



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 (1)

Le mardi 7 mai 1985 - No 32

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires

M. Guy Tardif

CAE-1337

M. John Ciaccia

CAE-1343

M. Guy Tardif (réplique)

CAE-1348

Président: M. Léopold Marquis

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 7 mai 1985

Étude des crédits du ministère des Transports

(Vingt heures vingt minutes)

Le Président (M. Marquis): La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires, pour l'année 1985-1986, du ministère des Transports.

M. le secrétaire, je vous prierais de faire l'appel des membres de la commission, s'il vous plaît.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Bacon (Chomedey), M. Beauséjour (Iberville), M. Ciaccia (Mont-Royal), M. Desbiens (Dubuc), Mme Juneau (Johnson), M. Laplante (Bourassa) en remplacement de M. Lavigne (Beauharnois), M. Le Blanc (Montmagny-L'Islet) et M. Marquis (Matapédia).

Le Président (M. Marquis): Merci beaucoup.

M. le ministre, la parole est à vous.

M. Tardif: Oui, M. le Président. Avant de commencer, j'aimerais peut-être présenter les gens qui m'accompagnent: M. Pierre Michaud, sous-ministre au ministère, M. Paul Lussier, sous-ministre adjoint, responsable de la Direction générale du transport terrestre des personnes, M. Chiricota, directeur du contrôle budgétaire qui est ici avec nous également, M. André Descôteaux, directeur des programmes d'aide et de la réglementation, M. Gordon Smith, chef de service à la même direction, M. Sanche, directeur de l'administration des péages, M. Pierre Perron, directeur du transport des marchandises et M. Saint-Hilaire, de mon cabinet. Je pense que cela fait le tour.

Si je comprends bien, M. le Président, les crédits de la commission, c'est-à-dire les crédits des programmes 3, 4 et 5 ont déjà été adoptés?

Le Président (M. Marquis): Exactement.

Remarques préliminaires

M. Guy Tardif

M. Tardif: Donc, nous nous attacherons évidemment surtout à l'étude des autres programmes. Cependant, avant de procéder, il convient peut-être de faire précéder l'étude des crédits d'un certain nombre de remarques.

Pour la deuxième année d'affilée, c'est un nouveau ministre qui se présente devant vous pour l'étude des crédits du ministère des Transports. En fait, je devrais peut-être dire que pour cette année, ce sont deux ministres parce que je suis secondé davantage par un ministre délégué au Développement et à la Voirie des régions, mon collègue Henri Le May. Ce dernier, en plus de sa responsabilité dans l'application de la Loi sur l'Office de la planification et du développement du Québec - l'OPDQ - a la charge des programmes de voirie dans mon ministère, soit les programmes 3 et 4, construction et conservation du réseau routier et l'élément 4 du programme 5 qui est l'aide au réseau municipal. Dans ces domaines, il exerce par délégation les fonctions du ministre des Transports.

Mon intervention se situera donc au niveau des remarques qui concernent tout le budget du ministère des Transports et, de façon plus particulière, le transport terrestre, scolaire, maritime, aérien et le service aérien gouvernemental, laissant évidemment les autres programmes qui ont déjà été couverts en ce qui concerne le réseau routier.

À partir de mon expérience, spécialement aux Affaires municipales, je dois admettre que, même si le ministère des Transports est nouveau pour moi, j'avais déjà une certaine connaissance des grands dossiers, notamment dans tout le domaine du transport en commun et, peut-être à un moindre degré, du transport scolaire, de la voirie, de même que du transport maritime et aérien. Ma nomination à ce ministère s'insérerait bien dans le cadre de ces expériences antérieures et, avec un budget de 1 674 000 000 \$, les crédits du ministère des Transports représentent en fait 6, 1 % du budget total du Québec. Ce budget est, à toutes fins utiles, le même que l'an dernier, lequel se situait à 1 666 400 \$, en y incluant les crédits supplémentaires.

C'est en considérant les effectifs qu'on voit la véritable signification de ce ministère, puisque, avec 11 102 personnes-année, c'est environ 16, 9 % de la fonction publique québécoise qu'on y retrouve.

Le budget du ministère est très varié au point de vue des catégories de dépenses. Ainsi, la distribution en pourcentage s'établit comme suit: les traitements de fonctionnement et capitalisables, 17 %; les dépenses de fonctionnement, 13 %; les dépenses

capitalisables, 24 %. Enfin, 46 % vont en transferts. Ces chiffres illustrent aussi l'évolution du budget du ministère des Transports. Après avoir eu des budgets presque entièrement consacrés au réseau routier, on assiste depuis quelques années à l'émergence du transport en commun et scolaire, démontrée par le fait que 41 % du budget est aujourd'hui dépensé au moyen de transferts, soit à des commissions de transport, soit à des commissions scolaires. Comme nous le verrons en détail à l'étude des différents programmes, il est évident que le financement des nouvelles orientations du présent gouvernement n'a pas été effectué uniquement par des budgets additionnels mais aussi par une réaffectation des budgets à l'intérieur d'enveloppes budgétaires existantes. De la même manière, le ministère des Transports, comme tous les autres ministères, fut appelé depuis quatre ans à participer à l'effort de compression budgétaire du gouvernement et à rationaliser ses dépenses.

En plus du transport des personnes, un des programmes importants concerne aussi la recherche et le développement. Évidemment, c'est l'élément 1 et le transport des marchandises, l'élément 3. Ces deux éléments sont présentement à la phase de mise en place et de restructuration. Il est de mon intention d'y affecter les ressources requises selon nos capacités financières et en fonction de notre possibilité de générer des programmes correspondant aux nécessités du milieu.

En matière de recherche et de développement, il est toujours dans nos intentions de donner suite à la consultation qui a conduit au rapport "Les voies de l'avenir". Comme vous le constatez, l'appellation de cet élément de programme a été changé de "Inventaire et recherche" à "Recherches et développement" et ceci pour accentuer le caractère recherche fondamentale. Au cours du dernier exercice, l'accent a été mis sur la restructuration de la direction de la recherche, qui relève maintenant directement du sous-ministre en titre. Son mandat, ses orientations et sa stratégie ont été précisés et notre action s'articulera autour de quatre axes, soit un bureau d'innovation et de recherche, la planification et le développement de la recherche, la recherche en systèmes, la socio-économie des transports et, enfin, la statistique.

Pour ce qui est des ressources, le budget passe de 7 300 000 \$ à 11 400 000 \$ pour une augmentation de 56 %. Même si une partie de ce budget concerne la recherche appliquée et l'Exposition internationale de Vancouver sur les transports, il n'en demeure pas moins que ce sont des activités directement reliées à nos préoccupations de recherche au chapitre de la diffusion et de l'application. De plus,

l'accentuation de notre aide aux organismes est illustrée par la hausse du budget de transfert à cet élément de programme.

Enfin, une vision des transports comme un tout avec la complémentarité, l'intégration des différents modes de transport et son impact sur le développement économique, autant au point de vue direct, comme des dépenses de construction, qu'indirect en favorisant les conditions propices et nécessaires à l'implantation de l'industrie, rend nécessaire une action concertée dans le domaine des transports. De là l'importance de la recherche et du développement en transport.
(20 h 30)

Un autre point important du budget du ministère, c'est évidemment le transport des personnes. Les crédits consacrés au programme d'aide au transport terrestre des personnes, 394 500 000 \$, confirment à nouveau en 1985-1986 notre volonté d'affirmer la présence québécoise dans ce secteur, d'assurer un soutien financier déterminant à l'exploitation des services de transport de personnes tout en poursuivant évidemment le développement et la modernisation du réseau de transport en commun dans la région de Montréal. Ce budget est en hausse de 24 900 000 \$ par rapport à 1984-1985, soit 6,9 %.

Dans le secteur du transport en commun, notre action sera principalement caractérisée par notre volonté de favoriser l'exercice d'un plus grand contrôle sur ce secteur d'activité par les élus locaux et d'un meilleur service à la clientèle; d'assurer une contribution gouvernementale qui soit davantage liée à la participation financière au niveau local et de maintenir un niveau important d'immobilisations afin non seulement de poursuivre l'amélioration de la qualité des équipements et des services mais aussi de soutenir les efforts de relance économique grâce à ces investissements publics.

Un mot sur l'exercice d'un plus grand contrôle par les élus locaux et les usagers. Même si le soutien financier du ministère des Transports demeure déterminant pour assurer le fonctionnement des services de transport en commun au Québec, nous avons poursuivi au cours des derniers mois la révision du cadre institutionnel régissant les sociétés publiques de transport terrestre des personnes, afin de confirmer le rôle prépondérant des élus locaux. C'est ainsi que la Commission de transport de Laval, devenue la Société de transport de Laval, est désormais dirigée par un conseil d'administration composé d'élus plutôt que de personnes nommées par le gouvernement du Québec. Cette révision législative nous a également amenés à revoir le fonctionnement interne de la STL afin de l'orienter davantage vers les préoccupations de services

à la clientèle. Nous entendons poursuivre cette action par une révision des dispositions législatives régissant la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal et la Commission de transport de la rive sud de Montréal pour assurer un meilleur contrôle des élus municipaux sur l'administration de ces organismes.

