



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le lundi 1er juin 1987 - No 68

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3643
Mme Louise Harel	CAE-3646
M. Marc-Yvan Côté (réplique)	CAE-3648
Commission des transports du Québec	CAE-3649
Gestion interne et soutien	CAE-3657
Transport scolaire	CAE-3658
Transport maritime	CAE-3661
Documents déposés	CAE-3668
Transport aérien	
La vente de Quebecair	CAE-3669
Transport aérien gouvernemental	CAE-3682
Systèmes de transports terrestres	CAE-3684
Recherches et développement	CAE-3684
Transport des personnes	CAE-3690
Les stationnements pour personnes handicapées	CAE-3690
Les véhicules tout terrain	CAE-3692
Les autobus GM	CAE-3694
Les écoles de conduite	CAE-3695
Le financement du transport en commun	CAE-3699
Transport des marchandises	CAE-3701
Le camionnage en vrac	CAE-3703

Autres intervenants

- M. Jean-Guy Saint-Roch, président
- M. Maurice Richard, président suppléant
- M. Michel Bissonnet
- M. Réjean Doyon
- M. Henri Paradis
- * M. Louis Rémillard, Commission des transports du Québec
- * M. Pierre Michaud, ministère des Transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 1er juin 1987

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures quatorze minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2 et 5 à 8 inclusivement, pour l'année financière 1987-1988. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

Remarques préliminaires

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, oui, de manière formelle parce qu'elles sont enregistrées, mais sans texte. Je ne me sentirais pas à l'aise. Je vais davantage broser un tableau de ce qui a pu se passer, et ce, très brièvement, puisqu'on aura l'occasion, j'imagine, de faire le tour d'un certain nombre de sujets dans les échanges avec Mme la députée de Maisonneuve.

Dans un premier temps je vais vous présenter ceux qui m'accompagnent aujourd'hui: M. Michaud, qui est sous-ministre en titre au ministère; M. Lortie, pour respecter l'âge des individus, qui est sous-ministre responsable de l'ensemble du réseau routier; M. Hinse, juste par la couleur des cheveux, pas par l'âge, qui est responsable du transport terrestre des personnes; M. Demers, qui, dit-on chez nous, est notre génie, qui a la responsabilité des plans pour la construction du réseau routier, donc des préoccupations de Mme la députée de Maisonneuve, principalement dans son comté; M. Carrier, qui est sous-ministre à l'administration; et, par la suite, M. Chiricota, qui sera en bonne partie responsable de chiffres erronés si jamais j'en disais, puisque c'est lui qui a la responsabilité de toute la vérification; M. Ménard, qui est responsable de la programmation; M. Lafontaine, responsable de la recherche; M. Blouin, responsable du transport maritime; MM. Descôteaux et Smith, qui sont du transport en commun. J'espère que je n'en oublie pas, et M. le président de la Commission des transports du Québec, M. Rémillard, accompagné de ses collaborateurs. Quant à ceux de mon cabinet qui m'accompagnent ce matin, M. Tourigny,

qui est mon directeur de cabinet, et Mme Aubé, qui est responsable de la partie transport au ministère, de même que celui qui est responsable de publiciser les bons comme les mauvais coups, M. Jean-François Normand. Je n'ai oublié personne?

M. Rémillard, dans la mesure où vous aurez des questions sur la Commission des transports, pourra certainement nous présenter l'ensemble de ses collaborateurs.

M. le Président, en ce qui concerne les crédits du ministère des Transports, cette année, compte tenu des ajouts faits une semaine plus tôt que prévu dans le cadre du budget, le budget du ministère est maintenant, pour l'année en cours, de 1 717 500 000 \$, ce qui représente 134 000 000 \$ de plus que ce que nous avons dépensé en 1986-1987 et 77 000 000 \$, si on veut des bases comparables à celles de l'an dernier à la même époque. C'est 7,6 % du budget global, alors qu'il était, bien sûr, il faut l'admettre, au cours des années soixante, à 15 % du budget de la province. Je pense qu'il est normal, compte tenu du changement des missions et orientations gouvernementales, que le domaine de l'éducation et le domaine de la santé aient pris des proportions plus importantes par rapport à ce qu'occupe le ministère des Transports.

C'est possiblement le ministère le plus décentralisé qui ait une action directe sur le quotidien des individus et, pour ce faire, nous avons, au ministère des Transports, 7759 personnes avec pleine sécurité d'emploi, donc, à temps plein, plus 2200 personnes-année comme occasionnels, ce qui représente environ 6000 occasionnels annuellement. Il passe, donc, chez nous tout près de 14 000 personnes annuellement qui travaillent à dispenser des services un peu partout dans le Québec, certains à l'année, d'autres, pour presque la moitié, pour des périodes allant même jusqu'à six mois.

La structure des dépenses au niveau du ministère pourrait se résumer, très brièvement, à 16 % en traitements, 16 % en fonctionnement, 22 % en capital et 46 % en transferts. Voilà quelques chiffres donnés très rapidement en ce qui concerne le ministère et qu'on pourra discuter par la suite dans la mesure où vous en sentirez le besoin.

Quant au transport terrestre, un petit tour rapide, parce que nous aurons l'occasion de revenir, j'imagine, programme par programme, élément par élément. C'est un

budget cette année de 412 500 000 \$, soit une augmentation de 3,3 % par rapport à 1986-1987. Et, c'est quand même extrêmement important, c'est 25% des crédits du ministère des Transports.

Ce que nous avons fait, au cours de l'année budgétaire qui s'est terminée en mars, et ce qui continuera d'être une de nos préoccupations dans l'année qui vient, c'est de consolider et de responsabiliser davantage les élus locaux en matière de contrôle de l'exploitation des transports en commun, principalement en regard des commissions intermunicipales de transport, qui ont un budget en hausse de 20 %. Il y a donc un souci très évident d'étendre le service à des sous-régions en matière de desserte de transport en commun et de faire en sorte que certaines communautés ainsi regroupées à l'intérieur des CIT puissent avoir une offre plus importante en termes de transport en commun. Il y a des municipalités qui se sont jointes aux groupes en cours d'année et, en particulier - cela va certainement réjouir le président de notre commission - la ville de Drummondville assure maintenant ou assurera très bientôt un service de transport en commun, puisque celui-ci a été reconnu par le ministère.

Un autre point qu'il est important de souligner, à ce moment-ci, les trains de banlieue. Ils ont défrayé les manchettes au cours de l'année et risquent d'être un sujet brûlant de préoccupation au cours de l'automne. Cela aura donc des incidences très importantes sur les budgets du ministère et aussi sur l'offre du transport en commun. Donc, ces trains de banlieue, 20 000 000 \$ en 1987-1988, dont 7 500 000 \$ pour la poursuite du programme de modernisation de la ligne de métro Montréal-Rigaud. Évidemment, on parlera, bien sûr, de la desserte de Saint-Hilaire et de celle de Deux-Montagnes au cours de nos discussions, et de l'automne aussi.

Il y a eu et il y aura des projets de réalisation d'immobilisations qui sont considérés chez nous comme prioritaires. En effet, la Société de transport de la rive sud de Montréal est celle qui, sur le plan des infrastructures, est peut-être la moins bien pourvue en services. Il est pratiquement impensable qu'en 1987 cette société, quand même la troisième en importance au Québec, n'a ni centre d'opération ni équipement pour être capable de loger des autobus. Faut-il le dire? C'est une tente.

Nous investirons donc 22 700 000 \$ à ce titre au cours de l'année et dans les années subséquentes pour finaliser les infrastructures nécessaires, du moins le minimum vital. Il y aura, dans la région de Québec, la construction d'un terminus de 4 000 000 \$, de même que dans la région du Saguenay, faisant ainsi un tour de piste très honorable des besoins largement

exprimés par le milieu et faisant preuve d'un souci d'un certain équilibre entre les différentes commissions de transport,

En ce qui concerne les autobus, nous avons, avec la collaboration de l'Association des transporteurs urbains du Québec, dans ces négociations entreprises en cours d'année pour tenter de revoir les règles de financement du gouvernement, réglé l'avenir quant au renouvellement de la flotte d'autobus et aussi suivi de très près le dossier de la rouille avec GM, et nous pourrions en discuter éventuellement.

Donc, ce qui marquera l'année qui vient, c'est certainement la commission parlementaire de la fin d'août qui, elle, sera suivie très rapidement - du moins, je l'espère - de décisions de la part du gouvernement, à la fois pour des politiques de fonctionnement et quant aux immobilisations futures qui devront tenir compte très certainement du fait qu'il y a des gens qui doivent accéder à l'île de Montréal et d'autres qui doivent en sortir. Je pense que c'est un des principes très importants en ce qui concerne cette commission parlementaire. De la même manière, des gens doivent circuler sur l'île de Montréal proprement dite.

Il y a donc beaucoup de travail à faire. Il y a une interrelation entre les différentes parties de l'agglomération montréalaise, tant la ville de Laval que les villes de la couronne nord de la rivière des Prairies, que celles du sud, que ce soit de Valleyfield jusqu'à un peu plus à l'est de Boucherville, donc, des impacts extrêmement importants en cours d'année. J'imagine que ce sera le sujet de préoccupation de première importance relativement au transport terrestre des personnes à l'automne.

Quant aux taxis, le rapport Bissonnet a été passablement clair quant aux recommandations à ce sujet. Il y a environ une semaine, les gens du taxi décidaient de demander au gouvernement de revoir certaines normes quant au montant payé pour le rachat des permis de taxi, pour tenter de donner le deuxième souffle indispensable pour terminer tous ces efforts de modernisation de notre politique du taxi et faire en sorte que les gens puissent y gagner honorablement leur vie. Donc, sur le plan législatif, des mesures ont été adoptées avec le concours de l'Opposition et sont de nature, très certainement, à aider grandement l'industrie du taxi.

Construction du réseau routier. Je sais que ça fera l'objet de discussions à part, mercredi, avec le député de Joliette et critique en matière de réseau routier. Nous aurons donc à y revenir, et je vous ferai grâce de ce que je pourrais vous dire à ce moment, tant sur la construction que sur la conservation du réseau routier.

Transport scolaire. C'est 317 800 000 \$ que nous consacrerons en cours d'exercice

1987-1988, soit 10 000 000 \$ de plus qu'en 1986-1987. Ce qu'il faut remarquer, c'est que 1987-1988 marque la dernière année de l'entente sur le transport scolaire et que nous sommes déjà actuellement, dans un comité ministériel, à revoir les normes qui nous permettront de signer une nouvelle entente de longue durée avec les commissions scolaires en vue du financement. Heureusement, certaines grèves qui ont marqué l'année dans le domaine du transport sont maintenant chose du passé. Dès ce matin, le transport a repris à Transco et c'est très important.

Transport maritime. Bien sûr, l'essence du transport maritime chez nous est en partie attribuable au service de traversiers un peu partout au Québec et qui va chercher des sommes, en 1987-1988, de tout près de 36 000 000 \$. Ce qui est extrêmement important, compte tenu de la desserte. En cours d'année, le rapport Hovington connaîtra l'application de plusieurs de ses mesures quant à la tarification. Ce que j'ai dit, je le répète ici, ce matin, de manière très officielle: L'époque de la gratuité des services des traversiers est maintenant terminée. En ce sens, nous pourrions, au cours des prochaines semaines, rendre publique une nouvelle grille de tarification qui tiendra compte des phénomènes de transport en commun, de la capacité de certains citoyens de payer et aussi d'une différence très nette entre quelqu'un qui peut utiliser des Ponts pour accéder à une autre rive et les individus qui doivent obligatoirement emprunter un traversier pour faire ce lien entre les deux rives. Cela nous paraît extrêmement important de parler, dans le transport maritime, des services de cabotage des Îles-de-la-Madeleine et de la Basse-Côte-Nord. Cela fera certainement l'objet de certaines discussions en cours de route. À ce moment-là, on pourra échanger comme bon vous semblera.

Pour ce qui est du transport maritime national, il y a effectivement deux projets de loi dont il faudra tenir compte en cours d'année et qui ont fait l'objet de nos préoccupations au cours de l'année qui vient de se terminer; c'est, bien sûr, le projet de loi fédéral C-18, donc le ferroviaire qui a de l'incidence sur le maritime, et le C-21, qui est lui aussi devant le Parlement et qui risque de changer un certain nombre de choses quant à la pratique maritime.

Quant aux projets d'immobilisation, nous les reverrons, il s'agit de certaines immobilisations à Port-Menier, à l'île aux Coudres, à Baie-Sainte-Catherine, à Saint-Ignace-de-Loyola concernant certaines sécurités aux terminaux aussi. Bien sûr, il y a toujours 400 000 \$ qui sont au budget du ministère pour un bac qui pourrait relier l'île Verte à la terre ferme qui font l'objet de discussions dans le milieu.

Transports aériens. J'imagine que nous reviendrons peut-être sur le dossier de Quebecair, qui a occupé passablement l'actualité politique au cours de la dernière année et qui complètera bientôt son cycle d'un an de privatisation avec les résultats que l'on connaît et qui pourront être largement discutés. Transport aérien ne signifie pas non plus uniquement Quebecair, mais signifie aussi des infrastructures aéroportuaires dans la desserte du Grand-Nord et signifie aussi le service aérien gouvernemental qui, soit dit en passant, a connu, au cours de l'année 1986, une utilisation de 30 % inférieure à l'année 1985, donc une utilisation moins importante du service aérien de la part de l'équipe gouvernementale actuelle que de la précédente.

Pour ce qui est de la recherche et du développement, c'est un budget de 2 700 000 \$ en 1987-1988, budget relativement important, d'autant plus que le gouvernement fédéral semble vouloir se retirer de plusieurs subventions à la recherche sur le transport, ce qui est de ce côté très inquiétant. Nous avons été obligés, en cours d'année, de prendre la relève dans certains centres, en particulier celui de l'Université de Montréal, pour une subvention, afin qu'il ne tombe pas un an entre deux programmes, entre le délaissement du gouvernement fédéral et la prise en charge éventuelle par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science. (10 h 30)

Quant au transport routier des marchandises, beaucoup de préoccupations quant à la déréglementation. Le gouvernement du Québec, par une décision de mars 1987, avant même la séance des ministres des Transports à Ottawa, avait autorisé le ministre des Transports à négocier, selon certains critères, un accord à cette déréglementation pour le Québec. Nous avons donc obtenu satisfaction dans ces négociations avec le gouvernement fédéral. Nous déposerons, au début de l'automne, un projet de loi visant la déréglementation, qui devrait donc être adopté avant la fin de la prochaine session et qui serait en application au 1er janvier 1988, dans la mesure où les étapes législatives seront, bien sûr, passées, avec tout ce que cela suppose comme changements. Il nous est apparu nécessaire que le Québec participe à cette déréglementation, moyennant certaines conditions visant la sécurité publique et visant à protéger aussi certaines industries autochtones, afin qu'elles ne soient pas absorbées par des gens de l'extérieur qui auraient d'autres visées quant au transport des marchandises. C'est donc grâce à la collaboration de la Régie de l'assurance automobile du Québec, de la Commission des transports du Québec et du ministère des

Transports que nous pourrions déposer, pour adoption par le Conseil des ministres, d'ici le 15 juillet, un projet de loi sur la réforme réglementaire et qui, nous l'espérons, sera adopté à l'automne par l'Assemblée nationale.

Nous avons connu aussi, au plan de la sécurité, une année passablement mouvementée, qui a donné un bilan assez exceptionnel, en 1986, et un resserrement des mesures de sécurité. Certains éléments du rapport Doyon sont très intéressants quant à une application future et quant à un constat d'une certaine application des lois et règlements dans le Québec, qui mériteraient d'être resserrés davantage, au plus grand bénéfice de ceux qui utilisent les routes. Comme dossier, s'il en est un qui, au début de l'automne, en plus du transport en commun, devrait marquer l'année sur le plan des transports, c'est bien celui de la déréglementation.

Quant au transport ferroviaire, nous avons, en cours d'année, battu le fer concernant ce transport, de telle sorte que le gouvernement fédéral tienne davantage compte de l'implication de l'adoption du C-18 sur l'ensemble des régions du Québec, lesquelles pourraient même subir des préjudices quant à l'abandon de certaines lignes, en particulier l'Abitibi-Témiscamingue, le Lac-Saint-Jean, la Beauce, les Cantons de l'Est et aussi la Gaspésie pour une certaine partie. Nous avons donc fait des représentations extrêmement importantes auprès du gouvernement fédéral. Il y a un certain nombre de revendications qui ont été entendues, mais il reste que nous devons continuer à être extrêmement vigilants, compte tenu des conséquences de l'abandon d'une bonne partie du réseau ferroviaire, dans tout le Québec, quant aux dessertes des différentes régions.

Voilà rapidement, M. le Président, un tour de piste de ce qui a pu se passer, de ce qui risque de se passer au cours de l'année 1987-1988, avec un budget qui a quand même connu une augmentation substantielle et qui tient compte de la capacité de payer du gouvernement, à ce moment-ci. À partir de maintenant - je sais que des questions pertinentes viendront de l'Opposition - je serais prêt à passer à l'étude des crédits, programme par programme.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve, pour des remarques préliminaires.

Mme Louise Harel

Mme Harel: Oui. Merci, M. le Président. Je vais, moi de même, vous présenter Francine Jacques, qui est la recherchiste en matière de transport. Alors,

vous voyez combien, de ce côté, vous êtes nombreux et, d'une certaine façon, c'est évident que nous avons, il faut le constater, des appuis dans le milieu du transport - je pense qu'on joue légitimement le rôle d'Opposition, c'était la même chose lorsque le parti ministériel siégeait de ce côté-ci - de façon à pouvoir, avec pertinence, questionner sur les intentions gouvernementales, les décisions, les orientations qui sont prises.

Je pense qu'à ce moment-ci il nous faut constater, ce que l'on retrouvait dans les renseignements transmis par le ministère des Transports, à la page 8, cette répartition par supercatégories, cette répartition du budget global qui est maintenant de 1 652 000 000 \$ et quelque chose; est-ce bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): 1 717 000 000 \$.

Mme Harel ...717 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, compte tenu des ajouts du budget de M. Levesque au début de mai.

Mme Harel: Donc, grosso modo, quand on l'examine - tantôt le ministre nous a réparti le budget, on y reviendra, par supercatégories - on retrouve essentiellement pour l'année 1987-1988, quant à la répartition des volets fonctionnement, capital ou transfert, la même répartition par supercatégories qu'en 1986-1987 à quelques décimales plus ou moins près. Il faut se rappeler qu'en 1986-1987 on retrouvait à peu près la même répartition qu'en 1985-1986. Je me rappelle une remarque que j'avais faite l'an passé, à savoir que plus cela changeait plus c'était pareil, d'une certaine façon. Il y a une sorte de pérennité. Le ministre nous avait dit, à l'époque, qu'en matière de transport surtout il y a une erre d'aller qui fait que les décisions sont prises, et c'est heureux, à plus ou moins moyen terme qu'à très court terme. Les choix remarqués à l'intérieur de ces supercatégories ne sont pas nécessairement ceux que nous aurions faits, mais il faut voir que les répartitions restent à peu près les mêmes.

Il faut peut-être d'abord constater, pour l'année qui vient de s'écouler, qu'il est quand même possible, à l'occasion, de faire des choses ensemble quand il y va de l'intérêt de nos concitoyens. L'exemple de l'étude accélérée du Code de la sécurité routière en commission parlementaire l'a bien démontré l'an dernier. Par ailleurs, je constate, ce matin, que le ton du ministre a considérablement changé. Il a une sorte de sobriété de ton ce matin qui contraste éloquentement avec cette sorte de ton triomphant qui était bien différent l'an passé. Je me rappelle que,

non seulement le ministre a beaucoup parlé, peut-être trop, mais qu'il a surtout beaucoup écrit sur ce qu'il a dit. J'ai beaucoup d'intérêt à lire tout ce que je reçois, notamment de son cabinet et de son ministère, et je ne peux faire autrement que de constater que le ton a beaucoup changé, je pense. On aura l'occasion de revenir sur la création de tous ces comités l'an passé. Je ne veux pas être aussi sévère que l'a été l'éditorialiste Laurent Laplante, quand il écrivait: "Le but de M. Côté, occuper la totalité de l'horizon politique en ne laissant rien à l'Opposition, susciter artificiellement, mais efficacement un accaparant dialogue entre le gouvernement libéral et les députés des banquettes arrières éloignées, lancer par dizaines des ballons sonde qui permettent de tester l'opinion publique sans jamais risquer l'image du ministre". On aura l'occasion de revenir sur la pertinence des comités et de vérifier si le ministre entend nous en proposer de nouveaux pour la prochaine année, ou si l'expérience a été concluante pour lui. Est-ce qu'il veut dire quelque chose tout de suite?

M. Côté (Charlesbourg): Cela me tente beaucoup, parce que, pour ce qui est du ton triomphant, il n'a pas changé. Il est peut-être un peu plus sage, comme il pourrait être très très triomphant. Si j'avais voulu dresser le bilan de tout ce qui s'est fait au ministère des Transports en cours d'année par rapport à ce qui s'est fait antérieurement quant à des décisions gouvernementales, vous auriez probablement vous-même déroulé le tapis rouge. Une chose est certaine, ce n'était pas l'objectif ce matin. C'est davantage, à l'étude des crédits, de répondre aux questions, aux interrogations. Comme nous avons toujours eu des échanges très fructueux et très sereins depuis que vous êtes critique et moi ministre des Transports, c'est ce ton que je n'ai pas voulu changer.

Quant aux comités, peu importent les conclusions que tireront les gens de l'extérieur, quant à moi, les dix comités ont été extrêmement intéressants et, si vous voulez qu'on les passe un par un, vous serez à même de constater à l'automne les résultats que cela a donné, très concrets dans chacun des cas avec l'application des recommandations. Donc, que nous ayons voulu occuper une bonne partie de l'espace, je pense que vous nous avez très largement tracé dans le passé cette voie et vous nous avez fait dans plusieurs domaines beaucoup de leçons. Nous avons bien appris et nous nous exerçons maintenant.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, autant le ministre croit raisonnable de faire la liste de

tout ce qui l'amène à être content, autant on peut faire la liste de tout ce qui nous apparaît insatisfaisant. On aura huit heures, jusqu'à minuit...

