important que toutes les personnes victimes de coups et blessures volontaires, voies de fait graves, voies de fait simples et autres. Je ne sais pas si on peut pousser le parallèle jusqu'à dire que tous les dommages matériels causés par ou à un véhicule automobile sont probablement plus importants que tous les vols simples rapportés officiellement dans les statistiques. Du point de vue des dommages à la propriété, des blessures ou des pertes de vie, sans aucun doute la route est beaucoup plus coûteuse que toutes les autres formes de comportement, mais, pour toutes sortes de raisons, cela n'a pas le même degré de réprobation populaire, ce qui ne veut pas dire que nous ne devrions pas nous lancer dans des campagnes de sécurité, de promotion de cette sécurité au volant. La RAAQ, par exemple, cette année, à l'occasion des fêtes, a lancé une campagne qui s'appelle "On les aime vivants".

J'aimerais voir des groupes populaires s'embarquer là-dedans. Je m'excuse de parler de ce petit voyage écourté que j'ai fait au Japon; j'ai dû revenir après six jours, ce n'était pas un cadeau. J'ai été frappé de voir comment, dans une ville comme Sapporo, dès lors qu'on sort des restaurants le soir vers 21 heures, il n'y a plus un véhicule privé dans les rues. Le fait est que, si quelqu'un conduit son véhicule privé, il a

de fortes chances d'être interpellé. Les gens, en revenant d'un restaurant après quelques verres de saké chaud, prennent un taxi. Cela fait partie des moeurs. Il faudrait peut-être souhaiter qu'on en vienne également à inscrire ici dans les moeurs ces comportements. J'arrête ici, M. le Président. Je pourrais parler longtemps.

Le souci du député de Mont-Royal est tout à fait bien fondé de l'importance à accorder à la sécurité routière. Le coût pour une société de former des gens pendant 20 ans et 25 ans et de les voir fauchés dans un accident de la route ou de moto est énorme et c'est complètement inadmissible. À cet égard, je pense que c'est unanimement que nous devons prendre toutes les mesures, tous les moyens pour en réduire le nombre. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, je ne veux pas prendre plus de temps pour les remarques préliminaires parce que je crois qu'on a seulement jusqu'à 13 heures et on a beaucoup de questions à poser sur les programmes individuels. Le ministre a fait beaucoup d'affirmations et, si on avait plus de temps, on pourrait non seulement engager un débat, mais faire certaines corrections aux affirmations qu'il a faites. M. le Président, je suggérerais qu'on commence l'étude des programmes.

Le Président (M. Marquis): M. le député, si vous me le permettez.

M. Ciaccia: Oui.

Systèmes de transports terrestres

Le Président (M. Marquis):... j'appelle donc officiellement le programme 1. D'accord?

M. O'Gallagher: M. le Président.

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

Trains de banlieue

M. O'Gallagher:... je voudrais retourner au problème des trains de banlieue, en particulier, la ligne 3, Montréal-Deux-Montagnes. J'étais très heureux de voir que le ministre s'est dit favorable au principe de la modernisation de la ligne 3. Cependant, ses actions semblent être en conflit avec ses vœux pieux, car, depuis l'entente même entre la Communauté urbaine de Montréal, le CN et le fédéral, on n'a vu aucun effort réel pour améliorer l'équipement sur cette ligne.

Je ne sais pas si le ministre le sait, mais on utilise un équipement qui date de 1918, un équipement qui date d'une autre époque. On a, aujourd'hui, en service, la même locomotive électrique qui a inauguré cette ligne et inauguré le tunnel du mont Royal. On a même des wagons qui ne sont pas chauffés; ils sont préchauffés dans la gare centrale à la vapeur et ils sont envoyés faire la course jusqu'à Deux-Montagnes et retournés à Montréal sans chauffage. C'est de l'équipement qui date d'une autre époque.

La signalisation sur cette ligne, c'est la même chose. C'est une signalisation quasiment manuelle. Le ministre dans ses commentaires, hier soir, a parlé du fait que cette ligne demande un nombre d'hommes pour la faire fonctionner, qui ne se compare pas du tout avec le système moderne du métro de Montréal. Je le comprends bien, car c'est un équipement qui date d'une autre époque. La signalisation et l'équipement sur la ligne ne sont pas acceptables du tout, aujourd'hui.

On connaît des retards allant jusqu'à 20 % des allées et venues, des annulations de trains à n'importe quelle époque, au point que le monde est découragé de prendre cette ligne. Si c'était une ligne moderne, on pourrait facilement aller chercher immédiatement les 33 000 passagers que cette ligne a connus en 1966. Mais, aujourd'hui, on connaît seulement une clientèle d'à peu près 10 000 passagers par jour. En plus de cela, depuis 1966, alors qu'on connaissait une clientèle de 33 000 passagers par jour, le bassin ou le potentiel de cette ligne a beaucoup augmenté; la densité de la population de mon comté, Robert Baldwin, de la ville de Dollard-des-Ormeaux, en particulier, a grandi, a quadruplé et ce, tout près de cette ligne. On peut dire la même chose de Laval-Ouest, dans le comté de Fabre. La population a quadruplé depuis l'année 1966. C'est la même chose à Deux-Montagnes, en allant jusqu'à Oka. On reconnaît qu'il y a un potentiel pour cette ligne. C'est une ligne qui est vraiment en existence.

Le ministre disait hier qu'il y avait un projet de faire une ligne semblable dans l'est de Montréal. L'ouest n'est pas contre cela d'aucune façon, mais ici, nous avons déjà un laboratoire, un train fer sur fer, des locomotives électriques. L'électricité est l'énergie la moins chère aujourd'hui, la moins polluante à part cela. C'est une chance extraordinaire pour prouver qu'une ligne moderne pourrait être exportée ailleurs en Amérique du Nord.

C'est rendu à un point tel que, même après les vœux pieux du ministre qui nous a dit hier qu'il était en faveur du principe, aux questions du député de Deux-Montagnes, il y a quelques semaines en Chambre, on dirait qu'il souhaiterait que cette ligne disparaisse, à la manière dont il a répondu.

(11 heures)

On a même vu des commentaires dans la presse. Le maire de Deux-Montagnes disait tout dernièrement dans un journal local et je cite ce journal: "En outre, M. Bergeron - c'est le maire de Deux-Montagnes - a acquis la conviction que, tant et aussi longtemps que Guy Tardif sera titulaire au ministère des Transports, la ligne Montréal-Deux-Montagnes est en danger. M. Bergeron a admis que cette seule pensée l'empêchait de dormir." C'est un peu pareil, tout le long de cette ligne. La population de Deux-Montagnes a déjà envoyé des résolutions de son conseil, comme Pierrefonds, Oka, Dollard-des-Ormeaux, Saint-Laurent et Mont-Royal. Ce sont toutes des municipalités qui sont desservies par cette ligne.

En plus de cela, apparemment, il y a une étude qui est faite par le BTM. Il m'a été dit que le ministère des Transports avait été invité à assister à cette étude, mais que, pour une raison ou une autre que j'ignore, on a refusé.

M. Tardif: Sur mes instructions?

M. O'Gallagher: Pardon?

M. Tardif: Sur mes instructions?

M. O'Gallagher: Je n'en ai aucune idée. En plus de cela, on me dit que cette ligne a un potentiel dans les deux sens pour desservir la population. Il y a une population assez forte qui est prête à utiliser cette ligne dans le sens opposé aux heures de pointe.

Comme représentant d'un comté qui est desservi par cette ligne, je voudrais savoir ce que vous avez dans votre budget cette année pour améliorer cette ligne, de quelle façon on peut améliorer le service sur cette ligne, de quelle façon l'équipement et la signalisation vont être améliorés prochainement pour éviter les retards qu'on connaît et éviter même les annulations qui arrivent surtout l'hiver.

M. Tardif: Je dirais, en bon français: "Money is no problem". Je n'ai pas mis un cent cette année dans mon budget pour cela. C'est volontaire. Quand le député de Robert Baldwin me dit - excusez-moi, je vais prendre une couple d'aspirines - que le maire de Deux-Montagnes n'en dort pas la nuit parce qu'il craint que le ministre des Transports ne livre pas le train jusque chez lui, je lui dirais que la menace ne provient pas du ministre des Transports, mais des autorités politiques sur le territoire de la CUM. Ce n'est pas pareil. Le ministre des Transports et le gouvernement du Québec ont signé une entente pour réaliser les trains de banlieue sur l'île de Montréal. Ce que le député de Robert Baldwin doit probablement

savoir également c'est que cette entente disait: Le gouvernement s'engage à faire la 3 et la 6, mais prioritairement la 6, et la 6 devra se faire avant la 3.

Or, la Communauté urbaine de Montréal a décidé, en quelque sorte, de remettre en cause cette entente qui est intervenue, parce que le décret gouvernemental du mois de mars 1981 ne faisait qu'entériner une entente. La CUM remettant en question l'entente, je n'ai plus rien - comme dirait l'autre, "I haven't got a legal leg to stand on" - pour aller faire la ligne 3. Ils ont décidé de ne pas faire la 6. Si le député de Robert Baldwin et celui de Mont-Royal, dans ce secteur, sont prêts à nous donner un coup de main pour convaincre les gens du West Island et de la Communauté urbaine de Montréal de se brancher sur la 6 ou la 7 au plus sacrant, je vais lever le moratoire sur la 3. Quand le député dit qu'on n'est pas intéressé, que ce sont des vœux pieux, je regrette, on a mis 10 000 000 \$ sur la 3. Il dit que ce n'est pas assez.

Personnellement, je pense qu'on pourrait facilement investir jusqu'à 100 000 000 \$ sur la 3, mais j'ai dit que je ne mettrais pas un cent tant que le dossier de la 6 ou la 7 ne serait pas réglé. C'est clair? Parce que c'était cela, l'entente. C'était cela, le décret. La communauté se retire maintenant du dossier de la 6-7 ou de la 6 à l'époque qui est devenue la 7. J'ai reçu la semaine dernière deux lettres. M. le maire Maurille Séguin me donne la position de la banlieue en disant: "Stick to the..." Enfin: Tenez-vous-en à la première entente. Montréal dit: Nous autres, on veut autre chose. J'ai déjà parlé au maire Knox, de Pointe-Claire, et à celui de Dorval. Peut-être que je devrais organiser une rencontre avec tous ces gens-là...

M. O'Gallagher: Excellente idée!

M. Tardif: Oui.... et leur poser le problème tel qu'il est en leur disant: Écoutez! Ce n'est pas vrai que je vais développer tout le transport dans l'ouest si vous êtes en train de me laisser foirer dans l'est. Est-ce clair? Je voudrais qu'on prenne une décision politique, économique. Les investissements sont requis et, éventuellement, un prolongement jusqu'à Mirabel. Mais il y a des limites et elles sont presque atteintes présentement.

M. O'Gallagher: M. le ministre...

M. Tardif: Le maire de Deux-Montagnes a peut-être raison. Quant à moi, je commence à trouver que cela me coûte cher: 25 000 000 \$ de déficit de fonctionnement par année, 19 000 000 \$ à nos frais et environ 7 000 000 \$ aux frais de la Communauté urbaine de Montréal.

M. O'Gallagher: Mais M. le ministre...

M. Tardif: Je dis et je répète au député que je ne mettrai pas un cent cette année sur la ligne 3. Est-ce clair?

M. O'Gallagher: M. le ministre...

M. Tardif: Pas un! À moins qu'ils ne me règlent le problème.

M. O'Gallagher: M. le ministre, vous avez une certaine responsabilité là-dedans.

M. Tardif: Oui.

M. O'Gallagher: Nous avons une population qui habite là.

M. Tardif: Oui.

M. O'Gallagher: Ce n'est pas le nombre. Le bassin de population, le potentiel est là, mais les trains ne fonctionnent pas parce que ce sont des trains de 1918. On aura beau mettre des 5 000 000 \$ ou des 10 000 000 \$ pour réparer des affaires, cela n'améliorera pas le service. C'est de l'argent gaspillé. Il va falloir mettre de l'équipement qui peut faire la "job". Dans le moment, l'équipement ne la fait pas. On a beau le peindre, on a beau investir de l'argent et inventer toutes sortes de nouvelles "patentes" pour remplacer de l'équipement de 1918, mais on ne pourra jamais donner un service adéquat.

M. Tardif: Je l'ai dit, je suis prêt à envisager un projet de modernisation assez important pour cette ligne. Mais je vais le faire à partir du moment où la communauté urbaine va décider de s'asseoir avec moi et de discuter des autres problèmes. Si elle ne le fait pas, je ne ferai rien cette année à cet endroit, quant à moi.

M. Ciaccia: M. le ministre, vous nous dites...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... si je comprends bien: Je ne ferai rien sur la ligne 3 jusqu'à ce qu'on règle la ligne 7.

M. Tardif: C'est cela. C'était le décret; c'était une entente.

M. Ciaccia: Maintenant...

M. Tardif: Une des parties à l'entente...

M. Ciaccia:... il semble y avoir un peu de confusion parce que...

M. Tardif: Ah, non.

M. Ciaccia: Un instant! Pour le règlement de la ligne 7, vous avez ajouté d'autres conditions. Le rapport Gascon, lui, était clair. Il demandait que la ligne 7 soit souterraine avec des wagons sur pneus. Vous êtes venu au mois de janvier et vous avez dit: Ce n'est pas cela.

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: Je ne construirai pas la ligne 7 de la façon recommandée par le rapport Gascon, qui avait été acceptée par la communauté urbaine.

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: Vous avez dit: Cela va être fer sur fer ou ça ne sera rien.

M. Tardif: Le député...

M. Ciaccia: Bon là... Excusez, laissez-moi seulement terminer.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Il y a beaucoup de problèmes sur la ligne 7; vous ne semblez pas vous entendre, vous et la communauté urbaine. Je ne sais pas qui a raison et qui a tort. La situation est assez confuse. Je ne sais pas qui veut faire quoi. En attendant, la ligne 3 existe. Ce n'est pas qu'on demande de construire une nouvelle ligne. Supposons que la situation serait telle que vous avez X millions de dollars et que vous devez décider d'aller ou dans l'est ou dans l'ouest. On ne veut pas pénaliser les gens de l'est. Ce n'est pas cela que les gens qui utilisent la ligne 3 disent, mais la ligne est en train de tomber en morceaux. Croyez-vous qu'il est raisonnable de dire: Écoutez, cela va tomber en morceaux et je ne ferai rien, même si on a de l'argent du fédéral, même si j'admets qu'on doit dépenser 100 000 000 \$. Je ne ferai rien, même si la ligne tombe en morceaux, jusqu'à ce qu'on règle la ligne 7. Il me semble que c'est un genre de chantage. Ce n'est même pas du chantage. Ces gens-là, c'est hors de leur contrôle. Les usagers de cette ligne, que voulez-vous qu'ils fassent, eux? Ils subissent les problèmes actuels. Ce sont des réparations nécessaires dont ils ont besoin. J'espère qu'on peut régler la ligne 7. On va peut-être obtenir d'autres informations de vous pour savoir exactement où on en est, mais les problèmes de la ligne 7 semblent être très confus maintenant. Vous avez ajouté un élément, la technologie fer sur fer. Qu'est-ce que l'un a vraiment à faire avec l'autre? Qu'est-ce que la ligne 7 a vraiment à faire avec la ligne 3?