Dans le même ordre d'idées, M. le Président, nous prévoyons aussi procéder, au cours des prochains mois, à une révision de la loi-cadre sur les corporations municipales et intermunicipales de façon à réduire les contrôles exercés par le ministère des Transports et assouplir le fonctionnement général de ces organismes.

D'autre part, après la mise en place, en 1984, des conseils intermunicipaux de transport dans les territoires sur lesquels la CTRSM avait auparavant juridiction, nous procéderons, en 1985, à la création des conseils intermunicipaux de transport sur les territoires situés à l'extérieur du territoire de la ville de Laval et pour lesquels la STL perdra sa juridiction exclusive à compter du 1er janvier prochain. C'est la même approche qui nous a inspirés lors de l'élargissement de la politique d'aide au transport en commun en faveur des municipalités ne faisant pas partie du territoire d'un organisme public de transport en commun ou d'un conseil intermunicipal de transport. Ainsi, ce sont des régies intermunicipales créées à partir de la volonté des élus locaux qui exerceront la responsabilité de l'organisation des services publics de transport sur ces territoires et qui bénéficieront de la contribution financière du ministère des Transports. L'ensemble de ces mesures devrait donc permettre aux élus locaux d'assurer partout au Québec un meilleur contrôle sur l'organisation et le financement des services de transport en commun.

Le contrôle et l'évolution de la contribution gouvernementale, il est important qu'on en dise un mot, M. le Président, puisque, parallèlement à la valorisation du rôle des élus locaux, il nous a semblé nécessaire de poursuivre les mesures de rajustement de la contribution de chacun des partenaires au financement du transport en commun. C'est ainsi que nous appliquons, en 1985, à l'ensemble des bénéficiaires du programme d'aide au transport en commun les dispositions qui assujettissent la contribution gouvernementale au fonctionnement des services publics de transport en commun à une contribution minimale de la part des municipalités. Cette mesure a pour but de nous assurer d'une implication financière de la part de ceux qui exercent désormais le contrôle réel sur l'organisation et sur le fonctionnement des services de transport en commun. Elle vise aussi à un meilleur équilibre et à une plus grande stabilité de la contribution de tous les

partenaires au financement de ce service: usagers, municipalités et gouvernement.

Nous visons également à stimuler la recherche de systèmes tarifaires et d'autres mesures favorisant une meilleure utilisation des réseaux afin d'améliorer la contribution globale des usagers sans, évidemment, nécessairement augmenter leur contribution individuelle par des augmentations de tarif exagérées.

La contribution gouvernementale au transport des personnes demeurera donc très importante en 1985-1986 et constitue près du quart du budget total du ministère, soit 23, 6 %. De cette somme, les subventions aux revenus et tarifs réduits et aux laissez-passer se chiffreront à plus de 170 000 000 \$, auxquels il faut ajouter les subventions de 19 700 000 \$ pour le fonctionnement des trains de banlieue dans la région de Montréal et de 13 000 000 \$ pour les services de transport adapté.

Par ailleurs, notre contribution au service de la dette des organismes publics de transport en commun se chiffrera à 57 900 000 \$ et celle au service de la dette du métro représentera à elle seule 108 600 000 \$.

Les immobilisations maintenant prévues au plan de transport et au plan de relance constituent encore, en 1985, une part importante des investissements publics prévus au plan de relance économique. Ainsi, nous prévoyons que les investissements pour le prolongement du métro et les améliorations générales à ce réseau atteindront 84 100 000 \$ alors que les immobilisations des organismes publics de transport en commun totaliseront 58 700 000 \$ de plus.

À ces investissements s'ajouteront les dépenses d'immobilisation de 8 400 000 \$ du ministère des Transports afin de poursuivre la modernisation des trains de banlieue dans la région de Montréal, notamment au chapitre de la rénovation des stations de la ligne CP-Rigaud. Cet effort soutenu devrait permettre de compléter dès cette année les nouveaux ateliers qui permettront à la CTCUM de procéder à une révision complète du matériel roulant acquis depuis la mise en service du métro.

De plus, une nouvelle station, soit la station Côte-Vertu sera ajoutée à la ligne 2 ouest du métro et ce, dès janvier prochain. Les travaux de construction en cours permettront la mise en service au début de 1987 des 12 stations du tronçon Snowdon-Saint-Michel de la ligne numéro 5. À cela s'ajoute un important programme d'amélioration au réseau de métro afin d'améliorer la sécurité dans le métro et la qualité du service aux usagers.

En outre, je suis convaincu que les discussions intensives que nous avons menées au cours des derniers mois avec les représentants de la Communauté urbaine de

Montréal nous permettront de conclure très prochainement un accord, un nouvel accord, devrais-je dire, afin d'améliorer la desserte dans l'Est de la Communauté urbaine de Montréal et de procéder à la modernisation de la ligne de train de banlieue CN - Deux-Montagnes tout en assurant le respect de nos objectifs de développement industriel en ce qui a trait à la place du Québec dans l'industrie du matériel de transport.

Du côté des organismes publics de transport, après la mise en service en 1983 du terminus de la Société des transports de Laval, afin de faciliter la correspondance des résidents de l'île Jésus avec le réseau de la CTCUM, les usagers de la rive sud de Montréal pourront bénéficier dès l'été prochain d'un terminus hors rue, au centre-ville de Montréal, qui permettra aux résidents de la rive sud un accès plus sécuritaire au centre-ville et au réseau de la CTCUM. Ce projet qui sera réalisé dans le quadrilatère La Gauchetière, Saint-Antoine, Mansfield et de la Cathédrale comportera un investissement total de près de 1 000 000 \$. Pour sa part, la CTCUQ réalisera un terminus au coût de 1 200 000 \$ dans le secteur Les Saules - le quartier Les Saules - de la ville de Québec afin d'améliorer le service à la clientèle.

Dans le même ordre d'idées, un projet de terminus est également prévu au centre-ville de Chicoutimi afin de faciliter les transferts au cœur du réseau de la corporation intermunicipale du Saguenay. Le programme d'immobilisation comporte également la poursuite du programme de renouvellement et l'expansion du parc d'autobus urbain des organismes publics et nous consacrerons en 1985 plus de 32 000 000 \$ à l'acquisition de 180 nouveaux autobus urbains fabriqués au Québec. Enfin, le programme de construction des centres d'opération des organismes publics de transport permettra d'assurer l'agrandissement des centres d'opération de la Corporation municipale de Sherbrooke, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et, en outre, la Corporation intermunicipale de transport de la Rive Sud de Québec sera dotée, d'ici à la fin de la présente année, d'un centre d'opération afin de lui permettre de faire face aux besoins des services à la clientèle et de l'expansion éventuelle de son réseau.

En plus de leur utilité pour les fins de transport, l'ensemble de ces investissements s'inscrit dans la volonté gouvernementale d'accélérer certains investissements publics afin d'appuyer l'effort global de relance économique et d'assurer un meilleur soutien à l'emploi dans les régions du Québec.

La préoccupation centrale du ministère c'est évidemment l'amélioration des services à la clientèle et notre stratégie budgétaire et financière dans le transport en commun,

tout en assurant un contrôle serré sur l'évolution des coûts, met résolument l'accent sur l'amélioration de ses services à la clientèle grâce aux investissements dans les prolongements du métro, dans les terminus et autres équipements des organismes publics de transport et dans le renouvellement et l'expansion du parc d'autobus urbain. D'autre part, la politique que nous poursuivons assure aussi un contrôle réel et déterminant des élus locaux sur l'organisation et le fonctionnement de ses services. De façon générale, nous entendons donc poursuivre notre recherche de la plus grande productivité possible des ressources consacrées à ce secteur d'activité.

Au chapitre du transport des marchandises, afin de poursuivre notre action dans une optique intermodale, nous avons constitué au ministère une direction générale qui regroupe les transports routier, ferroviaire, maritime et aérien. À l'élément 3 du programme 1, on retrouve donc le transport de marchandises, plus spécialement par transport ferroviaire et routier. Notre action dans ce domaine ne doit pas se juger par l'importance des budgets, soit 1 700 000 \$ en 1985-1986, puisqu'il s'agit surtout des directions de réglementation et d'étude.

En 1985-1986, M. le Président, une nouvelle direction du transport ferroviaire continuera d'assumer la responsabilité traditionnelle du ministère en cette matière à savoir, d'une part, l'exercice de la juridiction du Québec sur les sociétés ferroviaires exploitées en vertu d'une charte québécoise et, d'autre part, la défense des intérêts du Québec au chapitre des activités ferroviaires de juridiction fédérale. Ainsi, on compte entreprendre, évidemment en étroite collaboration avec les entreprises concernées, l'étude approfondie des possibilités de rationalisation et d'électrification du réseau de la Côte-Nord et ce, dans le cadre de l'incessante recherche de moyens susceptibles de réduire les coûts de production et d'expédition du minerai de fer québécois pour en assurer le caractère concurrentiel sur les marchés internationaux.

Dans le même esprit, on espère intervenir auprès du gouvernement fédéral de façon à garantir pour l'industrie forestière le maintien des infrastructures ferroviaires. On fera de même auprès de Via Rail pour la desserte de certaines régions périphériques et éloignées et cela dans une optique de coordination intermodale dans le transport des personnes.