M. Côté (Charlesbourg): Pas de problème.

Mme Harel: ...pour le faire. Il demeure - on aura l'occasion d'y revenir - que l'an dernier, à bien des occasions, en se présentant, non pas nécessairement ici, en commission ou en Chambre, mais en se présentant dans des congrès - je ne parle pas seulement de celui de l'ANCAI à Chicoutimi mais de bien d'autres - d'une certaine façon, le ministre, nourri de bonnes intentions, promettait, je ne dirais pas mer et monde, mais promettait ce nouveau climat qui allait complètement bouleverser et révolutionner les rapports. Notamment, j'ai devant moi le discours qu'il prononçait en avril 1986, il y a à peine un peu plus d'un an, où il disait à l'ANCAI, aux camionneurs en vrac: Je suis convaincu qu'avec notre table de concertation et de travail qu'on va mettre sur pied vous en aurez davantage l'an prochain, parce que vous l'aurez mérité, et on va travailler ensemble. C'est cela le message, il est très clair, très direct, sauf que, évidemment, le ministre n'était pas là, cette année, au congrès de l'ANCAI, pour leur tenir le même langage...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

Mme Harel: ...la table de concertation n'ayant siégé qu'une seule fois en septembre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si Mme la députée veut aborder tout cela immédiatement discours par discours, point par point, je suis prêt, y compris TANÇAI.

Mme Harel: Ne vous inquiétez pas, on va revenir sur cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Si c'est l'entrée en matière que vous voulez faire de manière générale, je suis prêt, dès maintenant, à vous dire que ce qui a été fait dans le domaine du camionnage et du transport en vrac représente beaucoup plus que ce que vous avez fait, comme gouvernement, y compris par M. Lucien Lessard et son frère, qui étaient présents au moment où vous êtes allé au congrès. Au niveau de l'ANCAI, vous avez promis des choses aux camionneurs artisans que vous n'avez jamais livrées, alors que, nous, nous avons, devant l'Assemblée, une proposition qui fait loi, la clause 75-25, ce que vous n'avez jamais donné aux camionneurs artisans. C'est contesté devant les tribunaux. Vous l'avez

mis dans les contrats, mais vous n'avez pas eu le courage et l'audace de le faire sur le plan législatif. Il ne s'agit que de l'engagement de Mme la députée de Maisonneuve, maintenant, pour que cette proposition soit adoptée, d'ici à la fin de la session, et appliquée avec un texte de loi bien campé. Si ce n'est pas cela des résultats, dites-moi ce que ce serait des résultats pour l'ANCAI.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Nous allons avoir de longues heures à passer ensemble. M. le Président, la première chose que je vais vous demander, c'est de rappeler à tous les intervenants de cette commission qu'ils s'adressent à vous. Je me le répète à moi-même, d'une certaine façon, parce que, sinon, cela devient absolument insupportable, comme débat, pour le reste de la journée.

D'autre part, je vais terminer les notes préliminaires sur deux aspects. Le premier est le suivant. Le gouvernement, par les juges, s'est manifesté en matière de transport. Je pense que les gens du milieu, les gens qui font le métier de camionneur artisan s'attendaient très peu que les chartes soient invoquées contre les règlements qu'ils avaient obtenus du gouvernement. Les contestations se sont multipliées devant les tribunaux, notamment durant les dernières années, en faisant valoir des dispositions des chartes. Je pense, entre autres, à la clause 75-25. C'est en vertu de la libre disposition de la propriété qu'un savant juge a conclu que la clause 75-25 brimait des droits. S'il y a des exemples, dans la vie courante, où personne ne s'attend que la constitution ait quelque chose à voir ou ait quelques séquelles ou incidences... il faut reconnaître - et c'est une sorte de démonstration, je ne souhaite pas qu'il y en ait trop de ce genre-là, dans quelque secteur d'activité que ce soit - il faut savoir reconnaître l'usage qui est fait présentement des droits individuels, comme cela a été le cas dans ce savant jugement pour contrer un règlement. Loin d'être l'interprétation que le ministre en donne, c'est l'interprétation d'un gouvernement des juges, qu'il ne faut pas souhaiter. J'ai seulement à m'inquiéter de ce qui peut arriver à la suite de la signature qui pourrait résulter de la rencontre de demain pour savoir ce que cela pourra avoir comme effet dans bien d'autres domaines d'activité. Mais on aura l'occasion de revenir sur ces questions-là.

(10 h 45)

Je termine ces remarques en disant ceci. Tout le monde va reconnaître que le secteur des transports est certainement l'une des activités humaines qui ont été les plus bouleversées durant la dernière année. Je ne parle pas simplement des décisions du

ministre dans certains secteurs. Je pense, entre autres, parce que cela me concerne beaucoup, étant député de l'est de Montréal, à tout le secteur de la fabrication, dans le domaine des transports, qui était concentré dans l'industrie lourde de l'est de Montréal et qui périclité présentement à une vitesse fort inquiétante. Il y a un problème de fond, à notre époque moderne, et je ne sais pas si le ministre va pouvoir... Mais je pense que ce n'était pas comme ministre des Transports mais comme responsable du Développement régional qu'il a été à Paris quelques jours. Mais il s'est certainement rendu compte que c'est la complémentarité, l'interdépendance des divers modes de transport qui font finalement le succès du transport européen. Et cette complémentarité, cette interdépendance, nous ne pouvons pas nous les donner à nous-mêmes, étant donné qu'il y a deux niveaux de gouvernement qui jouent là-dedans. C'est certainement un facteur de retard pour la collectivité québécoise présentement. Je pense que le collègue du ministre, chargé du Commerce extérieur, a sonné un peu le grelot pour toute l'activité des transports au Québec en disant: Réveillez-vous - il a dit "les boys", je pense, parce qu'il n'y a pas beaucoup de femmes là-dedans - réveillez-vous, cela presse parce que le libre-échange vous concerne plus que vous ne le pensez, puisqu'on ne peut vraiment constater que vous le pensez, vu que vous n'avez pas encore réagi. Il est évident que le secteur des transports est actuellement celui qui est en pleine mutation. On y reviendra, mais c'est justement ce pourquoi il faut avoir beaucoup de sagesse dans ce secteur. Je pense, entre autres - on aura l'occasion d'y revenir - au secteur maritime. Il y a des décisions parfois où l'enfer est pavé de bonnes intentions et où les économies recherchées provoquent, pour les citoyens, des reculs et des retards, sur le plan économique, qui peuvent être bien plus graves et inversement proportionnels aux économies que le gouvernement peut faire. Mais on y reviendra. C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Marc-Yvan Côté (réplique)

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, tout simplement pour vous dire qu'effectivement l'année 1987 sera une année extrêmement importante sur le plan du transport, de manière générale, avec les négociations sur le libre-échange, avec la réforme réglementaire et la volonté du fédéral d'adopter la loi C-19 avant juin, pour qu'elle soit applicable en 1988, qui marqueront très profondément nos modes de

fonctionnement et notre manière de voir le transport. Dans ce sens-là, ce sera une année extrêmement importante pour l'ensemble du transport dans tout le Québec. Et je souscris volontiers à ce que Mme la députée de Maisonneuve disait tout à l'heure quant à l'expérience européenne en ce qui concerne le transport en général qui est très intégré, mais qui a quand même ses problèmes aussi. Le transport en commun par TGV crée des problèmes très difficiles actuellement en France en ce qui concerne le transport des marchandises, puisque le train est devenu spécialisé dans le transport des personnes, laissant pour compte une bonne partie du transport des marchandises. Il y a un déversement sur les routes qui devient maintenant presque insupportable en France. Il y a donc un équilibre très important à conserver. On a pu le vérifier lors de notre voyage d'étude technique dans l'ensemble de la France.

M. le Président, on a abordé un ensemble de sujets et je brûle d'envie d'en discuter, d'échanger des propos, de donner des réponses dans la mesure où je les ai, le plus franchement possible, et d'aborder un à un ces sujets.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Nous allons commencer par le programme 2, Mme la députée de Maisonneuve?

Mme Harel: Oui, M. le Président. Je vous proposerai peut-être les programmes 2, 5, 6 et 7, et qu'on en vienne au transport des personnes, dans le programme 1, Systèmes de transport terrestre, après la période de questions, cet après-midi.

Le Président (M. Saint-Roch): Le programme 8 sera après le programme 1, Mme la députée?

Mme Harel: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors j'appelle maintenant le programme 2.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai compris 2, 5 et 7.

Mme Harel: Oui, les programmes 2, 5, 6...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...et 7.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, j'appelle le programme 2, Commission des transports du Québec. Mme la députée de Maisonneuve.

Commission des transports du Québec

Mme Harel: M. le Président, le 9 février dernier, le secrétaire de la commission parlementaire de l'aménagement et des équipements faisait parvenir à tous les membres de la commission une lettre les invitant à présenter pour le 2 mars, des thèmes à être abordés lors de l'audition de la Commission des transports devant la commission parlementaire. Le 2 mars dernier, il y a plus de trois mois de cela, et cette audition de la Commission des transports n'a pas encore eu lieu. Comme le programme 2 concerne la Commission des transports du Québec et comme nous nous inquiétons du retard de quelques mois dans le mandat de notre commission d'exercer son pouvoir de surveillance en regard de la Commission des transports du Québec, pouvons-nous connaître les motifs qui ont amené le retard d'une décision qui, je vous le rappelle, a été prise l'automne dernier?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, le mandat qui a été donné à la commission appartient encore, en ce moment, à la commission, c'est-à-dire au comité directeur mandaté le 18 décembre 1986 pour organiser l'audition. Pour toutes sortes de circonstances, à l'heure actuelle, la commission n'a pu déterminer la date de l'audition, principalement en raison des travaux chargés de celle-ci. C'est encore dans les mains du comité directeur. Nous espérons qu'il organisera cette rencontre dans les plus brefs délais, malgré l'horaire surchargé de cette commission.

Mme Harel: M. le Président, vous me permettrez de saluer la présence de Me Rémillard, nouveau président de la Commission des transports du Québec. Je suis convaincue, d'ailleurs, qu'il brûle d'impatience, comme moi, d'être entendu par la commission et qu'il souhaite que vous trouviez le plus tôt possible une date à la convenance de la commission.

M. Côté (Charlesbourg): M. le président de la Commission des transports m'a fait état à plusieurs reprises de son envie et de sa hâte de pouvoir répondre à toutes les questions de la commission. Lui-même souhaiterait connaître la date dans les plus brefs délais.

Mme Harel: Le nouveau président a fait un certain nombre de visites de courtoisie après sa nomination. C'est là le qualificatif utilisé notamment par le **Transport routier du Québec**, journal de l'industrie dans lequel on retrouvait un éditorial, en février dernier, relatant la visite dite de courtoisie que le nouveau président de la Commission des transports avait faite au conseil

d'administration de l'association du Québec, l'ACQ. L'éditorialiste faisait état qu'en pareille circonstance il était coutume de faire un tour d'horizon, histoire de situer mutuellement les points de vue des uns et des autres. Il faisait état du point de vue de l'industrie en disant que, pour les transporteurs, le rôle de la Commission des transports du Québec s'est fortement estompé - je le cite - "depuis l'ouverture du débat sur la déréglementation. Minée par l'incertitude quant à son rôle et ses pouvoirs futurs, la commission n'a plus l'autorité de naguère".

Est-ce que le nouveau président considère la situation dans laquelle il vit présentement comme une situation inconfortable ou s'il considère qu'il a pleine autorité pour vaquer au mandat qui lui est confié à la tête de la Commission des transports du Québec?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas que je veuille mettre le président de la Commission des transports en tutelle, loin de là; il sera libre de dire ce qu'il veut par la suite. Je veux tout simplement vous dire que, dès les premiers instants, avec l'hypothèse possible d'une déréglementation à l'époque, ce fut l'un des premiers dossiers dont nous avons discuté. Nous avons créé un comité informel regroupant la Commission des transports, la Régie de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports quant à cette déréglementation. Bien sûr, quant au gouvernement, la décision étant prise maintenant d'aller vers la déréglementation, un projet de loi en ce sens étant couché sur papier actuellement puisque les principes ont déjà été adoptés, cela crée des bouleversements très importants. Cela a suscité une certaine inquiétude de la part de la commission. Mais, maintenant, chacun a une très bonne idée de ce qui se passera. Cela aura des impacts sur la Régie de l'assurance automobile, sur le ministère des Transports et sur la Commission des transports. Tout cela est fait de concert avec la Régie de l'assurance automobile et le ministère des Transports. Maintenant, M. le président serait très certainement prêt à répondre à vos questions.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

M. Rémillard (Louis): Je dois vous dire, madame, qu'à l'époque où j'ai fait ces déclarations, je pense que la situation était, disons, un peu floue pour tout le monde dans le secteur du transport. Les transporteurs eux-mêmes ne savaient pas trop ce qui leur adviendrait. Depuis, je crois que la situation

a été précisée, notamment à la suite d'une rencontre des ministres qui a eu lieu à Ottawa en mars dernier. À cette occasion, tous les ministres des Transports ont pris des positions très nettes sur ce dossier. Ce qui fait que, aujourd'hui, mes collaborateurs et moi-même, nous savons parfaitement où nous allons. Nous prenons actuellement les dispositions au plan réglementaire, règles de pratique et tout, pour être prêts à exercer dès janvier prochain le mandat qui va nous être confié par le législateur.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Vous nous dites, M. le président de la Commission des transports du Québec, que la situation a été précisée, que vos collaborateurs savent exactement là où vous allez. Pouvez-vous nous préciser là où vous allez en matière de taux, par exemple? Est-ce que, lors de cette rencontre, tous les intervenants reconnaissent que, même si la loi exige que ces taux soient déposés et respectés, ceux-ci étaient toujours déposés mais jamais respectés? Ils ne sont même pas consultés, semble-t-il. On faisait valoir que, même face à l'État, il y avait une sorte d'anarchie au point que les camionneurs étaient pris à leur propre piège, puisqu'ils déposent des taux qui n'ont rien à voir, semble-t-il, avec la réalité, et au point que ces taux deviennent une sorte de liste de prix suggérée.

Est-ce que vous pensez que c'est là la compréhension qu'en a actuellement le milieu du camionnage?

M. Rémillard (Louis): Il est exact, Mme la députée, qu'on m'a fait des représentations dans le sens de ce que vous venez de dire. Maintenant, je ne sais pas, sur ce point particulier, quelle sera la décision du législateur. Est-ce qu'on demandera encore aux transporteurs de déposer leurs taux, alors qu'on sait, comme vous venez de le dire, que ceux-ci sont plus ou moins respectés et que la loi qui s'en vient permettra probablement d'avoir des ententes particulières avec certains expéditeurs? Sur ce point précis, je reconnais qu'il reste encore des décisions à prendre de la part du législateur. Certains préconisent qu'il n'y ait plus de dépôt de taux et qu'on ignore cela complètement, comme cela semble être le cas aux États-Unis actuellement.

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...présentement, est-ce qu'il n'y a pas une réflexion chez nos voisins

américains dans le sens que cette déréglementation a eu des conséquences extrêmement fâcheuses sur le niveau de sécurité, sur l'entretien des véhicules routiers, sur les surcharges, les heures de travail, qui sont accrues, etc.? Est-ce qu'il n'y a pas même une reconsidération chez nos voisins pour revenir à une sorte de "re-réglementation"? Est-ce qu'on n'oblige pas même à additionner toute soumission d'un pourcentage fixe qui soit égal pour tout le monde? Est-ce qu'il n'y a pas une nouvelle réglementation qui se fait jour?

M. Rémillard (Louis): Vous avez très certainement raison, madame, lorsque vous dites qu'il y a une grande inquiétude aux États-Unis sur la question de la sécurité. Je crois que les ministres des Transports du gouvernement fédéral et des États, de même que les expéditeurs, les transporteurs et tous les intervenants sont très conscients des conséquences très fâcheuses et très néfastes que la déréglementation économique a eues sur le transport aux États-Unis. Les interventions ont toutes été faites dans le même sens. Je pense que le législateur va vouloir prendre des mesures très strictes afin de s'assurer que la sécurité est respectée et qu'il va y avoir accroissement de sécurité correspondant à une diminution de la déréglementation économique.
(11 heures)

Quant à votre deuxième point, je sais, mais pas très précisément, je dois l'avouer, que spécialement, en Californie, on envisage maintenant de revenir quelque peu en arrière et, peut-être, de réglementer, de revenir à une certaine réglementation. Mais il faut être conscient que la proposition du projet de loi C-19 et la loi provinciale qui, au Québec du moins, va être un peu semblable ne préconisent pas une déréglementation totale. Il va continuer à y avoir, tout de même, un certain contrôle. L'intérêt public, tel que le législateur le définira, devra être respecté par un requérant pour obtenir un permis de transport. Il ne faudrait pas conclure nécessairement que les nouvelles lois vont entraîner une déréglementation totale.

D'ailleurs, la clause "sunset", qui prévoyait qu'à l'expiration de trois ans la loi C-19 cesserait d'avoir effet pour cette partie de contrôle, est maintenant disparue de la loi C-19 grâce à l'intervention de M. Côté, ministre des Transports, lors de la rencontre des ministres en mars dernier. Sa proposition a, d'ailleurs, rallié tous les autres ministres des Transports du Canada et il est à prévoir que les lois provinciales contiendront des dispositions semblables, c'est-à-dire qu'il y aura une période d'examen, après trois ou quatre ans, pour voir si cela a été bénéfique ou non pour le transport au Canada.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, cette notion de l'intérêt public, dont on attend beaucoup, un peu comme la notion de la société distincte, sera définie par d'autres, d'une certaine façon. J'en prends à témoin la définition qu'en a donnée la Commission canadienne des transports, en ce qui concerne la contestation, devant la commission, sur le dossier de Québécois. La Commission canadienne des transports a interprété la notion de l'intérêt public comme se limitant restrictivement au fait qu'il puisse y avoir concurrence, la notion de l'intérêt public étant satisfaite du fait qu'il puisse y avoir concurrence et du fait qu'il n'y ait pas de monopole. C'était là, la définition de l'intérêt public. Il y a bien des façons de l'envisager. Par exemple, est-ce dans l'intérêt public, présentement, que les transporteurs s'entredévorent à un point tel qu'il puisse y avoir des faillites qui s'accumulent comme cela a été le cas aux États-Unis? Qu'il puisse y avoir aussi des coupures de dépenses qui, évidemment, prennent effet avant que la faillite n'ait lieu, coupures qui ont des conséquences sur l'entretien du matériel roulant, sur les surcharges, sur le travail accru, qui ont des conséquences, finalement, à tous les égards, est-ce que cela fait partie de l'intérêt public? Vous faites référence, M. le président de la Commission des transports, au fait que l'intérêt public soit sauvegardé, mais qui définira l'intérêt public?

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y. C'est à vous que c'est adressé, M. le président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

M. Rémillard (Louis): M. le Président, l'intérêt public sera défini par le législateur québécois. C'est le Parlement du Québec, c'est l'Assemblée nationale qui définira ce que doit être l'intérêt public dans ce domaine. Il appartiendra, évidemment, à la Commission des transports d'appliquer les barèmes et les normes que vous jugerez à propos de nous indiquer. Ce ne sera pas une notion très vague. Le législateur prévoit, justement, définir, dans la mesure du possible, ce que sera l'intérêt public et il appartiendra à la commission d'appliquer, justement, ces critères aux demandes qui nous seront acheminées.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il serait intéressant qu'on puisse définir la société distincte, quand même. Alors, l'intérêt public...

M. Côté (Charlesbourg): Demain.

Mme Harel: Demain!

M. Côté (Charlesbourg): Demain.

Mme Harel: Ah, oui. Malheureusement...

M. Côté (Charlesbourg): On fait relâche, d'ailleurs.

Mme Harel: ...c'est laissé à l'initiative de neuf Parlements majoritairement anglophones et d'un francophone. Je préférerais que ce soit laissé à notre seule initiative.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais vous savez...

Mme Harel: Mais revenons à l'intérêt public.

M. Côté (Charlesbourg): Juste quelques mots là-dessus, parce que c'est une parenthèse que vous ouvrez qui est très intéressante. Vous savez, quand je regarde l'histoire des partis politiques du Québec et, en particulier, du vôtre, cela semble très difficile de définir un certain nombre de choses, effectivement, pour l'ensemble de la majorité.

Mme Harel: Espérons que vous aurez plus de facilité demain, mais...

M. Côté (Charlesbourg): On l'espère, on le souhaite!

Mme Harel: ...cela ne semble pas plus évident. Est-ce que le ministre peut nous dire, puisqu'il a déjà informé cette commission de son intention de légiférer l'automne prochain en cette matière, s'il entend prendre en considération les représentations qui ont été faites sur les effets nocifs sur l'ensemble de ce secteur qui est quand même vital, entre autres, pour le Québec, en régions, plus même? Comment entend-il prendre en considération les représentations qui lui ont été faites?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement, comme on l'a dit tout à l'heure, cela risque d'être un des deux sujets les plus préoccupants pour le ministère des Transports en 1987. Effectivement, on avait des préoccupations. J'ai eu moi-même l'occasion de discuter avec un certain nombre de personnes du Québec, que ce soit de l'Association du camionnage du Québec, que ce soit des représentants du vrac, y compris ceux de l'ANCAI, quant aux implications

d'une déréglementation économique au Québec.

Très globalement et très rapidement, ceux qui ont souhaité le plus ardemment la déréglementation économique, ce sont les manufacturiers canadiens et, en particulier, ceux du Québec aussi, puisque j'ai eu l'occasion de les rencontrer. Ils n'étaient pas très heureux du cheminement du dossier au niveau du gouvernement du Québec.

Je leur avais dit à l'époque que ça ne se ferait pas sur le dos des francophones, mais que ça ne devrait pas se faire, non plus, sur le dos de ceux qui empruntent les routes du Québec, en matière de sécurité routière. C'est pour ça que, le 26 mars, à Ottawa, nous avons demandé et obtenu une rencontre de tous les ministres des Transports du Canada, pour faire part de nos préoccupations en termes de sécurité routière et aussi en termes d'impacts dans chacune des provinces de l'ouverture de cette déréglementation.

Ce qu'il faut comprendre, à la base du dossier - ça vous donnera une idée de la marge de manoeuvre que nous avons à l'époque dans ce domaine - c'est qu'il s'agit d'un pouvoir qui a été délégué aux provinces en 1954, si je ne m'abuse, donc, d'un pouvoir qui peut en tout temps être rapatrié par le gouvernement fédéral, s'il en manifestait le désir.