M. Tardif: M. le Président, le député

de Mont-Royal introduit présentement de la confusion parce que le plan original pour la desserte de l'est, c'était la ligne 6 et c'était du fer. Cela partait de Repentigny. Cela s'en venait sur la voie du CN, entrait sous la montagne en se joignant à la ligne 3. C'était une technologie fer sur fer et, à ce sujet, la Communauté urbaine de Montréal avait signé une entente avec le gouvernement du Québec pour moderniser les lignes 3 et 6. C'était clair. Et c'est le décret gouvernemental de mars 1981 qui énonçait cela. Un instant! C'est la Communauté urbaine de Montréal qui a décidé que la ligne 6, elle n'en voulait pas et qui a fait préparer un document par le BTM qui se situait plus dans la tradition, l'expertise et les connaissances de cet organisme, soit du métro conventionnel sur pneus, de type montréalais. Bon!

Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui a rouvert le dossier; c'est la communauté urbaine. Ce que le gouvernement du Québec a maintenu tout le long, c'est de dire: Nous tenons à la technologie fer. C'était vrai dans le cas de la ligne 6 et c'est vrai dans la solution de compromis que nous avons cherchée avec la communauté dès lors qu'elle nous a dit qu'elle ne voulait plus de la ligne 6. On nous a proposé un autre tracé dans l'axe de Pie-IX pour mieux quadriller la ville et le tracé nous semblait raisonnable. On a dit: Peut-on marier votre tracé et notre technologie? C'est la solution de compromis qui a été évaluée par un comité conjoint de la Communauté urbaine de Montréal et du ministère des Transports du gouvernement du Québec. Les chiffres ont été vérifiés par une firme comptable indépendante, Maheu, Noiseux, et tout le monde s'entend maintenant sur les chiffres et sur la technologie. Aucun problème. Ce n'est plus ce qui est en cause.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qu'on attend pour procéder avec la ligne 7?

M. Tardif: Le député de Mont-Royal...

M. Bissonnet: On l'attend...

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet:... depuis longtemps dans l'est, la ligne 7.

M. Tardif: Oui. Ce qui est en cause présentement, c'est l'insistance, que je crois comprendre de certaines municipalités de l'Est de Montréal, pour que la ligne 5 du métro qui, à l'origine, devait être une diagonale allant de Snowdon, croisant la ligne 2 qui vient d'Henri-Bourassa à Jean-Talon, se redressant dans l'axe de Jean-Talon jusqu'à Saint-Michel, pour que cette ligne, qui, à l'origine, dis-je, devait s'en aller toujours en

diagonale vers la rue Amos à Montréal-Nord, soit redressée dans l'axe de Jean-Talon et qu'elle continue jusqu'à la ville d'Anjou. C'est le principal problème.

Je vous ai dit hier que la réalisation de la ligne 6-7 pourrait attendre du strict point de vue de l'achalandage; on pourrait très bien répondre à la demande quelque temps encore avec des autobus. Ce n'est donc pas au point de vue de l'achalandage que cela se justifiait uniquement. Mais si c'est vrai pour la ligne 6-7 toute seule, c'est-à-dire celle qui viendrait dans la voie du CN et après qui prendrait Pie-IX jusqu'au centre-ville, c'est encore bien plus vrai, M. le Président, dans l'hypothèse où il y aurait une ligne 5 qui continuerait dans l'axe de Jean-Talon jusqu'à la ville d'Anjou. On se retrouverait avec trois lignes parallèles, la ligne dans la partie sud de l'île qui va jusqu'à Honoré-Beaugrand, la ligne 6 dans l'axe du CN dans le nord et, en plein milieu dans l'axe de Jean-Talon, une ligne 5 qui s'en irait jusqu'à la ville d'Anjou. Là, ce serait vraiment du suréquipement complètement inutile.
{11 h 15}

Ce qu'on dit, c'est qu'on n'a pas d'objection à s'engager à ce que la ligne 5 se continue éventuellement, mais certainement pas dès le départ. Ce que je ne comprends pas, non plus, c'est que ce dossier a amené l'émergence d'une espèce de clivage: Conférences des maires de banlieue et ville de Montréal, la Conférence des maires de banlieue décidant d'appuyer la ligne 5, entre autres. Ils veulent tout, il n'y a pas à s'y tromper: ils veulent les lignes 7, 5, 3. Nous, on dit: Non, il n'en est pas question. Il y a cette espèce d'imbroglio. Encore une fois, quand je dis imbroglio, ce n'est pas parce que M. Des Marais, président de la communauté, n'a pas essayé d'amener les parties à s'entendre. Tout ce que je voudrais, c'est essayer de rencontrer les parties. Je ne sais pas si je vais réussir plus. Je me proposais de faire cela incessamment, mais j'ai reçu des lettres il y a à peu près une semaine ou dix jours seulement.

M. Ciaccia: Je peux comprendre qu'il y ait un lien entre la ligne 5 et la ligne 7.

M. Tardif: Oui, 3, 5, 7.

M. Ciaccia: D'ailleurs, on ne peut pas prendre des décisions. Mais il n'y a absolument aucun lien entre la ligne 3 et la ligne 7.

M. Tardif: Oui, oui, oui.

M. Ciaccia: Quels sont les liens? La ligne 3 existe; elle est en train de tomber en morceaux; elle a besoin d'être réparée; elle va totalement dans l'autre direction; elle ne touche pas la même clientèle. Elle existe,

les équipements sont là. Quel est le lien, à part le lien politique, à part d'un chantage politique, à part de dire...

M. Tardifs M. le Président...

M. Ciaccia:... Moi, je ne dépenserai pas... Quel est le lien?

M. Tardif:... je n'aime pas du tout l'idée de chantage politique.

M. Ciaccia: D'accord, oublions le mot "chantage" politique. Parlons des pressions politiques que vous voulez faire en disant: Je ne veux pas dépenser de l'argent dans l'ouest à moins que je ne puisse annoncer que je dépense de l'argent dans l'est. Dans l'est, ils ne semblent pas s'entendre sur cet aspect. Quel est le lien entre les deux?

M. Tardif: Non, ce n'est pas juste dans l'est qu'on ne s'entend pas. J'ai reçu une lettre de la Conférence des maires de banlieue, disant qu'ils se rangeaient derrière l'idée de faire la ligne 5 jusque là-bas. Ce que je dis présentement, c'est que sur le réseau, il y avait eu une entente en 1981. Cette entente a été rouverte non à la demande du gouvernement, mais à la demande de la communauté dont les membres ne s'entendaient pas entre eux.

M. Ciaccia: La communauté ne voulait pas de la ligne 6 parce que c'était une étude faite par le gouvernement, COTREM, qui n'a jamais été acceptée. Alors, ne dites pas que c'est la CUM qui a rouvert le dossier. La CUM n'a jamais voulu de la ligne 6.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: C'est quelque chose que le gouvernement voulait leur imposer; ce n'est pas une réouverture.

M. Tardif: Ils ne veulent pas des études du gouvernement, mais ils veulent de l'argent du gouvernement parce qu'on paie à 100 % pour ces lignes. C'est cela?

M. Ciaccia: Un instant.

M. Tardif: Le gouvernement du Québec paie à 100 % les lignes de métro...

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif:... et les lignes de chemins de fer.

M. Ciaccia: Ils ne voulaient pas que vous fassiez une autre gaffe. Ils ne voulaient pas que vous dépensiez 500 000 000 \$...

M. Tardif: Alors, c'est...

M. Ciaccia: ... sur une ligne où il n'y avait personne.

M. Tardif: La meilleure façon de faire cela, c'est de ne rien dépenser. Alors, on n'en fera pas du tout. C'est ce que j'ai dit.

M. Ciaccia: Ne vous fâchez pas. N'ayez pas l'esprit de vengeance.

M. Tardif: Je ne me fâche pas, mais je vous dis...

M. Ciaccia: Ne faites pas comme un enfant qui dit: Je vais reprendre ma balle et je ne joue plus à la balle, parce que tu ne veux pas jouer selon mes règles. Ils ont essayé de vous faire comprendre que cela n'a pas de bon sens de construire une ligne de métro au milieu d'un champ. Ce n'est pas vous qui deviez faire cela, c'est votre prédécesseur. La ligne 6 passait au milieu d'un champ. Ils ont dit: Non, on n'en veut pas au milieu d'un champ. On veut la ligne 7 qui va aller de Notre-Dame jusqu'à Pie-XI. Il y a du monde là.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: D'accord? Si vous pensez qu'il n'y a pas assez d'achalandage pour justifier la ligne 7, je n'ose pas vous demander quelle sorte d'achalandage vous pensiez qu'il y aurait sur la ligne 6 qui serait passée au milieu d'un champ. D'accord? Alors, la CUM ne voulait pas faire cette gaffe. Elle voulait construire un métro où il y avait du monde. Alors, ce n'est pas la question qu'ils ont changée...

M. Tardif: Cela, M. le Président, c'est une analyse qui appartient au député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Pardon?

M. Tardif: Je dis que c'est une analyse qui appartient au député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Bien, non. C'est ce qu'ils ont dit, eux. C'est ce que la CUM a dit, c'est ce que le maire de...

M. Tardif: Voyons donc! Voyons donc!

M. Ciaccia: ... Montréal a dit, c'est ce que les autres maires de banlieue avaient dit.

M. Tardif: L'achalandage de la ligne 6 projetée aurait été au moins 50 % supérieur à ce qu'il est présentement sur la ligne 2 ouest du métro sur pneus qui passe en dessous de Décarie et qui roule à moitié vide. D'accord?

M. Ciaccia: Non, non, ne comparez pas avec celle-là.

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: Comparez la ligne 7 et la ligne 6.

M. Tardif: Oui, oui, je vais comparer...

M. Ciaccia: Vous ne pouvez pas comparez des pommes avec des oranges. Comparez des pommes avec des pommes. D'accord? Dans ce district, il dit que le meilleur achalandage, c'est la ligne 7.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Maintenant, il semble y avoir un conflit entre vous et...

M. Tardif: Ah non! Entre les différentes factions de la communauté urbaine, pas avec celui qui vous parle.

M. Ciaccia: Il n'y avait pas...

M. Tardif: Si ces gens-là avaient réussi à s'entendre pour m'envoyer un document unique, probablement qu'on serait à pied d'oeuvre. Un instant!

M. Ciaccia: Ce n'est pas eux qui ont dit au mois de janvier: Ce sera fer sur fer ou ça ne sera rien; ils se le sont fait dire.

M. Tardif: Cela n'a rien à faire.

M. Ciaccia: Vous jouez sur les mots.

M. Tardif: On ne fera pas de jeux de mots.

M. Ciaccia: Je veux que vous remarquiez une autre chose, M. le ministre. Durant cette discussion, ici, on parle des problèmes des lignes 7, 6, 5 qui sont très interreliés.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Jamais la ligne 3 n'a quelque chose à voir avec cela.

M. Tardif: Oui, mais c'est le même argent.

M. Ciaccia: Mais si la ligne 3 n'a rien à faire avec cela, s'il y a des problèmes sur les lignes 5, 6 et 7, pourquoi faire souffrir le monde sur la ligne 3? La ligne est en train de disparaître, l'équipement et vous allez laisser faire cela?

M. Tardif: Quant à moi, à cet égard, on pourra remettre cela au CN et il s'en

occupera.

M. Ciaccia: C'est cela l'attitude responsable que vous prenez?

M. Tardif: Non, mais je veux que les élus de la Communauté urbaine de Montréal s'assoient, trouvent une solution et je vais essayer d'en trouver une avec eux. C'est ce que je dis au député.

M. Ciaccia: Je suis entièrement d'accord avec vous. Pour les lignes 5, 6 et 7, il faut qu'ils en trouvent une.

M. Tardif: Pour la ligne 3 aussi parce que c'est le même argent, c'est le même pourvoyeur de fonds. Tout cela émerge à mon budget à 100 %.

M. Ciaccia: Excepté que, pour la ligne 3, vous avez 40 000 000 \$ du gouvernement fédéral. Vous n'avez pas cela pour les lignes 5, 6 et 7.

M. Tardif: Ce n'est pas 40 000 000 \$ juste pour la ligne 3.

M. Ciaccia: Il y avait 70 000 000 \$ originalement, vous en avez utilisés, je pense...

M. Tardif: 53 000 000 \$ de dépensés, mais, attention, d'argent fédéral dépensé, 32 000 000 \$.

M. Ciaccia: 32 000 000 \$. Alors, 70 000 000 \$ moins 32 000 000 \$, il reste 38 000 000 \$. Je me suis trompé de...

M. Tardif: C'est 80 000 000 \$.

M. Ciaccia: Bon, alors, il reste 42 000 000 \$.

M. Tardif: À peu près, 48 000 000 \$.

M. Ciaccia: 48 000 000 \$.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Vous avez 48 000 000 \$...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... du gouvernement fédéral, vous avez un besoin urgent de réparer la ligne 3 et vous dites non. Là, vous n'agissez pas comme un ministre responsable; vous agissez comme un enfant. Vous dites: Si vous...

M. Tardif: Un instant!

M. Ciaccia:... ne voulez pas me donner des réponses sur la ligne 7, ne me parlez pas

de la ligne 3.

M. Tardif: M. le Président, le député de Mont-Royal n'est pas juste. Cette année, j'investis 8 500 000 \$ sur la ligne CP Rigaud, par exemple. Donc, qu'il ne vienne pas me dire que je ne fais rien; je mets 8 500 000 \$ cette année sur CP Ri gaud.

M. Ciaccia: Et pourquoi vous ne touchez pas la ligne 3?

M. Tardif: Le député de Mont-Royal peut-il me laisser un mois de plus? Dans la mesure où je viens de recevoir les lettres contradictoires...