La déréglementation dans le domaine du transport routier chez nos voisins du Sud n'est pas sans avoir quelque impact pour le Québec. L'importance du transport de marchandises par route n'est plus à démontrer. On doit réagir très rapidement. Au début de l'année qui commence - l'année

1985 - le Québec a signé une entente interprovinciale concernant la réforme réglementaire extraprovinciale. Cette entente prévoit les modifications suivantes: D'abord, l'inversion du fardeau de la preuve; 2° l'adoption de la formule du dépôt tarifaire; 3° la mise en vigueur d'une liste de produits exemptés et, 4° la simplification des catégories de permis ainsi que des procédures de demande de permis. En plus de la révision du cadre réglementaire, il est essentiel d'adapter la réglementation actuelle à la réalité économique des expéditeurs et des transports ainsi qu'aux obligations de la sécurité.

(20 h 45)

Par conséquent, plusieurs projets sont en voie de préparation, entre autres l'élargissement du permis de manufacturier qui permettra à un transporteur d'offrir un service complet de transport à un expéditeur. Également, le ministère compte adopter, en 1985, une réglementation sur le transport des matières dangereuses. Enfin, l'industrie du transport routier des marchandises connaît actuellement plusieurs difficultés d'adaptation et il y a lieu dans ce contexte de prévoir un certain nombre de mesures non réglementaires pour l'aider. Plusieurs projets importants sont à l'étude, entre autres, celui de la mise sur pied d'un système informatisé d'information en transport.

La Commission des transports du Québec. Cet organisme relevant directement du ministre des Transports connaît une faible réduction de son budget, lequel passe de 9 184 300 \$ à 9 045 000 \$. Aucun doute que la commission connaîtra des modifications au cours des prochaines années à la lumière de ce que j'ai dit précédemment dans le domaine du transport routier. Au lieu de statuer sur les tarifs, la commission fonctionnera par dépôt de tarifs. Elle devra ajuster son mode de fonctionnement à une réglementation plus souple, aussi bien dans ce secteur que dans d'autres sous sa juridiction comme le transport par taxi.

Du côté de la gestion interne et du soutien, si l'on exclut l'élément 4, aide au réseau municipal, qui a été traité par mon collègue, le budget de ce programme est le même que l'an dernier, soit 36 600 000 \$. Il s'agit essentiellement du budget de la direction du ministère et de tous les services de soutien s'y rattachant. Les variations du budget entre éléments de programme s'expliquent en partie par l'ajout d'un deuxième cabinet de ministre et les coûts accrus pour les services informatiques du ministère.

Dans le domaine du transport scolaire, l'aide au transport scolaire représente des crédits de 301 400 000 \$ en 1985-1986. La faible croissance des crédits par rapport à l'exercice financier précédent, soit 1, 7 %, s'explique par la poursuite des efforts de

rationalisation des dépenses dans ce secteur à la suite de la réforme réalisée en 1982 en collaboration avec les commissions scolaires. Ce contrôle des coûts a porté à la fois sur l'organisation des réseaux de transport, afin d'optimiser l'utilisation du parc d'autobus affecté à ce secteur, et sur la croissance des prix des contrats des transporteurs scolaires tout en s'assurant de pouvoir satisfaire adéquatement les nouveaux besoins tels ceux du transport des élèves handicapés. Cette démarche a pu être effectuée sans diminuer la qualité des services offerts aux étudiants.

En outre, il me semble important de rappeler l'amélioration constante du bilan de la sécurité du transport scolaire puisque, grâce au programme d'inspection de la Régie de l'assurance automobile, le nombre total d'accidents impliquant un véhicule scolaire est passé de 1353, en 1979, à 895, en 1983, et qu'il s'agit essentiellement d'accidents avec dommages matériels.

Par ailleurs, tout en poursuivant cet effort de contrôle de la croissance des coûts, nous entendons mettre l'accent sur la stabilité et sur la rentabilité financière des entreprises de transport scolaire afin de favoriser un renouvellement régulier du parc d'autobus scolaires. À cette fin, le Conseil des ministres a approuvé récemment un nouveau cadre financier triennal pour les années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988. Ce cadre garantit aux commissions scolaires les ressources financières requises pour assurer la qualité des services existants et fournit, par la décentralisation des responsabilités en faveur des commissions scolaires, un cadre de gestion favorisant la rationalisation administrative dans ce secteur.

De leur côté, les transporteurs scolaires se voient garantir l'indexation des prix de leurs contrats selon une formule qui tient compte des coûts d'opération dans ce secteur d'activité. Ainsi, nous croyons que le niveau de financement consenti de même que la volonté mutuelle de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec et du ministère des Transports de privilégier la signature de contrats de trois ans par négociation devraient assurer cette plus grande stabilité financière, stimuler le renouvellement du parc d'autobus d'écoliers et, par conséquent, continuer de garantir le niveau de sécurité nécessaire au transport de plus de 60 % de la clientèle scolaire des niveaux primaire et secondaire au Québec.

En matière de transport maritime et aérien, l'intervention du ministère des Transports dans le transport maritime est beaucoup moins récente que dans le cas du transport aérien. C'est ce qui explique une certaine stabilité du budget depuis plusieurs années. Le budget de base s'applique surtout à l'aide à la Société des traversiers du Québec ainsi qu'à des dessertes privées, alors

que des variations comme celles qu'on note cette année, soit 4 100 000 \$, sont justifiées par des projets spécifiques d'immobilisations.

Notre mission est d'assurer par le biais d'interventions cohérentes - politiques, lois et règlements - le développement ordonné du transport maritime au Québec et elle doit également définir les critères d'aide aux entreprises exploitant des services de transport maritime. Enfin, elle doit se préoccuper du développement de ce secteur non seulement au niveau des services eux-mêmes, mais encore au niveau des infrastructures.

Pour 1985-1986, le budget se situe à 32 400 000 \$ par rapport à 28 300 000 \$ en 1984-1985. Cette augmentation concerne le budget de transferts pour financer le service de la dette, la construction de deux nouveaux traversiers de la Société des traversiers du Québec ainsi que les réparations majeures du Radisson. Pour ce qui est des immobilisations au niveau des infrastructures, la plus grande partie ira au parachèvement des travaux à Port-Menier. Le solde ira à des aménagements mineurs à Matane, l'île aux Coudres, Québec et Baie-Comeau.

Comme autre champ d'activité, le ministère est intervenu dans le dossier du transport maritime national et international afin de s'assurer que les intérêts du Québec soient protégés. On peut citer quelques dossiers entrant dans cette catégorie: le code de conduite des conférences maritimes de la Conférence des Nations-Unies pour le commerce et le développement, la loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la réorganisation du service consolidé de transport de conteneurs sur le Saint-Laurent sous la nouvelle appellation de Canada-Maritimes.

Enfin, dans son souci de développer le transport maritime au Québec, le ministère instruit, analyse et développe, selon le cas, un certain nombre de dossiers. On peut citer le Saint-Laurent, axe de desserte, service de navires rouliers entre Montréal et les ports du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord, la desserte de la Côte-Nord par navires rouliers, le lien interrive aux droits de l'île d'Anticosti, l'amélioration de la desserte maritime du Nouveau-Québec dans le cadre du projet Présence de l'État du nord.

Du côté du transport aérien, évidemment, il s'agit d'un secteur en développement, s'il en est un. Il s'agit d'un phénomène beaucoup plus récent que le transport maritime puisque c'est depuis 1981-1982 que nous nous sommes impliqués particulièrement. Notre intervention a porté sur la construction ou le réaménagement d'infrastructures aéroportuaires telles que Saint-Honoré, Chibougamau, La Sarre, Bonaventure, Port-Menier et, enfin, Saint-

Augustin. Depuis 1982, se sont ajoutés Québecair et, plus récemment, le réseau d'aéroports nordiques. Nous reviendrons sur ces deux dossiers.

En 1985-1986, le budget total du transport aérien est de 31 700 000 \$ par rapport à l'exercice précédent. C'est une baisse de 1 700 000 \$. Cette diminution aura peu d'impact sur nos activités puisque des réaménagements budgétaires nous permettront de faire encore plus d'activités que l'an dernier. Ainsi, on note une augmentation du budget de fonctionnement. Cette augmentation est justifiée par la prise en charge de nouveaux aéroports. Cela va de soi puisque, à mesure qu'un aéroport est construit ou réaménagé, les dépenses d'entretien, comme la gérance et les équipements de sécurité, augmentent.

Au chapitre des immobilisations, on note une hausse de 6 100 000 \$. En fait, le budget de 15 500 000 \$, en plus d'assurer des parachèvements à Saint-Augustin, permettra d'accroître le développement du réseau des aéroports nordiques. À la suite de Ivujivik, on entreprend des travaux à Salluit et à Kangirsuk et rappelons que ces travaux se feront dans le cadre d'une entente et que les dépenses d'immobilisations seront partagées dans une proportion de 60-40 par Ottawa et Québec. La nécessité de doter ces régions d'un service aérien adéquat ne peut être mise en doute, devant l'impossibilité de les relier par un réseau routier.