Je ne dis pas que ce serait l'idéal pour lui. Mais s'il en manifestait le désir, il pourrait rapatrier ce pouvoir. On était donc dans cette situation au moment où pratiquement uniquement le Québec avait des réticences quant à C-19. Cela a, d'abord, commencé par une rencontre en octobre 1986 à Toronto où c'est le Québec qui, dans ce domaine, se posait beaucoup de questions, avait très clairement manifesté que le débat n'était pas suffisamment avancé et éclairé pour prendre une décision à ce sujet.

Donc, après analyse du dossier avec les officiers du ministère, beaucoup de consultations avec des gens du milieu, nous en sommes venus à la conclusion que nous ne pouvions pas isoler le Québec dans cette réforme de la déréglementation, dans cette période de déréglementation économique, mais que nous devons le faire à certaines conditions, conditions qui ont été adoptées par le Conseil des ministres au mois de mars.

C'était le mandat que j'avais à ce moment, d'aller à la table fédérale-provinciale du 26 mars et de tenter de changer des choses. Préoccupation, premièrement, de sécurité routière. Effectivement, la compétition fera en sorte que les prix pourront baisser et que les véhicules circulant sur les routes pourront avoir des problèmes sur le plan mécanique, d'où l'impact sur la sécurité publique.

Il y a donc cette notion qui est au

cœur de nos préoccupations et qui nous obligera à rouvrir le Code de la sécurité routière à l'automne, en même temps que la réforme de la déréglementation, pour y ajouter un certain nombre de choses. Je vous le dis, à ce moment-ci, à titre d'intentions. On verra sur le plan législatif comment ça va se traduire. Mais c'est pour responsabiliser le conducteur, la compagnie de transport et aussi l'expéditeur. Parce qu'il faut se le dire: Aujourd'hui, il y a des transporteurs qui circulent sur les routes du Québec qui ont l'obligation de dépasser les masses permises pour satisfaire l'expéditeur. L'expéditeur qui a voulu cette déréglementation, il l'aura. Mais il portera une partie de la responsabilité et il devra assumer certains coûts.

Donc, quant au conducteur, il y aura le Code national de sécurité qui fait un dossier pour chaque conducteur à travers tout le Canada. Cela nous apparaît extrêmement important et, en fait, représente la pierre d'assise d'une bonne conduite.

Il y aura donc, à l'intérieur du Code de la sécurité routière, des pénalités accrues pour les transporteurs qui ne feront pas ce qu'ils ont à faire et il y aura, par conséquent, aussi une partie très clairement campée au Code de la sécurité routière quant à la responsabilité des expéditeurs, en particulier au niveau de l'expédition des marchandises, du respect des règlements et des limites de charges.

Deuxièmement, il y aura, bien sûr, une définition d'intérêt public et nous avons déjà passé la rampe, à l'automne 1986, de la définition d'intérêt public, qui avait, d'ailleurs, été acceptée par l'Opposition dans le cadre du transport par autobus. Jusqu'à maintenant, on n'a pas de récrimination très importante quant à ce règlement et, s'il faut le renforcer, on va le renforcer. C'est un autre élément.

Nous avons donc, finalement, fait en sorte que la période qui devait être de trois ans sera de cinq ans. C'est une deuxième sur la sécurité pour nos individus. Nous avons l'intention d'aller encore plus loin en obligeant, dans la loi qui sera adoptée à l'automne, de revenir devant le Parlement pour faire en sorte que tout cela disparaisse, de telle sorte que l'analyse que nous ferons des impacts au bout de la quatrième année sera publique et pourra être à nouveau discutée par le Parlement quant à la levée de toute cette déréglementation. Ce sont donc des mesures extrêmement importantes et contraignantes pour le législateur. L'obligation de revenir devant le Parlement et de rendre publics les effets de cette déréglementation avant même de tout faire sauter. C'étaient les conditions auxquelles le gouvernement du Québec était prêt à y aller. Maintenant, nous allons y aller et il s'agit de camper dans les textes de loi ce que nous

faisons, en collaboration avec la Régie de l'assurance automobile, avec la Commission des transports, avec le ministère des Transports, pour que les rôles de chacun soient très bien définis, avec des pouvoirs d'intervention pour être capables, finalement, de protéger la sécurité et aussi pour tenter, autant que faire se peut, de protéger les régions et les entreprises autochtones au Québec. À cela s'ajoute, bien sûr, la vérification mécanique avec beaucoup d'emphase que nous avons, d'ailleurs, adoptée dans le code de décembre dernier. Dans la mesure où elle n'aurait pas suffisamment de dents, elle pourrait être renforcée à l'ouverture du code, à l'automne 1987.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, dans ce domaine, il ne suffit pas de faire adopter, mais de faire appliquer. Présentement, il y a une sorte de résignation qui s'est emparée des milieux du camionnage; c'est comme une sorte d'obligation d'enfreindre la réglementation. C'est la seule façon d'être concurrentiel. Vous retrouvez cela à tous les niveaux, de haut en bas. C'est une donnée de l'industrie et, si le ministre fait ce qu'il dit ce matin, c'est donc cette responsabilité partagée de l'expéditeur et du transporteur qui peut certainement donner le coup de barre décisif en matière de respect de la réglementation de la sécurité routière.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison. C'est un peu ce qui, au cours des dernières années, a peut-être manqué en termes de volonté d'application des lois et des règlements régissant la sécurité routière ou l'utilisation des routes dans tout le Québec. Il n'est pas rare de voir des gens doublant la limite de charge permise circulant partout au travers le Québec. Pour ceux qui ont l'occasion d'utiliser les routes du Québec, c'est un des phénomènes extrêmement importants qui ont entraîné la dégradation de nos routes au cours des dernières années. Il y a donc l'obligation d'avoir des mécanismes de contrôle plus importants à la Commission des transports, à la Régie de l'assurance automobile du Québec et, par conséquent, d'avoir, sur les routes du Québec, une présence policière plus soutenue, que ce soit un corps détaché de la Sûreté du Québec ou une police autonome, pour faire respecter ces lois et règlements. (11 h 15)

Ce que nous avons fait, cette année, au ministère des Transports, et cela a commencé à faire passablement de bruit, c'est une application beaucoup plus serrée des poids et mesures par l'augmentation de 74 personnes aux postes de pesée dans tout

le Québec, un travail beaucoup plus présent des agents de la Sûreté du Québec aussi et de la vérification mécanique. Les statistiques sont très troublantes actuellement par rapport à ceux qu'on prend en état d'infraction. À ce chapitre, il va falloir le renforcer à nouveau. C'est clair que l'application de tout cela est un défi très important. Pour ce faire, 10 000 000 \$ seront nécessaires pour implanter le Code national de sécurité, dont une très large partie sera défrayée par le gouvernement fédéral, ce qui va permettre, pour une première fois dans l'histoire du Canada, d'avoir des données sur les véhicules, sur les conducteurs partout au Canada et de les suivre de A à Z. Éventuellement, ce sera presque un livre de bord du camion, ce qui va faire en sorte qu'on pourra connaître - c'est une des préoccupations qu'évoquait tout à l'heure Mme la députée de Maisonneuve - le temps de conduite des chauffeurs. Actuellement, c'est presque incontrôlable. Cette responsabilité mixte maintenant de l'expéditeur et du transporteur fera en sorte que beaucoup de gens devront être davantage prudents.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, le ministre a fait état de ce scénario qui est toujours en discussion, d'une police de la route ou d'un corps spécialisé de la sûreté. Le Solliciteur général a formé un comité qui doit faire une étude. Qu'en est-il présentement des travaux de ce comité?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): La question devrait davantage s'adresser au président du comité, qui siège à cette table, le député de Nicolet.

Mme Harel: S'est-il déjà réuni?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Nicolet.

M. Richard: M. le Président, le comité s'est effectivement réuni à plusieurs reprises. D'ailleurs, nous en sommes à la phase finale des rencontres. Déjà, au-delà d'une trentaine d'intervenants ont été rencontrés. Nous avons même effectué des démarches auprès de gens en Europe pour savoir ce qui se fait là en matière de sécurité routière. On devrait être en mesure, d'ici à la fin juin, de présenter des conclusions. Maintenant, M. le Solliciteur devrait prendre connaissance des premières, ébauches et des rencontres qui devraient avoir lieu aussi avec M. le ministre des Transports et certains autres intervenants ministériels. Il

va de soi, évidemment, que c'est un comité qui concerne certains autres ministères qui ont les mêmes préoccupations. Effectivement, ce comité est - je dirais même - en effervescence depuis déjà une couple de mois.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Nicolet. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais juste ajouter que le ministre des Transports a insisté pour que la rencontre avec le comité se fasse, en même temps, avec le ministre des Transports, la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec, puisque, dans notre cas, l'unité de notre pensée au chapitre de la sécurité routière est telle que nous pouvons rencontrer le comité avec tous ces gens.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. On parle d'un parc de véhicules dans un état assez je ne dirais pas lamentable, mais, au Québec, notre parc de véhicules est à renouveler. Qu'en est-il présentement? Est-ce exact que, à bien des égards, dans l'industrie du camionnage en vrac, notamment, et dans l'industrie du camionnage tout court, au Québec, le transport est fait avec des véhicules qui, pour la moitié d'entre eux, auraient besoin d'être changés?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la Régie de l'assurance automobile du Québec qui possède certaines statistiques, mais la compilation de certains barrages faits sur un certain nombre de routes ou de pesées au cours du mois de mars, plutôt avril, nous a alarmés au plus haut point. Je vous donne des chiffres de mémoire sur un certain nombre de pesées, quitte à vous les redonner de manière précise sous forme de rapports et à les déposer cet après-midi même. Sur une certaine pesée - je ne me souviens pas si c'est celle de Charlesbourg ou celle de Trots-Rivières - dans une semaine, sur 250 véhicules arrêtés pour vérification mécanique, 150 avaient besoin de réparations et, si ma mémoire est fidèle, 44 ont été mis au rancart. Cela nous donne une idée. Une autre semaine, nous avons eu des résultats tout aussi alarmants, ce qui signifie très nettement que notre flotte n'est peut-être pas à remplacer totalement, mais qu'il y a des problèmes de vérification mécanique. Durant la vérification mécanique, pour vous le rappeler, on ne touche pas au moteur, on ne touche pas à la transmission, uniquement à des éléments très importants pour la sécurité

publique. Je vous déposerai peut-être, cet après-midi, les chiffres de ces deux coups de sonde, qui dénotent qu'on a beaucoup de travail à faire dans ce domaine.

Mme Harel: Il faut être très prudent avec cette déréglementation économique, avec l'impact qu'elle peut avoir sur la flotte des véhicules.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il faut l'être et c'était ce que souhaitait l'Association du camionnage du Québec qui s'y était opposée, en 1986 et qui, en décembre, s'est dit d'accord. Nous l'avons consultée de manière très intense et, au lendemain de la réunion de mars 1987 à Ottawa, compte tenu des décisions qui ont été prises à ce moment-là l'Association du camionnage du Québec s'est dite confiante de passer à travers cette déréglementation économique. Vous avez bien raison, la définition du rôle de ceux qui auront à appliquer la déréglementation par la suite, avec des pouvoirs comme jamais ils n'en auront eu, est extrêmement importante.

Mme Harel: Dernière question concernant, cette fois, le transport interurbain. À la suite de l'adoption du règlement, l'automne dernier, par l'Assemblée nationale, est-ce que de nouvelles demandes ont été transmises à la Commission des transports?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

Mme Harel: Quel sort ont eu les demandes existantes?

M. Rémillard (Louis): Il y a eu un certain nombre de demandes. Je n'ai malheureusement pas ici le chiffre exact. Je pourrai certainement vous le fournir très rapidement. Il y a eu, de fait, un certain nombre de demandes d'acheminées. Il y a eu un certain nombre de causes qui ont été entendues, mais je ne suis pas en mesure, ce matin, de vous donner le résultat. Je ne sais pas dans quel sens les décisions ont été prises. Certaines demandes ont été abandonnées, à ce qu'on m'a dit dernièrement. Malheureusement, je n'ai pas le renseignement précis au moment où on se parle. Je vais vous le fournir cet après-midi, sans faute.

Mme Harel: Dans ce secteur, est-ce que vous avez été à même de constater qu'il y a une sorte d'accalmie, puisqu'il n'y a plus de vagues qui ont été identifiées après l'adoption du règlement? Il semble que tout se soit assagi.

M. Rémillard (Louis): Il ne semble pas

y avoir eu une avalanche de demandes. Il y a eu des demandes importantes qui ont été faites pour l'utilisation de la route 40, sur le côté nord. Nous en avons un certain nombre devant la commission pour faire le transport de ce côté. Je ne pense pas qu'il y ait eu de demandes importantes et nombreuses sur d'autres réseaux. Je vais faire la vérification, madame.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Maisonneuve, dans ce domaine comme dans d'autres, la vérification mécanique est importante.

Mme Harel: Les demandes qui concernent la route 40 doivent recevoir incessamment une réponse? Quel est le délai?

M. Rémillard (Louis): Un certain nombre de ces causes ont été entendues à l'heure où l'on se parle, mais je ne connais pas exactement l'état des dossiers, parce que je n'ai pas siégé pour ces affaires. Étant donné la nouveauté de la réglementation et l'importance des demandes, j'ai assigné les deux vice-présidents de la commission et ce sont ces deux personnes qui s'occupent spécialement - et je dirais exclusivement - de ces demandes actuellement. J'obtiendrai d'eux les réponses à vos questions.

Mme Harel: Le démembrement du réseau de transport Voyageur a l'air d'être terminé. Est-ce que le ministre a d'autres indications à cet effet?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas d'autres indications. Après la crise qu'on a connue en décembre et le règlement, au début de l'année 1987, il n'y a pas d'autres indications quant au démembrement de Voyageur qui semble vouloir continuer la mission qu'elle s'était fixée à l'époque. Même, des indications nous laissent croire que Voyageur pourrait prendre un deuxième souffle très intéressant en termes de développement et d'amélioration de la qualité de la desserte tant par les véhicules que par les "Schedules".

Mme Harel: Tant par les véhicules que par...

M. Côté (Charlesbourg): Que par les horaires.

Mme Harel: Que par les horaires. Une dernière question au président de la

Commission des transports concernant le transport maritime; c'est une juridiction qui relève de la Commission des transports. Vous avez eu une demande de permis de la compagnie Relais Nordik. Est-ce que cette demande a été agréée temporairement ou définitivement? Est-ce qu'il y a eu audition publique?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

M. Rémillard (Louis): Madame, nous avons eu une demande de permis spécial qui a été accordé. La demande de permis permanent à ma connaissance, n'a pas encore été entendue.

Mme Harel: Je crois comprendre, M. le président, mais j'aimerais me le faire confirmer, que la demande de permis spécial fait l'objet de contestations de la part de certains intervenants qui auront à être entendus publiquement par la commission avant que la commission autorise l'émission non pas d'un permis spécial, mais d'un permis permanent. C'est bien cela?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Rémillard.

M. Rémillard (Louis): La demande de permis spécial a été contestée, mais, malgré la contestation, le permis a été accordé. La demande de permis permanent, si je peux m'exprimer de la sorte, n'a pas été entendue, à ma connaissance, jusqu'ici. Et les mêmes opposants, s'ils le jugent à propos, pourront contester de nouveau. Mais j'ai cru comprendre qu'il y avait déjà eu désistement d'une opposition. Encore là, j'obtiendrai le renseignement plus précis, madame.

Mme Harel: M. le président, est-ce que le permis est émis au nom des bateaux qui doivent faire le transport ou au nom de la compagnie?

M. Rémillard (Louis): Au nom de la compagnie, madame.

Mme Harel: Au nom de la compagnie qui doit faire la preuve devant la commission qu'elle entend faire le transport en conformité avec le contrat qu'elle a signé.

M. Rémillard (Louis): Oui, madame.

Mme Harel: C'est bien le cas. Vous avez été satisfait, au moment où la compagnie s'est présentée devant vous pour obtenir un permis spécial, de la qualité et de la quantité du transport qui est offert en conformité avec le contrat?

M. Rémillard (Louis): Le commissaire

qui a entendu l'affaire était manifestement satisfait puisqu'il a accordé le permis.

Mme Harel: Le commissaire avait comme mandat de mesurer si le service offert, la desserte, était conforme au contrat gouvernemental. Est-ce là son mandat?

M. Rémillard (Louis): Non, je ne crois pas, madame, que ce soit à lui de s'assurer que le contrat qui a été donné à la compagnie par le gouvernement est respecté. Je pense qu'il doit s'assurer que le service va être fourni, mais pas plus que cela.

Mme Harel: Il doit s'assurer, dites-vous, que le service va être fourni. Qui évalue la quantité de service qui doit être fournie à la population?

M. Rémillard (Louis): J'imagine que c'est le gouvernement en vertu du contrat qu'il a donné à la compagnie.

Mme Harel: Alors, le commissaire évalue quoi exactement?

M. Rémillard (Louis): Le commissaire - encore que je n'aie pas mis le nez dans le dossier - a dû s'assurer que la réglementation concernant ces permis était respectée. Je peux consulter le dossier et je vous reviendrai cet après-midi. Mais je n'ai pas examiné ce dossier. Je sais que la demande a été faite, mais pas plus que cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Pourrions-nous être saisis de cette réglementation dont parle le président de la Commission des transports? Pourrait-il la déposer cet après-midi?

M. Rémillard (Louis): Certainement, madame. C'est un document public.

Mme Harel: Alors, la réglementation que doit respecter le transporteur pour obtenir un permis.

M. Rémillard (Louis): Certainement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le programme 2?

Mme Harel: En ce qui me concerne, non, M. le Président.

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

Mme Harel: Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: J'appelle maintenant le programme 5, Gestion interne et soutien. Mme la députée de Maisonneuve.

Gestion interne et soutien

Mme Harel: On peut constater une baisse d'un peu plus de 4 % en regard de ce programme, Gestion interne et soutien. Si on additionne cette baisse de 4 % à l'augmentation du coût de la vie pour la présente année qui est d'environ 4 %, c'est effectivement une réduction de l'ordre d'à peu près 8 % que connaît ce programme. Alors, j'aimerais demander au ministre comment il entend faire autant avec moins d'argent.
(11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): C'est faire plus avec moins.

Mme Harel: C'est cela. Je le reprends dans d'autres mots, mais je voudrais savoir comment il va réussir la quadrature là?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, une chose est certaine: c'est davantage au chapitre du soutien administratif qu'il y a une baisse de 3 000 000 \$ des crédits par rapport à 1986-1987; c'est là substantiellement que le programme est le plus diminué. Par contre, avec les ajustements de l'élément 4, Aide à l'amélioration du réseau municipal, c'est 5 000 000 \$ additionnels qui viennent s'ajouter et qui font que, sous cette catégorie, ce sont 3 000 000 \$ de plus que l'an dernier. Je pense que c'est extrêmement important et cela vient un peu changer les chiffres évoqués par Mme la députée de Maisonneuve. C'est principalement au plan du soutien administratif que la baisse se fait sentir et il y a eu certains réajustements au ministère, puisque nous avons, en cours d'année, fait en sorte d'éliminer un poste de sous-ministre adjoint pour fondre l'intermodal et le transport terrestre des personnes, avec tout ce que cela suppose comme travail.

Mme Harel: M. le Président, il faut constater qu'il faut quand même ajouter à ce programme ce que le ministre des Finances a annoncé dans son discours sur le budget. En ce qui concerne l'élément 2, la baisse de 3 000 000 \$, est-ce que cela équivaut à une baisse d'effectifs au sein du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Cela signifiera, effectivement, une baisse d'effectifs au ministère compte tenu du fait que toute cette réorganisation administrative qui est en cours fera en sorte que les deux sections du ministère seront intégrées, et cela aura nécessairement des répercussions sur l'emploi au ministère à des niveaux supérieurs, donc, à des salaires extrêmement élevés.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): Mais cela n'empêchera pas de faire ce qu'on a à faire quand même; donc, cela signifiera que moins de monde en fera plus, et ce, au bénéfice des citoyens.

Mme Harel: Il faut l'espérer, mais comme on ne peut pas faire témoigner vos collaborateurs pour savoir s'ils sont vraiment d'accord avec cela, j'aimerais mieux que cela vienne d'eux, j'aimerais mieux que cette conclusion vienne des deux services qui sont intégrés.

M. Côté (Charlesbourg): Mais j'ai la responsabilité de l'administration du ministère.

Mme Harel: C'est cela, de le dire à leur place.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'eux-mêmes l'ont souhaité, puisque ce n'est pas parce que le ministre arrive et qu'il pense avoir une bonne idée qu'elle est automatiquement bonne. Cela s'est fait avec beaucoup de consultations à l'intérieur du ministère et, comme nous ne sommes plus en phase de développement du transport terrestre des personnes, mais que cette période-là est maintenant passée, il faut, bien sûr, faire en sorte qu'on raffermisse.

Je vais vous en raconter une petite au sujet de la rationalisation. À mon arrivée au ministère l'an dernier, il y avait, si je ne m'abuse, 72 personnes qui faisaient l'objet d'un prêt d'une compagnie de l'extérieur et qui étaient au ministère, donc, en prêt de services à l'année, et qu'on payait 1,8 % du salaire. Ce que j'ai fait, on a examiné cela très rapidement. On s'est dit: Si des personnes sont nécessaires à l'année, on va les engager, on va les payer 1 % du salaire, non pas 1,8 %. Aussi bien que cela profite au gouvernement que cela profite à l'entreprise privée dans ces cas-là. Et ce qu'on a fait, c'est cela. Avec 25 postes à l'année que nous sommes allés chercher au Trésor, on a pu combler les besoins de cette direction, au lieu de 72 personnes à 1,8 %. C'est le genre de rationalisation qui est arrivée au ministère et qui a des impacts sur le plan budgétaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant le programme 5? Est-ce que le programme 5, Gestion interne et soutien, est adopté?

Mme Harel Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant le programme 6,

Transport scolaire. Mme la députée de Maisonneuve.

Transport scolaire

Mme Harel: Ce programme a subi des secousses importantes, je dirais presque qu'il y a eu des drames dans les milieux concernés. Je pense même qu'au moment où on étudie ces crédits, la grève se poursuit toujours. Elle est terminée ce matin?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, les gens ont voté à 73 % pour le retour au travail, hier soir, acceptant les conditions de travail pour les trois prochaines années. Cela trace la voie à d'autres transporteurs scolaires qui pourraient vivre les mêmes problèmes actuellement. Fondre onze conventions collectives en une seule, avec des traitements différents, a été une opération extrêmement difficile, mais c'est maintenant réglé.