M. Ciaccia: Est-ce que vous pourriez les rendre publiques, ces lettres?

M. Tardif: Oui, oui, je pourrai vous les donner.

M. Ciaccia: Vous allez nous en donner des copies?

M. Tardif: Oui, oui.

M. Ciaccia: S'il vous plaît.

M. Tardif: Dans la mesure où je viens de recevoir les lettres de Montréal et de la banlieue, peut-il me laisser une couple de semaines de jeu? C'est tout ce que je demande.

M. Ciaccia: Dans une couple de semaines, vous serez en mesure...

M. Tardif: De les rencontrer, en tout cas. Je l'aurais peut-être fait cette semaine, mais on est à l'étude des crédits.

M. Ciaccia: On n'aura pas une décision sur la ligne 3 dans une couple de semaines.

M. Tardif: Non, non, à moins que tout ce beau monde ne parvienne à s'entendre.

M. Ciaccia: Vous ne trouvez pas la situation un peu ridicule, M. le ministre? Vous avez 40 000 000 \$ du gouvernement fédéral, vous avez un besoin, la ligne est en train de tomber en morceaux et vous dites: Non, que les gars se décident dans l'est et là je vais me brancher dans l'ouest. On semble avoir une division psychologique entre l'est et l'ouest, alors qu'un n'entre pas en conflit avec l'autre.

M. Tardif: Le député de Mont-Royal a un souci, une préoccupation, c'est que la ligne 3 - et je le comprends - qui traverse en partie son comté soit réglée.

M. Ciaccia: Non, M. le Président, pas

du tout.

M. Tardif: Moi, j'ai le souci de régler le problème du transport à l'échelle de l'île. Alors, il permettra que le ministre des Transports ait une vision des problèmes de transport un peu plus large qu'une seule ligne. C'est tout.

M. Ciaccia: Non. M. le Président, je voudrais corriger le ministre; ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai autant de souci que lui pour la ligne 7. On va y revenir et je vais le lui montrer par les questions que j'ai à lui poser. Je voudrais que des décisions soient prises sur la ligne 7. Il ne faut pas gouverner avec un esprit de vengeance ou en faisant du chantage. S'il y a des besoins sur une autre ligne, même si politiquement ça peut avoir des désavantages à certains points de vue, au point de vue économique, au point de vue des usagers, on devrait procéder où cela a du sens. J'ai autant de préoccupation pour la ligne 7, pour les besoins du transport dans l'Est de Montréal, que j'en ai pour l'Ouest de Montréal, c'est global. Cela saute aux yeux, cela tombe en morceaux, l'argent est là et on ne fait rien. Cela créerait des emplois. Vous parlez du développement technologique.

M. Tardif: L'argent, je peux le mettre à Saint-Hilaire aussi.

M. Ciaccia: Les gens de la CUM disent: Oui, on peut faire du développement technologique sur la ligne 3 autant qu'ailleurs. Mettons ça de côté, ce sont les questions immédiates qui ont besoin de réponse maintenant. Cela n'engage pas de fonds. Ce n'est pas une question de dire; Si j'ai les fonds pour la ligne 3, je ne pourrai pas les dépenser sur la 7, car 40% de ces fonds viennent du gouvernement fédéral.

M. Tardif: Je peux les mettre à Saint-Hilaire aussi.

M. Ciaccia: À Saint-Hilaire, aussi, parce qu'il y a 14 000 000 \$. Si on a le temps, on va toucher aussi à Saint-Hilaire.

M. Tardif: Ce que je dis au député de Mont-Royal, encore une fois, c'est que je pense qu'il faut qu'on trouve une solution plus globale à l'échelle de l'île. Je ne souhaiterais rien de mieux que ces gens-là s'entendent entre eux. Je vais essayer de les amener dans cette direction-là et je ferai état de l'échec ou du résultat incessamment.

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

M. O'Gallagher: Je voudrais terminer mes propos sur cette ligne-là. Je voudrais

demander au ministre de faire son possible, d'arrêter de comparer les lignes 5 et 6 avec la ligne 3 comme si c'étaient deux projets sur papier. La ligne 3, ce n'est pas un projet sur papier, c'est une ligne qui existe. Il y a 10 000 personnes qui attendent le train sur le quai tous les matins et il n'arrive pas. Ce n'est pas comme dans l'est. Je voudrais que l'est ait un bon service; il le mérite autant que n'importe qui, mais ici nous avons une question d'urgence. Vous avez 10 000 passagers en plein hiver. Mettez-vous à leur place.

M. Tardif: 10 000, c'est fort.

M. O'Gallagher: En tout cas...

M. Tardif: 10 000, c'est pour CP Rigaud et CN Deux-Montagnes réunis.

M. O'Gallagher: Mettez-vous à la place d'un seul de ces passagers un matin de février quand le train n'arrive pas et que le gars est obligé de se rendre travailler. Il y a urgence. Ce n'est pas un bassin de population ou un potentiel de passagers, ce sont des passagers qui sont là. Ce n'est pas un nouveau trajet.

M. Tardif: Ces passagers, c'est 5000 et non pas 10 000; 10 000, c'est pour les deux réunis.

M. O'Gallagher: Non, non, c'est 6000 sur la ligne...

M. Tardif: C'est important. Ce sont CP Rigaud et CN Deux-Montagnes réunis.

M. O'Gallagher:... Dorion et 10 000 sur la ligne 3.

M. Tardif: Puissent ces 5000 passagers transmettre leur sentiment d'urgence à leurs élus pour que ceux-ci s'assoient à une table et en viennent à une entente. Je ne demande pas mieux. D'accord?

Le Président (M. Marquis): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, je voudrais revenir sur la ligne 7, mais, avant de poser certaines questions sur cette ligne, mon collègue de Jeanne-Mance voudrait poser des questions sur le plan de rachat pour les taxis. Je pense que cela entre aussi dans le programme 1.

M. Tardif: Il n'y a pas de problème, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Très bien. M. le député de Jeanne-Mance.

Taxis et limousines

M. Bissonnet: M. le ministre, j'aurais des questions à vous poser sur l'industrie du taxi et en ce qui a trait également au problème des limousines dans la province de Québec. Selon le nouveau programme de rachat que la ligue de taxis A-11 vous a proposé et que vous avez accepté avec une condition additionnelle, est-ce que ce sera le même fiduciaire que dans l'ancien programme de rachat? Dans l'ancien programme de rachat, je crois que c'était une banque qui était impliquée.

M. Tardif: Ce n'est pas une nécessité, mais si celui-là convenait à toutes les parties et qu'elles étaient d'accord vu qu'il a déjà été dans le dossier... En d'autres termes, ce n'est ni une condition de la ligue A-11, ni une des nôtres. Si tout le monde est satisfait des services qu'ils ont eus du fiduciaire...

(11 h 30)

M. Bissonnet: Dans l'ancien programme de rachat, pour tous ceux qui ont offert de céder leur permis de taxi au fiduciaire, dans le contrat que les artisans propriétaires de taxi signaient, il y avait une clause qui disait qu'il était payé immédiatement un montant de 5000 \$, mais cela n'a été fait dans aucun cas.

M. Tardif: Là, tout cela a sauté. Les nouvelles conditions sont celles du nouveau règlement.

M. Bissonnet: C'est une clause qui n'a pas été respectée et qui a mis en péril, dès le départ, ce programme de rachat.

M. Tardif: Ce n'est pas... Je m'excuse.

M. Bissonnet: Selon le programme que vous soumettez, il y aurait un montant...

M. Tardif: Que la ligue A-11 soumet.

M. Bissonnet: Que la ligue A-11 soumet et elle tiendra une assemblée au cours de ce mois-ci.

M. Tardif: Oui.

M. Bissonnet: À supposer que le programme soit accepté par les membres et que vous acceptiez de garantir les 10 000 000 \$ plus un montant additionnel de 5 000 000 \$, si on passe de 1000 à 1500 permis - je pense qu'on peut atteindre 1500 permis - je voudrais que vous m'expliquiez comment cela va fonctionner. Si un chauffeur artisan ou une flotte veut transmettre, veut céder ses permis de taxi au fiduciaire, de quelle façon va-t-on procéder? Est-ce qu'on va attendre pour

payer la personne que le transfert soit fait à la Commission des transports ou si on va ta payer immédiatement par l'intermédiaire du fiduciaire?

M. Tardif: La plomberie de tout ceci n'est pas arrêtée et je dois dire au député de Jeanne-Mance que j'aurai probablement besoin d'un amendement législatif à la loi sur le taxi de façon à permettre la suspension du permis sans passer par la Commission des transports. En d'autres termes, du simple fait qu'un individu décide de vendre son permis au fiduciaire, il suspend lui-même ses activités comme telles parce que la loi, à l'heure actuelle, dit que, dès qu'il détient un permis, cela prend l'autorisation de la commission, n'est-ce pas? On va probablement introduire un amendement pour simplifier cela. Là-dessus, le milieu est tout à fait d'accord.

Quant à la plomberie comme telle, je voudrais faire remarquer au député de Jeanne-Mance que j'ai pris ce dossier, en quelque sorte, entre deux votes, entre un vote où un groupe avait voté pour un plan de rachat et un deuxième vote où ils l'ont rejeté. Ils sont venus me voir et j'ai repris le dossier, en quelque sorte, à zéro. J'ai renvoyé le groupe Pro 2000 d'un côté et la ligue A-11 de l'autre, dos à dos, en disant: Allez négocier, entendez-vous et venez me voir après; je ferai mon bout de chemin. C'est ce qu'on a fait. Jamais dans l'autopsie que le groupe Pro 2000 a faite et que le groupe de la ligue A-11 a faite, jamais là-dedans la question des 5000 \$ comptant n'a été en cause. Les raisons principales - le député de Jeanne-Mance le sait - c'est que les chauffeurs de taxi ou les propriétaires ont dit: Nous devons déboursier jusqu'à 1125 \$ comptant avant même qu'un seul permis soit retiré, c'est-à-dire avant même que cela paraisse dans nos revenus. Ce que je fais ici, à leur demande, je mets sur la table 10 000 000 \$ qui pourraient augmenter à 15 000 000 \$ si l'offre de permis était suffisante pour racheter jusqu'à 1500 permis dès le départ. Évidemment, le député de Jeanne-Mance doit savoir que 1000 ou 1500 permis de moins d'une classe, cela paraît, à clientèle égale. Cela va paraître dans les revenus et, à ce moment-là, payer 1, 25 \$ par jour, parce que c'est à peu près le coût auquel cela revient, d'après les calculs qu'ils ont faits, cela ne devrait pas poser de problème.

Présentement, un comité conjoint formé de mon ministère et de la ligue A-11 est en train de dessiner la plomberie pour ce deuxième plan de rachat. Ils m'ont proposé un amendement législatif et je suis d'accord pour l'introduire. Également, on me propose d'avoir un observateur impartial pour la tenue du scrutin, qui aura lieu pendant deux jours, cette fois les 21 et 22 mai, des choses

comme cela. Mais je ne peux pas vous donner tous les détails puisqu'un comité conjoint formé de la ligue de taxis A-11 et du ministère est en train de les préparer.

Je ne sais pas si M. Michaud ou les gens qui travaillent au dossier sont ici. M. Descôteaux, est-ce qu'il y a d'autres détails à ajouter?

Une voix: Non.

M. Bissonnet: Lorsque les permis sont transférés, pour que les détenteurs qui possèdent toujours leur permis puissent avoir des revenus additionnels, il faut que les permis soient enlevés immédiatement et cela prend un mécanisme qui soit très souple pour que tous les artisans et propriétaires de taxi comprennent très bien que, quand il y en a 1000, les 1000 sont partis.

M. Tardif: C'est ça et c'est l'idée de l'amendement, de ne pas attendre la sanction de la Commission des transports pour les retirer.

M. Bissonnet: L'ex-ministre des Transports, lors d'une interpellation au mois de novembre, nous avait indiqué que c'était la volonté du gouvernement d'abolir les concessions des associations de service de taxi dans les endroits publics, à titre d'exemple, dans tous les hôpitaux de Montréal où il y a des concessions, où les associations de service paient des sommes de 40 000 \$ à 45 000 \$ par année pour pouvoir les desservir en exclusivité. À titre d'exemple, à l'hôpital Maisonneuve, il y a une compagnie de taxi qui a un contrat de deux ans.

L'ex-ministre des Transports nous avait donné l'assurance, à cette interpellation, que le gouvernement prendrait les dispositions nécessaires pour qu'il n'y ait plus de concessions à des associations de service pour que chaque propriétaire d'auto-taxi puisse desservir les édifices qui appartiennent au gouvernement, qui appartiennent à tout le monde, en fait. Est-ce que, de ce côté-là, vous avancez dans ce dossier?

M. Tardif: Non seulement j'avance, mais, M. le Président, encore là, il me fait plaisir d'annoncer au député de Jeanne-Mance que j'aurai, dans le même projet de loi omnibus sur les transports, certaines dispositions non seulement pour la question des transferts de taxi, mais en matière de pouvoirs réglementaires, parce qu'on veut se donner une meilleure assise légale, dans la loi même, pour faire ce type d'intervention par règlement. Le projet de règlement, comme tel, est prêt au ministère et j'ai l'intention d'apporter dans le projet de loi omnibus un amendement qui nous permette véritablement de mieux asseoir ce pouvoir

réglementaire pour faire exactement ce que dit le député. Le règlement est prêt.

M. Bissonnet: Dans la brochure "Les nouvelles avenues du taxi", on voit qu'il y a eu beaucoup de recherche à l'intérieur du ministère des Transports relativement au transport collectif par taxi. On m'a déjà informé qu'il y avait une phase expérimentale qui était en voie de réalisation, en particulier dans le secteur de la ville de Laval, mais, à ce que sache, ce n'est pas encore en application. Est-ce que à votre ministère, au niveau de la Communauté urbaine de Montréal et au niveau de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, il y a des développements pour qu'il y ait une phase expérimentale pour tenter ce type de transport collectif par taxi pour remplacer des lignes d'autobus qui sont très déficitaires, dont le gouvernement a à payer les déficits de fonctionnement et tout cela? Il y a eu des études là-dessus; est-ce qu'on avance dans ce dossier à votre ministère, actuellement?

M. Tardif: M. le Président, on me dit qu'il y a différentes propositions présentement à l'étude, pour Laval, Québec, Châteauguay, notamment, mais qu'aucune d'entre elles n'est opérationnelle encore. Qu'est-ce qui achoppe? Il faudrait que je vérifie. Mais, comme il s'agit essentiellement d'ententes, la loi a habilité les commissions de transport, les municipalités, les organismes ou les commissions intermunicipales de transport à conclure de telles ententes. Sur quoi achoppent-elles présentement? Je devrai regarder cela.