L'aide du ministère des Transports ne se limite pas aux infrastructures et il est parfois nécessaire de subventionner les transporteurs aériens eux-mêmes, la clientèle n'étant pas suffisante pour assurer la rentabilité du fonctionnement. C'est le cas notamment de la Basse-Côte-Nord, à l'île d'Entrée, à l'Île-Verte et à l'île aux Grues. À partir de 1985-1986, le ministère subventionnera sur une base expérimentale un service aérien privé entre Sherbrooke, Québec et Montréal et Québec-Charlevoix et ce, à condition que le transporteur assure sa rentabilité au terme de trois années de fonctionnement.

L'augmentation des immobilisations est essentiellement financée par une baisse dans le budget de transfert justifiée par une meilleure performance de Québecair. Contrairement à nos prévisions initiales, cette entreprise atteindrait le point d'équilibre dès 1985-1986, de sorte que notre aide se limiterait uniquement à assurer le service de la dette de l'emprunt de restructuration effectué en 1983.

Je me dois de mentionner une aide financière au fonctionnement de la Société québécoise des transports, aide essentielle jusqu'à ce que ses filiales aient atteint la rentabilité. À ce sujet, le ministère a transféré à la SQT ses placements non seulement dans Québecair, mais aussi dans

SONAMAR et les Entreprises Bussièrès et Propair. Je suis persuadé que cette société constitue un excellent outil pour favoriser une rationalisation des différents secteurs du transport par la consolidation d'entreprises et ainsi développer l'intermodalité entre les différents modes de transport.

Du côté du transport aérien gouvernemental maintenant, le budget de ce service est intégré à la mission gouvernementale et administrative. C'est le seul programme se rattachant à cette mission, tous les autres faisant partie de la mission économique, à l'exception du transport scolaire qui est, lui, il va de soi, dans la mission éducative et culturelle. Le service aérien gouvernemental, de par son appartenance à cette mission, a donc pour rôle de rendre des services aux autres entités gouvernementales, que ce soit dans le transport des personnes et des marchandises ou dans la protection de la forêt.

Je formulerai trois brèves remarques sur ce programme. D'abord, à l'élément 1, transport des personnes: la mise en place d'une tarification pour les utilisateurs n'a pas eu pour effet de faire baisser la demande; au contraire, on note une augmentation surtout dans le transport des passagers. Cela démontre l'utilité et l'excellent service. Pour ce qui est de la protection de la forêt, les conditions climatiques de l'été dernier ont amené une réduction de 53 % des heures de vol pour les CL-215 et de 67 % pour les Canso. La première année de fonctionnement du fonds renouvelable qui s'applique au transport des personnes et aux sociétés de conservation pour la protection de la forêt est assez concluante. Même s'il était prévu que la tarification n'était pas adéquate pour permettre l'autofinancement, le déficit pour 1984-1985 sera moins élevé que prévu initialement.

Pour ce qui est du budget du programme 8, maintenant, il est sensiblement le même que l'an dernier, soit 14 800 000 \$, et les variations entre éléments de programme sont justifiées par des mécanismes de définition et de fonctionnement du fonds renouvelable.

Je terminerai ce programme en exprimant ma fierté du service aérien gouvernemental. Son excellence déborde les frontières du Québec. Ainsi, au cours de l'été dernier, des avions-citernes disponibles ont été loués à la province de l'Ontario. Plus récemment, une entente avec le Mexique a été conclue par l'intermédiaire de la Société québécoise des transports qui a comme mandat, entre autres, de commercialiser nos avions de lutte contre les incendies de forêt. Finalement, évidemment, il y a eu notre contribution à l'Equateur dans le cadre d'une intervention bénévole aux Galapagos, pour laquelle le gouvernement équatorien a chaleureusement remercié le gouvernement

du Québec pour l'aide qui a été apportée particulièrement par le service aérien gouvernemental et l'équipe de pilotes et de mécaniciens qui est allée sur place. (21 heures)

Ceci termine, à peu de choses près, les remarques préliminaires sur le budget du ministère des Transports. Tel que mentionné au début de cette intervention, c'est un ministère très diversifié, autant au point de vue de la nature des dépenses que des trois missions sur lesquelles il exerce son action. Son impact est grand et notre approche d'intermodalité dans les modes de transport aura sûrement pour effet d'accroître son importance dans l'avenir.

Je vous remercie, M. le Président. Les membres de mon équipe ainsi que celui qui vous parle, évidemment, nous sommes à votre disposition et à celle des membres de cette commission pour essayer de répondre à toutes les questions que cet exposé ou l'examen des crédits aura fait naître chez les membres de la commission.

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

M. John Ciaccia

M. Ciaccia: Merci, M. le Président, En premier lieu, je voudrais souhaiter, au nom de l'Opposition, la bienvenue aux fonctionnaires du ministère et les remercier à l'avance de la collaboration qu'ils voudront bien apporter aux membres de la commission.

En deuxième lieu, je voudrais demander si quelqu'un connaît le score dans la partie entre les Nordiques et l'équipe de Philadelphie.

M. Tardif: 2 à 0.

M. Ciaccia: Pour qui?

Une voix: Les autres.

M. Tardif: Philadelphie.

M. Ciaccia: Pour les autres? Ah! c'est malheureux! Bon! En troisième lieu, avant de passer à l'étude de chacun des programmes des crédits, j'aurais quelques remarques d'ordre général à formuler. Au plan budgétaire, l'augmentation des crédits, par rapport à ceux qui ont été adoptés l'an dernier, est à peu près nulle, de l'ordre de moins de 1 %. Effectivement, cela veut dire qu'il y a une baisse. Si on tient en considération l'augmentation de l'inflation, cela veut dire qu'on dépense moins cette année qu'on n'a dépensé l'année dernière pour les programmes du ministère. Il faut souligner qu'il s'agit de la deuxième année d'affilée où aucune augmentation significative n'est enregistrée malgré, entre

autres, les besoins évidents en matière d'infrastructures nouvelles ou renouvelées, tant BU niveau du transport routier que du transport en commun.

Le ministre peut toujours prétendre, comme l'a fait son prédécesseur l'an dernier, qu'avec un budget de 1 600 000 000 \$, quoique ce budget vient d'être scindé parce qu'une sortie de l'administration du ministre des Transports a été transférée au ministre de la Voirie...

M. Tardif: Si le député de Mont-Royal me le permet, il n'y a toujours qu'un seul ministère des Transports, un seul ministre et un seul budget.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Mais il y a une délégation pour la gestion de certains programmes.

M. Ciaccia: C'est cela. Malgré qu'il y ait un budget de 1 600 000 000 \$ et un contrôle budgétaire judicieux, il est possible de faire des choix n'impliquant pas une diminution au niveau des activités. Cependant, les faits sont là et le ministre aura fort à faire pour nous convaincre qu'il pourra, avec des sommes presque identiques et avec des priorités qui n'ont, pour ainsi dire, pas été modifiées, remédier à des problèmes qui s'amplifient d'une année à l'autre, dans certains cas, justement à cause du choix des priorités.

Un bref bilan des activités du ministère et des problèmes encourus au cours de la dernière année démontre clairement que le domaine des transports n'a pas reçu l'attention qu'on aurait dû lui consacrer. Sans reprendre un à un tous les programmes du ministère, j'aimerais attirer l'attention du ministre sur certains problèmes qui perdurent et pour lesquels aucune solution valable n'a encore été proposée.

Premièrement, on pourrait se référer au problème d'intégration tarifaire des différentes commissions de transport, rive sud, rive nord, Montréal. On a fait des promesses à maintes reprises, à savoir qu'il y aurait une intégration tarifaire. La dernière promesse a été faite à la veille de la dernière élection générale. Plusieurs députés et ministres, le premier ministre en tête, parce que cela touche son comté, le comté de Taillon, ont fait une promesse électorale en 1981 quant à la tarification, l'intégration tarifaire, mais malgré tes déclarations répétées on n'a pas encore réglé le problème de l'intégration tarifaire.

Quant au problème du métro de surface et du prolongement du métro, la ligne 7, après avoir été forcé de reconnaître que le projet initial de métro de surface sur trois lignes était par trop ambitieux, le gouvernement a aussi été forcé de renoncer au projet

de la ligne 6 de métro de surface dans le secteur nord-est et ce, après avoir dépensé plus d'une vingtaine de millions de dollars en recherches effectuées par le COTREM. Je pense que c'est l'automne dernier que le ministre annonçait que le projet auquel il entendait donner suite est un métro souterrain utilisant la technologie fer sur fer avec des voitures de petit gabarit. C'est le prolongement, la construction de la ligne 7. Cette proposition serait à mi-chemin entre la proposition de la CUM d'une ligne souterraine et celle de la ligne 6 qui prévoyait la construction d'un métro de surface fer sur fer à grand gabarit.