Mme Harel: L'enjeu est, quand même, important. Le ministre a annoncé l'an dernier, au congrès des transporteurs scolaires, je pense, la mise sur pied d'un comité composé de membres du cabinet du ministre, de représentants du ministère des Transports, de l'Association du transport écolier et des commissions scolaires...

M. Côté (Charlesbourg): Et d'un représentant de l'APAG.

Mme Harel: Et de l'APAQ. Vous vous donniez jusqu'à septembre prochain pour revoir, disiez-vous, l'actuel système et identifier les correctifs à y apporter. C'était il y a quelques mois, il y a plusieurs mois; je pense que cela fait six mois ou un peu plus. Peut-on savoir où on en est rendu, à combien de rencontres, enfin, pas seulement le nombre, mais quel est l'état actuel de la situation?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut, tout d'abord, se dire que ce n'était pas nécessairement souhaité par tout le monde. Qu'on veuille mettre en question ou remettre en cause un certain nombre de choses, cela n'est pas nécessairement et très rapidement accepté par tout le monde. Mais, en fait, tout le monde s'est prêté de bonne foi à s'asseoir autour de la table pour voir ce qu'on pouvait faire pour améliorer la situation et pour revoir le modèle de l'entente qui avait été conclue à l'époque entre l'État et les transporteurs scolaires, et qui a fait que le niveau de dépenses en transport scolaire a plafonné avec des enveloppes fermées. Nous avons vécu cette

expérience et je pense pouvoir conclure à ce moment-ci qu'elle fut valable, très valable. Depuis, il y a eu quatre réunions de ce comité qui m'a soumis un rapport il y a deux semaines; il cheminait très bien dans l'ensemble des décisions à être prises.

L'échéance de septembre sera respectée quant au mandat confié au comité et des décisions devront nous être transmises à ce moment-là. Je n'ai pas d'indications à ce moment-ci qui me permettent de croire que nous aurons de la difficulté à passer à travers et à renouveler l'entente. Il y a des discussions, bien sûr, sur un certain nombre de modalités. Quant à l'ATEQ en particulier, l'Association du transport écolier du Québec, il y a une préoccupation à savoir que, lors de ce premier contrat, il y a eu établissement de coûts de transport par commission scolaire, ce qu'on appelle maintenant les coûts historiques, qui fait que cela peut coûter beaucoup moins cher dans une région que dans une autre et qu'il n'y a pas d'équilibre. Donc, l'ATEQ, quant à elle, voudrait tendre vers l'équilibre et elle est même disposée à faire des efforts substantiels au plan de sa participation pour en arriver à un certain équilibre des budgets d'une région à l'autre. Les négociations vont bien à l'heure actuelle. Certaines commissions scolaires, il faut bien le dire, étaient inquiètes au départ, mais il semble bien que leurs inquiétudes commencent à se dissiper au fur et à mesure qu'il y a des discussions. D'ailleurs, le ministre des Transports lui-même ira à la table, très bientôt, à une prochaine rencontre, maintenant que les travaux sont très avancés.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Si le ministre lui-même s'y rend, c'est parce que cela Va bien, non?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre y va même quand cela va mal. On verra, lorsqu'on parlera du vrac, tout à l'heure, que le ministre s'y rend même quand cela va très mal.

Mme Harel: J'allais faire la comparaison, mais on y reviendra. Où en est rendue la discussion sur la réglementation des 200 kilomètres? Vous aviez dit, au congrès de l'Association du transport écolier, que vous étiez prêt à réexaminer toute cette question.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je l'avais évoqué, puisque les gens que j'avais rencontrés, au préalable, m'avaient indiqué que c'est un champ d'intérêt. Il semble bien qu'à la table de discussion, au comité, cela n'a pas été très préoccupant puisque certains

se satisfont des 200 kilomètres actuellement. C'est intéressant pour nous, dans la mesure où le milieu le souhaite, puisqu'il faut, bien sûr, le faire avec le milieu. Cela pourra peut-être venir dans les prochaines étapes, mais ce qui les préoccupait davantage, c'était la reconduction de l'entente, avec certaines modifications.

Mme Harel: Quant à la question de la flotte des véhicules, il y a là, également, semble-t-il, un stock considérable à renouveler. Est-ce que c'est toujours le constat qui est fait au ministère? On parlait, pour 1985-1986, de 1200 véhicules à remplacer.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Le phénomène scolaire est en décroissance, sur le plan du nombre des élèves. Cela fait donc moins d'élèves à transporter. Ce sont les éléments les plus en mauvais état, finalement, qui disparaissent, au fil des ans, avec la diminution du nombre de véhicules scolaires qui circulent sur les routes du Québec. Il n'y a pas de problèmes majeurs, à ce moment-ci, quant au renouvellement et l'état de la flotte. C'est un problème qui est constant, avec un niveau de renouvellement... On me signifie qu'il y a, quand même, un phénomène important de renouvellement, qui n'est pas inquiétant et qui sera davantage réglé dans la mesure où les gens ont la certitude des contrats. Certains ont, bien sûr, attendu et attendront encore un peu avant de renouveler des autobus, compte tenu du fait qu'on ne connaît pas encore le cadre de l'entente qui va venir pour l'année 1988-1989 en termes de transport scolaire. Dès le moment où cette entente sera connue et publicisée, le renouvellement va se faire et les transporteurs sont à même de l'absorber actuellement.

Mme Harel: La période active à laquelle travaille la table, c'est toujours un contrat triennal?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Un contrat de trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Lors du congrès, l'été dernier, vous aviez fait état de la vérification obligatoire qui allait prendre effet à l'automne. Est-ce qu'il y a eu des constatations générales, un bilan de la flotte?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces cas, j'ai rarement les bonnes nouvelles; règle

générale, j'ai pas mal toujours les mauvaises nouvelles. Il n'y a pas de mauvaises nouvelles qui me sont parvenues, à ce moment-ci, au sujet de la flotte. Donc, on peut tirer comme conclusion que cela va passablement bien.

Mme Harel: Il y a une vérification mécanique obligatoire...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...maintenant, en vertu des dispositions...

M. Côté (Charlesbourg): De certaines dispositions qui entreront en application à compter du 29 juin et d'autres qui, sur le plan de la vérification mécanique, ne pourront intervenir et être applicables avant le 1er janvier 1988, compte tenu de la mise en place d'une centaine de postes de vérification mécanique obligatoire dans tout le Québec.

Mme Harel: Le ministre avait annoncé, l'an dernier, dans le programme 6, qu'il entendait revoir le mode de financement du transport. Est-ce que la table poursuit toujours ce... Quand vous entendiez revoir le mode de financement, c'était, d'une certaine façon, pour dégager l'État. Est-ce que vous pensez toujours qu'il peut y avoir un dégagement à ce chapitre?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.
(11 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas un domaine facile et, à sortir de chez nous, on se rend compte qu'il y a d'autres pays où l'on fait davantage d'efforts sur le plan du transport scolaire. La courte expérience que nous avons vécue, il y a une semaine, nous a très nettement révélé que la France, comme pays, est complètement sortie du transport scolaire avec une subvention très minime aux différentes sociétés de transport des régions. Les mêmes régions intègrent le transport scolaire au transport en commun, ce qui fait un transport en commun global plus rentable; elles ne donnent pas la gratuité de transport scolaire aux élèves, mais font un tarif spécial à l'intérieur de l'utilisation du transport en commun. Par la suite, les communautés régionales compensent une partie de ce transport scolaire. Il y a donc une décentralisation très évidente en France quant au transport scolaire et une intégration globale dans le transport en commun qui fait des économies de coûts assez appréciables.

Cela étant dit, que personne ne s'amete au Québec en pensant que l'expérience française que nous avons suivie dans le cas des MRC, dans le cas de l'aménagement, dans bien d'autres cas, n'est-

ce-pas pourrait être applicable chez nous. Je pense qu'il est sûrement beaucoup trop tôt. Nous travaillons actuellement à la table dans l'esprit de renouveler l'entente de trois ans, qui va se terminer en 1987-1988, passablement selon les paramètres connus actuellement.

Mme Harel: Le mode d'occupation du territoire est fort différent, de toute façon, en France et au Québec, si on pense à la concentration, même dans les régions rurales, au regard de notre étalement rural. D'autre part, on se rend compte que toutes les décisions prises ont des effets sur l'aménagement du territoire parce que la décision d'aménager des polyvalentes à l'extérieur finit par coûter très cher à la société québécoise.

M. Côté (Charlesbourg): L'histoire du Québec est différente de la pratique en France. Il y a, quand même, en France des communes qui sont passablement éloignées, qui bénéficient du transport en commun, à l'intérieur duquel est intégré le transport scolaire. Ce n'est plus une fonction assumée, comme responsabilité, par l'État. C'est assuré maintenant par les regroupements sur le plan régional et chacune des communes doit payer sa part dans le transport en commun. On exige de l'étudiant ou des parents de l'étudiant de payer leur part pour le transport scolaire. Nous n'en sommes pas là maintenant chez nous. Je pense qu'encore beaucoup d'eau va couler sous les ponts avant qu'on y arrive. Nous travaillons actuellement au cadre scolaire qui, selon un jugement actuel sur ce que nous avons vécu, malgré quelques lacunes, a produit des résultats intéressants en ce sens qu'il a plafonné les subventions de l'État, en faisant abstraction de l'inflation, et arrêté cette hémorragie de versement de fonds de l'État dans le transport scolaire. Dans ce sens, il y a eu un effort très intéressant au sujet du transport scolaire qui, s'il était imité par le transport en commun de manière générale, aurait certainement des effets plus que bénéfiques sur les finances de l'État.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, est-ce que les MRC siègent à la table de concertation...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: ...sur tout le mode de financement?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Est-ce que le ministre ou son ministère a donné suite aux recomman-

datations du coroner? Je pense que c'est assez récent, soit l'année dernière, c'est tout récent. Quelles sont les intentions du ministre quant aux recommandations du coroner? Ce serait plus juste de poser la question dans ce sens. Elles sont à l'étude, j'imagine?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis toujours un peu émerveillé par la facilité des coroners à trouver des solutions aux problèmes. Le coût importe peu au coroner. Ce n'est pas lui qui paie. On voit assez régulièrement des coroners relever des dossiers antérieurs et proposer des suggestions, par exemple, celle de faire en sorte qu'il y ait au moins un adulte à l'intérieur de chaque véhicule. Les transporteurs scolaires ne demandent pas mieux, mais, en se revirant de bord, ils disent: Qui va payer? La, c'est l'État. Cela coûte 30 000 000 % par année. C'est, bien sûr, des recommandations qui sont sensées, dans la mesure où la société peut se les payer. Mais 50 000 000 \$ additionnels par année pour le transport scolaire, je ne suis pas sûr d'avoir les sommes pour cela. Mais il existe, dans certains cas, des regroupements privés qui ont cet intérêt et qui font en sorte qu'il y ait des adultes à l'intérieur du transport scolaire. Alors, l'ATEQ, l'APAQ, qui font du transport scolaire, sont intéressées à des mesures comme celles-là sur le plan de la sécurité. Mais ce n'est certainement pas demain matin qu'on pourra donner suite à une recommandation comme celle-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense que le ministre va convenir, dans le cas qui nous intéresse présentement, que le coroner avait à examiner ce qui lui semblait souhaitable pour mettre fin à ces morts d'enfants. Trois enfants ont été écrasés sous les roues de leur autobus scolaire en quelques mois. Il y avait d'autres recommandations, notamment, en termes d'ajout d'équipement sur les autobus pour permettre une plus grande visibilité, l'installation sur les pare-chocs de bras d'éloignement, enfin il y avait un certain nombre de recommandations. Je comprends les préoccupations du ministre, mais il demeure qu'il doit chercher à rendre réalisable ce qui est souhaitable. Ce qui est souhaitable, c'est qu'il y ait une meilleure sécurité. D'une certaine façon, j'imagine que les parents confient l'enfant... Il ne s'agit plus maintenant d'aller le reconduire à l'école, mais à partir du moment où il monte dans le transporteur scolaire, il y a une

responsabilité publique, cela est évident. Selon moi, tout doit être mis en oeuvre pour assurer la plus grande protection possible. Cela peut faire appel aussi possiblement à la présence de représentants des comités de parents dans les autobus scolaires. Ce qu'il faut, c'est une volonté politique. Ce n'est pas nécessairement faire payer la facture seulement à l'État, mais il faut une volonté politique.

M. Côte (Charlesbourg): Oui, vous avez raison. Je pense que cela se situe en termes de recommandations à deux niveaux. La plus spectaculaire a été évoquée tout à l'heure et elle serait très certainement, j'imagine, la plus sécuritaire, encore que, même avec une personne dans chaque autobus, cela ne garantit pas contre un moment d'inattention qui pourrait provoquer le même genre d'accident.

Quant aux autres recommandations, vous vous souviendrez, lors de l'adoption du Code de la sécurité routière et d'une loi sur les transports en juin 1986, on a ajouté un certain nombre d'éléments concernant le transport scolaire, qui faisaient en sorte qu'un transport scolaire utilisé même l'été pour déplacer des enfants de terrains de jeux doit être considéré comme un transport scolaire. À partir du 20 juin, notre mentalité québécoise, c'est qu'il n'y a plus de transport scolaire; alors, cela ne suit plus les mêmes règles. Vous vous souviendrez qu'on a fait en sorte que ce soit maintenant à l'année et que les mêmes règles soient respectées partout. Si, à l'analyse des rapports du coroner et des autres recommandations, il s'avère que nous devons poser d'autres gestes dans ce domaine, il n'y a aucun doute dans notre esprit que ces gestes seront posés.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Si vous me le permettez, on va vous proposer de changer de programme, mais, comme mon collègue de Terrebonne veut interroger le ministre sur la question du transport scolaire et qu'il sera ici, je pense, après la période de questions, on lui laissera la possibilité de le faire en reportant l'adoption du programme.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, le programme 6, Transport scolaire, est maintenant en suspens. J'appelle le programme 7, Transports maritime et aérien. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: D'abord, M. le Président, si vous le permettez, on va examiner le transport maritime, à l'élément...

Transport maritime

Le Président (M. Saint-Roch): L'élément 1.

Mme Harel: ... 1. Sur cet élément, M. le Président, le ministre va certainement s'expliquer sur la piètre qualité du service actuellement offert aux populations de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. M. le Président, je me rappelle avoir mis en garde le ministre, l'automne dernier, en lui disant qu'il était bien difficile d'improviser en cette matière. Une entreprise incorporée au mois d'octobre soumissionne au mois de novembre et obtient un contrat pour desservir des populations déjà isolées, déjà éloignées. Le ministre, en Chambre, avait fait valoir que cela représentait une économie substantielle pour l'État. Cette économie, M. le Président, se fait sur le dos des gens. Je prends pour exemple **Le Soleil** du mercredi 27 mai - c'est un fait assez récent - où les représentants, les porte-parole de la population de Lourdes-de-Blanc-Sablon faisaient état de hausses considérables du coût du transport des marchandises. Quelques exemples nous permettent de constater que les légumes sont passés de 5,73 \$ à 7,20 \$ les 100 livres pour la population de Natashquan. C'est là l'évaluation faite par M. Léonard Landry, l'importateur de la région de Natashquan; il fait état d'une augmentation du prix des légumes réfrigérés absolument considérable. Il faisait valoir également que les marchandises sèches - il donnait l'exemple de meubles - coûtent maintenant presque le double de ce que cela coûtait l'an passé avec Logistec Navigation. C'est 25 \$ pièce, dit M. Landry, alors que ce coût aurait été de 10 \$ ou 11 \$ à l'époque de Logistec Navigation. Bien d'autres exemples s'ajoutent quant aux déficiences du service. Vous savez que, pour la population entre la Basse et la Moyenne-Côte-Nord, ce n'est plus Relais Nordik, cela s'appelle Délai nordique. Le bateau qui devait être prêt, selon ce que vous nous aviez dit, au moment où les glaces allaient fondre sous le soleil du printemps se fait toujours attendre.

M. Côté (Charlesbourg): Si le soleil nous a aidés, il est venu plus tardivement.

Mme Harel: Bien qu'il y ait deux ou trois bateaux en service présentement, la technologie du "container", qui devait révolutionner le transport maritime, encore cette semaine, s'avérait totalement déficiente parce que les biens ne peuvent pas être ancrés dans un "container". Des automobiles sont arrivées dans une piètre condition et ont dû être retournées. Il en a été de même des meubles, puisque le transport de ces biens se fait sans qu'il

puisse y avoir d'attaches comme c'était le cas auparavant. Les importateurs ont dû retourner des marchandises qui étaient livrées puisque les problèmes de chargement et de déchargement sont considérables, étant donné qu'il n'y a pas d'attaches à l'intérieur des "containers". Les denrées périssables arrivent à destination prêtes à être jetées. C'est dans un journal de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord, qui s'appelle Le Postillon, du 19 mai 1987, qui est bilingue en plus et qui s'adresse à l'ensemble de la population. L'état de la desserte maritime crée plus que de l'insatisfaction, elle crée de la colère chez une partie importante de la population. Je n'ai pas parlé ce qui se passe à Sept-Îles, puisque le contrat prévoyait une desserte, notamment, du port de Sept-Îles. Le ministre sait, évidemment, que Port-Cartier a été retenue comme desserte et présentement des représentations sont faites par la Chambre de commerce de Sept-Îles. C'est un tollé de protestation à Sept-Îles même. J'aimerais entendre le ministre sur l'état de la situation. (12 heures)

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En effet, M. le Président, il y a des problèmes d'ajustement que l'on pourrait qualifier d'importants à la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. Premièrement, c'est principalement dû à une livraison tardive du bateau qui devait desservir des citoyens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord qui a été aménagé, fait en fonction d'une desserte de qualité. Je peux dire que l'équipage est actuellement rendu à Halifax, du moins en une bonne partie, et que ce bateau devrait rejoindre le port de Rimouki dès cette semaine. Normalement, ceci devrait faire en sorte que cette partie du contrat, avec le bateau qui a été construit en fonction de la desserte, donc aménagé en fonction de cette desserte, soit respectée.

Je ne veux pas donner toutes les raisons qui font que le bateau subit un retard aussi long et aussi inadmissible. Les propriétaires de Relais Nordik l'ont su à quelques reprises de la part des autorités du ministère. C'est principalement dû aux événements en Belgique où un traversier a versé, à des exigences accrues de la garde côtière quant à l'isolement du bateau avec des matériaux provenant de l'Angleterre et qui ont mis, au minimum, un mois avant d'être livrés aux chantiers maritimes d'Halifax, en plus de bien d'autres raisons qui font que le monde maritime est un petit monde de collaboration et un petit monde fermé; cela veut dire tout ce que cela veut dire.

Au-delà de cela, il y a eu des efforts de la part des gens de Relais Nordik pour

tenter de satisfaire aux conditions du contrat en ajoutant un certain nombre de bateaux et, en particulier, un bateau provenant du Groupe Desgagné qui a permis de livrer des "containers" qui attendaient sur les quais depuis déjà un certain temps, ce qui créait un certain mécontentement chez les gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. Nous aurons une véritable idée de la qualité du service dès le moment où le bateau, qui va bientôt voguer vers Rimouski, pourra faire ses premiers voyages. C'est à ce moment-là, avec l'équipement, que nous pourrons voir si, effectivement - je le déplore tout comme vous, deux mois plus tard - on livre la marchandise, tel que promis au moment des soumissions.

Il ne faudrait tout de même pas conclure aussi que le service était d'une qualité telle, à l'époque, que les gens n'avaient rien à dire. Dieu nous le garde. J'ai lu l'article du **Soleil**, la semaine dernière, tout comme vous, et je me suis demandé si M. Joncas était ce même employé du ministère de l'Agriculture, marchand général, entrepreneur en construction, très bien connu là-bas. L'article disait autre chose aussi. Je ne veux pas essayer de vous prouver ce matin qu'il n'y a pas eu de torts jusqu'à maintenant. Il y en a eu et ils ont été signifiés par lettre, par télégramme et dans des rencontres auprès des autorités de Relais Nordik à quelques reprises au ministère. Cependant, la vérité totale à ses droits. Je pense que, dans l'article, on disait que, même si le bateau est arrivé plus tard, des aliments arrivaient en meilleur état sur le plan de la qualité que du temps de Logistec. Ce n'était pas dans Le Postillon, mais dans l'article du Soleil, si j'ai bonne mémoire.

Quant à l'augmentation de 5 % dont faisait état M. Landry, ce n'est pas une surprise parce qu'au mois de février, lorsqu'on a fait le tour, une question avait été posée à la fois à M. Landry et à son frère; ils sont très difficilement distinguables parce que la physionomie est à peu près la même. À la question posée: Est-ce qu'il y aura augmentation des tarifs ou non, M. Lacaille avait fort bien spécifié, à ce moment-là, que c'est la Commission des transports du Québec qui déciderait de l'augmentation et que la demande serait d'environ 4 %, telle que soumise par la Commission des transports, et c'est celle-là qui s'applique.

Maintenant, ce que nous avons constaté, c'est que, effectivement, sur certaines marchandises, il y a des coûts plus élevés que les 4 % environ. À cela, M. Girard, du service maritime, si j'ai bonne mémoire, a signifié et demandé aux autorités de Relais Nordik de venir au ministère faire la démonstration de leur augmentation et d'y apporter des correctifs dans les plus brefs

délais.

Quant au port de Sept-Îles, c'est un problème assez important et un avis a été demandé au ministère concernant la desserte. Ce qui est étonnant - et je ne veux pas m'immiscer dans les relations du travail parce que ce n'est pas mon rôle - c'est que l'entente conclue, au port de Rimouski, avec les débardeurs ne puisse être conclue sur la même base avec les débardeurs de Sept-Îles. On peut, quand même, se poser quelques questions et je sais que M. Lacaille lui-même a offert aux débardeurs de Sept-Îles la même base d'entente qu'il avait conclue à Rimouski et, à moins que cela n'ait changé dernièrement, dans la mesure où cette base était respectée, il serait prêt à rejoindre le port de Sept-Îles demain matin. C'est l'état du dossier. Il y a des problèmes en ce qui concerne la desserte.