Ce que je dois dire au député de Jeanne-Mance, c'est qu'il y a un domaine où cela fonctionne et c'est le transport des personnes handicapées, particulièrement dans l'est, dans son secteur.

M. Bissonnet: Cela va bien et à Québec aussi.

M. Tardif: C'est un succès reconnu unanimement dans l'Est de Montréal et, maintenant, également, dans l'Ouest de Montréal. Les députés de Mont-Royal et de Jacques-Cartier - le député de Jacques-Cartier n'est plus là - seraient heureux de savoir que, dans l'ouest, cela fonctionne.

M. Bissonnet: C'était le député de Robert Baldwin.

M. Tardif: Je dis Jacques-Cartier tout le temps; je ne sais pas pourquoi je dis cela. Dans le West Island, cela fonctionne également. Là où cela ne fonctionne pas encore, c'est dans le secteur de la ligue A-11. Je me suis engagé, au sommet des

personnes handicapées, à faire en sorte que ce soit étendu le plus tôt possible dans le secteur de la ligue A-11 de l'île de Montréal. Les commentaires que nous avons sur ces deux expériences pilotes menées dans l'est et dans l'ouest de l'île de Montréal sont un taux de satisfaction de 95 % de la part des personnes handicapées et des attentes moins longues, à un coût unitaire infiniment moins élevé. On parle d'un coût de 11 \$ à 12 \$ par voyage, par rapport à 34 \$ ou 35 \$ avec les minibus de la CTCUM.

C'est évident, M. le Président, qu'il faut faire attention, s'il y a des personnes handicapées qui peuvent être démenagées en taxi, lorsqu'elles ont des chaises roulantes pliantes. Mais, des chaises roulantes électriques, cela s'embarque très mal dans une voiture-taxi et c'est très lourd. J'ai aussi proposé que l'on permette la conversion de certaines voitures-taxis... Je recommence. J'ai proposé que l'on modifie le règlement sur le taxi pour faire en sorte qu'au lieu de définir le taxi comme étant une voiture "sedan" quatre portes, cela puisse être une voiture à trois portes coulissantes, une mini-fourgonnette pour permettre l'entrée d'une chaise roulante de ce type, par exemple. Pourquoi pas?

Transport paracollectif. Je dis au député que des expériences, des négociations sont en cours entre des autorités organisatrices de transport et des associations de taxi. Dans le domaine des personnes handicapées, cela va très bien et, quant à moi, nous devrions pouvoir l'étendre le plus rapidement possible et amender le règlement, notamment, sur la question des types de véhicules.

M. Bissonnet: En ce qui a trait à la fédération, aux ligues de taxi, est-ce que, dans le budget de l'année 1985, il y a des subventions prévues à quelque sujet que ce soit?

M. Tardif: De mémoire, je ne pense pas qu'il y ait quelque chose. C'est beaucoup plus sur des demandes ad hoc. Par exemple, la fédération nous a parlé d'un projet d'analyse de son dossier d'école de taxi, comme tel. J'ai rencontré le président de la fédération, également, qui m'a parlé de l'intérêt qu'il y aurait de voir comment est introduite, en quelque sorte, l'espèce de discipline que l'on retrouve dans les taxis londoniens, par exemple, en termes de services et tout cela. C'est bien plus sur des demandes ad hoc que le ministère va reconnaître ou non une aide à la fédération.

M. Bissonnet: Où en sont les négociations avec la Communauté urbaine de Montréal quant à prendre le champ de compétence de l'industrie du taxi dans la

CUM? En fait, je sais que le président de la CUM avait manifesté l'intention au public de prendre ce champ de compétence et cela devait se faire au mois de décembre 1984. Depuis, on n'a pas eu de nouvelles à cet effet. Est-ce qu'il y a des négociations? Je sais qu'il voulait revendiquer auprès du gouvernement un montant à cause des employés additionnels qu'il faut engager pour donner ce service à l'industrie du taxi. Où en est-on rendu dans ce dossier?

M. Tardif: Pas très loin et pour une raison très simple. Ce n'est pas une question de principe. La loi habilitante est là. La loi est là. Les budgets sont là. Ce n'est donc pas là-dessus qu'il y a un problème. Cependant, la Communauté urbaine de Montréal, en tout cas, a plutôt mis une certaine priorité sur l'adoption de sa loi organique, sur les amendements à la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et, évidemment, la loi sur la CTCUM, également. C'est peut-être juste parce qu'à un moment donné celui-là ne concorde pas avec les autres dossiers.

M. Bissonnet: Les informations que le président, M. Des Marais, m'a données à plusieurs reprises, c'est qu'il y a une volonté politique de faire ce changement. Par contre, ils veulent avoir des dédommagements pécuniaires parce que, le champ de compétence étant au ministère des Transports, passerait à la Communauté urbaine de Montréal. Dans le projet de loi, la loi 47, il n'y a rien de prévu à cet effet. Il est prévu qu'il peut y avoir des dédommagements, mais, en fait, à ce que je sache, c'est là qu'est le problème.

M. Tardif: Le président ne m'a jamais présenté cela comme un problème. On se parle au moins une fois par semaine depuis quelque temps.

M. Bissonnet: Vous lui en parlerez la prochaine fois où vous lui parlerez.

M. Tardif: Pardon?

M. Bissonnet: Vous lui en parlerez la prochaine fois où vous lui parlerez.

M. Tardif: Je vais lui en parler la prochaine fois. Je suis d'accord, mais il ne m'a jamais présenté cela comme étant un problème.

M. Bissonnet: Je ne dis pas que c'est un problème. Je dis qu'il y a une volonté politique, mais cela ne se fait pas encore. Évidemment, si on veut changer l'industrie du taxi, particulièrement dans la ligue A-11 où il y a des problèmes à ce niveau, il faut avoir des règlements de sécurité, des

règlements de compétence de chauffeurs, des règlements beaucoup plus sévères, avec des pénalités plus fortes, pour que chaque artisan qui a ce permis donne le service qu'on s'attend de lui. En ce qui a trait à la loi 47 que vous voulez...

(11 h 45)

M. Tardif: J'aurais seulement un problème à soulever avant.

M. Bissonnet: Oui.

M. Tardif: D'accord. On a amendé la loi pour permettre le transfert. Sur le plan des budgets, on s'entend. Mais, comme je vous le dis, d'abord, ce n'est pas un dossier qui m'a été présenté comme étant prioritaire par le président de la Communauté urbaine de Montréal. Deuxièmement, on me dit que le seul point qui pourrait faire problème, c'est que la communauté insiste pour garder les amendes résultant de l'application des différentes lois. C'est un autre type de problème qu'on doit régler avec la Justice. Mais, encore une fois, c'est un dossier qui suit son cours normal. En aucun temps, le président ne m'a dit: Il y a un grave problème entre le ministère et nous sur l'interprétation.

M. Bissonnet: En fait, ce que je veux vous souligner, c'est que si la communauté urbaine prend le champ de compétence qui est prévu par la loi, cela va améliorer le service de beaucoup. C'est à ce point-là. Je ne vous dis pas que c'est un problème. Mais je sais très bien que c'est très bien vu dans l'industrie des trois ligues, soit les ligues A-5, A-11 et A-12, par les ligues de taxi, qu'il y ait un meilleur système de contrôle par la communauté urbaine qu'il ne l'est actuellement.

En ce qui a trait à la loi 47, il y a une difficulté sur les taxis spécialisés. Les taxis spécialisés ne sont pas définis comme tels dans la loi. Il y a aussi un problème de limousine que j'ai déjà mentionné à votre chef de cabinet adjoint et dont je vous ai parlé à vous-même à quelques reprises: c'est que, dans la province de Québec, il y a actuellement deux permis de limousines. La compagnie Murray Hill et la compagnie Samson possèdent un permis de la Commission des transports de faire une service de limousine dans un rayon de 15 milles autour de Montréal, dans la région de Montréal. À Québec, il y a deux ou trois corporations qui donnent un service de limousine, mais elles n'ont pas de permis de limousine. D'autres entreprises ont un commerce de limousine; elles ont commencé évidemment avec les funérailles, les baptêmes et elles ont augmenté leurs services non pas pour faire compétition aux taxis...

M. Tardif: Les mariages et les baptêmes, c'est couvert.

M. Bissonnet: Pardon? Je comprends que c'est couvert, mais je veux dire qu'il y a des compagnies qui ont été fondées il y a peut-être six ou sept ans; elles ont commencé avec les baptêmes, les funérailles et elles ont déjà fait des demandes à la Commission des transports, mais comme elle n'avait pas de pouvoir de réglementer et de donner des permis de limousine, à ce moment-là, les types ont presque un droit acquis, ils ont commencé le service. Ce n'est pas un service de compétition qu'elles font à l'auto-taxi. Elles donnent des services à des compagnies comme Northern Telecom, Bell Canada, etc., et même le gouvernement utilise des limousines comme cela qui n'ont pas de permis.

Donc, si on garde la loi 47, ces personnes-là ne peuvent pas actuellement poursuivre le service des limousines. Si on regarde les permis qui sont en activité, cela veut dire qu'il n'y aurait aucun service de limousine prévu dans la ville de Québec, par exemple, ce qui est incroyable. Ce que font actuellement les propriétaires d'automobiles de luxe pour donner le service, c'est qu'ils sont tentés d'aller à la Commission des transports pour acheter un permis de taxi qu'ils convertissent en taxi spécialisé, ce qui leur fait un coût additionnel. Il y a des entreprises qui ont 15 à 20 employés. C'est la technique dont ils se servent actuellement. Il faudrait étudier tout ce problème au ministère des Transports pour arriver à éclaircir la définition d'un taxi spécialisé et également celle d'un service de limousine. Le service de limousine, en ce qui me concerne, c'est une automobile de luxe; ce n'est pas un "berlin".

M. Tardif: Ce n'est pas un quoi?

M. Bissonnet: Un "berlin".

M. Tardif: Berline.

M. Bissonnet: Une berline, c'est ça, un quatre-portes.

M. Tardif: D'accord. Mme la Présidente...

M. Bissonnet: Quand on vous parle de limousine, ce n'est pas une limousine de luxe comme telle, c'est une "berlin" que vous avez.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: J'aimerais qu'au niveau de votre ministère...

M. Ciaccia: Ouest ou Est? "West

Berlin" ou "East Berlin"? La ligne 7, c'est "East Berlin".

M. Bissonnet: Je ne le sais pas.

M. Ciaccia: Un gros mur sur la rue Saint-Laurent.

M. Bissonnet: J'attire votre attention, M. le ministre. C'est un problème actuellement. J'aimerais que votre ministère y apporte des correctifs. Vu que vous voulez présenter un amendement dans le projet de loi omnibus en ce qui a trait au rachat des permis de taxi, on pourrait peut-être se servir de la même occasion pour clarifier tous ces problèmes de taxi spécialisé de limousine.

M. Tardif: Mme la Présidente, le député de Jeanne-Mance a été très clairvoyant. Je dois dire qu'il suit son dossier avec assiduité. Je regarde ici mon agenda du 17 avril; il m'a parlé des limousines TGV. Enfin, ce n'était pas TGV, ce n'était pas très grande vitesse. C'est le train TGV.

M. Bissonnet: C'est un type qui a 20 limousines.

M. Tardif: D'accord.

M. Bissonnet: Il a demandé des permis. 11 ne les a pas eus, parce que la commission n'avait pas le pouvoir de lui en donner.

M. Tardif: Ce que je veux dire au député de Jeanne-Mance...

M. Bissonnet: Oui.

M. Tardif:... c'est que j'avais pris note de ce moment-là de ses représentations. J'ai retrouvé la note ici et, effectivement, il a raison.

M. Bissonnet: J'attends les résultats.

M. Tardif: Pardon? Comment?

M. Bissonnet: J'attends les résultats.

M. Tardif: Oui, mais j'allais lui donner sa réponse pour dire...

M. Bissonnet: Je suis patient. Je l'attends.

M. Tardif:... qu'effectivement nous introduirons dans le projet de loi omnibus un amendement visant à couvrir cette zone grise, ce no man's land dans lequel les gens opéraient, comme vous le dites, sans permis parce que rien ne prévoyait ce type de comportement. D'ailleurs, on se rend compte qu'avant la loi et les pouvoirs de la

Commission des transports, c'était - je n'en reviens pas quand je regarde cela aujourd'hui - très tranché. C'est noir ou blanc. Ou bien tu as vraiment un taxi ou tu ne l'es pas. C'était comme si tout est bien, tout est mal, tout est noir, tout est blanc. Alors, la commission est là et elle est obligée de rendre des décisions à l'intérieur d'un carcan qui m'apparaît complètement inadmissible. À l'époque, ces gens-là qui étaient des cas frontières, qui faisaient du service de transport pour des VIP, par exemple, ce n'étaient pas des limousines au sens propre, ce n'étaient pas des taxis comme tels. Cela n'a pas été couvert. Mais ce que je dis, c'est vrai pour des autobus, c'est vrai pour le camionnage. La Commission des transports est prise présentement dans un carcan et le député de Jeanne-Mance a tout à fait raison. Je le remercie d'avoir porté à mon attention notamment ce cas frontière pas des taxis, mais de ces voitures en location avec chauffeur - appelons cela ainsi, si vous voulez - qui n'étaient pas couvertes dans un groupe quelconque. Mon intention est d'introduire dans le projet de loi omnibus un certain nombre d'articles qui vont viser à donner à la Commission des transports une marge beaucoup plus grande afin de pouvoir émettre des types de permis temporaires, expérimentaux, spécialisés, donc, en quelque sorte, de s'adapter à la réalité et si cette réalité est celle décrite par le député, que cela puisse être couvert. Il a peut-être raison et c'est mon intention de le faire, mais on constate, à partir des cas, que ce n'est pas uniquement dans le taxi, c'est vrai pour les autobus, c'est vrai pour le camionnage, etc. Donc, il faut introduire plus de souplesse.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Mont-Royal.

Trains de banlieue (suite)

M. Ciaccia: Revenons aux trains de banlieue. Est-ce que vous avez des projets pour la ligne Montréal-Saint-Hilaire? Est-ce qu'il y a des montants dans les crédits pour la rénovation de cette ligne?

M. Tardif: Je cherche. J'ai une note quelque part dans mon dossier sur "Saint-Hilaire-les-pommes".

M. Ciaccia: Quelles sont vos intentions quant à la ligne Montréal-Saint-Hilaire?

M. Tardif: Je veux avancer prudemment, compte tenu des coûts. Non, mais, écoutez, je l'ai dit au député hier, si je pouvais exploiter ces lignes, c'est vrai pour la ligne 3, CP Rigaud et Saint-Hilaire...