Une étude qui contredit en plusieurs points le rapport Gascon, entre autres, concernant les coûts de construction et d'exploitation ainsi que les avantages et les désavantages de la technologie retenue, a conduit à cette décision. Une étude a été rendue publique et il y avait certains chiffres, certaines recommandations. Non seulement cette étude n'est-elle pas arrivée aux mêmes conclusions, mais elle n'est pas arrivée aux mêmes données, aux mêmes chiffres quant à la question de l'exploitation, le coût de l'exploitation, le coût de la construction. Alors, il semble y avoir des contradictions dans les deux études. Je ne sais pas où, aujourd'hui, le ministre se situe et quelle est la décision finale. Il semble y avoir un peu de confusion même quand on interroge les membres de la CUM pour savoir exactement quel sera le tracé de la ligne et quelle sera la décision finale. Je crois qu'ils ont accepté la décision du ministre; le ministre peut me corriger. Si le ministre leur a imposé une décision fer sur fer souterrain, je pense qu'ils n'ont pas eu grand choix. Le ministre pourrait peut-être préciser, nous faire connaître l'état actuel du dossier, l'échéancier et les ententes finales, s'il y en a, avec les membres de la CUM.

Je voudrais savoir ce qu'entend faire le ministre dans ce dossier. A-t-il l'intention de faire connaître, de façon précise, aux contribuables qui devront en payer la note l'étendue réelle de ce projet et les délais dans lesquels il entend procéder? Je pourrais demander au ministre s'il ne croit pas, avant d'engager plus de 400 000 000 \$ de fonds publics, qu'il devrait faire toute la lumière sur les coûts et sur le projet lui-même afin de prouver qu'il s'agit de la meilleure solution pour offrir un service adéquat dans le secteur et pour faire preuve de notre expertise technologique. Nous, de l'Opposition officielle, croyons que le gouvernement doit, dans les meilleurs délais, convoquer des audiences publiques afin de comparer les différentes avenues possibles et choisir la plus adéquate.

J'en profite donc aujourd'hui pour demander de nouveau au ministre de

convoquer ces audiences. Ce serait vraiment dans le but, premièrement, de faire la lumière sur les deux différentes études; deuxièmement, de voir s'il y a vraiment un développement d'une nouvelle technologie et, troisièmement, de faire connaître les vrais coûts de cette décision du ministre, celle de la construction de la ligne 7 fer sur fer à petit gabarit, par rapport au coût de construction tel qu'il était recommandé par le rapport Gascon.

Un autre projet, restant pour le moment dans la région de Montréal et dans le transport en commun: la modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. Cela tarde à se concrétiser. Je crois que le ministre y a fait référence dans ses remarques préliminaires. On a déjà entendu d'un autre ministre, du gouvernement, qu'ils avaient l'intention de procéder. Or jusqu'à maintenant, on n'a vu aucun geste concret en ce qui concerne la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes.

Si le ministre semble mettre en doute l'affirmation que je fais, à savoir que le gouvernement a dépensé 5 000 000 \$, à notre avis et selon l'opinion de ceux qui connaissent la situation lamentable de cette ligne, c'étaient presque des réparations d'urgence. L'équipement date, je crois, de 1918. Dépenser 5 000 000 \$ ce n'est pas vraiment procéder à la modernisation de la ligne, mais c'est plutôt faire seulement les réparations d'urgence qui s'imposaient pour ne pas que la ligne cesse de fonctionner complètement.

En plus de cela on sait qu'il y a des montants d'argent du gouvernement fédéral. Je pense qu'il reste quelque 40 000 000 \$ des 70 000 000 \$ que le gouvernement fédéral avait mis à la disposition du gouvernement du Québec pour la modernisation et la rénovation de trains de banlieue. La ligne, déjà désuète, continue à se détériorer. Aucune décision n'est prise malgré les demandes répétées des usagers de plusieurs conseils des municipalités desservies.

Je demanderais au ministre quelles sont les mesures prévues à court terme. Le ministre doit sans doute être au courant d'une pétition signée par plus de 7000 pétitionnaires usagers de la ligne, et aussi des résolutions de différentes municipalités qui sont affectées par la ligne Montréal—Deux-Montagnes demandant au ministre d'agir. Je sais qu'à l'Assemblée nationale, à la suite d'une question qui avait été posée au ministre, je pense qu'il avait fait la remarque que cela coûtait quelque 25 000 000 \$ cette année et qu'il y avait seulement 10 000 usagers.

Je voudrais faire remarquer au ministre qu'une des raisons pour lesquelles il y a moins d'usagers c'est parce qu'ils ne peuvent pas se fier au service. À une époque il y avait plus de 30 000 usagers sur cette ligne.

Si les gens pouvaient compter sur un service adéquat, avec des wagons un peu plus modernes - principalement c'est une question de service - je pense qu'il y aurait beaucoup plus que 10 000 personnes par année qui utiliseraient la ligne. Je ne pense pas qu'il faille utiliser comme exemple le coût énorme par passager dans les conditions actuelles, car les usagers ont clairement l'impression que le gouvernement veut les décourager d'utiliser cette ligne.

Je me souviens qu'en campagne électorale, en 1976, j'allais rencontrer des électeurs à la gare. Je commençais à 7 heures le matin et j'allais jusqu'à 10 heures. Il y avait une foule de gens. À mon étonnement, quand j'ai essayé de faire la même chose en 1981, il n'y avait personne. Pas parce qu'il y avait moins de population à Mont-Royal. La population est la même mais les gens disaient: On arrive parfois à 7 heures et le train n'est pas là. On ne peut pas se fier. Alors ils ont pris d'autres moyens de se rendre en ville. Je pense que c'est un service qui ne devrait pas être détérioré de cette façon. Je pense que le ministre et le gouvernement devraient répondre à la rénovation de cette ligne, spécialement quand on nous dit qu'il y a une somme de 40 000 000 \$ du •gouvernement fédéral qui est disponible pour la modernisation de la ligne Montréal—Deux-Montagnes.

(21 h 15)

11 y a une autre ligne pour laquelle les gens s'inquiètent beaucoup et pour laquelle il y a encore des fonds du gouvernement fédéral, c'est la ligne Montréal—Saint-Hilaire. Celle-ci a besoin de réparations. J'étais dans le comté de Verchères en fin de semaine et les gens disaient que les heures de cette ligne sont faites pour décourager l'utilisation. Si vraiment le gouvernement voulait encourager les usagers de la ligne Montréal—Saint-Hilaire, premièrement il ferait des réparations en utilisant aussi les fonds du gouvernement fédéral et, deuxièmement, il s'assurerait que les heures de service correspondent aux besoins des usagers.

Dans le domaine du transport terrestre des marchandises et plus spécifiquement dans l'industrie du camionnage, je pense qu'on l'a déjà soulevé à l'Assemblée nationale, on a l'impression qu'on est presque arrivé à une confrontation entre le ministre et les porteparole de l'industrie. Ceux-ci réclament depuis plusieurs années, depuis 1979, que le gouvernement fasse appliquer les lois et règlements qu'il a lui-même adoptés pour mettre fin au transport illégal. Je discutais la semaine dernière avec les usagers, les industriels qui utilisent les services de camionnage, et leur réaction était qu'il y a beaucoup de confusion dans la réglementation; qu'eux, pour être de bons citoyens, ne veulent pas utiliser les illégaux,

mais qu'ils sont presque mis dans une situation où ils n'ont pas le choix face à la position du gouvernement, premièrement d'avoir certains règlements qui portent à confusion et, deuxièmement, de ne pas appliquer la réglementation.

Entre 1978 et 1980, des commissions parlementaires ont été tenues pour étudier le problème. Le gouvernement disait vouloir agir, mais rien de positif n'a été fait depuis. Au contraire, les illégaux augmentent à cause d'un contrôle routier qui s'est détérioré au lieu de s'améliorer. Cette détérioration est due principalement à une diminution du contrôle par les agents. Le transfert des opérations à la Sûreté du Québec aurait été identifié dans un mémoire au Conseil du trésor comme la pire des solutions. Le transfert a été effectué malgré tout. Les postes de contrôle et de pesée sont ouverts tellement sporadiquement qu'on peut se demander à quoi ils servent et à quoi cela sert d'en construire d'autres nouveaux. Je sais que le ministre, à la suite de certaines questions, de représentations qui ont été faites à l'Assemblée nationale a répondu que beaucoup d'autres postes de vérification sont en construction.

L'industrie du camionnage nous dit que, premièrement, il y a beaucoup de ces postes qui n'opèrent pas continuellement. Cela veut dire que le contrôle n'est pas fait adéquatement. S'il y a une volonté du gouvernement d'appliquer les lois, il faudrait non seulement que le gouvernement dise "On va construire un certain nombre de nouveaux postes de vérifications mais encore qu'il s'assure, comme on le fait dans d'autres provinces, que les postes sont ouverts sinon 24 heures par jour au moins tous les jours de la semaine, pour ne pas que ceux qui n'ont pas de permis ou qui ne suivent pas les règlements trouvent le moyen de passer par ces postes de vérification quand ils ne sont pas ouverts.

Je pourrais demander comment le ministre peut croire que dans de telles circonstances l'industrie québécoise prospère et demeure concurrentielle? Il me semble qu'on devrait apporter plus d'attention à un problème qui est très réel et qui a été porté à l'attention du ministre. On a même souligné les pertes considérables du gouvernement à la suite de la non-application de la réglementation. Ceux qui obéissent aux lois, ceux qui respectent la réglementation sont pénalisés. Le gouvernement modifie cette réglementation si elle est trop onéreuse, mais entre-temps le gouvernement devrait l'appliquer pour qu'il y ait une loi uniforme pour tous ceux qui sont dans cette industrie.