Pour ce qui est de la qualité - ce dont faisait état Mme la députée de Maisonneuve - des voitures et de certaines pièces de meubles qui seraient arrivées défectives et brisées à l'intérieur des "containers", je dois vous dire que cela m'étonne un peu - cela ne veut pas dire que ce n'est pas vrai - parce que, à ce que je me souviens, on n'a pas eu ce genre de plaintes chez nous. **Le Postillon** a peut-être raison, mais Dieu sait qu'au nombre de télégrammes qui entrent au ministère et que nous avons reçus dans le cas de Québécois, ce n'est pas le même genre d'intervention et de plaintes, bien sûr, à ce chapitre.

Il y a des correctifs très importants à apporter. Certains ont été apportés. Avec la venue du bateau cette semaine, on sera à même de juger si, effectivement, cette qualité de desserte promise à moindre coût pour le ministère se réalisera, sera véridique.

Le Président (**M. Saint-Roch**): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, déjà, le président de la Commission des transports nous a indiqué qu'il allait déposer, ici, la réglementation concernant la desserte maritime. D'autre part, je voudrais que le ministre dépose également le permis de navigation de l'entreprise. Est-il exact que le permis de navigation de l'entreprise désigne expressément Sept-Îles?

De toute façon, à défaut d'avoir l'information maintenant, après la période de questions, on pourrait y revenir.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrai répondre maintenant.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): À ce que je me souviens, ce n'est pas dans le permis, mais dans le contrat.

Mme Harel: Bon.

M. Côté (Charlesbourg): On déposera tout ce qu'on pourra sur ce sujet, cet après-midi.

Mme Harel: Deux aspects importants à la population. Ce sont essentiellement les tarifs et le service.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Le contrat prévoyait le service à Sept-Îles. On a une copie du contrat et on peut l'interpréter de bien des façons, mais le port de Sept-Îles était énuméré. La compagnie peut prétendre que la desserte se fait par camion, mais ce n'était pas ce qui était prévu dans le contrat originairement. J'aimerais qu'on puisse vérifier et me répondre si, dans le permis de navigation, lorsque la Commission des transports a émis le permis de navigation, il était entendu, parmi les ports desservis, que Sept-Îles s'y trouvait.

D'autre part, les tarifs proposés par la compagnie devraient être rendus publics et déposés cet après-midi et ceux autorisés par la Commission des transports, de façon que ce soit connu largement et peut-être mis en application.

M. Côté (Charlesbourg): Aucun problème. Vous avez le contrat et le permis. On va vous fournir les tarifs.

Mme Harel: D'autre part, le ministre est-il informé qu'un groupe d'hommes d'affaires de Lourdes-de-Blanc-Sablon examine actuellement la possibilité de créer son propre service de transport parallèle qui importerait des marchandises à partir de Terre-Neuve?

M. Côté (Charlesbourg): Il le fait déjà.

Mme Harel: Mais il veut l'amplifier et il aurait l'intention de desservir les villages de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et non plus seulement Lourdes-de-Blanc-Sablon. Il aurait l'intention de mettre sur pied un système parallèle pour desservir, en marchandise fraîche, beaucoup plus fraîche que celle qui arrive présentement, la Basse et de Moyenne-Côte-Nord.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsque nous avons rencontré les gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord au cours du mois de

février, on a fait état déjà qu'il en coûtait beaucoup moins cher de recevoir des aliments en période hivernale provenant de Terre-Neuve que du Québec pour la simple et bonne raison que "l'Atlantic Maritime Act" subventionne le transport des marchandises et inclut Terre-Neuve à l'intérieur de cela. Les marchandises transitant par Terre-Neuve étaient moins chères que celles transitées par le Québec compte tenu du fait que le fédéral payait là-bas et s'était retiré de la subvention de la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. C'est un élément qu'il ne faut pas oublier: le fédéral s'est retiré, depuis deux ans, du paiement de la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. On n'a pas lâché sur ce plan pour tenter d'obtenir ce à quoi nous avons droit. Effectivement, il est question que les gens fassent un service par Terre-Neuve. Il s'agira de voir, à ce moment-là, ce que cela donnera. À l'époque où les gens voulaient s'opposer systématiquement à l'obtention d'un permis Relais Nordik, ils ont même pensé, à un certain moment, faire la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord par Terre-Neuve. À ce moment-là, cela ne prenait pas de permis du Québec.

Mme Harel: Le ministre...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...a fait état tantôt d'une augmentation des tarifs de 5 %. En fait, l'article reprenait les propos de M. Landry concernant une augmentation de tant. Je ne sais pas... Enfin, je vais vous lire exactement ce que disait M. Landry? "C'est 5 % de plus que du temps de Logistec qu'il faut compter pour l'épicerie non périssable"; 5 % pour l'épicerie non périssable, mais pour l'épicerie périssable, les taux réfrigérés, c'était une augmentation de presque 20 %, 25 %.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, on s'entend bien: sur les 5 %, tout le monde était au courant, tout le monde le sait depuis le mois de février. C'est l'augmentation normale qu'a eue Relais Nordik, qu'aurait eue aussi Logistec si elle avait poursuivi le contrat.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, cela est normal. Sur d'autres points, effectivement, ce que j'ai voulu faire vérifier par les autorités du ministère, c'est qu'il semble que, dans certains cas, il y ait un droit de quaiage ou quelque chose du genre qui a été exigé par Relais Nordik, ce que nous avons déjà contesté auprès de Relais Nordik, lui disant que cela dépassait les limites du

contrat et de l'entente, et qu'elles devrait se réajuster.

Mme Harel: Est-ce la Commission des transports du Québec qui doit faire respecter ces taux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-elle intervenue?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère a, d'abord, demandé, comme partie au contrat, certains faits, certaines justifications. Le ministère a, actuellement, signifié à Relais Nordik, certains ajustements nécessaires pour le respect du contrat. J'imagine que, par la suite, ce sera la Commission des transports.

Mme Harel: Est-ce que le ministre est en situation de dire à la population qui est actuellement desservie à des taux qui lui apparaissent exorbitants par rapport aux années précédentes qu'au-delà de 5 % ces augmentations de Relais Nordik sont nulles et non avenues? En fait, je devrais dire Délais nordique, c'est comme cela que l'appelle la population.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, j'appréhendais, la semaine dernière, cette question à l'Assemblée.

Mme Harel: Je l'aurais souhaitée, mais vous vous faites absent de ce temps-ci, vous nous manquez.

M. Côté (Charlesbourg): Du tout. J'ai été absent la même semaine que Mme la députée de Maisonneuve, la semaine dernière possiblement.

Mme Harel: C'est-à-dire que j'ai été absente pendant une seule journée.

M. Côté (Charlesbourg): Une journée?

Mme Harel: Vous, vous avez été absent pendant une semaine.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que vos préoccupations de comté de la semaine dernière ont coïncidé avec la journée même de la parution de l'article. Je dois vous dire qu'il est peut-être, dans certains cas, normal que cela puisse prendre deux mois à roder une machine. Vous savez, il y a des partis politiques qui existent depuis 20 ans et qui se questionnent encore.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.
(12 h 15)

Mme Harel: Oui. M. le Président, M. le ministre me donne l'occasion de lui dire qu'il a toujours de bonnes raisons pour justifier de

mauvaises décisions. Cela valait pour la desserte aérienne et cela vaut pour la desserte maritime. Ce sont toujours les meilleures raisons, mais pour, finalement, justifier de très mauvaises décisions qui, à l'origine, n'auraient pas dû être prises.

M. Côté (Charlesbourg): M. Je Président, il y a 1534 maires qui se sont prononcés à la rencontre annuelle des maires du Québec. On a posé trois questions au nouveau propriétaire de Quebecair, dont deux venant du maire de Gaspé. Et, finalement, parce que vous citez le journal, la conclusion du journal, le lendemain matin, c'était que les gens étaient satisfaits du service de Quebecair.

Alors, par rapport à tout ce que vous avez véhiculé dans le passé, cela fait un drôle de contraste. Cela ne veut pas dire qu'il ne reste pas de problèmes; il en reste, des problèmes.

Mme Harel: On va en parler, justement, là.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je n'ai pas tenté de vous faire croire qu'il n'y en avait pas.

Mme Harel: Justement samedi, il y a deux jours...

Le **Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...avec notre homologue Lucie Pépin, la députée fédérale à Ottawa, j'avais à prendre Quebecair. Annulé samedi matin, alors, on reporte... C'était un congrès des garderies qui avait lieu à Québec. Finalement, on a réussi à monter à Québec, et le vol de 16 heures annulé pour retourner à Montréal. Alors, j'ai dit à Mme Pépin de faire bien attention en ce qui regarde Air Canada pour que les mêmes problèmes ne se reproduisent pas, étant donné que des décisions aussi fâcheuses peuvent être prises.

M. Côté (Charlesbourg): On peut évoquer chacun ses expériences. J'étais mardi, il y a deux semaines, à l'aéroport de Mirabel avec une compagnie qui s'appelle Air Canada, qui a une réputation quant à sa régularité, et nous avons attendu trois heures à l'intérieur de l'avion avant de décoller de Mirabel. Je me suis dit, à ce moment, que, s'il avait fallu que ce soit Quebecair, possiblement que cela aurait été publié dans le journal le lendemain, mais il n'y avait rien le lendemain parce que c'était Air Canada.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Écoutez, M. le Président, on va terminer. Mais juste avant, puisque le ministre a fait état de ce congrès des maires, je voudrais simplement lui rappeler que le journal n'a pas publié un compte rendu de l'opinion des maires, mais le compte rendu du communiqué de Quebecair sur l'opinion des maires. Je pense qu'avant de prendre des vessies pour des lanternes, il faudrait vérifier l'état réel de la situation.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me rappelez des débats très durs à l'Assemblée quand vous dites "vessies pour lanternes"; c'étaient des termes utilisés par l'ex-député de Saint-Jacques, M. Charron, à l'époque, dans des débats très durs. Je dois vous dire, pour votre information et pour notre bonne compréhension qu'il y a eu trois questions posées aux personnes de Quebecair qui se sont rendues à la table Québec-municipalités, et le compte rendu a été le compte rendu des trois questions posées. Alors, si d'autres ont parlé dans les corridors et n'ont pas eu le courage de leur opinion pour poser des questions, on peut se poser des questions.

Le **Président (M. Saint-Roch):** Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On reviendra tout de suite après au service aérien. Quant au service maritime, qu'est-ce que vous avez à dire aux gens de Sept-Îles?

Le **Président (M. Saint-Roch):** M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Aux personnes de Sept-Îles, la desserte maritime est, d'abord, faite pour les personnes de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord.

Que les débardeurs de Sept-Îles aient des problèmes et agitent du monde, comme cela a été fait dans le cas de Quebecair, quant à moi, ce n'est pas mon niveau de préoccupation. Je suis beaucoup plus sensible à l'argumentation que vous me soulevez d'une desserte qui n'est pas ce qu'elle devrait être pour Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Blanc-Sablon et ces endroits-là. Cela m'inquiète davantage que de me faire parler de M. Parvu, de la Chambre de commerce de Sept-Îles, ou de me faire parler des débardeurs qui ne sont pas prêts à accepter les conditions qui sont celles des gens de Rimouski qui ont accepté de faire le débarquement. Ce n'est pas cela qui me préoccupe. L'aspect préoccupant pour Sept-Îles, c'est le port de débarquement par rapport à Port-Cartier. Cela est un peu plus inquiétant, mais ne venez pas me parler des emplois à Sept-Îles dans la cause de Relais Nordik. Parlez-moi de la desserte et de la qualité de la desserte et des aliments qui parviennent aux gens de la Basse et de la

Moyenne-Côte-Nord, je suis plus sensible à cela. Quant au reste, c'est une question de relation du travail. Si les débardeurs de Sept-îles ne veulent pas accepter les conditions de ceux de Rimouski, c'est leur affaire.

Le Président (**M. Saint-Roch**): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Au sujet du port d'embarquement à Port-Cartier plutôt qu'à Sept-îles, le ministre entend-il faire respecter le contrat qui a été signé entre le ministère et la compagnie?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre entend faire respecter le contrat. À partir du moment où nous en arrivons, maintenant, à la phase, je pense, finale de l'application du contrat, du moins dans l'exercice du contrat avec le bateau qui avait été prévu à l'époque - vous l'avez fort bien évoqué tantôt, on peut avoir des avis différents sur l'interprétation - des avis ont été demandés sur le plan juridique quant à l'interprétation de cette clause. Mais il est clair que, dans la volonté de celui qui a préparé le contrat, la desserte devait se faire par Sept-Îles. Maintenant, est-ce qu'on a réussi à suffisamment bien camper dans notre texte de contrat, sur le plan des écritures, ce phénomène pour être capable de le faire respecter sur le plan juridique, c'est l'avis que le ministère m'a transmis et dont je n'ai pas eu le temps de prendre connaissance jusqu'à maintenant. Mais ce sera pour les prochains jours.

Mme Harel: Nous sommes déjà au début de juin. Le contentieux a-t-il terminé l'analyse juridique de la clause controversée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sûrement.

Mme Harel: M. Normand lui-même disait, le 15 avril dernier, que le contentieux travaillait à cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est terminé?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Alors, le ministre n'a pas pu en prendre connaissance encore?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais tenter de le faire sur le coup de midi et je vous reviendrai dans l'après-midi.

Mme Harel: Très bien. Alors, M. le Président, si vous voulez, on va examiner la question des traverses maritimes.

Le Président (**M. Saint-Roch**): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Juste avant, M. le Président, tantôt, le ministre a fait état des subventions fédérales interrompues depuis deux ans. Est-ce que les négociations se poursuivent présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Là, je pourrais même vous déposer une lettre que j'ai adressée à M. Mulroney - cela va me faire plaisir - en tant que député de Manicouagan. Au moment où j'avais, d'abord, signé une première lettre, je l'ai retenue pour la simple et bonne raison qu'il m'arrivait sept télex du gouvernement fédéral pour des subventions à des traverses maritimes dans les Maritimes et Terre-Neuve. La nature de la lettre et les propos ont changé, mais je pourrais facilement la déposer.

Mme Harel: Et le ministre demande qu'elles soient toujours subventionnées dans le rapport de deux tiers?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Non.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, à la rencontre de juin 1982 avec M. Mazankowski, la base des discussions était la suivante: compte tenu que nous allons intervenir pour la construction du réseau routier de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, cela risque de changer dans les cinq prochaines années et le futur les conditions de desserte de la Basse et Côte-Nord, puisque la desserte se substitue au réseau routier. Sur cette base, le gouvernement fédéral ayant subventionné la construction de la route, il avait l'obligation morale de continuer de subventionner la desserte. Au fil des ans, cette subvention de 70 % est descendue à près de 60 %, si ma mémoire est fidèle. Ce qu'on a signifié, c'est que, sur la base de 50-50, on était prêt à s'entendre pour une desserte de cinq ans dans ce domaine. M. Mazankowski avait trouvé l'idée très intéressante et on devait en avoir des nouvelles au plus tard au mois de septembre. M. Crosbi est arrivé au mois d'août et on a revu les dossiers. M. Bissonnette était sympathique, Mme Vézina, de Rimouski, était très sympathique, mais la sympathie ne s'est pas encore manifestée de manière concrète par la conclusion d'une entente. C'est pour cela que j'ai décidé d'écrire à M. Mulroney, député de Manicouagan et par surcroît premier ministre du Canada.

Mme Harel: Est-ce que le ministre a reçu une réponse à sa lettre?

M. Côté (Charlesbourg): Que je sache, pas encore à ce moment-ci.

Mme Harel: Il serait certainement souhaitable, dans l'intérêt de l'avancement de ce dossier et de sa progression, que la lettre soit déposée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est avec plaisir que je rendrai ce dossier public.

Mme Harel: Alors, sur la question des traversiers, comment le ministre entend-il donner suite au rapport Hovington?

M» Côté (Charlesbourg): Hovington?

Mme Harel: Oui.

M, Côté (Charlesbourg): Nous avons fait, jusqu'à maintenant, un exercice, quand même, pas très facile. Nous allons donner suite au rapport Hovington, du moins à l'esprit du rapport Hovington, en ce sens que la gratuité sur les traversiers sera, à toutes fins utiles, éliminée, comme je l'ai dit à l'entrée, sauf pour une traverse comme Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, où il est évident que la traverse fait office de pont. Si on avait demain matin à construire un pont qui coûterait tout près de 100 000 000 \$, il nous en coûterait plus cher de bâtir ce pont que de maintenir la traverse. De un. C'est un élément extrêmement important.

Les insulaires, eux, n'ont pas de pont et ils doivent, quand même, avoir une certaine gratuité quant à l'utilisation des traversiers, soit à l'île aux Coudres, soit à l'île aux Grues, et cela nous apparaît extrêmement important. Quant aux autres traverses, il y aura une tarification minimale qui pourra prendre différentes formes. Dans certains cas, là où c'est possible, il s'agit de vérifier si ce lien maritime peut être intégré à du transport en commun. C'est ce que nous sommes à finaliser. Quand ce le sera, nous pourrons sortir une grille de tarifs. Mais il est totalement inadmissible que la pratique de l'an dernier et de certaines années antérieures soit maintenue. N'importe quel individu qui avait une carte-soleil pouvait se présenter à la Société des traversiers et demander une carte annuelle qui coûtait 7 % à l'émission et on ne lui demandait pas un sou au plan de l'administration.

Il y a des ajustements au chapitre des économies. M. Gagnon, depuis son arrivée à la Société des traversiers, a accompli un travail fantastique dans la gestion et a fait économiser des sommes assez substantielles compte tenu du budget. Un seul exemple pour illustrer le travail qu'il a fait. Relativement à l'achat des carburants, l'an dernier, il a pu économiser tout près de 800 000 \$ en regroupant les achats de carburant à la Société des traversiers. C'est donc une obligation pour la Société des traversiers de gérer d'une manière beaucoup

plus serrée pour que ce qu'elle va, dans certains cas, économiser puisse être redonné à certaines traverses et, en particulier, à celle de Matane.

Mme Harel: Le ministre avait déjà, d'ailleurs, lors de sa tournée en février dernier, annoncé une bonification. L'ayant suivi de peu à Sept-Îles et ayant moi-même rencontré l'association formée des citoyens du milieu...

M. Côté (Charlesbourg): Mme...

Mme Harel: Oui, voilà. C'est une association extrêmement dynamique qui plaide avec une argumentation très serrée sur l'intensité des relations avec la rive sud. D'une certaine façon, quand on est éloigné de cette région, on a de la difficulté à comprendre combien la Côte-Nord...

M. Côté (Charlesbourg): Est dépendante.

Mme Harel: ...bat au rythme de la rive sud et combien cette relation est importante pour elle; elle n'est pas seulement d'ordre économique, si j'ai bien compris, mais en grande partie les racines familiales de la plupart des gens qui peuplent la Côte-Nord sont sur la rive sud. Alors, cette bonification que la population attend en ce qui regarde la traverse Matane—Godbout—Baie-Comeau, quelle forme prendra-t-elle?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'une réduction de tarifs et de certains autres ajustements quant à la qualité du service sur le bateau et aussi, principalement, en période de pointe touristique. Au plan de la réduction, je ne peux pas m'avancer le cou autant que l'avait fait un de nos collègues, à l'époque, M. Lucien Lessard, en parlant de gratuité, mais davantage en parlant de réduction des tarifs, réduction qui interviendrait cette année et l'an prochain aussi.

Mme Harel: Quand le ministre entend-il faire connaître sa décision?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Avant notre départ à la fin de la session.

Mme Harel: De façon que cela puisse être effectif pour la saison touristique?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, absolument.

Le Président (M. Saint-Roch): Je

remarque qu'il est maintenant 12 h 30, j'aurais besoin d'un consensus pour continuer nos travaux.

Mme Harel: Il faudrait normalement terminer à 12 h 30.

Le Président (M. Saint-Roch): Normalement, oui.

Mme Harel: Et reprendre à quelle heure?

Le Président (M. Saint-Roch): À 15 h 30.

Mme Harel: Je terminerais tout de suite, à moins que le ministre ne veuille continuer?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: On va reprendre à 15 h 30.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 15 h 34)

Le Président (M. Richard): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Documents déposés

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas laisser traîner des choses que l'on pourrait régler immédiatement. Si vous me donnez une minute...

Le Président (M. Richard): M. le ministre, on est ici jusqu'à 23 heures au moins.

M. Côté (Charlesbourg): ...je vais me démêler dans mes papiers. Voilà!

M. le Président, j'aimerais déposer un télex qui a été expédié à Relais Nordik, en date du 26 mai 1987, une note expédiée le 20 mai 1987 à M. Pierre Mercier, signée par M. Girard et, selon le voeu de Mme la députée de Maisonneuve, l'ordonnance générale sur le transport des passagers et des marchandises par eau, la décision de la Commission des transports du Québec quant au permis donné à Relais Nordik, et l'horaire ainsi que les taux des marchandises, tel que souhaité ce matin par...

C'est un petit complément de réponse à ce que nous avons dit ce matin, de telle

sorte que rien ne reste en plan qui ne serait pas juste. En ce qui concerne les tarifs, effectivement, ce sont 4,9 % qui avaient été autorisés. Dans le cas des coûts additionnels dont faisait état M. Landry ce matin, je parlais de coûts de quayage, effectivement, c'était le cas. Je vais vous lire la note que j'ai ici, je pense qu'elle est assez explicite: "Quant aux coûts résultant des droits de quayage applicables aux récipients de six mètres et plus, c'est une tarification fédérale. M. Lacaille nous indique qu'il vient de conclure une entente avec Havres et Ports Canada afin d'être exempté de cette charge. Des crédits seront faits aux clients qui se sont vu charger de tels coûts." Cela réglerait la situation des coûts au-delà des 4,9 % autorisés par la Commission des transports.

Enfin, puisqu'elle m'arrive maintenant, je vais déposer la lettre que j'ai adressée le 24 avril dernier au très honorable M. Brian Mulroney, en espérant que cela ne dérangera pas les négociations de demain.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, nous considérons tous ces documents comme déposés à la commission. M. le secrétaire en fera des photocopies pour tous les membres présents. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, avant de clore la discussion sur le programme concernant les traversiers. Le ministre a informé la commission ce matin qu'il entendait annoncer avant la fin de la session quelle serait l'ampleur de la réduction de tarif concernant la traverse Matane-Godbout—Baie-Comeau. Est-ce que l'annonce qu'il fera ne concernera que cette traverse?