M. Ciaccia: Je veux juste savoir.

M. Tardif: Oui. Donc, je veux m'avancer prudemment. Si je pouvais exploiter ces...

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez un chiffre pour cette année?

M. Tardif: Pour cette année?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Cette année, je ne mets pas un cent.

M. Ciaccia: Ah, c'est prudent en "Moses", ça! On ne peut pas être plus prudent que ça.

M. Tardif: Non, non, mais ce n'est pas ce qui est en cause ici. Le député le sait, hein? Ce n'est pas là-dessus. C'est dans la prise en charge. Ce n'est pas une question de coût ici. Est-ce qu'on prend en charge cette ligne comme on a pris en charge la ligne 3, CN Deux-Montagnes et CP Rigaud? Alors, il n'est pas question de dire qu'on va mettre tant d'argent cette année pour couvrir le déficit ou non. C'est beaucoup plus une question fondamentale. Une fois qu'on l'a pris en charge, on est poigné avec pour longtemps. Si le projet de loi fédéral sur les chemins de fer progressait assez rapidement, j'aimerais pouvoir m'impliquer dans Saint-Hilaire, mais en vertu de la nouvelle loi.

M. Ciaccia: Est-ce que vous êtes prêt à prendre un engagement sujet à l'amendement de la loi fédérale? Si vous étiez prêt à faire cela, je présume que les usagers de Montréal-Saint-Hilaire se sentiraient un peu plus sécurisés. Ils diraient: On connaît l'intention du ministre. Si on attend la loi et que cette loi ne vient jamais, cela n'aide pas la situation. Tandis qu'il va y avoir une pression pour que la loi soit amendée par le gouvernement fédéral si le ministre est prêt à dire: Écoutez, si le gouvernement fédéral amende la loi, je suis prêt à faire telle et telle chose, je suis prêt à prendre une partie de l'argent du gouvernement fédéral pour rénover la ligne et la prendre en charge. Autrement dit, est-ce que vous êtes prêt à prendre un engagement sujet à certaines conditions?

M. Tardif: Oui, mais le simple fait que le fédéral amende la Loi sur les transports ne me suffit pas en soi.

M. Ciaccia: Bien, alors, ne blâmez pas la loi fédérale si vous ne faites rien!

M. Tardif: Non, c'est que je veux me faire comprendre...

M. Ciaccia: S'il change la loi, ce n'est pas encore assez.

M. Tardif: Si le député de Mont-Royal me laisse deux minutes pour lui expliquer. Le fédéral peut amender la Loi sur les chemins de fer et dire que les provinces, les communautés urbaines, les municipalités qui font du transport en commun utilisant des emprises de voies ferrées pourront se présenter une fois par année pour aller voir les livres du CN ou du CP pour voir les coûts réels de fonctionnement. Si c'est cela, l'amendement, je n'en veux pas. On se comprend tous les deux?

M. Ciaccia: Je comprends, mais...

M. Tardif: Si le député...

M. Ciaccia: Non, non. Spécifiez le genre d'amendement que vous voulez.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Hier soir, vous avez mentionné que, présentement, ils sont obligés d'avoir cinq opérateurs...

M. Tardif: Enfin...

M. Ciaccia:... ce qui ajoute aux coûts de fonctionnement...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... et vous voulez que cela soit réduit. Je pense que vous pourriez mentionner le genre d'amendement que vous voulez.

M. Tardif: Si le CN-CP s'engageait à nous louer les voies ferrées non utilisées par eux pour fins de transport en commun à raison de 1 \$ par année et autres bonnes considérations, je suis prêt à faire la ligne 3 demain matin. D'accord? Plus "Saint-Hilaire-les-pommes". L'acquisition, il n'y a rien là...

M. Ciaccia: Je ne répondrai même pas, parce que franchement...

M. Tardif:... c'est le coût de fonctionnement par la suite. On est rendu à 26 000 000 \$ pour CN Deux-Montagnes, CP Rigaud. Cela, c'est récurrent.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas de plan immédiat pour Saint-Hilaire.

M. Tardif: Ce n'est pas exact de dire que je n'ai pas de plan immédiat, mais je voudrais regarder l'évolution de la loi. J'ai rencontré le ministre fédéral des Transports la semaine dernière. J'attends une quatrième ou une cinquième version du projet de loi.

M. Ciaccia: Quand vous dites que ce n'est pas exact de dire que vous n'avez pas de plan immédiat, cela veut dire que vous en avez.

M. Tardif: Le député de Verchères...

M. Ciaccia: Et si vous en avez un, quel est-il?

M. Tardif: ... me poursuit de ses assiduités dans ce dossier depuis déjà un bon moment.

M. Ciaccia: Je voudrais venir en aide au député de Verchères, il n'est pas ici. Alors, c'est encore flottant, cette affaire? Il n'y a rien de spécifique?

M. Tardif: Pour l'instant, oui.

M. Ciaccia: Revenons à la ligne 7. Je veux vraiment comprendre, parce qu'hier soir vous avez fait certaines affirmations quant à votre déclaration du mois de janvier; peut-être que je ne l'avais pas comprise dans ce sens à ce moment-là. Est-ce que je dois comprendre ainsi votre position sur la ligne 7? Premièrement, vous avouez, vous réalisez et vous affirmez qu'il n'y a pas assez d'achalandage sur la ligne 7 pour justifier une ligne de métro conventionnelle.

M. Tardif: Pas plus qu'il n'y en a suffisamment sous Décarie pour justifier la ligne qui est là ou la ligne de Snowdon, incidemment.

M. Ciaccia: D'accord. Alors, il n'y a pas assez d'achalandage pour la ligne 7.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Mais, s'il y avait une autre raison pour construire la ligne 7, c'est-à-dire le développement technologique, une nouvelle technologie, est-ce que vous dites que vous seriez prêt à considérer la construction de la ligne 7 fer sur fer ou si vous êtes prêt maintenant à approuver la construction de la ligne 7 fer sur fer?
(12 heures)

M. Tardif: Je suis prêt à approuver maintenant la construction de la ligne 7 fer sur fer puisque j'ai un décret du mois de mars 1981 qui m'autorise à le faire.

M. Ciaccia: Vous êtes prêt à procéder, si les parties s'entendent sur le tracé...

M. Tardif: Voilà.

M. Ciaccia: ... à la construction de la ligne 7 fer sur fer.

M. Tardif: Du moment que je suis à

l'intérieur des balises - et il n'y a pas de problème - des coûts de 1981, avec l'indexation. Oui, j'ai un décret qui m'autorise à faire cela, un décret de mars 1981.

M. Ciaccia: Attendez. Vous mentionnez...

M. Tardif: Incidemment, ce décret...

M. Ciaccia: ... les coûts de 1981.

M. Tardif: Je peux parler au député... Pardon?

M. Ciaccia: J'ai peut-être mal compris.

M. Tardif: Je dis que j'ai un décret du 4 mars 1981 paru dans la Gazette officielle le 1er avril 1981. Il est là, le décret. J'invite le député de Mont-Royal à en prendre connaissance. Dans ce décret, il est prévu justement la ligne 6, la ligne 3, etc., la part du déficit qu'on va supporter, etc. Ce que je dis au député de Mont-Royal, c'est que jusqu'à concurrence des sommes...

M. Ciaccia: Quels étaient les coûts prévus à ce moment-là pour cette ligne?

M. Tardif: Un instant. C'était 303 000 000 \$ pour la ligne 6, mais ce n'était pas inscrit dans le décret comme tel. Attendez un peu. On parlait à ce moment-là des travaux de prolongement du métro entrepris avant 1980, soit les travaux correspondant... Cela, c'était pour le partage. Ce n'est pas le bon décret, monsieur; c'est celui du partage des coûts.

M. Ciaccia: Ce n'est pas moi qui vous l'ai donné; c'est vous qui me réferez à ce décret.

M. Tardif: Un instant! Je m'excuse. Ce décret couvre aussi le fait que, depuis le 1er janvier 1980, nous assumons 100 % du service de la dette du métro. C'était la deuxième partie que je regardais. C'est la poursuite des travaux de la ligne 5, le parachèvement de la ligne 5 à l'est de la station Iberville, la réalisation des lignes de métro régionales de Deux-Montagnes et Repentigny à Montréal, Repentigny étant la ligne 6 comme telle. Ce décret est du 1er avril 1981; enfin, il est du mois de mars, mais il est paru dans la Gazette officielle du 1er avril.

M. Ciaccia: Quels étaient les coûts?

M. Tardif: On dit qu'ils étaient, pour la ligne 6 seulement, de l'ordre de 303 000 000 \$.

M. Ciaccia: Est-ce que cela veut dire qu'il va vous falloir un autre... D'abord, vous ne pouvez pas vous fier sur ce décret pour la nouvelle ligne 7; pour la nouvelle ligne 7, ce n'est plus 303 000 000 \$.

M. Tardif: 303 000 000 \$ de 1981, en 1985-1986, avant qu'on le fasse, j'arrive à peu près à 400 000 000 \$, au coût actuel projeté dans l'autre. Ce n'est pas cela, le problème. Si j'arrivais au Conseil des ministres en disant: Voilà, la communauté urbaine s'est entendue et, avec les coûts qu'on avait prévus en 1981 indexés, cela donne à peu près le même montant, ce n'est pas cela le problème. Le décret sera changé et très rapidement.

M. Ciaccia: Le rapport Gascon estimait à 296 000 000 \$ la construction d'une ligne souterraine sur pneus.

M. Tardif: Le rapport Gascon, je ne veux même pas considérer cela. Je m'excuse, j'ai beaucoup de considération pour l'équipe qui a travaillé là-dessus, mais ces gens ont fait des hypothèses de coûts et dès lors qu'on voulait prendre à la fois l'étude des tracés et l'étude des lignes, on ne comparait pas la même chose. Je préfère m'en remettre au seul document rédigé par les deux parties sur lequel la CUM et Québec se sont entendus et qui a été vérifié par une tierce partie qui est Maheu, Noisieux, une firme extérieure. Le rapport Gascon, c'est un rapport maison, interne.

M. Ciaccia: Ouais.

M. Tardif: Je donne un exemple au député de Mont-Royal. Le rapport Gascon...

M. Ciaccia: C'est le BTM.

M. Tardif: Oui, je sais très bien ce que c'est. Le rapport Gascon dit: Voilà, pour faire tant de lignes de métro, tant de kilomètres, tant de stations, ça va coûter tant, basé sur le coût moyen de réalisation des stations de métro depuis 20 ans. Quant à mot, du point de vue méthodologique, il y a un petit problème à prendre un prix moyen d'une réalisation d'une station et du kilométrage: tu ne réalises plus les nouvelles stations selon un coût moyen. À cet égard, à cause de ce genre de choses, on a voulu s'assurer dans le rapport conjoint de la communauté urbaine et du gouvernement que l'on puisse avoir des données comparables. C'est pour cela qu'on s'en est remis, d'un commun accord, à une firme extérieure.

C'est pour cela que je dis qu'il y a des choses intéressantes dans le rapport Gascon. Autant le député de Mont-Royal dit: Les documents du COTREM soulevaient beaucoup de questions à la communauté, autant je dis

que le rapport Gascon en soulevait beaucoup au ministère. C'est pour ça qu'il y a eu un comité conjoint.

M. Ciaccia: Ce que je ne comprends pas, M. le ministre, c'est que vous mettez de côté, et vous le faites de façon très sommaire, un rapport d'experts dans la construction...

M. Tardif: Un rapport maison.

M. Ciaccia: Ce sont des experts dans cette industrie, dans ce domaine.

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia: Vous mettez ça de côté et vous vous fiez à un rapport qui a été préparé dans un temps très court aussi...

M. Tardif: Un comité conjoint communauté urbaine-gouvernement.

M. Ciaccia: Qui ne comprend pas d'experts, d'après...

M. Tardif: Le BTM était là.

M. Ciaccia: Un instant! Le BTM était là, mais il n'a jamais renoncé au rapport qu'il avait produit. Il n'a jamais dit que ce rapport-là était inexact. Dans un rapport, les chiffres sur le même équipement, le même système, ne sont pas tout à fait les mêmes. Le rapport Gascon, le rapport du BTM avait révisé la construction d'une ligne souterraine à 328 000 000 \$. Vous arrivez avec un autre rapport qui dit: C'est 399 000 000 \$ pour la même construction. Vous mettez de côté le rapport d'experts qui font cette construction depuis 20 ans, qui sont impliqués, qui connaissent le milieu...

M. Tardif: M. le Président...

M. Ciaccia: Attendez! je n'ai pas fini ma question.

M. Tardif: Juste là-dessus, est-ce que je peux poser une question? Je veux m'assurer que j'ai bien compris. Que dit le rapport Gascon, pour le tronçon AB? Combien?

M. Ciaccia: Sur pneus. Il avait commencé à 296 000 000 \$ et il avait été à 328 000 000 \$.

M. Tardif: Bon! 328 000 000 \$. Pour le même tronçon, me dites-vous, avec fer, c'est combien?

M. Ciaccia: Non, non, pas avec fer. Pour le même tronçon sur pneus, le nouveau comité, qui n'a pas d'expertise là-dessus, dit:

Non, ce n'est pas 328 000 000 \$, c'est 399 000 000 \$-

M. Tardif: Et puis?

M. Ciaccia: C'est seulement 70 000 000 \$ de différence!

M. Tardif: Non, mais le comité conjoint comprenait des gens du BTM qui ont convenu que, dans leur première analyse, ils n'avaient pas tenu compte de tous les coûts. C'est ça que je veux vous dire.

M. Ciaccia: Non, ce n'est pas ça qu'on dit. J'ai lu le deuxième rapport et ce n'est pas ce qu'il dit.

M. Tardif: Que dit-il?

M. Ciaccia: Il ne dit pas qu'on n'avait pas tenu... Ils sont arrivés à cela avec les données qu'on leur a fournies. Ils se sont bien couverts dans le deuxième rapport. Si les chiffres s'avèrent un peu différents, ils se sont couverts en disant: On a pris certaines données qui nous ont été fournies. Ce que je veux savoir, c'est ceci: Comment expliquer une telle fluctuation dans un cas où nous disposons déjà d'une solide expertise? Les gens du BTM sont reconnus comme experts. Je pense même que le ministre ne mettra pas en doute l'expertise du BTM pour le pneu souterrain.