Pour ce qui est de la construction et de la conservation du réseau routier son état désastreux est dénoncé régulièrement par les usagers de la route et par divers groupes. Une étude effectuée par l'Association des

constructeurs de routes et de grands travaux, basée sur des données fournies par le ministère, a précisé que 13 % du réseau routier principal québécois ne répond pas aux propres normes de sécurité du ministère. On pouvait y lire qu'un plan quinquennal de 464 400 000 \$ devait être consacré au réseau pour le remettre en état. Il y même eu une étude qui affirmait que cela coûte 240 000 000 \$ par année aux usagers pour des réparations à leurs véhicules. Je pense que c'est dans la même étude, faite par Trip Canada dans différentes provinces, qu'en était venu au chiffre de 241 000 000 \$ pour ce qu'il en coûtait aux usagers du Québec à la suite du mauvais état du réseau routier. Cette étude n'a pas été contredite. Les constatations des usagers ne l'ont pas été non plus pour des raisons évidentes. On pourrait dire que le premier ministre lui-même reconnaissait déjà en 1981 que l'état des routes était lamentable. Il disait, lors d'une assemblée dans le comté de Rousseau, qu'il avait failli "arriver démantibulé à cause de l'état des routes" et que "malgré les coupures, le budget permettrait néanmoins de s'occuper des routes locales et régionales". Depuis ce temps, le budget, au lieu d'augmenter, a diminué. Malgré l'évidence, on assiste à une diminution croissante de la part relative du budget consacrée à la voirie. D'année en année, on assiste à une guerre des chiffres sans que, pour autant, des dispositions réelles soient prises, et cette année encore les crédits diminuent.

Vous me direz que le premier ministre a pris la peine de nommer un ministre délégué, reconnaissant ainsi l'importance de la voirie, plus particulièrement pour les régions périphériques éloignées, et pour le développement économique de ces régions. Mais, pas plus que la guerre des chiffres, cette nomination n'est satisfaisante car elle n'a pas été accompagnée du budget nécessaire pour remédier à la situation.

De plus, il est particulièrement inquiétant de constater que le ministre délégué responsable du dossier ait tenté de justifier les baisses de budget par ce qu'il appelle des choix de société, lors d'un débat récent. L'attitude du ministre n'a pas été plus encourageante quand il a expliqué sa conception du développement des transports au Québec, dans laquelle bien peu d'importance était accordée à la voirie. Encore ici, on pourrait demander comment le ministre peut expliquer son manque d'intérêt et de volonté d'agir. Depuis 1981, il semble y avoir peu d'intérêt dans la voirie. Il faudrait demander d'expliquer le regain d'intérêt du gouvernement quand arrive une campagne électorale.

Dans le domaine du transport aérien, et plus précisément dans le dossier Quebecair, plusieurs problèmes persistent. La qualité de la desserte des régions, qui devrait être

l'objectif principal de la société d'État, est fort contestée. Si on se fie aux représentations des gens et organismes de ces régions, la situation irait d'ailleurs en se dégradant. Sur la Côte-Nord, en Gaspésie et en Abitibi, les usagers se plaignent de la qualité des services. Que font le ministre et son gouvernement pendant ce temps? Ils tentent de prouver que les millions investis dans l'aventure Quebecair pourraient, un jour, mener la compagnie à un équilibre budgétaire. Le ministre vient d'affirmer que cette année, en 1985-1986, il y aura un équilibre budgétaire. Mais qu'a fait le ministre pour répondre aux demandes des différentes régions en ce qui concerne le service de ces régions, le service que ces régions déclarent inadéquat? On voudrait aussi avoir plus de renseignements de la part du ministre quand il décidait de se lancer dans une confrontation avec l'autre transporteur aérien régional, Nordair, en investissant 5 200 000 \$ dans cette compagnie contre la volonté de l'actionnaire majoritaire. Le ministre prétendait améliorer sa position dans des négociations en vue d'une éventuelle fusion. Cette attitude, cette approche a été contestée non seulement par l'actionnaire majoritaire de Nordair, mais a reçu de très mauvaises réactions de la part du milieu et de la part des observateurs qui ont écrit abondamment à ce sujet. Ils ont souligné, mis en doute le rôle du gouvernement et se sont demandé où allait le gouvernement dans le dossier de la fusion éventuelle et comment cet acte, ce geste du gouvernement pouvait aider à une fusion. Parce qu'une fusion présuppose un accord mutuel entre l'actionnaire majoritaire et le gouvernement qui veut effectuer cette fusion. Si cet accord n'a pas lieu, si c'est inacceptable et inaccepté de l'actionnaire majoritaire, je voudrais demander au ministre comment son geste pourrait aider à une fusion éventuelle Nordair et Quebecair, car le ministre et le gouvernement admettent que ce serait fort préférable d'avoir un transporteur aérien régional au Québec plutôt que d'avoir une concurrence entre les deux.

J'aurais aussi quelques remarques à faire sur l'assurance automobile. Le régime d'assurance automobile a été l'objet, au cours des derniers mois, de critiques sévères surtout relativement à l'indemnisation des blessés graves et au traitement des réclamations qui laisserait à désirer. Le ministre peut-il nous dire s'il a l'intention d'apporter une attention particulière à ces revendications? Est-il conscient que le sort des blessés graves ne peut être amélioré que par une intervention de sa part dans notre système?

Toujours concernant l'assurance, j'aimerais demander au ministre si une hausse des primes est prévue pour le présent exercice financier. Nous savons déjà que les

assurés devront payer 9 % de plus à la suite de la taxe sur les assurances prévue au budget, mais l'inconnue qui demeure est la suivante: Est-ce que le transfert des coûts de santé consécutifs aux accidents routiers de la Régie de l'assurance-maladie à la Régie de l'assurance automobile évalués par le président du Conseil du trésor à 80 000 000 \$ annuellement se traduira par une hausse des primes? Le ministre, à la suite de questions à l'Assemblée nationale durant la période des questions a été évasif sur le sujet, disant que le nombre d'accidents sera un critère important à considérer. Peut-il être plus clair aujourd'hui et nous donner plus de précisions?

La sécurité routière aurait dû être aussi une priorité gouvernementale. Malheureusement, le bilan routier du Québec n'a rien d'enviable étant un des plus mauvais au Canada. En 1984, on a enregistré une hausse des accidents avec dommages corporels et avec des victimes de blessures graves qui ont augmenté dans des proportions de 8 % et de 6 %. Des mesures auraient pu être prises notamment l'instauration d'un permis de probation, la vérification mécanique obligatoire dans certains cas, des effectifs policiers en nombre suffisant, la remise de la gestion de la sécurité routière au ministère plutôt qu'à la Régie de l'assurance automobile et, finalement, l'entretien adéquat du réseau routier. Je ne sais pas, mais je crois que c'est le prédécesseur du ministre qui a présenté à l'Assemblée nationale le projet de loi 81. Nous avons fait part au ministre de nos objections, de nos préoccupations. Le projet n'a pas été adopté à la fin de la session de 1984. Peut-être que le ministre pourrait nous parler de l'état de ce projet de loi. Est-ce que les représentations, les lacunes et les problèmes que ce projet de loi créait dans certains domaines... Est-ce que le ministre a trouvé une autre formule, a pensé à des modifications? Est-ce que le ministre a l'intention de présenter un projet de loi modifié durant la présente session?

(21 h 30)

Dans tous les cas que je viens de citer, que ce soit la question du camionnage, du réseau routier, des trains de banlieue, on a eu beaucoup de promesses et au moins une reconnaissance des problèmes. La nécessité de réhabiliter le réseau routier, de prendre des décisions concernant les infrastructures de transport en commun à Montréal, de réaliser l'intégration tarifaire, de rendre notre industrie du transport des marchandises plus concurrentielle ou d'améliorer la sécurité au Québec a été reconnue. Mais on a l'impression que, malgré cela, rien ne bouge. Ou bien la tâche semble trop lourde pour le ministère, pour les ministres qui se sont succédé, ou bien les transports ne sont pas considérés comme une priorité par le

gouvernement. Peut-être que le manque d'augmentation dans les budgets est un aveu de ce fait.

Je crois que le ministre doit comprendre qu'une saine politique des transports constitue un outil essentiel de planification du développement économique. Ses effets sur l'emploi, sur l'industrie et sur l'industrie touristique doivent être un incitatif sérieux. Le développement des économies régionales et l'amélioration de la qualité de vie dans les régions passent aussi par une structure de transport adéquate. Un réseau routier acceptable et bien entretenu, allié à des liaisons aériennes et à un transport fluvial efficace, constituerait un atout majeur pour notre industrie manufacturière. De plus, l'industrie du matériel de transport québécois, l'une des plus dynamiques et des plus compétitives de nos industries, doit être soutenue pour que les marchés extérieurs lui soient de plus en plus ouverts. À ce chapitre, le financement de la recherche et du développement est d'une importance capitale. Le ministre a mentionné qu'il avait l'intention de mettre en oeuvre la politique du gouvernement sur la recherche et le développement, mais c'est encore un engagement pour l'avenir. Le livre blanc sur la recherche et le développement a été rendu public depuis un bon bout de temps. Le gouvernement avait mentionné qu'environ 1 % du budget devrait être mis de côté pour la recherche et le développement. Jusqu'à maintenant, nous ne voyons pas ces chiffres dans les crédits. Je sais que le ministre vient d'annoncer qu'il a l'intention de mettre en oeuvre cette politique. A un moment donné, le ministère avait annoncé sa décision de quintupler en cinq ans les montants alloués à la recherche et au développement. Mais nous n'avons pas vu ces chiffres dans les crédits du ministère.