M. Côté (Charlesbourg): L'ensemble des traverses.

Mme Harel: L'ensemble des traverses.

M. Côté (Charlesbourg): La nouvelle tarification concernera l'ensemble des traverses. Il y aura une réduction pour la traverse Matane-Godbout.

Mme Harel: Le ministre nous a parlé ce matin de la nécessaire intégration du financement des traverses à l'égard du transport en commun. Quel type d'intégration?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas parlé de la nécessaire intégration, mais, du moins, d'une tentative d'une certaine intégration que nous négocions actuellement. Pour vous situer très bien, cela concerne la région de Québec. Les gens de la rive sud paient déjà des frais de transport à la

Société de transport de la rive sud de Québec, ils en paient à la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec et il y a le traversier entre les deux. C'est dans cet esprit que nous travaillons actuellement pour tenter d'en arriver à une formule qui permettrait d'éviter que les gens paient démesurément trois fois.

Mme Harel: Donc, les détenteurs de laisser-passer mensuels de la Commission de transport de la rive sud ou de la commission de transport de Québec pourraient traverser gratuitement.

M. Côté (Charlesbourg): Gratuitement, mais il ne faut pas oublier qu'il faudra au moins avoir un laisser-passer. Dans ce sens...

Mme Harel: Sur présentation du laisser-passer. C'est une hypothèse.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une hypothèse et c'est la plus sérieuse actuellement.

Mme Harel: L'annonce sera faite avant la fin de la session sur l'ensemble de la politique de tarification.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, nous rendrons public ce que nous demanderons à la Commission des transports du Québec d'autoriser, parce que c'est cette dernière qui doit autoriser ces tarifs. Dans un cas, c'est maintenant fait. Dans le cas de Rivière-du-Loup, c'est fait, puisque cela a été une augmentation de 4,4 % pour indexer les coûts de traverse à Rivière-du-Loup.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'élément 1?

Mme Harel: On peut passer à l'élément 2.

Le Président (M. Saint-Roch): Les discussions étant closes à l'élément 1, Transport maritime, j'appelle maintenant l'élément 2, Transport aérien. Mme la députée de Maisonneuve.

Transport aérien

La vente de Quebecair

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, j'inviterais le ministre à... Un premier élément d'abord, M. le Président. Dans les questions qui ont

été transmises avant la commission parlementaire au ministre, une concernait son voyage sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord et sur la Côte-Nord. Est-ce que vous me donnez une seconde pour me retrouver? C'est un cahier bleu, les renseignements demandés par l'Opposition, crédits 1987-1988. D'une part, nous avons demandé le contrat d'exploitation intervenu entre le gouvernement et l'actuelle Quebecair en ce qui concerne la desserte aérienne sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Le contrat qui nous a été transmis par le ministre est celui signé par Michel Clair en date du 20 avril 1983. C'est ce contrat que nous a transmis le ministère à la suite de la demande que nous avons faite dans le cadre de l'étude des crédits 1987-1988. Est-ce à dire qu'il n'y a eu aucune autre signature de contrat depuis le 20 avril 1983?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y en a pas eu d'autre. Finalement, c'est le contrat qui avait été effectivement signé par M. Clair qui est respecté par la société Quebecair actuellement.

Mme Harel: C'est une reconduction intégrale?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est même pas une reconduction. C'est le contrat qui continue de filer et qui est respecté par les nouveaux acquéreurs de Quebecair et les montants d'argent sont autorisés annuellement sur la base du contrat qui a été signé par M. Clair, comme vous le dites si bien...

Mme Harel: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...il y a quatre ans.

Mme Harel: Le 20 avril 1983. Donc, c'est le même contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Mais pas le même service parce que le contrat de 1983 se faisait en Boeing 737, jusqu'à Sept-Îles en tout cas. Il se faisait avec des appareils d'une autre qualité.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. Ce n'est pas la desserte de Sept-Îles.

Mme Harel: C'est cela. Mais le contrat qui est reconduit actuellement se fait avec une autre qualité de services.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non. D'abord,

il faut faire une distinction très nette. Quand on parle de Boeing 737, cela allait à Sept-Îles. La desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord se faisait en HS-748. Il y a une distinction très nette entre les deux en parlant de qualité de services effectivement. Mais chaque type d'avion...

Mme Harel: A ses problèmes.

(15 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): ...a ses problèmes et, dans le cas de la desserte de Sept-Îles en Boeing 737, on l'a toujours dit, c'est une excellente qualité de service par rapport au Convair 580. Mais, quant à la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord, c'est une autre histoire et c'est ce qui fait l'objet du contrat. Auparavant, c'était fait en HS-748. C'est fait depuis en Convair 580.

Mme Harel: Alors, ce contrat prend fin à quelle date?

M. Côté (Charlesbourg): Le 20 avril 1983.

Mme Harel: Oui, prend effet. Et sa date d'échéance?

M. Côté (Charlesbourg): Le 30 juin 1987.

Mme Harel: Le 30 juin 1987⁹

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est donc dire que présentement des négociations se poursuivent pour la reconduction du contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Les négociations doivent se poursuivre aussi quant à la signature du contrat lui-même?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on ne peut pas signer de contrat tant et aussi longtemps que le gouvernement fédéral n'aura pas disposé de vos demandes pressantes quant à la révision de la décision de la Commission canadienne des transports.

Mme Harel: Avez-vous des indications au sujet du délai dans lequel le cabinet fédéral disposera de la demande d'appel de la décision de la Commission canadienne des transports?

M. Côté (Charlesbourg): On m'a informé qu'il y avait sept demandes de cette nature pour des objets différents qui étaient soumises au gouverneur général en conseil et l'ensemble des sept devraient passer le test de la décision en même temps. Cela fait

déjà presque six mois qu'on nous dit que c'est imminent.

Mme Harel: Est-ce là le seul facteur qui retarde la date de la clôture? Tout le reste est finalisé⁷

M. Côté (Charlesbourg): Dans le sens qu'il y a une négociation qui est en cours actuellement mais qui ne peut pas atteindre son rythme de croisière tant et aussi longtemps que cette décision-là n'est pas rendue. Il y a eu des rencontres et il y en aura d'autres encore cette semaine avec les gens de Québecair. Il y a donc plusieurs points de négociation qui nécessiteront de laborieuses heures. À ce niveau, on ne peut pas dire que le processus final est enclenché tant que le cabinet fédéral n'aura pas décidé.

Mme Harel: M. le ministre, si le cabinet fédéral décidait lors de sa prochaine réunion hebdomadaire de disposer de l'appel dans le sens que vous le souhaitez, la date de clôture interviendrait-elle immédiatement⁹

M. Côté (Charlesbourg): On peut parler d'un mois.

Mme Harel: D'un mois⁹

M. Côté (Charlesbourg): Maximum.

Mme Harel: Maximum.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire que cela ne peut pas être fait dans des délais plus courts.

Mme Harel: Alors, on tient pour acquis que, selon le ministre des Transports, la date de clôture suivra dans moins d'un mois la décision du cabinet fédéral qui satisfait au transfert de propriété. Dans moins d'un mois. C'est donc dire que bon nombre de conditions ou d'obligations mutuellement convenues entre les parties seraient respectées si la date de clôture intervenait, puisqu'il est entendu que la date de clôture intervient au moment où les parties sont satisfaites.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais les parties peuvent, advenant certains cas de litiges, régler et prendre des dispositions pour que certains litiges puissent être réglés ultérieurement.

Mme Harel: Commençons par le premier qui est celui des états financiers 1986. Actuellement, est-ce que le ministre a en main les états financiers de 1986?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, le ministre des Transports n'a pas en main les états financiers de 1986.

Mme Harel: Quand entend-il les recevoir?

M. Côté (Charlesbourg): Incessamment.

Mme Harel: Donc, les vérificateurs du vendeur n'ont pas encore examiné les états financiers que l'acheteur doit transmettre.

M. Côté (Charlesbourg): Du moins pas pour en arriver à une entente finale. Il a pu y avoir tout au plus quelques rencontres exploratoires quant au bilan financier.

Mme Harel: Il est dit au contrat, à l'article 3.3.1: Les acheteurs feront en sorte que les états financiers consolidés de la compagnie soient préparés en date du 31 juillet 1986, lesquels états financiers seront vérifiés par les vérificateurs du vendeur. On doit donc comprendre que cela n'est pas fait, puisque cela n'a pas été transmis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en cours.

Mme Harel: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu des rencontres exploratoires. Il faut donc comprendre que c'est en cours.

Mme Harel: Le vendeur, en l'occurrence le gouvernement du Québec, en l'occurrence le ministre des Transports et son collègue... Travaillez-vous en responsabilités partagées? Travaillez-vous toujours avec le ministre délégué à la Privatisation?

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr.

Mme Harel: Vous avez reçu les états financiers de 1986, puisque vos vérificateurs les examinent?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je n'ai pas d'information qu'effectivement ces états financiers aient été, jusqu'à maintenant, approuvés par Quebecair non plus.

Mme Harel: Approuvés par Quebecair⁷

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il y a des échanges entre les deux évidemment.

Mme Harel: Oui. Mais ils doivent surtout être approuvés par le vendeur...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...puisqu'ils sont préparés par Quebecair. Ils doivent être acceptés par les vérificateurs. C'est donc dire qu'il n'y a pas de litige en ce qui concerne les états financiers? Il n'y a pas de mésentente présentement...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: ...entre les vérificateurs⁹

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que...

Mme Harel: La procédure prévue au contrat n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): ...il faut faire attention. Si on fait une vérification... Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de litige. Nos vérifications, comme vendeur, peuvent nous amener à constater un certain litige.

Mme Harel: Il y a une procédure qui est prévue disant que, s'il y a litige, ce litige est soumis à l'arbitrage d'un troisième vérificateur. Est-ce que cette procédure est en cours présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Est-ce que le gouvernement, en l'occurrence le vendeur, a indiqué à l'acheteur, aux actionnaires de Nordair Metro, aux administrateurs actuels de Quebecair, le choix qu'il entendait faire sur les modalités du prix à payer⁹ Est-ce que le gouvernement, en vertu de l'article 3.1.1...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: ...ou 3.1.2...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: ...a fait valoir quel serait son choix⁹

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: C'est là encore, si je comprends bien, un autre élément qui devra être satisfait avant qu'il y ait clôture⁹

M. Côté (Charlesbourg): Le processus que nous avons voulu suivre est de faire en sorte qu'à partir du moment où il y a de la part du gouvernement fédéral, un point final à sa participation au dossier, en ce sens qu'il donne l'autorisation finale... Nous avons voulu rapprocher le plus possible de cette décision le "closing", donc, les négociations qui devront avoir cours avec les nouveaux acquéreurs de Quebecair. Cela implique conjointement, pour une certaine partie, le ministre délégué à la Privatisation et le ministre des Transports et, pour d'autres parties contractuelles, cela implique davantage le ministère des Transports. Parallèlement, actuellement, sont en cours à la fois le processus de la privatisation et ce qui en découle en termes d'obligations de notre côté. D'autre part, le ministère des

Transports, mercredi, aura une séance de travail très intense avec les nouveaux acquéreurs de Quebecair quant à la partie qui le concerne.

Mme Harel: Notamment, je reviendrai sur le choix que le gouvernement aura à faire entre l'émission d'actions en sa faveur ou le chèque visé de l'acheteur. Mais ce choix n'est pas fait encore?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Ce choix est fait conjointement avec le ministre délégué à la Privatisation?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Concernant le domaine propre du ministère des Transports, il y a certainement la question de la construction du hangar...

M. Côté (Charlesbourg): À Québec.

Mme Harel: ...à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Les CL-215.

Mme Harel: L'obligation signée par Conifair de construire un hangar. Qu'en est-il présentement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est justement là-dessus que portera la réunion de mercredi. Il y a des propositions qui ont été transmises au ministère et que celui-ci a analysées. Il y aura donc une séance de travail avec le ministère des Transports. Quant à moi, j'ai toujours dit que je ne voulais pas compléter le dossier, à la fois au chapitre des CL-215, à la fois au chapitre de la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord, avant même d'avoir une vision d'ensemble, me réservant un certain nombre de poignées pour être capable de régler un certain nombre de choses que je voudrais voir régler. Dans ce sens, effectivement, mercredi, nous entamons la partie intense de négociations entre le ministère et les nouveaux acquéreurs de Quebecair et, en parallèle, le comité de privatisation prépare tout ce qu'il faut pour faire le "closing".

Mme Harel: La question du hangar, il s'agissait là d'une obligation à laquelle s'engageait Conifair: "Cette obligation ne peut être résolue que si le vendeur la délie de cette obligation". Quels sont les motifs? Plusieurs opinions circulent sur la question, mais quels sont les motifs utilisés par Conifair pour justifier le report de la construction du hangar? Est-ce lié au sol? De quel ordre sont les raisons?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les plans relatifs à la construction, présentés par les nouveaux acquéreurs de Quebecair, c'est beaucoup plus gros comme construction que ce à quoi nous nous attendions. Il y aurait plus de concentration de leur entreprise à l'aéroport de Québec que prévu initialement. Je pense au-delà des CL-215. Un concept intégré a été présenté, ce qui nous a demandé davantage de temps pour analyser, voir la partie qui nous concerne et faire la distinction très nette en ce qui les concerne.

Il y a effectivement, non pas des problèmes de structure ou de capacité portante de terrain, mais davantage des problèmes reliés à la dénivellation d'un terrain qui ferait que, pour leur entreposage, les CL-215 ne seraient plus entrecroisés comme ils le sont actuellement à Montréal. S'il y avait un problème de feu à un appareil, actuellement l'ensemble de la flotte pourrait y passer. Cet espace est beaucoup plus aéré, donc un besoin plus grand de terrain ou peut-être, par le fait même, de remplissage de terrain afin d'avoir un terrain de même égalité pour pouvoir déplacer les CL-215 sur leur propre pouvoir. C'est un peu ces questions qui sont sur la table actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Vous allez comprendre, M. le Président, que j'entends faire à l'instant une motion qui vient brusquement mettre fin à un débat qui m'intéresse au plus haut point. Compte tenu de l'importance des travaux qui se déroulent de l'autre côté, au Conseil des ministres, je fais, comme l'ensemble de mes autres collègues dans les autres commissions parlementaires, cette motion que je vais vous lire immédiatement et qui manifeste bien le sérieux et l'intérêt que nous portons aux discussions qui se déroulent puisque nous sommes prêts à nous priver de la présence du ministre et à ajourner nos travaux pour lui permettre de siéger à la séance du Conseil des ministres qui se déroule présentement.

Je vous lis la motion: "Que la commission, conformément aux dispositions de l'article 165 des règles de procédure, ajourne ses travaux de façon à permettre au ministre de participer à la séance de travail du Conseil des ministres de cet après-midi, portant sur l'entente du lac Meech." Voyez notre collaboration pour permettre à tous les ministres qui sont actuellement à siéger dans les commissions parlementaires de rejoindre leurs collègues sur cette importante question.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être juste

une question. Est-ce que cela veut dire, par exemple, que les deux heures qu'on perdrait de 16 heures à 18 heures devraient être reprises ultérieurement?

Mme Harel: Je le pense. Je le crois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une générosité tout à fait exemplaire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Cela nous obligerait à réorganiser nos travaux...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une générosité qui vous fait rougir.

Mme Harel: M. le Président, vous pouvez peut-être...

M. Bissonnet: Est-ce que...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: ...il y a eu des pourparlers, Mme la députée de Maisonneuve, entre votre leader et notre leader en ce qui a trait à l'organisation des travaux parlementaires concernant cette motion pour les deux heures qui auront à être reprises? Est-ce qu'il y a eu des discussions entre nos leaders respectifs?

Mme Harel: Je vais vous dire cela, M. le député. Si elles avaient eu lieu à la satisfaction du leader du gouvernement, sans doute qu'il n'aurait pas été nécessaire de faire une motion.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'ai demandé qu'on aille vérifier si c'était acceptable par nos autorités puisque, comme vous le savez, on est soumis à nos autorités. Quand on aura la réponse, on pourra disposer pour aller au conseil si jamais cela est d'accord, sinon on continuera à parler de dossiers aussi intéressants que ceux des transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je pense que c'est une proposition de bon sens. J'aimerais, par ailleurs, que vous puissiez recevoir une argumentation qui pourrait inciter le ministre à considérer sans doute utile de mettre fin immédiatement aux travaux pour rejoindre ses collègues. De toute façon, son chef de cabinet doit avoir une réponse à nous communiquer.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'aurais peut-être... Je trouve cela très intéressant et, d'ailleurs, je m'intéresse grandement aux travaux qui, bien sûr, ont cours au Conseil des ministres. Si Mme la députée de Maisonneuve acceptait que mes sous-ministres et sous-ministres adjoints répondent aux questions qu'elle voudrait poser pendant les deux heures qui courent, je serais prêt à aller facilement au Conseil des ministres discuter de la question qui nous intéresse pendant que mes sous-ministres adjoints, responsables de chacun des dossiers, pourraient répondre à ses questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je vais vous faire...

Une voix: Adopté.

Mme Harel: ...une contre-proposition de bonne foi, qui est de reprendre nos travaux à 19 heures. Donc, à ce moment, d'un commun accord, il y a une heure que nous convenons de laisser à la disposition du ministre, mais une heure qui nous sera également réservée compte tenu de l'importance des programmes que nous examinons.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, sur les propos de la députée de Maisonneuve, je tiens à vous informer immédiatement que nous tenons un caucus ce soir à 18 heures et nous prévoyons le terminer à 20 heures. Alors, il serait impossible pour nous de consentir à reprendre les travaux à 19 heures dans ces circonstances.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Jeanne-Mance.

Mme Harel: M. le Président, vous comprendrez que l'importance de la volonté politique est trop grande; malgré tout le respect et l'estime que nous portons aux collaborateurs du ministre et malgré la reconnaissance de leur compétence, c'est de la bouche même du ministre que nous voulons entendre un certain nombre de ses orientations et de ses choix.

Le Président (M. Saint-Roch): ...Mme la députée de Maisonneuve. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce que j'ai compris de la dernière contre-proposition de Mme la députée de

Maisonneuve, c'est que je pourrais au moins disposer d'une heure, soit de 16 heures à 17 heures, sans que cela influence nos crédits, pour aller au Conseil des ministres, revenir de 17 heures à 18 heures, si j'ai compris le sens de sa proposition, sans que cela n'affecte globalement l'enveloppe de l'étude de nos crédits.

Mme Harel: Oui, mais est-ce que le ministre s'engage à être de retour à 17 heures?

M. Côté (Charlesbourg): Assurément.

Mme Harel: Je vais vous dire, M. le Président, que cela me fait plaisir de permettre au ministre des Transports d'assister comme ses collègues à cette importante rencontre. Personnellement, je crois que le secteur des transports, cette année, nous a donné bien des exemples d'une interprétation extrêmement étroite des droits collectifs à l'égard d'une interprétation extrêmement large et généreuse des droits individuels des dispositions des chartes de la part des tribunaux. C'est d'autant plus important d'être vigilant sur le sens à donner à tous les mots.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, vous allez me permettre, maintenant, j'ai une motion ici qui est sûrement recevable en vertu de l'article 155 de notre règlement.

Mme Harel: ...M. le Président, cette motion de façon à nous permettre de suspendre les travaux pendant une heure.

Le Président (M. Saint-Roch): À ce moment-là, Mme la députée de Maisonneuve, si vous me le permettez, pour le libellé, ce serait de suspendre de consentement mutuel nos travaux pendant une heure, jusqu'à 17 heures. Est-ce que vous retirez la première motion que vous avez déposée? La motion est retirée.

Y a-t-il consentement?

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement pour suspendre nos travaux...

M. Bissonnet: Il y a consentement pour autant que cette suspension n'entame pas le temps qui a été accepté par les deux formations politiques pour l'étude des crédits.

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me le permettez, M. le député de Jeanne-Mance, pour tous les membres de la commission, l'entente serait celle-ci: Que la commission suspende ses travaux de 16 heures à 17 heures mais que ceci

n'élimine aucunement l'ordre, pour les travaux de la commission, qui était de siéger ce soir de 20 heures à 23 heures.

M. Bissonnet: M. le Président, l'heure de suspension n'est pas enlevée de la comptabilisation des heures pour l'étude des crédits du ministère des Transports.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est ce que je disais, M. le député de Jeanne-Mance, nous terminerons à 23 heures.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend maintenant ses travaux jusqu'à 17 heures.

(Suspension de la séance à 16 h 7)

(Reprise à 17 h 14)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits financiers du ministère des Transports.

Au moment de notre suspension, nous en étions au programme 7, Transports maritime et aérien, élément 2: Transport aérien. Y a-t-il d'autres interventions?

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Une remarque d'abord, M. le Président, si vous le permettez, sur le transport maritime. Le bref arrêt nous a permis de prendre connaissance des documents que le ministre a déposés à l'ouverture des travaux cet après-midi et le permis qui a été émis par la Commission des transports du Québec est justement qu'un des ports intermédiaires qui doit être desservi est le port de Sept-Îles. Non seulement cela se retrouve au contrat, mais plus encore, dans trois dispositions différentes, cela se retrouve dans le permis de la Commission des transports du Québec. Alors, il y a de quoi mentionner qu'à tous égards Relais Nordik contrevient présentement et au contrat et au permis.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Une situation qui devra éventuellement être réglée.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la lettre de M. Girard.

Mme Harel: Il y a une lettre de M. Girard qui est très intéressante. Est-il ici, M. Girard?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que...

Mme Harel: Il a quitté pensant que c'était terminé, j'imagine. D'accord. On revient au transport aérien.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, nous en étions à reprendre toute la question relative à la clôture éventuelle de la transaction. Le ministre nous dit attendre la décision du cabinet fédéral en ce qui a trait à l'appel de la décision de la Commission canadienne des transports. Par ailleurs, les états financiers de 1986, lesquels doivent déterminer l'avoir de l'actionnaire, ne sont pas disponibles présentement. En tout cas, le ministre nous a dit que ses vérificateurs les étudiaient. La question est la suivante: Sur l'avoir des actionnaires, compte tenu des dispositions 3.3.3 ou 3.3.2, est-ce que, présentement, le ministre a été informé qu'il y avait l'usage de l'une ou l'autre des deux clauses, à savoir si l'avoir des actionnaires est considéré par l'acheteur comme étant égal à 14 000 000 \$ ou comme étant inférieur à 14 000 000 \$?