M. Tardif: Absolument pas. Pour le pneu...

M. Ciaccia: Ils ont dit 328 000 000 \$. Arrive le nouveau rapport qui dit: Non, c'est 399 000 000 \$. C'est un des écarts. Il y a aussi un autre écart qui est encore plus important à mon avis, c'est le coût de fonctionnement. Il y a une différence d'à peu près 10 000 000 \$ par année. Vous êtes préoccupé par les coûts de fonctionnement? Vous vous plaignez du coût de fonctionnement de la ligne 3.

M. Tardif: Mme la Présidente...

M. Ciaccia: Vous devrez vous-même soulever cette question: Comment se fait-il que dans un cas c'est 7 000 000 \$ et dans l'autre c'est 17 000 000 \$?

M. Tardif: Est-ce que je peux répondre à la première question du député? Je ne mets aucunement en cause l'expertise du BTM pour ce qui est de la construction du métro sur pneus. Non seulement je ne mets pas en cause cette expertise, mais j'ai contribué à la consacrer internationalement en amendant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal il y a quelques années, quand j'étais titulaire du ministère des

Affaires municipales, pour créer BTM international. C'est votre serviteur qui a été l'instrument de cet amendement législatif; donc, je le reconnais. Autant ils sont des experts à construire des métros, autant je ne suis pas sûr qu'ils sont des experts à les financer. Le financement, c'est nous qui l'assumons à 60 % avant 1980...

M. Ciaccia: Un instant! On ne parle pas du financement.

M. Tardif: Un instant! Si vous me le permettez.

M. Ciaccia: On parle des coûts. Eux autres l'ont construit. Ils ne nous disent pas comment ils vont le financer.

M. Tardif: Bien oui! Bien oui! Bien oui!

M. Ciaccia: C'est vrai, ce sera votre problème, à savoir comment il sera financé. Mais le coût initial, ils sont experts là-dedans. Cela fait 20 ans qu'ils en construisent. Voyons!

M. Tardif: Cela dit, M. le Président, on s'entend sur...

M. Ciaccia: Dans quoi sont-ils des experts, alors?

M. Tardif: Ils sont des experts en termes de construction du métro. Ce que je dis...

M. Ciaccia: "Construction" veut dire "coût" aussi.

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: "Construction" implique "coût".

M. Tardif: M. le Président.

M. Ciaccia: Voyons! Comment peuvent-ils soumissionner sur la scène internationale s'il n'y a pas de coûts? Voyons! Vous vous contredisez.

M. Tardif: Je ne sais pas à quoi le député veut en venir, à quoi il joue.

M. Ciaccia: Vous allez voir. Si vous me laissez continuer, vous allez voir.

M. Tardif: Mais le BTM est un organisme...

M. Ciaccia: Si vous me laissez continuer, vous allez voir.

M. Tardif: Un instant! Le BTM est un organisme de la CUM. Le grand patron, c'est

M. Des Marais. Ce sont des élus de la CUM. Or, les élus de la CUM ont signé un document où ils disent eux-mêmes que les chiffres, ce sont ceux-là. Si je comprends bien, le député de Mont-Royal remet en cause la signature de ce document par les autorités de la Communauté urbaine de Montréal en disant que c'est le rapport Gascon qui est bon et non pas celui produit par la communauté. Bien, je vous laisse la paternité de cela.

M. Ciaccia: Un instant!

M. Tardif: Ce n'est pas moi qui ai fait les chiffres.

M. Ciaccia: Je vais vous le dire, ce à quoi j'en viens. J'ai un document qui dit que c'est 328 000 000 \$ et j'ai un autre document avec des "ifs", "ands", and "buts", avec toutes sortes d'aléas. On n'a pas le temps ici, pendant les 45 minutes qu'il nous reste, d'éplucher complètement les deux documents, mais je vous dis ceci: Avant de prendre une décision concernant les coûts, parce qu'il y a un écart assez considérable et, éventuellement, c'est le gouvernement qui va être appelé à payer le coût initial d'immobilisation... Vous allez être appelés éventuellement à payer une partie des coûts d'opération. Ce n'est pas clair. Je me mets dans la position de l'usager, du contribuable. Vous êtes peut-être satisfait des deux rapports. Moi, je ne le suis pas. Un usager lit les deux rapports et il dit: Il y en a un qui dit 328 000 000 \$ et l'autre qui dit 399 000 000 \$; il y en a un qui dit qu'il y a des coûts d'opération de 7 000 000 \$ et l'autre dit 17 000 000 \$. Comment concilier les deux? Je dis que la façon de le faire, pour être vraiment complètement réceptif et satisfaire la population, une des façons, ce serait de tenir des audiences publiques, que ce soit en commission, que ce soit...

M. Tardif: Cela viendrait simplement apporter plus de confusion.

M. Ciaccia: Un instant! Avant de m'interrompre... C'est de faire expliquer cela publiquement, parce que ce n'est pas expliqué dans le deuxième document. Je n'accepte pas votre question: Vous mettez en cause le BTM. Je ne mets pas en cause le BTM parce que le BTM n'a pas renié, dans le deuxième document, les chiffres de son premier, pas du tout. Si vous discutez avec ceux qui ont rédigé le premier document, ils vont vous dire: On a signé ce document et il est aussi valable aujourd'hui qu'il l'était à l'époque où on l'a fait. Avant de prendre une décision comme celle que vous venez de mentionner, procéder à une construction de 423 000 000 \$, je pense qu'on a le droit d'avoir plus d'information quant aux

divergences entre les deux. S'il y a eu une divergence dans le premier document dont le coût est passé de 296 000 000 \$ à 328 000 000 \$, qu'est-ce qui nous dit que le deuxième n'aura pas les mêmes divergences? Aujourd'hui, c'est 423 000 000 \$ et, l'année prochaine, ce sera 500 000 000 \$. Je pense qu'il faut procéder avec un peu plus de prudence et un peu plus de vigilance parce qu'on ne parle pas seulement de 10 000 \$ ou 20 000 \$. On parle de centaines de millions de dollars.

M. Tardif: Le député de Mont-Royal dit: Le BTM n'a jamais renié les chiffres qu'il avait produits antérieurement.

M. Ciaccia: Non.

M. Tardif: Sauf qu'il a signé le deuxième document. Il a travaillé. Il ne faudrait pas lui demander, quand même, de signer une déclaration telle que: "Nous, soussignés, déclarons nous être trompés."

M. Ciaccia: C'est surtout deux compagnies de consultants.
(12 h 15)

M. Tardif: Il ne faut pas exagérer. Ce que je m'engage à faire vis-à-vis du député de Mont-Royal, je vais faire sortir les deux et la méthodologie utilisée dans les deux et j'en ferai retenir un exemplaire.

M. Ciaccia: On pourra commencer avec cela.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Deuxièmement, vous parlez de technologie. Une des raisons pour lesquelles vous allez le faire sur fer, c'est pour développer une technologie nouvelle. Cela justifie, pour vous, le coût additionnel. Est-ce que les wagons ou les voitures qui seraient construits d'après le petit gabarit fer sur fer ne sont pas du même genre que ceux, par exemple, que Bombardier construit aujourd'hui pour New York?

M. Tardif: Ce seraient des voitures sensiblement identiques à celles du métro de Montréal.

M. Ciaccia: De New York?

M. Tardif: De Montréal, sauf qu'au lieu d'avoir des roues de caoutchouc ce sont des roues de fer avec des adaptations nécessaires du fait que ce devrait sortir dehors.

M. Ciaccia: Même si c'est la même voiture, grosso modo, que celle de New York que Bombardier construit, où est la nouvelle technologie?

M. Tardif: M, le Président, on ne parle pas du tout de la même chose. À New York, c'est un contrat pour réaliser tel type de voiture qui était compatible avec le métro...

M. Ciaccia: Mais, c'est le même type de voiture. C'est le petit gabarit fer sur fer souterrain. C'est exactement la même chose.

M. Tardif: De toute façon, en plus de cela, dans le métro de New York, ce n'est pas une technologie propre à Bombardier. C'est une technologie japonaise adaptée par eux.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre veut nous dire que, s'il n'y a pas de nouvelle technologie, s'il est satisfait que le petit gabarit fer sur fer ne développera pas une nouvelle technologie... Est-ce que le ministre va quand même procéder avec ce projet, fer sur fer, comme il a présentement l'intention de le faire?

M. Tardif: Le problème se pose de la façon suivante, M. le Président: Nous avons un fabricant important, qui est québécois, qui produit de l'équipement roulant dans différents coins du Québec, à La Pocatière, à Valcourt et un peu partout et qui, présentement, lorsqu'il s'en va pour vendre son expertise et son métro de par le monde, n'a qu'un type de métro à offrir, qui est le métro sur pneus, qui est excellent; il ne s'agit pas de le minimiser.

Mais, je dis au député de Mont-Royal que, quant à nous...

M. Ciaccia: Après avoir fait le petit gabarit souterrain fer sur fer, pour New York, il va y en avoir deux. Il va pouvoir montrer ce qu'il a fait sur pneus et il va pouvoir montrer celui de New York, fer sur fer. Alors, il peut démontrer, au niveau international, qu'il est le manufacturier de deux sortes de métros.

M. Tardif: Oui, sauf que dans le cas de New York - c'est ce que j'ai dit au député de Mont-Royal - c'est une technologie étrangère. Ce sont essentiellement des bougies et des équipements de Kawasaki qui sont adaptés.

M. Ciaccia: Mais, est-ce que le ministre va nous dire, peu importe d'où cette technologie vient, que c'est quelque chose dont le manufacturier du Québec puisse dire: J'ai fait les deux?

M. Tardif: Cela aide...

M. Ciaccia: Quand il va soumissionner au niveau international, il va pouvoir le démontrer.

M. Tardif: C'est évident que cela aide, Mme la Présidente. C'est évident que c'est dans sa feuille de route, sauf qu'il y a toujours l'exigence, avant, de vendre du "proven design". Qu'est-ce que vous voulez? C'est un peu de dire, comme argument de ce qu'on veut aller vendre à l'étranger: Écoutez, on en a un qui est fabriqué, qui marche chez nous et qui est adapté.

M. Ciaccia: M. le ministre, mettez-vous à la place du contribuable. Ne croyez-vous pas qu'il y a tellement de questions qui peuvent être soulevées, quant aux coûts, quant à la technologie, que ce ne serait pas vraiment dans l'intérêt public de dire; On va faire un... Ce n'est pas nécessaire que ce soit fait à l'Assemblée nationale; cela peut prendre un autre forum, on pourrait peut-être discuter ensemble avec le ministre, pour que toute la lumière soit faite. Il y a tellement de questions sur lesquelles le public serait mieux éclairé, il aurait les vraies réponses. Et même le ministre, le gouvernement obtiendrait les vraies réponses parce que ce n'est pas inconnu qu'un gouvernement se soit trompé dans des projets. On peut en donner des exemples. Il se réveille après et il a des éléphants blancs.

Pour éviter une dépense de 450 000 000 \$ ou pour s'assurer que c'est la bonne dépense, il y a lieu d'avoir des audiences publiques, de faire venir les experts, de nous faire expliquer par différents manufacturiers quelle est la nouvelle technologie, si vraiment il y a une nouvelle technologie, de justifier les coûts d'immobilisation qui sont très importants, mais aussi de nous dire les coûts d'exploitation, parce qu'on va payer cela pour toujours après.

Si on avait ces informations, M. le ministre... Je peux vous assurer que notre intention n'est pas d'empêcher la construction de la ligne 7. Ce n'est pas de dire: On ne veut pas d'une nouvelle technologie. Certainement, on en veut une. Mais c'est la façon de le faire. Est-ce que les coûts sont les vrais coûts? Là on serait tous bien éclairés et on pourrait prendre de bonnes décisions.

M. Tardif: On va essayer de ramasser un certain nombre de pièces pour contribuer à éclairer le dossier, à la demande du député de Mont-Royal. Il pourra sans aucun doute faire son idée. Quant à moi, j'aviserais quant aux mesures à prendre pour répondre à ses questions, si tant est que l'ensemble de la population partageait les mêmes questions, les mêmes inquiétudes que le député de Mont-Royal. Il m'apparaît normal qu'il y ait des réponses à ce type de questions. Je vais faire sortir cela et voir dans quelle mesure on peut répondre à ces interrogations.

M. Ciaccia: Ce n'est pas seulement pour l'information du député de Mont-Royal. C'est pour l'information du public.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Il faut que ce soit fait d'une façon où ceux qui ont des questions à poser, à soulever, parce que des fois quand on donne l'information unilatéralement ce n'est pas suffisant... Je pense à Mirabel, par exemple: s'ils avaient fait cet exercice avant de construire Mirabel, peut-être qu'on ne l'aurait pas fait et on aurait épargné beaucoup d'argent. Savez-vous ce que coûte Mirabel? Il ne faudrait pas se réveiller avec un autre Mirabel sur les rues Notre-Dame et Pie-IX. Il faut que la décision soit la bonne.

À moins que le ministre veuille ajouter sur...

M. Tardif: Une dernière remarque. On attire mon attention sur l'espèce de contrat de sous-traitance que Bombardier a eu pour réaliser le métro de New York avec Kawasaki. C'est un contrat une fois dans le temps, et Kawasaki...

M. Ciaccia: Qu'est-ce que j'entends...

M. Tardif: C'est un contrat d'une fois, unique dans le temps, ce n'est pas une permission pour Bombardier d'utiliser à tout jamais la technologie Kawasaki. C'est pour les fins de ce contrat, parce qu'il y avait une espèce de surcapacité, enfin une incapacité pour Kawasaki de répondre à toute la demande. Ils ont consenti à une espèce de sous-traitance, de sous-contrat avec Bombardier, mais ce n'est pas une garantie. Je ferai remarquer au député de Mont-Royal que pendant que tous ces débats se font ici, eh bien, Hawker Siddeley et UTDC, propriété du gouvernement ontarien, procèdent, eux, avec diverses expériences dans ce domaine. C'est juste comme donnée additionnelle à garder derrière la tête.

En d'autres termes, ils ne peuvent pas s'appuyer continuellement sur le contrat de New York.

M. Ciaccia: On ne peut écarter la possibilité que, s'ils ont un contrat pour la ligne 7, ils vont obtenir les mêmes consentements, ils vont faire la même chose.

M. Tardif: Non. C'est exclu.

M. Ciaccia: Ils ne peuvent acheter cette technologie pour l'utiliser pour la ligne 7?

M. Tardif: Il semble que non. C'est un contrat d'une fois et c'est fini, et Kawasaki entend bien réaliser elle-même les commandes à l'avenir.

M. Ciaccia: Savez-vous, c'est ce genre de questions...

M. Tardif: On va essayer d'y répondre.

M. Ciaccia:... qui pourraient faire l'objet des audiences publiques, où ces informations pourraient sortir. Quand la décision serait prise, elle serait vraiment prise en toute connaissance de cause.