À la lumière de ce qui précède, je demanderai au ministre d'expliquer en quoi les crédits alloués aux Transports et les priorités définies diffèrent de ce qu'on a connu au cours des dernières années. Je crois qu'il devrait être très explicite, parce qu'on ne voit pas vraiment de grands changements dans les priorités du gouvernement. On ne voit pas d'actions dans des domaines très importants soit pour l'industrie du transport en général ou quant à certains projets très spécifiques dans la région de Montréal ou dans les différentes régions du Québec.

M. Guy Tardif (réplique)

M. Tardif: Je vais essayer de répondre aux principales questions soulevées par le député de Mont-Royal, en commençant peut-être par le dernier point qu'il a soulevé sur la recherche et le développement. Je voudrais lui dire d'abord que le document intitulé "Les voies de l'avenir" est de

publication relativement récente et j'ai l'intention, dans le cadre d'un projet de loi omnibus, d'introduire la création du Conseil de la recherche et du développement en transport. Des sommes sont prévues, qu'on ne retrouve peut-être pas toutes regroupées, le député de Mont-Royal a raison, sous le titre "recherche et développement". Il y en a une partie à l'intérieur du budget, enfin dans les différents programmes et ce n'est pas vrai que c'est le ministère - je pense que ce n'est pas ce que le député de Mont-Royal demande - qui se fasse le maître d'oeuvre de toute la recherche et du développement en transport.

Donc, il y a une partie qui est transférée sous forme d'aide à des organismes de recherche en transport. Je pense, notamment, au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, je pense à l'aide récemment consentie à l'Université Concordia dans ce domaine; bref, il y a différents programmes. Si le député de Mont-Royal consulte attentivement - on pourra attirer son attention au besoin - il constatera que les sommes qui, à un titre ou à un autre, sont consacrées à la recherche dans ce budget sont de l'ordre de 9 000 000 \$ et que présentement, dans le cadre des ententes auxiliaires que je suis en train de négocier avec le fédéral, un poste important est prévu en matière de recherche et de développement.

Lorsque le député de Mont-Royal dit que l'on regarde le budget et qu'on ne voit pas de changement par rapport aux années antérieures, c'est drôle, car j'ai sorti les budgets du ministère des Transports de 1970 à maintenant, histoire de voir l'évolution, et je constate, par exemple, qu'en 1971-1972 le gouvernement du temps avait consacré un grand total de 2 000 000 \$ - j'ai bien dit 2 000 000 \$ - au transport en commun, au système de transport terrestre. Cette semaine, je suis allé inaugurer un nouveau garage pour la CTCUM à Saint-Laurent; le coût de construction du garage est de 15 000 000 \$ et la part du ministère a été de 12 000 000 \$. Pour la seule construction du garage, à 75 % des coûts, le ministère a versé six fois plus pour un seul garage que ce qui avait été versé en 1971-1972 dans le domaine du transport en commun.

En fait, si on trouve loin de remonter à 1970, on va s'arrêter à 1975-1976. À ce moment-là, la somme consacrée au transport en commun par le gouvernement du temps était de l'ordre de 15 800 000 \$ pour tout le Québec. J'entendais le député de Mont-Royal nous dire tantôt: M. le ministre, 26 000 000 \$ de déficit de fonctionnement pour le train CP-Rigaud et CN-Deux-Montagnes, ce n'est pas beaucoup. Finalement, il ne faut pas considérer cela de cette façon; améliorez la qualité et il va y avoir

du monde dans les trains.

Je lui ferai remarquer que 26 000 000 \$, c'était plus que tout le budget d'aide au transport en commun en 1975-1976. En fait, cette année, le poste du transport terrestre des personnes, le système de transport terrestre au ministère représente 407 000 000 \$. On est donc parti de quelque 15 800 000 \$ en 1975-1976 à 400 000 000 \$. C'est un changement considérable.

Le député de Mont-Royal - cela sous-tend un certain nombre de ses autres observations - dit: Le gouvernement met moins d'argent sur les réseaux routiers. Là-dessus, je dois lui dire qu'il a raison. Les sommes consacrées à la construction du réseau routier, depuis les années 1975-1976, ont plafonné effectivement, même elles ont commencé à régresser. Mais au cours de la même période, tout l'effort - une bonne partie, en tout cas - a été dirigé vers le transport en commun.

Mme la Présidente, le député de Mont-Royal devrait savoir que le coût de construction d'une autoroute est à peu près de 1 000 000 \$ le kilomètre contre à peu près 250 000 \$ à 300 000 \$ le kilomètre pour une route régionale ordinaire. C'est donc dire qu'avec les mêmes sommes, du simple fait que les grosses infrastructures autoroutières sont terminées, il est possible de faire pas mal plus de kilomètres de route qu'on ne le faisait en construisant des autoroutes.

Voici un autre élément important. Le député de Mont-Royal parle de l'état déplorable du réseau routier. Je regarde encore une fois les budgets du ministère des Transports, en remontant à 1970 toujours, et je constate - toujours en dollars courants - que la part relative du budget du ministère des Transports à la conservation du réseau routier du temps où l'Opposition formait le gouvernement, était de 20 %. En 1971-1972, 116 000 000 \$ sur 559 000 000 \$, 20, 5 %; en 1972-1973, toujours pour la conservation, la restauration, 19, 7 %; en 1973-1974, 20 %, 20 %, 20 %, etc. Cela se maintient autour de 20 % jusqu'en 1975-1976. Et, à partir de 1975-1976, 1977-1978 en fait, la conservation du réseau routier, 24 %; l'année suivante, 24 %; en 1979-1980, 26 %; en 1980-1981, 26 %; en 1981-1982, presque 27 %; en 1982-1983, presque 28 %.

Au cours de cette période, alors que le député de Mont-Royal dit que nous ne consacrons pas beaucoup d'argent à la réfection du réseau routier, je lui fais part que nous avons systématiquement augmenté la part relative du budget du ministère des Transports consacrée à la restauration du réseau routier, qui se situait autour de 19 % ou 20 % de 1970 à 1975-1976, et qui, maintenant, est beaucoup plus voisine de 25 %, 26 %, 27 % au cours de la période

qui a suivi.

Le député de Mont-Royal dit qu'il y a un certain nombre de problèmes en suspens et il aimerait être fixé. Par exemple, il m'a parlé de l'intégration tarifaire. Bien oui, M. le Président, cela fait quatre mois que je suis au ministère et cela fait sept ans que, dans le milieu, tout le monde, la plupart des intervenants conviennent qu'il faudrait procéder à l'intégration tarifaire interrive, style Laval-Montréal-rive sud, etc. Le député de Mont-Royal qui, sans aucun doute, suit bien l'actualité montréalaise, devrait savoir que les différents intervenants n'ont pas réussi, jusqu'à maintenant, à faire l'accord entre eux sur la façon de réaliser cette intégration tarifaire. Je ne sais pas si je dois prendre son invitation à me saisir du dossier comme étant l'occasion, possiblement, puisque les différents intervenants ne s'entendent pas, de procéder de cette façon comme d'ailleurs le gouvernement l'a fait en introduisant, de sa propre initiative, les laissez-passer mensuels en 1980, ce qui a contribué à augmenter considérablement l'achalandage. Je rappellerai au député de Mont-Royal que, pour introduire cette mesure, il a fallu que l'État québécois subventionne les commissions de transport, non pas à 100 %, mais à 110 %. On donnait un rabais de 7 \$ pour un laissez-passer mensuel et on donnait 0, 70 \$ par carte à la Communauté urbaine de Montréal et à la CTL, à l'époque, pour introduire le laissez-passer mensuel. Peu de temps après mon arrivée au ministère, j'ai invité les parties à me faire part de leur position dans ce dossier. J'ai rencontré le maire Lefebvre, de Laval. J'ai rencontré les maires Finet et Parent, sur la rive sud. J'ai rencontré les gens de la Communauté urbaine de Montréal. Je dois dire que nous sommes en face de deux solitudes et que, de ce côté-là, l'évolution n'a pas été à la mesure des espoirs, en tout cas, que j'avais formulés en arrivant.