Je rappelle qu'en regard de l'offre d'achat qui est signée, les acheteurs et le vendeur doivent convenir d'états financiers en regard desquels l'avoir des actionnaires sera déterminé et déterminant, puisque l'avoir des actionnaires déterminera d'une certaine façon, le prix de vente ou pourra, tout au moins, être utilisé pour la détermination du prix de vente.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas fait encore.

Mme Harel: Ce n'est pas fait. Vous nous avez dit les rencontrer, mercredi de cette semaine....

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...entre autres pour discuter de la question du hangar.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien préciser que je n'ai pas nécessairement dit le ministre, mais le ministère.

Mme Harel: Le ministère doit faire une rencontre importante mercredi sur la question du maintien de l'obligation contenue à l'offre d'achat de construire un hangar pour l'entretien des CL-215. Est-ce que le ministère a également fait des représentations auprès d'une autre compagnie,

à savoir la compagnie Nationair, en ce qui concernait son engagement de faire effectuer l'entretien de sa flotte de DC-8, cette fois, au hangar de Dorval?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu personnellement des entretiens avec M. Obadia au sujet du respect de certaines clauses et, de manière plus spécifique, de ce qui a été l'objet de nos préoccupations lors de certaines périodes de questions. M. Obadia et moi-même tentons de convenir d'une date pour le suivi de notre entretien.

Mme Harel: Je vous rappelle, M. le Président, que, dans l'offre d'achat, compte tenu que la clôture n'est pas encore complétée et ne le sera pas avant que les parties aient convenu mutuellement de la réalisation de leurs obligations, Nationair s'engageait à convenir, à tarifs concurrentiels, d'un contrat d'entretien pour toute sa flotte de DC-8, laquelle est actuellement entretenue, je pense, à l'extérieur du Québec par Capital Technical Services. On venait d'examiner un contrat d'entretien de cette flotte à effectuer au hangar de Dorval.

M. Côté (Charlesbourg): Je tiens tout de même à vous faire remarquer qu'en aucun temps le gouvernement du Québec n'a signé de contrat avec M. Obadia. Ce sont les gens de Quebecair, les actionnaires de Nordair Metro qui se sont portés acquéreurs de l'ensemble et qui ont des liens contractuels avec Nationair.

Mme Harel: Évidemment, il y avait là une disposition qui concernait cette question dont vous parlez, qui se lisait comme suit: "La convention entre les acquéreurs de Quebecair et de Nationair est valide et lie les parties jusqu'à la date de clôture prévue à l'offre d'achat d'actions de Quebecair. Tous les engagements de la présente convention devront avoir été respectés par les parties avant ou au plus tard à la date de clôture." Je suppose que cela doit faire partie des obligations que le nouveau Quebecair doit remplir à l'égard du gouvernement et que le gouvernement doit faire respecter par les acquéreurs auprès de Nationair. Est-ce que c'est là l'interprétation du ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Le lien, quant à nous, est avec les gens de Quebecair et non pas avec Nationair. Mais, effectivement, dans les discussions que l'on a eues lors des négociations, il y avait des points sur lesquels Nationair s'était engagé, qui font partie du contrat et qui devront être respectés.

Mme Harel: Si vous me permettez, M.

le ministre, avec le consentement des membres de la commission, je vais déposer une liste qui est assez intéressante. C'est celle de la date d'entrée du personnel de Nationair, commandants et copilotes. Compte tenu des informations que nous avons demandées à Transports Canada et que nous avons finalement réussi à obtenir, la langue d'usage dans les postes de pilotage est celle qui est décrite par l'autorité du commandement de bord. C'est là la seule règle retenue par Transports Canada. Un peu comme sur un bateau, où le capitaine est le seul maître après Dieu, il en va ainsi dans un avion, c'est le commandant de bord qui établit la politique à l'égard de la langue qui doit être en usage dans son avion. C'est d'autant plus intéressant de prendre connaissance de la liste des commandants de bord et des copilotes qui sont au service de la compagnie Nationair, et notamment de leur date d'entrée en fonctions, qu'on se rend compte que les commandants de bord sont exclusivement, présentement - je reviendrai sur la situation qui peut être légèrement modifiée dans les jours qui viennent - sur 18 d'entre eux, 18 sont unilingues anglophones et les copilotes, sur 17 d'entre eux, 10 sont francophones. L'ordre d'ancienneté - vous allez vous en rendre compte d'ailleurs - leur ordre d'entrée dans la compagnie, compte tenu du fait que Nationair a beaucoup progressé pendant que, dans la même proportion, Quebecair rapetissait... Il n'en reste pas moins que l'engagement des commandants de bord s'est fait massivement en décembre 1986, deux semaines après l'engagement des copilotes, qui étaient souvent des commandants en titre à Quebecair et qui ont été engagés comme seconds plutôt que comme commandants de bord, se voyant préférer des pilotes unilingues anglophones.

M. le Président, j'aimerais déposer cette liste, sachant qu'elle pourra être modifiée prochainement, modification légère, ai-je dit, puisque, actuellement, 21 pilotes sont à suivre une formation pour un endossement de DC-8 et, que sur ces 21 pilotes, 4 sont francophones et 17 sont unilingues anglophones.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a environ un mois et demi, peut-être même deux mois, Mme la députée de Maisonneuve posait des questions quant à la note qui circulait à Nationair dans le cockpit, disant que la langue de travail et de communication devait être l'anglais. Effectivement, c'était basé sur les normes de sécurité du fédéral. J'avais eu

l'occasion de parler, à ce moment-là, avec M. Obadia et celui-ci m'avait répondu que c'était la réglementation fédérale ou les lois fédérales sur la sécurité qui l'obligeaient à faire en sorte que, pour bien se comprendre, et c'est élémentaire pour la sécurité, les gens puissent parler anglais lorsque le pilote est unilingue anglais.

La remarque que fait Mme la députée de Maisonneuve, je l'ai faite, à ce moment-là, à M. Qbadia. Si on avait engagé des gens, non pas unilingues francophones, mais parfaitement bilingues, cela n'aurait pas posé de problème. C'est là qu'était foncièrement l'erreur commise par M. Obadia quant au respect des francophones au Québec. Je me souviens fort bien des discussions que j'avais eues avec lui où il évoquait le fait qu'il avait effectivement employé comme copilotes des gens qui venaient de Quebecair et qui, m'avait-il dit - et je lui en ai demandé la liste - dans certains cas, étaient montés en grade pour devenir pilotes. Il y avait donc une évolution de la situation à ce chapitre. Mais je pense qu'il y a beaucoup à faire avant que l'on comprenne la situation des francophones du Québec dans le domaine de l'aviation. Je ne l'ai pas caché et je ne le cacherai pas non plus aujourd'hui.

Mme Harel: C'est éloquent de voir, au premier coup d'oeil, cette liste d'ancienneté dans laquelle tous les francophones sont en bas de liste malgré que les unilingues anglophones aient souvent été engagés après. Cela n'a rien à voir avec ce qu'on appelle en général les endossements pour piloter tel ou tel type d'avion puisque les uns comme les autres ont reçu une formation.

J'aimerais revenir sur...

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me permettez, Mme la députée de Maisonneuve, avant de procéder, nous allons accepter le dépôt de votre liste de noms.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous cède la parole de nouveau, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a donc un certain nombre de conditions à remplir et qui ne le sont pas encore pour qu'intervienne la clôture de la transaction. J'aimerais savoir du ministre, entre autres, si les conditions posées par la Commission canadienne des transports en ce qui a trait aux exigences sur l'assurance-responsabilité, le financement, le dépôt des tarifs ont été complétées, conditions posées par la commission canadienne avant d'autoriser la clôture de la transaction. Donc, il faut comprendre que la transaction n'ayant pas été complétée, le gouvernement se trouve toujours à détenir la

propriété; il n'y a pas eu transfert de propriété. C'est bien le cas⁷

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'en termes clairs, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas "closing" de la vente, le gouvernement pourrait décider de la garder. Maintenant, rationalisez.

Mme Harel: Est-ce à dire que le ministre des Transports et le gouvernement souscrivent à la conduite des négociations collectives qui sont entamées par l'employeur? Il y a présentement un arrêt des négociations, la conciliation est terminée à Quebecair et il y a des indications selon lesquelles une situation est en train de dégénérer en conflit de travail. L'actuel employeur autorisé par le gouvernement à conduire ces négociations réclame non pas le maintien de la situation, mais des réductions substantielles évaluées de façon assez objective à plus ou moins 20 %, 25 % ou 27 %, selon la classe ou la catégorie d'emplois, des réductions extrêmement sévères.

Ma question au ministre est la suivante: Étant entendu que les acheteurs devaient conduire les affaires de Quebecair, conformément au plan de redressement... C'est là le texte de la disposition qu'on retrouve au titre Administration de la compagnie après l'acceptation de l'offre. On pouvait y lire, à la disposition 10.1: Les administrateurs auront plein pouvoir et prendront toutes les décisions relatives à l'administration, à la gestion, aux opérations et aux conditions de travail du personnel à l'emploi de la compagnie jusqu'à la date de clôture, conformément au plan de redressement prévu aux présentes. Le ministre considère-t-il que les conditions de travail actuellement réclamées par les administrateurs qu'il a lui-même nommés jusqu'à la date de clôture - ce sont là d'autres dispositions du texte - correspondent au plan de redressement⁷

M. Côté (Charlesbourg): Les gens qui ont la propriété de Quebecair actuellement négocient des conventions collectives et demandent aux syndiqués certains réajustements dans les conventions collectives. Quant à nous, jusqu'à maintenant, nous ne nous sommes pas immiscés et nous ne nous immiscerons pas non plus dans la négociation de ces conventions collectives, compte tenu que nous avons vendu Quebecair et que nous voulons, dès le moment où le gouvernement fédéral aura donné son assentiment final, faire le "closing" du dossier au plus tard le mois qui suivra et que c'est donc l'affaire des gens qui ont aujourd'hui les affaires de Quebecair à gérer.

(17 h 30)

Mme Harel: M. le Président, je ne sais pas si le ministre est conscient qu'il vient,

en deux déclarations conséquentes, de déclarer exactement l'inverse. Il vient de nous dire, il y a à peine cinq minutes, que le gouvernement était toujours propriétaire et qu'il pourrait...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que je vous ai dit, c'est que le gouvernement pourrait ultimement, s'il le souhaitait - si c'était son orientation, mais ce n'est pas son orientation - au moment du "closing", s'il n'y avait pas entente à sa satisfaction sur les termes qui avaient été convenus à l'époque, faire en sorte de conserver Quebecair. Mais ce n'est pas l'intention du gouvernement.

Mme Harel: Donc, M. le Président, c'est à tort que le ministre utilise l'expression "ceux qui ont la propriété de Quebecair". Il n'y a que le gouvernement qui a présentement la propriété de Quebecair. Il n'y a pas eu de transfert de propriété de Quebecair. Le gouvernement est toujours propriétaire de Quebecair. Il y a des administrateurs qui ont fait une offre d'achat et qui se sont vu confier le mandat d'administrer Quebecair pour et au nom du gouvernement conformément au plan de redressement prévu aux présentes. Mais, dans le plan de...

M. Côté (Charlesbourg): Pas pour et au nom du gouvernement.

Mme Harel: En leur nom propre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et assurément c'est une question...

Mme Harel: Pour et au nom, en tout cas, du contrat qui a été signé par les parties.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, mais les négociations font partie de l'administration et c'est la responsabilité de ceux qui ont maintenant la responsabilité de l'administration de Quebecair.

Mme Harel: Si ces négociations menaient éventuellement - comme un scénario peut nous le faire penser ou, en tout cas, peut se présenter - à un lock-out de la part de l'employeur qui, d'ailleurs, fait courir cette menace auprès des employés, le gouvernement laisserait une entreprise dont il détient toujours la propriété être l'objet d'une fermeture sans que les personnes qui la ferment en aient la propriété.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question hypothétique. Est-ce que le gouvernement du Québec a menacé de lock-out tous ses employés au moment où il les a coupés de 20 % il y a quelques années?

Mme Harel: Ce sont là des employés qui sont restés à l'emploi de l'employeur et le lien était direct... Il n'a jamais été mis en cause. Le ministre sait très bien l'imbroglia que représente une situation où des personnes ont fait une offre d'achat, ont obtenu immédiatement les clés de l'entreprise, en ont conduit les affaires selon le plan de redressement, sont actuellement à conduire des relations de travail qui peuvent mener à un conflit qui peut mener à l'arrêt des opérations sans que les personnes qui poursuivent ces négociations soient propriétaires de l'entreprise. Le gouvernement, qui, en vertu de l'article 10.4, peut nommer un représentant pour assister aux réunions du conseil d'administration comme observateur, l'a-t-il fait et a-t-il l'intention de le faire dans le cas préoccupant des relations de travail actuelles?

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons effectivement un représentant du gouvernement du Québec à toutes les négociations quant au plan de redressement et à certains avantages que pourraient retirer des employés qui quitteraient ou seraient reclassés à même les 2 000 000 \$. Quant à nous, depuis le 1er août 1986, les gens ont la pleine gestion des affaires de Quebecair à leur profit comme à leurs dépens. Pour nous, c'est cela qui est extrêmement important depuis le 1er août: les déficits sont assumés par les gens de Quebecair, les nouveaux actionnaires; et c'est cela qui est extrêmement important.

Mme Harel: Le ministre nous dit: Quel que soit l'état ou la conduite des négociations présentement, nous renonçons à nous y intéresser même si nous sommes toujours propriétaires de cette entreprise.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous dis, c'est que vous posez un certain nombre de questions hypothétiques où vous évoquez la possibilité qu'un lock-out puisse être décrété et la possibilité qu'il y ait un blocage des négociations. Or, nous ne sommes pas dans une situation actuellement qui nous permet de croire qu'il y aura, dans les prochaines heures, demain ou la semaine prochaine, un lock-out. Les négociations continuent de courir et les négociations doivent se faire entre ceux qui ont à administrer Quebecair et les employés de Quebecair. Dans ce sens, c'est à la table que la négociation doit être faite, et que les parties doivent en venir à une entente.

Mme Harel: Avez-vous l'intention d'utiliser la clause 10.4 pour nommer un observateur qui assisterait aux réunions du conseil d'administration? Avez-vous l'intention d'utiliser la clause 10.4 pour y avoir un représentant du gouvernement?

M. Côté (Charlesbourg): Si le besoin s'en était fait sentir, on l'aurait fait, mais on ne l'a pas fait jusqu'à maintenant.

Mme Harel: J'aimerais que le ministre prenne à nouveau connaissance de l'article 3.3.4 qui concerne les conventions collectives de travail et qui dit ceci: "Avenant qu'à la date d'acceptation de l'offre les conventions collectives en vigueur et celles échues apparaissant à l'annexe k aient été modifiées formellement ou dans leur application..." Comment le ministre interprète-t-il cette clause-là?

Est-ce à dire que les acheteurs se sont prémunis contre une nouvelle convention collective de travail qui aurait pu intervenir avant l'acceptation de l'offre le 31 juillet dernier? Est-ce à dire que les acheteurs s'étaient prémunis contre une éventuelle signature de convention collective avant la date d'acceptation de l'offre le 31 juillet et que le gouvernement a retardé la signature de la convention collective de façon à remettre à l'acquéreur, qui n'est pas le propriétaire, le soin de conduire à sa place les négociations?

M. Côté (Charlesbourg): Si Mme la députée de Maisonneuve me le permettait, il y a eu un certain nombre d'heures de négociation dans la nuit du 30 au 31 juillet. Je ne peux pas me souvenir si, effectivement, cet article-là a fait l'objet de changements ou de modifications. Je pourrais, pendant l'heure du souper, prendre toute l'interprétation que les gens ont bien voulu nous donner de la négociation à la table, à l'époque, comme je n'ai pas été à la table à tout moment, et revenir avec l'interprétation qui a été faite par la partie patronale.

Mme Harel: Avec raison, le ministère s'intéresse de près à certains aspects importants des obligations des parties au contrat, notamment à la construction du hangar. Je pense que dans la même mesure le ministère devrait suivre attentivement l'évolution du dossier des négociations dans ce secteur.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis moins sûr de ça. Je veux vérifier l'interprétation qu'en ont faite, au moment des négociations, nos négociateurs, qui étaient des conseillers juridiques et des hommes de loi. Je veux bien vérifier l'interprétation qu'ils en avaient au moment où ils l'ont inscrite.

Mme Harel: Mais, M. le Président, vous vous rendez compte combien il peut être imprudent de laisser à d'autres le soin d'administrer un bien public sans qu'il y ait eu transfert de propriété, au moment où la conduite de ces affaires peut mener à une situation qui pourrait être fort fâcheuse.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait peut-être faire attention à l'interprétation, parce que, à ce que je sache, il y a eu un redressement extrêmement important de la situation de Quebecair. Il y a eu réajustement dans certains cas en mieux de ce qui avait été offert. Il y a eu des problèmes en cours de route aussi, mais on a prouvé qu'on était capable de s'ajuster à la clientèle et à la demande. S'il y a eu des problèmes en cours d'exercice, il y a quand même eu des réajustements assez spectaculaires.

La gestion de Quebecair, jusqu'à maintenant - on pourra le voir dans le mois qui vient - a, quand même, témoigné d'une plus grande rigueur que ce que l'on a connu auparavant et, là-dessus - je vous le dis très honnêtement - sous votre régime et sous notre régime, lorsque c'était une société d'État. Le laxisme de la gestion des affaires de Quebecair, avant cette privatisation, ne fait plus de doute pour personne. Dans ce sens, il y a eu un resserrement assez spectaculaire de fait et ce sont les gens de l'aviation du Québec et du privé qui ont fait cette rationalisation.

Mme Harel: M. le Président, parlant des gens de l'aviation privée, j'aimerais pouvoir interroger le ministre sur la question de Transfair Inc. Cette compagnie de Longue-Pointe de Mingan, qui cherchait à obtenir un permis sans subvention pour desservir le cargo de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et d'une partie de Goose Bay, s'est vu refuser ce permis par la Commission canadienne des transports à la suite, notamment - entre autres ou notamment, on connaît bien maintenant l'usage du mot "notamment" - de l'opposition qui est venue du nouveau Quebecair et du ministère des Transports.

Lorsque nous l'avons interrogé en commission précédemment, le ministre a plaidé que, étant donné que c'était en haut du 50e parallèle et que c'était déjà subventionné, il n'y avait pas lieu qu'il y ait concurrence, que cela pouvait, donc, à ce moment-là, simplement réduire l'achalandage et augmenter d'autant la subvention que le gouvernement avait attribuée au nouveau Quebecair.

Dans la requête qui est présentée devant la Commission canadienne des transports, ce dont on se rend compte, c'est que cet argument du ministre tient dans la mesure où il y aurait eu appel d'offres. Puisque le ministre fait l'éloge du monde de l'aviation québécois, en traitant tout le monde sur le même pied, il aurait pu ouvrir des soumissions pour la desserte aérienne de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et laisser à des entreprises, quelles qu'elles soient - Quebecair, Transfair, Propair - la possibilité de déposer des offres. Après coup, il aurait été légitimé de s'opposer

devant la commission canadienne à l'émission de permis pour d'autres entreprises.

Mais cela aurait été légitime dans la mesure où tout le monde aurait été traité sur le même pied. Présentement, c'est une entreprise qui se voit confrontée à l'opposition du ministère des Transports pour le motif que cela augmenterait les subventions que le ministère a à verser à une autre entreprise, sans jamais avoir pu elle-même soumissionner, les offres d'achat n'ayant jamais été ouvertes pour qu'elle puisse déposer une proposition et faire valoir les services qu'elle voulait rendre à la population.

Alors, j'aimerais bien entendre ce que le ministre a à dire concernant ce contrat sans soumissions qui a été accordé à Quebecair, pour continuer au nouveau Quebecair. C'est un peu comme pour le transport maritime. Pour le transport maritime, le contrat a été ouvert, mais, pour le transport aérien, le contrat a été reconduit à une nouvelle entreprise.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. Je vais tenter de vous corriger un peu. On l'a fait tantôt. C'est, d'abord, à votre collègue, Michel Clair, que vous auriez dû poser la question, parce que ce qui est en cours, c'est le contrat signé par votre gouvernement, le 20 avril 1983. La situation actuelle, c'est celle-là. On n'a pas reconduit, on a respecté le contrat signé par celui qui était ministre des Transports en avril 1983, M. Michel Clair.
(17 h 45)

Est-ce qu'à ce moment-là il y a eu ouverture et appel d'offres au grand public, à l'aviation québécoise pour desservir la Basse et la Moyenne-Côte-Nord? Non. Parce que, intentionnellement, à l'époque, vous l'avez fermé pour permettre à Quebecair de desservir cette région et ainsi de pouvoir recevoir par la porte d'en arrière des subventions pour ses équilibres. C'est exactement comme cela que cela s'est passé, sans parler, bien sûr, du superfinancement des HS-748, qui a probablement été la bêtise des dernières années. Dans ce sens-là, ce n'est pas un nouveau contrat. C'est le respect du contrat signé par vous.

Quant à la deuxième partie de la question, pourquoi ne pas avoir permis à Transfair de faire une proposition pour la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord? Dès le début, il était clair, quant à nous, que c'était une proposition globale. Parce que, si on avait voulu faire ce que vous nous avez reproché de faire, soit démanteler Quebecair, on aurait pu procéder par morceau et on en aurait tiré un prix très nettement supérieur sans pouvoir, pour autant, garantir un minimum d'emplois à sauvegarder. C'est le choix qu'on a eu à faire à l'époque. Dans ce cas-là, M. Fafard,

de Transfair, n'avait assurément pas les reins assez solides pour pouvoir absorber le tout.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le démantèlement de Quebecair, que vous n'avez pas eu le courage de faire vous-mêmes, vous l'avez fait faire par les nouveaux actionnaires. Quebecair, c'est comme un caribou qui a été évincé de tous les côtés. Si on revient à la desserte aérienne de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord, le ministre soutient que c'était là un ancien contrat qu'il respectait, mais il ne tient pas compte du fait que c'était une nouvelle entreprise. L'entreprise n'était plus la même. Si la subvention d'équilibre par la porte d'en arrière n'était pas acceptable à votre point de vue pour une entreprise gouvernementale, rendez-vous bien compte qu'elle le devient encore moins pour une entreprise privée qui devrait être traitée comme toutes les autres.