M. Tardif: On va essayer de répondre aux questions.

M. Ciaccia: Très bien, M. le ministre. Sur un autre sujet dans le même programme. La participation du Québec à Expo 1986 à Vancouver.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: On sait que le thème de cette exposition est le transport et, en ce sens, il est fort compréhensible que le ministère y participe. Ce qu'il faudrait savoir, c'est quel est le montant total de la participation du Québec.

M. Tardif: C'est de l'ordre de 5 500 000 \$.

M. Ciaccia: Combien de personnes de l'intérieur ou de l'extérieur du ministère travaillent à temps plein sur ce projet?

M. Tardif: Présentement, il y a un commissaire et trois commissaires adjoints; ce sont tous des employés du gouvernement qui ont été prêtés par différentes entreprises ou sociétés. Le commissaire, c'est M. Claude Benjamin, qui, auparavant, était au Conseil supérieur de l'éducation. Il y a M. Paul Tremblay, qui nous a été prêté par Hydro-Québec, M. André Sauvageau, de la Société immobilière, et M. Roy, qui était au ministère des Communautés culturelles et de l'Immigration. Donc, c'est du personnel déjà dans un ou l'autre des ministères ou services.

M. Ciaccia: Quelle est exactement la participation du Québec? Qu'est-ce que le Québec va faire à cette exposition?

M. Tardif: C'est la réalisation du pavillon du Québec sur le site. En gros ce pavillon couvre un espace d'environ 1200 mètres: c'est la superficie du terrain. Donc, 5 500 000 \$ qui comprennent les coûts de construction, d'animation et d'exploitation pour la période en cause.

M. Ciaccia: Les 5 500 000 \$ incluent-ils la participation des fonctionnaires ou si c'est en plus de cela?

M. Tardif: Cela ne comprend pas le

coût des salaires déjà payés à ces fonctionnaires.

M. Ciaccia: Y a-t-il une esquisse du pavillon?

M. Tardif: Il y a des plans et une maquette qu'il m'a été donné de voir effectivement. J'imagine qu'on pourrait en faire une présentation publique très prochainement, de même lorsqu'on signera finalement le contrat parce que c'est en préparation pour cela.

M. Ciaccia: Dans les renseignements supplémentaires des crédits, à la page 62...

M. Tardif: La page?

M. Ciaccia: Page 62. Vous parlez de systèmes de transport terrestre. Il y a une variation dans les montants. Dans le dernier paragraphe, vous parlez de la mise en place de l'entente ponctuelle avec le gouvernement fédéral concernant le réaménagement d'infrastructures de transport. Le ministre pourrait-il nous dire de quelles infrastructures il s'agit?

M. Tardif: Cela se rapporte aux ententes auxiliaires que je suis présentement en train de négocier avec mon vis-à-vis fédéral. Dans le cadre de ces ententes auxiliaires, il y a évidemment un volet de construction routière, il y a un volet de recherche et développement, il y a un volet de transport terrestre des personnes, de transport urbain, et un volet de transport maritime et aérien.

M. Ciaccia: Mais, pour les transports terrestres, qu'est-ce que cela inclut exactement? Est-ce que cela inclut les trains de banlieue? Est-ce que cela va au-delà des trains de banlieue? Quel est le contenu?

M. Tardif: Non. La partie trains de banlieue c'est à part, d'abord parce que cela l'était déjà en vertu d'autres ententes. On n'a pas voulu grever le budget, somme toute restreint, des ententes auxiliaires avec cela. (12 h 30)

Deuxièmement, la question des trains de banlieue et particulièrement de la ligne 3 - puisqu'on y revient - nous avons jugé préférable de faire des représentations en dehors des ententes auxiliaires dans le cadre de la négociation sur la rétrocession des terres à Mirabel. C'est un dossier particulier et, dans ce cadre, un dossier qui est transigé essentiellement... Le porte-parole gouvernemental c'est le ministre de l'Agriculture. Nous avons fait des représentations, nous du ministère des Transports, pour préserver les emprises des routes éventuelles dans ce secteur de même

que d'une voie ferrée, ainsi que les carrières et sablières requises pour les aménager. Ceci est réglé, à toutes fins utiles, la préservation. Ensuite, il a été question du coût d'aménagement du réseau routier et des voies rapides. Nous n'avons pas eu de réponse sur la participation du gouvernement fédéral à la réalisation de ces infrastructures routières ou ferroviaires. Pour l'instant, je ne peux pas donner d'indication au député mais, lorsque je parle à la page 62 d'ententes ponctuelles avec le gouvernement fédéral concernant le réaménagement d'infrastructures de transport, je parle essentiellement des ententes auxiliaires. On essaie également dans le cadre de cet autre règlement concernant Mirabel de prévoir quelque chose pour la ligne 3, notamment.

M. Ciaccia: Mais, si on met de côté les trains de banlieue, la ligne 3, Mirabel, qu'est-ce que cela inclut, ces ententes?

M. Tardif: Cela inclut quoi?

M. Ciaccia: Qu'est-ce que cela inclut, si cela n'inclut pas les trains de banlieue, la ligne 3 et Mirabel?

M. Tardif: J'ai dit au député - je ne peux pas lui en faire état parce qu'elle n'est pas signée, cette entente; on est en négociation présentement - j'ai dit que cela comportait un volet routier, de la construction de routes. J'ai dit que cela comprenait un volet de recherche et développement en transport. J'ai dit que cela comprenait un volet transport terrestre, transport urbain. Et j'ai dit également qu'il y avait un volet maritime et aérien. Mais je ne peux pas faire état de ce que comprendra exactement l'entente parce qu'elle n'est pas signée.

M. Ciaccia: Vous ne pouvez pas me donner les détails, mais combien, par exemple, le gouvernement entend-t-il - vous devez en avoir une idée - consacrer à ces ententes? La participation du Québec va être de combien? Qu'est-ce que vous cherchez à obtenir du gouvernement fédéral?

M. Tardif: Cela aussi, Mme la Présidente, c'est une question qui n'est pas réglée. L'entente globale est de 1 600 000 000 \$ pour tous les ministères. De cette somme il semblerait qu'il faille défalquer un montant relié à ce qu'on appelle le fonds La Prade. Les sommes résiduelles sont celles que se partagent les différents ministères. Et l'accent dans le domaine des transports a été mis sur la notion de désenclavement des régions éloignées. Donc, c'est l'esprit d'esprit général qui doit guider la signature des ententes.

M. Ciaccia: C'est pas mal flou...

M. Tardif: C'est pas mal flou...

M. Ciaccia:... dans le moment.

M. Tardif: Aussitôt que ce sera signé, il me fera plaisir de faire tenir une copie au député de Mont-Royal des termes de l'entente, mais on en est encore à négocier. Il est bien évident que le désenclavement des régions éloignées, cela comprend notamment la Moyenne, la Basse-Côte-Nord, les îles-de-la-Madeleine, ces secteurs-là. La desserte maritime-ferroviaire de ces régions qui n'ont pas de réseau routier, si c'est cela qui est l'accent... D'autre part, du côté de la recherche et du développement en transport, il y a des choses qui... Par exemple, on a un constructeur québécois d'autobus, Prevost Car, qui est intéressé à mettre au point un prototype d'autobus articulé. C'est un volet, c'est l'un des éléments du volet recherche et développement. Voilà!

M. Ciaccia: Vous nous avez donné un peu plus de détails.

M. Tardif: Voilà!

M. Ciaccia: Mais le gouvernement fédéral entrerait dans le transport urbain de quelle façon?

M. Tardif: De ce côté, nous voulons mettre l'accent sur ce qu'on appelle l'aménagement de terminus ou de gares intermodales, donc permettant l'interface de différents moyens de transport.

M. Ciaccia: Cela inclut la gare intermodale de Québec.

M. Tardif: Cela, c'est un peu trop particularisé. J'ai parlé de gares intermodales et non pas de guerre intermodale.

M. Ciaccia: Bien. Vous avez mentionné que le porte-parole va être le ministre de l'Agriculture. Si vous ne voulez pas de guerre intermodale, changez de porte-parole.

M. Tardif: Bon.

Autoroute Ville-Marie

M. Ciaccia: Je voudrais poser une question qui ne concerne pas tout à fait ce programme-ci. Cela concerne l'autoroute Ville-Marie. Si j'ai le temps, je reviendrai au camionnage. Est-ce que, Mme la Présidente et M. le ministre, vous accepteriez?

Concernant l'extension de l'autoroute Ville-Marie, est-ce que vous pourriez nous donner l'échéancier, à savoir quand cette partie de l'autoroute sera complétée? Il

semble y avoir beaucoup de confusion quant aux raisons pour les délais. Il semble y avoir différentes raisons invoquées et un peu de confusion quant à...

M. Tardif: Je vais essayer de faire sortir l'échéancier complet, mais jusqu'à maintenant il n'y a pas eu de problèmes majeurs. C'est sûr que, lorsqu'on fait une autoroute ou un boulevard de ce type en milieu urbain, on rencontre des contraintes qu'on n'a pas lorsqu'on construit en pleine nature, quoique encore là, avec les études d'impact, les autorisations de la Commission de l'environnement et de la Commission de protection du territoire agricole, etc., on a des contraintes. En milieu urbain, forcément, on comprendra qu'on en ait.

Lorsque ce milieu urbain, c'est la ville de Montréal, lorsqu'on est pris entre une emprise de chemins de fer, les autorités des ports nationaux, les autorités des chemins de fer nationaux, la ville de Montréal, les exigences de la ville qui dit: On va en profiter, puisque vous faites des travaux, pour enfouir notre égout collecteur en même temps à cet endroit, puisque cela est rendu à une profondeur assez considérable... Il y a des problèmes de murs de soutènement pour éviter des éboulements, etc., tout cela a pu amener des contraintes. Il y a aussi le fait que la géométrie autour de la rue de Lorimier et de l'édifice du Pied-du-Courant n'avait jamais été définitivement réglée. Elle l'a été. Mais on a dû tenir compte d'autres exigences, notamment de celles du ministère des Affaires culturelles puisque, le Pied-du-Courant étant classé monument historique, il fallait quand même tenir compte de cet élément.

Tout cela pour dire que les travaux, quant à moi, se déroulent normalement. Je ne vois pas, je ne sais pas pourquoi... Hier, on me posait la question: Qu'est-ce qui passe pour l'autoroute Ville-Marie? Le projet continue son cours. Nous allons en appel d'offres pour un deuxième tronçon à un coût évalué à 7 000 000 \$. L'appel d'offres public sera lancé d'ici une semaine à peu près, conformément à l'échéancier prévu. L'entrepreneur devra nous dire, lui, quels seront ses délais de réalisation. Un premier tronçon est en voie d'être complété avec des retards minimes dus aux travaux de canalisation de la ville de Montréal qui se font parallèlement, mais dans les coûts prévus de 27 000 000 \$. C'est, d'ailleurs, l'entrepreneur Janin Construction qui a charge de cette section qui va de Saint-André à Papineau. Je ne sais pas si le député a des questions précises. Qu'est-ce qui fait problème là?

M. Ciaccia: Les contraintes que vous mentionnez, ce sont des contraintes qui ont toujours existé; vous le saviez d'avance, vous

n'avez pas réalisé tout d'un coup que c'était au centre d'une zone urbaine.

M. Tardif: Il n'y a pas de problème, c'est cela que je veux dire au député. Il n'y a pas de problème.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de problème?

M. Tardif: À ma connaissance, à moins qu'il en connaisse.

M. Ciaccia: Je cite seulement ce que quelqu'un de votre ministère a dit: "The way things stand right now", c'est réaliste de dire - je traduis un article de la Gazette d'hier - que la section ne sera pas complétée à temps, et il y avait un coût de 35 000 000 \$. Mais, évidemment, dû aux délais survenus, le coût du projet va augmenter. Vous dites que c'est une mauvaise information du journal?

M. Tardif: Oui, c'est ce que je dis.

M. Ciaccia: Bien, c'est votre...

M. Tardif: Je m'excuse, mais...

M. Ciaccia: ... bureau qui a donné l'information.

M. Tardif: Mme la Présidente, mon attachée de presse m'a dit que, lorsqu'elle a eu un appel d'un journaliste qui lui posait des questions, elle lui a répondu: Il n'y a pas de difficultés majeures. Il y a eu une réunion récemment à Montréal, à laquelle elle a assisté avec les responsables du ministère qui ont fait état de ce que je viens de mentionner. Elle a dit: Je vais vérifier avec le ministère quel est l'échéancier et quels sont les chiffres précis - je vous cite tout cela de mémoire - et on va se reparler. Or, ils ne se sont pas reparlé et le journaliste a décidé de publier cela. On lui en laisse la paternité.

Je donnerai au député de Mont-Royal, s'il le veut, l'échéancier original, les coûts originaux et où on en est présentement. Il n'y a aucun problème. Quant à moi, je n'en vois pas.

M. Ciaccia: Alors, vous allez me donner l'échéancier original. Est-ce que ce tronçon devait être complété à la fin de 1985 et a été retardé? Est-ce que les coûts originaux ont changé? Si vous avez ces renseignements, j'apprécierais de les recevoir. Vous avez le calendrier, les coûts...

M. Tardif: On va vérifier tout cela.

M. Ciaccia: D'après vous...

M. Tardif: Jusqu'à maintenant, mon

sous-ministre ne m'a jamais fait part à ce jour de difficultés en ce qui concerne le tronçon du boulevard Ville-Marie, qui progresse, qui chemine normalement. Le journaliste a décidé d'en faire un "issue".

M. Ciaccia: C'est votre bureau qui n'a pas donné tout à fait la bonne information au journaliste, ou bien le journaliste... Il semble citer quelqu'un de votre bureau.

M. Tardif: Bien oui, un journaliste appelle une attachée de presse et dit: Où en est le dossier de l'autoroute Ville-Marie? Comme il y a un millier de contrats au Québec, l'attachée de presse dit: C'est à peu près cela, mais je vais vérifier et je vais vous rappeler. Et on publie de l'information... Je dis au député: je vais lui donner l'information exacte provenant du ministère.

M. Ciaccia: Vous allez me donner l'information.

M. Tardif: Oui, oui.

M. Ciaccia: Quand?

M. Tardif: Le plus tôt possible.

M. Ciaccia: Est-ce que je peux l'avoir cet après-midi?

M. Tardif: Non. Est-ce que le député de Mont-Royal aurait objection à attendre l'ouverture des soumissions le 15? L'entrepreneur doit nous donner, en même temps que son prix, le calendrier de réalisation.