(21 h 45)

Le dossier du métro de surface. Le député de Mont-Royal dit que le ministre aurait fait une annonce à l'automne. Non, ce n'est pas tout à fait à l'automne; c'est au mois de janvier, au retour des vacances. Lors de l'annonce des commissions de transport intermunicipal dans la région de Montréal, créant un certain nombre d'entre elles, pour environ 120 municipalités, un journaliste me posait cette question. Je vais le dire au député de Mont-Royal exactement comme je l'ai dit au journaliste; M. le ministre, vous venez d'arriver; qu'est-ce que vous allez faire - il me met le micro sous le nez - avec le réseau de métro de surface dans l'est? Je vais vous répondre exactement ce que j'ai répondu à ce moment-là. Sur la simple base de l'achalandage, j'ai dit qu'il m'apparaissait évident, après avoir consulté

le dossier, qu'il n'y avait pas de justification pour de telles infrastructures dans l'est de Montréal. Deuxièmement, j'ai ajouté que, si jamais nous allions de l'avant avec un projet de métro dans l'est, ce devait être d'abord pour d'autres impératifs et ces impératifs devaient être plutôt d'ordre économique, c'est-à-dire permettre à notre fabricant de matériel roulant québécois de trouver sa place sur les marchés internationaux, puisque la demande dans le monde présentement, que ce soit pour le remplacement du parc de voitures existant comme à New York ou ailleurs ou pour des voitures neuves, des réseaux neufs, c'est pour du fer à 95 % de la demande. C'est un marché d'environ 500 000 000 \$ par année pour du fer. Si bien que, donnant mon impression comme cela spontanément au journaliste qui me posait la question, j'ai dit: Quant à moi, le problème ne se pose pas de savoir si cela va être le caoutchouc ou le fer, mais notre choix est beaucoup plus entre le faire et ne pas le faire.

Cette boutade a évidemment fait son chemin. Les gens de la communauté urbaine, de la banlieue, le maire de Montréal-Nord en tête, ont communiqué avec moi pour savoir exactement ce que j'avais dit. Je leur ai répété la même chose. À ce moment, M. le Président, il faut dire qu'il y avait eu une espèce d'entente sur le tracé, l'axe Pie-IX nord-sud et l'axe est-ouest le long de la voie ferrée. On m'a dit qu'on allait étudier la possibilité d'en arriver à une proposition commune au sein de la communauté urbaine sur ces questions.

Les semaines ont passé, les mois ont passé. J'ai reçu, la semaine dernière, puisqu'au moment où on a visité le métro, la ligne 5, à l'occasion de laquelle, d'ailleurs, j'avais invité également les députés de l'Opposition dans les comtés par où passe cette ligne, à cette occasion, dis-je, je n'avais pas reçu les lettres... Je les ai reçues. J'en ai reçu deux. J'en ai reçu une de la ville de Montréal et j'en ai reçu une de la Conférence des maires de banlieue signée par son président, M. le maire Maurille Séguin. Les deux positions ne sont pas les mêmes. J'ai eu l'occasion de parler au président de la Communauté urbaine de Montréal tout récemment qui m'a dit qu'il allait possiblement tenter un ultime effort pour voir dans quelle mesure ces positions pouvaient être rapprochées.

Le député me demandait de faire le point sur le dossier. Voilà l'état dans lequel il est présentement. Dans le cadre de pourparlers que j'aurai très prochainement avec le président de la Communauté urbaine de Montréal en rapport avec la loi sur la communauté et, évidemment, la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal, je compte discuter de ce dossier, mais c'est présentement exactement l'état de

la situation.

Quant au débat sur le petit, le grand gabarit et tout cela, tout cela m'apparaît être purement académique dans la mesure où ce qui est en cause, contrairement à ce que d'aucuns ont laissé entendre, ce n'est pas du tout la largeur des bougies, puisqu'il s'agit du même gabarit à cet égard, mais bien plus la largeur des caisses comme telles, les caisses de grand gabarit exigeant la construction de deux tunnels, alors que les caisses de petit gabarit peuvent convenir aux deux voies dans un seul tunnel.

Mais cela n'est pas un problème en soi, puisque le fabricant étant au courant de la demande qui peut provenir pour des caisses de petit, de moyen ou de grand gabarit n'a qu'à organiser sa ligne de production pour répondre à la demande avec des types de construction modulaire ajustables. Cela n'est pas du tout un problème. Alors, voilà l'état de la situation sur la question du métro de surface.

J'aborde le troisième point soulevé par le député de, Mont-Royal, quant à la modernisation de la ligne 3. À ce jour, nous avons dépensé 10 200 000 \$ pour l'amélioration de la ligne 3, CN—Deux-Montagnes. Nous en avons dépensé ou engagé 38 600 000 \$ sur la ligne CP—Rigaud. Nous avons dépensé 301 000 \$ sur la ligne Saint-Hilaire. Évidemment, un certain nombre de travaux d'étude sur la ligne du collège Pointe-aux-Trembles du temps, où cela devait faire partie de la ligne 6 comme telle... Bref, en tout et partout, de dépensé ou d'engagé, un montant de 53 300 000 \$ concernant ce réseau.

Le député de Mont-Royal dit: Le ministre ne nous émeut pas beaucoup lorsqu'il dit que le déficit d'opération des lignes CP—Rigaud et CN—Deux-Montagnes est de 26 000 000 \$ dont 19 000 000 \$ émarginent à notre budget et 7 000 000 \$ à peu près au budget de la Communauté urbaine de Montréal. Cela ne nous émeut pas beaucoup de savoir qu'il y a 10 000 usagers et que 26 000 000 \$, cela veut donc dire une subvention de 2600 \$ par usager par année. Là-dessus, je suis obligé de dire ceci au député de Mont-Royal: Améliorez notre réseau et vous aurez plus d'achalandage. Évidemment, c'est la question de la poule ou de l'oeuf. La même question se pose sur la nécessité ou la rentabilité d'une ligne 6 dans l'est: si on mettait les infrastructures, la clientèle viendrait. Je dois lui dire là-dessus que ce qu'il ne sait peut-être pas, c'est que le décret gouvernemental qui avait autorisé le plan intégré de transport en 1981 prévoyait l'aménagement de la ligne 3. Mais ce que le député de Mont-Royal ne sait peut-être pas, c'est que la Communauté urbaine de Montréal a remis en cause le décret et l'entente que ce décret consacrait en disant au gouvernement: Nous ne voulons

plus de la ligne 6. Nous ne voulons plus d'une partie de ce qui était dans le décret et, pour le reste, continuez à aller de l'avant.

M. le Président, je voudrais dire au député de Mont-Royal que, quant à nous, dans tout décret nouveau à intervenir concernant la construction d'une ligne 67 - si c'était ainsi qu'on devait l'appeler - il nous apparaît tout à fait normal que la ligne 3 soit reprise dans ce nouveau décret et que l'on y consacre les sommes voulues. D'ailleurs, je dois dire au député de Mont-Royal que, récemment, dans le dossier de la rétrocession des terres de Mirabel, j'ai préservé l'avenir en faisant en sorte qu'on ne retourne pas à leurs anciens propriétaires les emprises qui seraient éventuellement utiles pour la 13, la 50 ainsi qu'une ligne ferroviaire jusqu'à Mirabel. Donc, quant à nous, il nous apparaît évident que ce dossier doit recevoir de la part du gouvernement, dans sa planification, l'attention qu'il mérite.

Il y a cependant deux conditions, quant à moi: la première - là-dessus, j'aimerais que le député de Mont-Royal appuie l'action du gouvernement et de toutes les provinces - c'est qu'actuellement nous sommes soumis à la Loi sur les chemins de fer pour l'exploitation de ces deux lignes. Nous ne pouvons que payer la facture qu'on nous envoie. Nous disons qu'il est absolument aberrant que CN et CP ne puissent pas faire leurs frais en fonctionnant selon cette loi-là et les critières et la convention collective et tout. Par exemple, on me dit que la Loi sur les chemins de fer exige d'avoir cinq personnes par train. On exploite le métro à Montréal avec deux. Il y a des contraintes qui font en sorte qu'on ne saurait exploiter ceci sur une base de transport en commun urbain selon les contraintes d'une loi sur les chemins de fer faite selon une autre époque: dès qu'on appelle un cheminot au travail, il faut qu'il fasse tant d'heures, etc. On est soumis à cela. Je ferai remarquer au député de Mont-Royal que ce n'est pas uniquement nous, mais que Via Rail est également soumis au même problème. À cet égard, on me dit qu'un projet de loi est en préparation à Ottawa visant à assouplir ces dispositions des lois sur les chemins de fer aussi bien pour Via Rail que pour une autorité organisatrice de transport régional ou autre. Donc, premier problème, celui des coûts ou des redevances à payer à CN-CP.

Le deuxième en est un plutôt de gestion. Il arrive - on en a l'impression, en tout cas - que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal ne considère pas tout à fait le service de train comme son affaire, de sorte qu'on voit des autobus rouler en parallèle - autobus express rentrant directement dans le centre-ville - à côté de ces trains. Il y a aussi des coûts à cela, puisque l'État subventionne à la

fois le train et l'autobus. Mais, sous réserve de ce qu'on pense sur ces deux questions, quant à moi, tout décret reprenant - et à la demande de la communauté urbaine - le dossier du réseau intégré de transport doit prévoir la ligne 3, mais, encore une fois, avec ces deux réserves que j'ai mentionnées.

Je ne sais pas, M. le Président, s'il est préférable qu'on arrête ici nos travaux pour ce soir et qu'on continue peut-être demain, en disant un mot sur le camionnage, sur Québécois et sur les autres questions soulevées par le député.

Le Président (M. Marquis): Là-dessus, puisqu'il est 22 heures, la commission ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures, ici même au salon bleu.

(Fin de la séance à 22 heures)