M. Ciaccia: Pour un autre tronçon.

M. Tardif: Oui, mais c'est toujours le boulevard Ville-Marie. C'est toujours le même boulevard Ville-Marie.

M. Ciaccia: Oui, mais c'est pour une autre partie.

M. Tardif: C'est cela. Enfin, le 15... On est quoi, aujourd'hui? Le 8. Le 20 ou le 22 avant que...

M. Ciaccia: La date de terminaison des travaux ne sera pas retardée et les coûts seront tels qu'ils étaient prévus?

M. Tardif: Je n'ai pas dit cela. Je vais répéter exactement ce que mon attachée de presse a dit aux journalistes: On va vérifier et on va vous le dire. C'est le député qui infère qu'il va y avoir du retard et que ça va coûter plus cher. Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Ciaccia: Non, non, je n'ai pas inféré

ça. Je vous dis que vous me dites que ça ne sera pas en retard et que ça ne coûtera pas plus cher.

M. Tardif: Je n'ai pas dit ça non plus. J'ai dit que j'allais vérifier et vous donner une réponse complète. C'est vous qui allez plus loin. Exactement ce qu'a fait le journaliste; ce n'est pas correct, ça.
(12 h 45)

Location d'automobiles

M. Ciaccia: Dans le programme 1, il semble y avoir un problème pour la location d'automobiles.

M. Tardif: Avec quoi?

M. Ciaccia: Je vais vous l'expliquer.

M. Tardif: Non, non, je veux dire... Vous avez dit: À propos de, il semble y avoir un problème.

M. Ciaccia: Non, dans le programme 1.

M. Tardif: Ah!

M. Ciaccia: Je retourne au programme 1. Il semble y avoir un problème pour les compagnies qui louent des automobiles. Par exemple, elles louent des automobiles, les compagnies vendeuses d'automobiles. Au lieu d'acheter et de faire des paiements sur une base de deux ou trois ans, une personne loue une auto. Il semble y avoir une question de réglementation. On peut comprendre qu'il est nécessaire de réglementer peut-être l'émission de permis pour louer des automobiles de compagnies qui font strictement de la location d'automobiles. Mais, au lieu d'acheter l'auto - pour des fins fiscales ou autres - vous la louez. Je crois que l'industrie a fait des représentations au ministre pour qu'elle ne soit pas assujettie à cette réglementation parce qu'elle n'est pas dans la location d'automobiles; elle est dans la vente d'automobiles. La location est vraiment une autre façon d'acheter, car à la fin les locataires deviennent propriétaires pour 1 \$ et autres considérations.

Est-ce que le ministre a l'intention de déréglementer cet aspect de l'industrie, enfin, de dire que les vendeurs d'automobiles qui procèdent par contrat de location plutôt que par contrat de vente peuvent être exemptés? La loi sera-t-elle modifiée pour qu'ils ne soient pas obligés d'aller chercher un permis et être assujettis à la Commission des transports, à la réglementation de la location d'automobiles?

M. Tardif: Effectivement on a été saisi de cela par un certain nombre de concessionnaires d'automobiles, notamment

dans la région de Montréal, qui font ce type de location. Un comité conjoint a été créé qui relie l'assurance automobile, le ministère des Finances et le ministère des Transports pour essayer de trouver une solution adéquate qui réponde aux demandes du milieu. On me dit que le rapport devrait me parvenir incessamment. Évidemment, dès que j'en aurai pris connaissance, je pense qu'il faudra que je rencontre des représentants de l'industrie, des concessionnaires, qui font ce type d'activités.

M. Ciaccia: D'abord, il n'y a pas de changement réglementaire à court terme de prévu?

M. Tardif: Il va falloir introduire sans aucun doute, si on faisait droit à leur requête, des changements au règlement à cet effet.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez pris la décision de présenter ou de faire ces changements réglementaires ou si vous en êtes encore à l'étape de l'étude?

M. Tardif: Je n'ai pas eu le rapport. Le rapport va me parvenir incessamment. Ce que je dis, c'est que, si tant est que la recommandation des gens qui ont oeuvré au comité conjoint allait dans ce sens-là, il faudra des amendements au règlement.

M. Ciaccia: Et, subséquemment, est-ce qu'il faudrait un amendement à la loi?

M. Tardif: Je ne le pense pas.

M. Ciaccia: Non? Seulement au règlement.

M. Tardif: Il semble que, par règlement, cela suffit.

M. Ciaccia: Le rapport que vous avez reçu ou la situation sur laquelle vous vous penchez, est-ce que cela touche les locations à long terme seulement ou si cela touche les deux, les locations à long terme et les locations à court terme?

M. Tardif: Le mandat a été essentiellement sur le long terme parce qu'il semble que c'est cela qui était le problème. Je n'ai pas eu le rapport. Je ne sais pas s'il va toucher, s'il va déborder ou pas, puisqu'ils ont eu, dans leurs travaux, des contacts avec l'industrie, mais il semble que ce qui faisait problème, c'étaient les contrats à long terme.

Camionneurs illégaux

M. Ciaccia: M. le ministre, revenons un instant au problème des illégaux et le

camionnage. À la suite d'une question que je vous avais posée à la période des questions, je crois que vous avez mentionné que vous alliez étudier les possibilités. J'avais soulevé certains problèmes: la question de l'immatriculation, la question des permis, la question de la non-application des règlements du ministère des Transports. Vous avez mentionné que vous étiez pour vous pencher sur ce problème pour voir si vous pouviez prendre d'autres mesures, en plus de votre intention de continuer la construction d'autres postes de vérification. Depuis ce temps, est-ce que vous avez regardé encore de plus près ce problème? Est-ce qu'il y a des mesures additionnelles que vous pouvez prendre et que vous avez l'intention de prendre pour réduire, sinon éliminer totalement, le nombre des camionneurs illégaux?

M. Tardif: Il y avait trois choses, essentiellement, et même quatre, qui étaient évoquées par l'industrie. L'une d'elles avait trait à la surveillance policière. Nous avons eu des contacts avec la Sûreté du Québec et je vous ai fait état, tantôt, de 30 000 vérifications depuis quelques semaines, depuis l'introduction du décret sur le dégel. La deuxième mesure avait trait au ministère du Revenu. Il semblerait, selon les prétentions de certains représentants de l'industrie, que l'huile à chauffage ne serve pas juste aux fournaies; elle peut aussi être utilisée dans certains camions. J'ai saisi mon collègue du Revenu de cela.

Troisièmement, il y avait la question de la RAAQ, où l'on disait que l'habitude qui s'était instaurée pour les propriétaires de camions qui ne savaient pas, semble-t-il, ce qu'ils allaient transporter, c'était d'immatriculer leur camion au tarif minimum de 450 kilos. J'ai effectivement demandé à la RAAQ de s'enquérir de cela. On m'a dit que c'était la pratique. Je leur ai dit: Qu'est-ce qu'ils font ailleurs, dans les autres provinces, notamment, lorsqu'un camionneur est soi-disant incertain du type de chargement qu'il va faire, si tant est que cela existe? Ils sont en train d'effectuer ce relevé. Je peux faire une relance auprès de la RAAQ, d'ailleurs, pour voir ce qu'a donné cette vérification.

C'est sûr qu'à la limite on peut concevoir qu'il y a des camions, des fardiens, qui ne vont transporter que 450 kilos; c'est concevable. Il y a ceux qui transportent des volailles, par exemple; quand ils passent aux postes de pesée, ils donnent un coup sur le camion et toutes les poules se mettent à voler, alors, il n'y a pas de poids du tout. En dehors de cela... Je caricature, évidemment, pour dire que c'est peut-être le temps de revoir la réglementation à cet égard, quant à cette habitude d'immatriculer pour 450 kilos. J'ai demandé que l'on vérifie

cela.

Donc, sûreté du Québec, RAAQ, ministère du Revenu et, évidemment, ministère des Transports, dans la continuation du programme d'aménagement des postes de contrôle et de pesée comme tels. Voilà essentiellement les mesures, mais quant à celles qui touchent la RAAQ, notamment, je suis aussi intéressé drôlement à voir cela parce qu'effectivement cela pourrait être intéressant également du point de vue ne serait-ce que du revenu des coûts d'immatriculation comme tels.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est votre intention, au niveau des postes de vérification, qu'il y ait des heures d'ouverture assez constantes et assez uniformes, assez complètes? On nous apporte des exemples. Par exemple, on disait: À Rimouski, ils annonçaient à la radio que le poste de vérification serait ouvert de huit heures à minuit. Naturellement, pour ceux qui le voulaient, c'était quasiment un avertissement de ne pas passer au poste de vérification entre ces heures.

La plainte qu'on nous fait, c'est sur la façon dont c'est maintenant administré. C'est presque impossible de vraiment faire une vérification parce que, si c'est ouvert sporadiquement... On l'a porté à notre attention, le poste de Vaudreuil, quand il a été endommagé par un "Molotov cocktail", cela a pris assez longtemps avant de réparer et de le rouvrir. Est-ce qu'il y a vraiment une volonté de la part du ministère de s'assurer que les postes non seulement vont être construits durant les quelques prochains mois ou années, mais qu'ils seront ouverts constamment pour vraiment pouvoir effectuer un contrôle?

M. Tardif: Tous les postes ne seront pas ouverts en permanence, c'est évident - oui, M. le Président, il est revenu - il y a des postes près des grands centres qui peuvent avoir un volume d'achalandage justifiant le maintien de gens 24 heures par jour. Je ferai remarquer au député que ceci relève du ministère de la Justice et de la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec a presque constamment 2000 agents sur les routes qui, eux, sont là en permanence 24 heures par jour. Ce qui donne, à l'égard des contrôles théoriques auprès des camionneurs, beaucoup plus de moyens de surveillance que les 200 ou 300 personnes qui faisaient partie des inspecteurs dits du ministère des Transports à l'époque. Donc, ce que je dis au député, c'est: Non, tous les postes ne seront pas ouverts 24 heures par jour; les principaux le seront. D'autre part, il y a maintenant l'équivalent de 2000 agents et voitures circulant sur les routes qui sont autant de postes mobiles de contrôle. C'est la donnée nouvelle.

M. Ciaccia: On ne reviendra pas à cet argument parce que les arguments qu'on nous apporte, c'est que les 2000 agents de la Sûreté du Québec n'ont pas toutes les données et les qualifications pour effectuer ce contrôle. Ce qu'on nous dit...

M. Tardif: Je regrette...

M. Ciaccia: Oui, parce qu'ils n'ont pas eu l'entraînement; les autres agents étaient...

M. Tardif: Ils sont tous passés par l'Institut de police de Nicolet pour ces fins.

M. Ciaccia: Oui, mais ce n'est pas cela qu'on nous rapporte. Même la Société industrielle d'usagers du camionnage, qui n'est pas propriétaire, a porté à notre attention des cas où la Sûreté du Québec a arrêté certains camions et elle l'a fait d'une façon démontrant qu'elle ne comprenait pas le règlement. Quand ils sont arrivés devant les tribunaux, cela a été rejeté. Mais, durant ce temps-là, eux autres se plaignaient de l'inverse. Cela leur a causé des problèmes énormes; ils ne connaissent pas la réglementation, qui est assez complexe, du ministère des Transports. On a semblé donner l'ordre d'arrêter des camions pour donner l'impression ou pour montrer qu'on appliquait vraiment les lois. Ce n'est pas fait d'une façon démontrant que ces gens ont vraiment une compréhension de la réglementation. Alors, d'un côté, les usagers se plaignent qu'ils ne connaissent pas la réglementation; d'un autre côté, l'Association des camionneurs se plaint qu'il n'y a pas d'application des lois. Je ne sais ce que le ministre va faire. Je pense que vous venez de mettre le doigt sur un des problèmes, c'est le ministère de la Justice qui a cela, tandis que vraiment, auparavant, c'était le ministère des Transports, par ses agents, qui s'assuraient de l'application de ses propres règlements.

Le Président (M. Marquis): Alors, M. le député et M. le ministre, il est passé 13 heures. Quel est...

M. Tardif: Oui, si on peut arrêter, M. le Président, je voudrais juste dire que quand je vous dis...

Le Président (M. Marquis): Trente secondes.

M. Tardif:... que ce sont tous les agents, la correction est la suivante. C'est 2500 patrouilleurs qui ont, jusqu'à ce jour, bénéficié d'un programme de formation de trois semaines à l'intention des moniteurs et de deux semaines pour tous les agents de la Sûreté du Québec. Ce programme est

terminé et chacun d'eux a en main un guide d'application.

Maintenant, le député de Mont-Royal me dit: C'est complexe, c'est compliqué. Je lui soumetts que les agents de la Sûreté du Québec ont à appliquer - il y a combien d'articles dans le Code criminel - et ceci...

M. Ciaccia: Il ne faut pas ajouter à leur tâche. Il y a une limite.

M. Tardif:... fait partie du travail d'un agent de la paix.

Maintenant, ceci dit, on leur a publié un guide d'application, disons, facilement utilisable et j'ai bon espoir que, la situation étant redevenue normale à la Sûreté du Québec, l'application va se faire. Mais c'est sûr que je vais suivre cela.

M. Ciaccia: Je voudrais demander si on est prêt à adopter le programme 1 pour...

Le Président (M. Marquis): Alors, je vous pose la question. Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, éléments 1, 2 et 3, est adopté?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Marquis): Adopté. Est-ce qu'il y a d'autres programmes, M. le député de Mont-Royal, que vous seriez prêt à adopter dans...

M. Ciaccia: Demain soir.

Le Président (M. Marquis): Demain soir pour les autres.

M. Tardif: Je peux poser une...

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

M. Tardif: Un instant. Le programme 2, Commission des transports du Québec, est-ce qu'il y a des problèmes?

M. Ciaccia: Commission des transports du Québec? On est prêt à l'adopter. Adopté.

Le Président (M. Marquis): Alors, est-ce que le programme 2, Commission des transports du Québec, est adopté?

M. Tardif: Les programmes 3, 4 et 5 sont faits.

Le Président (M. Marquis): Un instant!

M. Tardif: Excusez.

Le Président (M. Marquis): Le programme 2 est adopté?

M. Ciaccia: Le programme 2, oui.

Le Président (M. Marquis): Commission des transports du Québec.

M. Tardif: Le transport scolaire...

Le Président (M. Marquis): Alors, adopté.

M. Tardif:... le programme 6, est-ce qu'il y a des problèmes?

Le Président (M. Marquis): Programme... oui...

M. Ciaccia: On va attendre pour les autres.

M. Tardif: D'accord, parfait.

Le Président (M. Marquis): Alors, merci. La commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 h 4)