Vous nous dites que c'est une entreprise que l'on remet au monde de l'aviation québécoise. Le monde de l'aviation a aussi d'autres sortes d'entreprises. Il réclame que toutes soient traitées sur un pied d'égalité. Dans la mesure où c'était une entreprise gouvernementale, vous comprenez qu'on ne va pas pleurer sur le sort qui lui a été fait, bien au contraire. C'était une entreprise dont il était assez légitime de vouloir la rentabilité. C'est une entreprise qui doit desservir une clientèle comme n'importe quelle autre. Le ministre n'aurait qu'à utiliser le même discours qu'il a tenu pour la desserte maritime dans le cas de la desserte aérienne. Ce qui est étonnant, c'est qu'il ne voie pas la contradiction entre les deux. Pour la desserte aérienne, il ne voit pas l'absence d'ouverture de soumissions. Il va être obligé de le faire tôt ou tard. Le ministre entend-il indéfiniment reconduire sans appel d'offres la desserte aérienne de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord? Le ministre va, tôt ou tard, devoir ouvrir la desserte aérienne de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. C'est une faveur qu'il a accordée aux nouveaux acquéreurs de Quebecair. C'est une faveur de trois ans. C'est bien le cas? Ou une faveur de cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): De deux ans dans le contrat. Mais Mme la députée de Maisonneuve, qui êtes avocate - moi, je ne le suis pas - pouvez-vous m'indiquer comment on fait pour briser un contrat et quels en sont les coûts?

Mme Harel: Le contrat que vous nous avez transmis se terminait en 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: C'est un contrat de trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est jusqu'au 30 juin 1987. Je vous l'ai dit ce matin.

Mme Harel: Alors, vous le reconduisez sans appel d'offres pour une autre année?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'objet des négociations ou des discussions de mercredi, parce qu'il y a deux interprétations à ce sujet. Quant à moi, je n'ai jamais dit que c'était un contrat à vie. Lors de notre tournée sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord, on s'est rendu compte qu'il y a peut-être des possibilités d'accorder une subvention à une entreprise même privée. Ce sont des possibilités peut-être même contenues dans un décret que vous avez adopté, mais que vous n'avez jamais appliqué.

Si les solutions étaient si simples que cela, expliquez-moi alors pourquoi vous n'avez pas appliqué votre décret qui faisait en sorte que vous deviez subventionner davantage le passager que la compagnie au nom du principe qu'une société comme Quebecair devait finalement avoir l'exclusivité du contrat pour sa survie?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que la société de transport du Québec ou plutôt la Société...

M. Côté (Charlesbourg): La Société québécoise.

Mme Harel: ...québécoise des transports détient toujours des actions privilégiées à titre de placement dans Propair Inc?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais le vérifier au souper parce que j'ai eu des communications téléphoniques, la semaine dernière, où il y avait beaucoup de mouvement, beaucoup d'action à ce niveau et je ne voudrais pas vous donner une réponse, à ce moment-ci, qui n'est pas fidèle à la réalité. Il y a des choses qui devaient se passer en fin de semaine dernière et on vérifiera au souper si cela s'est passé. On vous donnera l'heure exacte à 20 heures.

Mme Harel: Oui. J'aimerais également, M. le ministre, que vos collaborateurs puissent m'indiquer, dans le projet de contrat, où se retrouve la reconduction de deux ans. J'imagine que vous êtes assez familier pour pouvoir le retrouver facilement.

M. Côté (Charlesbourg): À l'élément 4.3, semble-t-il.

Mme Harel: À l'élément 4.3.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Je ne suis pas encore à pouvoir le citer par coeur, mais presque.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement davantage que moi.

Mme Harel: L'élément 4.3, c'est la gratuité des aéroports.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas cela.

Mme Harel: Ah! C'est l'élément 4.2. Le gouvernement s'engage à reconduire, pour les années 1987 et 1988 le contrat pour la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et reconnaît que les acheteurs, etc. Alors, c'est donc une faveur pour deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la continuité de la faveur que vous aviez donnée à Quebecair.

Mme Harel: Et le ministre reconnaît-il que l'entreprise n'est plus la même? L'entreprise a été remise au merveilleux monde québécois de l'aviation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'était une des conditions de vente du tout qui a été, à ce moment-là, respectée et qui fait qu'a pu se maintenir à un certain niveau d'emploi qui, autrement, n'aurait pas été maintenu.

Pouvez-vous, aujourd'hui, me certifier que Transfair pourrait compétitionner, demain matin, sur la qualité du service en termes de desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord?

Mme Harel: M. le ministre, il reste que c'est ni à moi ni à vous de l'évaluer. C'est, justement, pourquoi il y a des appels d'offres et des soumissions dans notre société, pour que les entreprises aient non seulement la certitude, mais toute l'apparence qu'elles sont traitées sur le même pied.

M. Côté (Charlesbourg): Si je me souviens bien, le principe des appels d'offres a été éliminé au moment où vous avez signé un contrat en exclusivité avec Quebecair. Cela me paraît très clair. Je ne vous ai pas dit qu'en 1988, à l'expiration de ce qu'est le contrat maintenant, il n'y aurait pas des changements substantiels qui interviendraient en ce sens. Nous sommes à examiner l'application de votre décret quant aux sommes qui pourraient être données aux

citoyens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord: davantage aux citoyens qu'à une compagnie. Par la suite, il n'y aurait même plus besoin de soumissions publiques. Ce serait aux gens de l'aviation de se faire concurrence sur le territoire et d'aller offrir le service, et les gens pourraient choisir celui qui donne le meilleur service.

Mme Harel: Il est, quand même, assez rare que l'on se fasse reprocher de s'avantager soi-même, surtout lorsque, en s'avantageant, on avantage le patrimoine, puisque le gouvernement était propriétaire d'une entreprise.

M. le ministre, avant la fin de nos travaux, j'aimerais vous entendre parler de votre voyage sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Nous avons eu le coût total des déplacements. N'ayant pas eu le plaisir de vous accompagner...

Une voix: Ce sera pour la prochaine fois.

Le **Président (M, Saint-Roch):** À l'ordre, s'il vous plaît!

Mme Harel: Vous savez combien ces déplacements sont coûteux. Je vois, par exemple, un total de - ai-je bien lu? - 11 700 \$ pour ce déplacement. Excusez-moi, c'est 5800 \$ plutôt.

M. Côté (Charlesbourg): Vous étiez préoccupée par le coût des déplacements du ministre des Transports et responsable du Développement régional.

Mme Harel: En fait, je suis plutôt intéressée à savoir si les personnes qui vous ont accompagné, notamment les journalistes, ont été facturées pour leurs déplacements, comme le souhaitait tant l'Opposition lorsqu'elle n'était pas ministérielle.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, d'ailleurs, c'est indiqué à l'intérieur: Incluant un montant de 1400 \$ facturé pour les quatre journalistes qui en avaient manifesté le désir.

Mme Harel: Et Relais Nordik et Quebecair?

M. Côté (Charlesbourg): Non. D'ailleurs, vous m'avez reproché d'aller en voyage avec des gens de l'entreprise privée.

Mme Harel: Avec vos bébés bleus, je disais.

M. Côté (Charlesbourg): Mes bébés bleus! Ha! Ha!

Mme Harel: À qui vous êtes obligé de

donner des transfusions continuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Ha! Ha! En tout cas, une chose est certaine, c'est que le bébé est encore en vie et c'est l'essentiel.

Mme Harel: Espérons qu'il pourra progresser.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement, je le souhaite aussi. Peut-être qu'au prochain voyage on pourra aller voir cela ensemble sur les ailes de Quebecair privatisée ou avec Relais Nordik privatisée.

Mme Harel: J'aimerais, M. le Président, examiner le Transport aérien gouvernemental pour que nous puissions compléter.

Le Président (M. Saint-Roch): Ceci termine-t-il l'élément 2, Mme la députée?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 7, Transports maritime et aérien, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant le programme 8, Transport aérien gouvernemental. Mme la députée de Maisonneuve.

Transport aérien gouvernemental

Mme Harel: J'aimerais entendre le ministre concernant ses projets quant au remplacement des moteurs des avions-citernes CL-215. Où en est rendu le projet présentement? C'est un investissement majeur. L'ensemble du dossier doit maintenant être connu du ministre suffisamment pour qu'il puisse nous en parler.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai reçu, la semaine dernière, une proposition d'un mémoire concernant le remplacement de Valentine-Lupien. Je devrais recevoir, dans les prochains jours, une proposition de mémoire quant à la "remotorisation" des CL-215. Quant à moi, à ce moment-ci, ma priorité est davantage axée sur le remplacement de Valentine-Lupien qui a de nombreuses heures de service, qui remplit actuellement adéquatement sa fonction, mais qui ne pourra pas la remplir indéfiniment compte tenu des heures de vol et de la difficulté de trouver un certain nombre de pièces de remplacement pour cet avion qui date, quand même, de quelques années.

Notre préoccupation actuellement quant au service aérien est davantage concentrée sur le remplacement de Valentine-Lupien et

sur une certaine restructuration de EVAC qui s'occupe de l'évacuation des malades et qui pourrait voir l'addition au réseau, par l'entreprise privée, de rayons d'action qui viendraient se greffer au réseau principal de Valentine-Lupien qui, en 1986, a transporté tout près de 700 malades, ce qui est, quand même, considérable en termes d'aide à la population.

Mme Harel: C'est donc dire que ce projet qui m'avait pourtant semblé être un de ceux qui, personnellement, vous préoccupaient beaucoup, celui de la "remotorisation" des CL-215, semble écarté?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il n'est pas écarté, mais ma préoccupation actuelle est de régler le dossier de Valentine-Lupien. Par la suite, nous nous attaquerons à la "remotorisation" des CL-215 et la tenue du Salon Le Bourget dans la troisième semaine de juin est de nature à augmenter les pressions puisque des représentants de la France envisagent actuellement la possibilité d'acheter des CL-215 et je leur ai fait part, lors de mon séjour, que, s'ils souhaitaient que le Québec achète des autobus articulés Renault, il serait peut-être souhaitable qu'ils achètent des chasseurs d'eau du Québec. Nous en sommes là actuellement.

Bien sûr, la "remotorisation" et la recherche autour de la "remotorisation" permettraient de finaliser le dossier du turbopropulsé pour les CL-215 et nous permettraient ainsi d'être, encore une fois, les premiers sur le plan mondial et d'aller attaquer le marché de l'Espagne et de la Grèce qui sont extrêmement importants, de même que le marché français.

Dans ce sens, on a fait nos devoirs. C'est une facture qui est, quand même, passablement importante actuellement. Bombardier est au coeur de la lutte et une autre compagnie, Centravia, est très intéressée au développement. Quant à nous, c'est toujours une question d'argent.

S'il en coûte entre 60 000 000 \$ et 90 000 000 \$ pour faire de la "remotorisation", bien sûr, ce sont des sommes extrêmement importantes et le Conseil des ministres prendra éventuellement, des décisions à la lumière des négociations avec les autres pays.

Le Président (M. Saint-Roch): S'il n'y a pas d'autres interventions, nous suspendons jusqu'à 20 heures. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures, ce soir.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 12)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre,

s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits du ministère des Transports.

Au moment de notre suspension, nous en étions au programme 8, Transport aérien gouvernemental. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme c'est un peu l'habitude, j'aurais des réponses aux cinq questions qu'avait posées Mme la députée de Maisonneuve.

La première, à savoir si Quebecair avait satisfait aux conditions de la Commission canadienne des transports, c'est oui. Deuxièmement, je n'ai pas eu besoin de vérifier plus loin; après lecture à tête reposée de l'article - sur le coup, on ne sait jamais ce qui va nous arriver comme question et on est toujours un petit peu énervé - en le relisant très bien, il donne la réponse lui-même: c'était au moment de l'acceptation de l'offre de Nordair Metro et cela règle ce problème.

Mme Harel: Cela le règle, en fait.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, d'accord. Cela répond à la question, à tout le moins. M. Maurice Gareau a siégé comme représentant du gouvernement, donc de la SGT, au conseil d'administration de Quebecair selon les dispositions du contrat.

Quant à la quatrième question, il n'y a plus d'actions de Quebecair dans Propair. C'est la Société québécoise des transports qui détient des actions. Quant aux états financiers, pour vous transmettre les données les plus récentes, les états financiers de Quebecair ont été acceptés par le conseil d'administration de Quebecair vendredi soir dernier, mais ils n'ont pas encore été acceptés par la Société québécoise des transports qui en fait l'examen.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Donc, les actions de Propair sont détenues par la Société québécoise des transports.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très compliqué. Il y a eu beaucoup de transactions avec Québec Aviation, Propair, Lessard, Air Fecteau. Ce sont des tractations assez compliquées, mais Quebecair n'a plus d'actions dans Propair, c'est la Société québécoise des transports qui en a.

Mme Harel: Bon, cela va, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va pour les questions. Nous revenons maintenant au programme 8, Transport aérien gouvernemental. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense qu'une dernière question s'impose, M. le Président. Est-ce que le ministre entend donner suite à la proposition du Conseil du trésor concernant l'utilisation des avions du gouvernement? C'est une proposition récente que le Conseil du trésor a rendue publique.

M. le Président, je vous propose de suspendre...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...la question et la réponse.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous répondre quand même.

Mme Harel: Allez-y!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il n'y a rien dans ce cas-ci à entreprendre au Conseil du trésor, sauf une commande de celui-ci, l'an dernier, qui nous demandait de revoir certains modes de facturation, en particulier au ministère, du tarif à l'heure exigé des utilisateurs. Effectivement, on a fait du travail de ce côté. On a même, dans certains cas, doublé les coûts d'utilisation à l'heure des appareils du gouvernement par les différents ministères. Comme c'est en constante évolution, nous avons eu des propositions du service aérien, que nous analysons actuellement, quant à une meilleure répartition des coûts de l'utilisation des avions gouvernementaux, en ce sens que, lorsqu'un ministre se déplace, plusieurs fonctionnaires de différents ministères peuvent utiliser l'avion pour se rendre en région. Actuellement, ce n'est que le seul ministère qui a réservé l'avion qui paie. Il y a différentes hypothèses qui sont analysées, qui nous ont été soumises. On les analyse actuellement pour voir l'application qu'on pourrait en faire.

Globalement, il y a eu un resserrement de la gestion du service aérien, ce qui fait que les ministères paient plus cher maintenant, paient davantage les véritables coûts qu'auparavant.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

Mme Harel: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que ceci termine le programme 8⁷

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 8, Transport aérien gouvernemental, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Il nous reste maintenant le programme 6 qui est en suspens et le programme 1. Est-ce qu'il va y avoir d'autres interventions au programme 6?

Mme Harel: Non. Le député de Terrebonne ne peut malheureusement être avec nous, alors on va procéder, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 6, Transport scolaire, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être juste une petite remarque. Je sais que la préoccupation du député de Terrebonne était relative au conflit prolongé qu'ont connu les citoyens de sa circonscription quant à la desserte du transport scolaire, conflit qui était en particulier dû aux coûts historiques de transport là-bas? Cela a causé des problèmes assez importants quant aux possibilités de règlement entre la commission scolaire et le transporteur. Finalement, cela a été réglé grâce à une certaine médiation de l'ATEQ et de tout le monde, mais qui fait que, dans nos analyses actuelles et dans nos rencontres, beaucoup d'efforts sont faits pour trouver des rajustements dans cette différence de tarifs selon certaines régions. Mais il ne faudra jamais oublier que c'est principalement dû à la commission scolaire de ce milieu si les tarifs historiques n'ont pas été rajustés, puisqu'elle avait la possibilité, à l'époque, de le faire; elle ne s'est pas prévaluée de cette occasion qui était à l'origine du manque à gagner et du conflit.

Dans nos négociations, il y a encore eu des rencontres la semaine dernière. Cela va bien. Il y a eu des documents de déposés à cette table, qui laissent poindre un peu d'espoir à l'horizon quant au règlement de ces écarts, pas partout, mais du moins tenter de corriger l'écart qui existe et qui devrait éviter des grèves comme on a connu dans Terrebonne.

Systèmes de transports terrestres

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant le programme 1, Systèmes de transports terrestres. Mme la députée de Maisonneuve.

Recherches et développement

Mme Harel: M. le Président, je pense que le premier volet concerne la recherche et le développement. D'abord, je pense qu'il faut constater une réduction assez substantielle des crédits alloués; en 1986-1987, ils étaient de 10 000 000 \$, et, en 1987-1988, c'est une coupure de 1 000 000 \$, c'est-à-dire 10 %, et, si on ajoute l'indice des prix à la consommation, c'est autour de 14 %; cela reste quand même assez substantiel. Pourtant, le gouvernement, par le biais du budget déposé par le ministre des Finances, a voulu consacrer un effort substantiel dans l'ensemble des engagements budgétaires à la recherche et au développement. Qu'est-ce qui justifie, dans le cas du ministère des Transports, une réduction du budget en recherches et développement?

M. le Président, je me permets de rappeler au ministre qu'en 1985-1986 le budget était de 11 000 000 \$; en 1986-1987 il était de 10 000 000 \$ et, en 1987-1988, de 9 000 000 \$. C'est donc un budget qui va décroissant. Est-il question d'une réduction d'effectifs? L'Opposition libérale, à l'époque, reprochait très sévèrement au gouvernement de ne pas consacrer de sommes suffisamment substantielles dans le budget de recherches et développement du ministère des Transports.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semblait aussi qu'il y avait une explication. À la fois en 1985-1986 et en 1986-1987, c'est à cette rubrique qu'était imputée l'exposition de Vancouver. Maintenant qu'elle est terminée, cela revient à la normale, et même au-delà de cela. En 1986-1987, au chapitre des subventions des projets de recherche, nous avons 1 306 000 \$, alors que, cette année, nous avons 2 681 000 \$; il y a donc, fondamentalement, beaucoup plus d'argent à la recherche cette année, compte tenu du fait que l'exposition est terminée.

Mme Harel: Dans les projets annoncés, notamment le projet de subvention à la compagnie Bombardier dernièrement, je pense...

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Bombardier, ce sont des projets prévus à l'entente fédérale-provinciale et qui sont là. Je peux, si vous en sentez le besoin, déposer les projets de recherche.

Mme Harel: Il y a trois projets majeurs: il y avait le transport par camion...

M. Côté (Charlesbourg): ...transport⁷

Mme Harel: Le transport par camion.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est l'un de ceux dont vous...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Le rapport est-il déjà prêt?

M. Côté (Charlesbourg): Non, le rapport... D'accord. C'est prévu pour l'automne, la totalité est prévue pour l'automne. C'est une étude qui couvre beaucoup de terrain. Déjà, les premiers rapports sont entrés et le reste devrait nous parvenir à l'automne.

Mme Harel: Le projet de transport par camion est fait par quelle firme déjà?

M. Côté (Charlesbourg): L'université.

Mme Harel: Est-ce que cela a quelque chose à voir avec la subvention de 270 000 \$ que le ministre avait annoncée au congrès de l'Association du camionnage du Québec? Le ministre avait, le 9 avril, annoncé...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y avait plusieurs interventions à ce niveau-là, au chapitre du management, au chapitre de l'informatique aussi et de différentes recherches. Comme vous ne l'avez pas, je peux déposer, M. le Président, la liste des projets subventionnés par le ministère et qui font l'objet d'une sélection par un comité, donc présentation de projets, et c'est un comité qui, selon ses critères propres, décide qui.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous considérons les documents comme déposés, M. le ministre.

Mme Harel: Dans cette liste où l'on retrouve tous les projets, il y en avait un d'électrification des chemins de fer. C'est le projet de Bombardier?

M. Côté (Charlesbourg): La bougie... Non.

Mme Harel: "Boogie"...

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce n'est pas ce programme-là, c'est un autre programme qu'on paie avec Hydro-Québec et la compagnie de chemin de fer visée; c'est dans un autre programme que celui-là.

Mme Harel: La recherche qui est faite sur l'électrification des chemins de fer, est-elle entreprise depuis peu ou si elle est

poursuivie depuis longtemps?

Une voix: Depuis environ un an.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Migneault.

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Michaud.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne l'empêche pas d'être mignon.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Michaud (Pierre): Cela fait environ un an que l'étude est commencée avec les compagnies de chemins de fer impliquées, en vue de trouver un circuit de chemin de fer électrifié qui serait unifié. Il y aurait seulement une ligne pour les deux chemins de fer dans la région de Sept-Îles. Pour ne pas les nommer, c'est Québec Cartier Mining et l'Iron Ore.

Mme Harel: Et la recherche qui est faite sur le...

M. Michaud: C'est-à-dire que c'est une recherche qui se fait en collaboration avec Hydro-Québec: on cherche une méthode pour électrifier cette ligne-là à meilleur coût.

Mme Harel: En fait, on avait déjà une liste de recherches ou d'études qui avait été fournie par le ministère dans le cahier bleu, un certain nombre de recherches subventionnées, notamment celle concernant le développement d'un autocar articulé.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas vu le cahier mais ce qui a été fait, c'est peut-être en 1986-1987 alors qu'à ce moment-ci c'est sur le budget de 1987-1988. C'est peut-être la distinction entre les deux. En ce qui concerne la recherche sur les véhicules articulés, l'expérience avec Voyageur, c'est une expérience qui, dans sa phase première, est terminée. Elle a donné des résultats assez satisfaisants pour qu'on puisse envisager la deuxième phase qui, elle, concerne vingt véhicules articulés sur une période de deux ans et l'essai sur route, entre Québec et Montréal, avec des passagers.

Nous avons repris les négociations avec Voyageur à partir du moment où les problèmes de Voyageur ont été réglés. Nous sommes en phase finale de négociations avec Voyageur, avant de retourner au Trésor pour approbation. Cette rencontre devrait normalement avoir lieu le 5 et on devrait, à ce moment-là, finaliser la négociation avec Voyageur.

Mme Harel: Le ministre a parlé, cet après-midi, des autobus Renault, en fait, des véhicules...

M. Côté (Charlesbourg): Articulés urbains...

Mme Harel: Urbains.

M. Côté (Charlesbourg): ...alors que dans ce cas-ci c'est interurbain. C'est l'entente avec Prévost Car. Cela a fait fureur à l'expo de Vancouver et a permis à Prévost Car d'en vendre douze jusqu'à maintenant, dont quelques-uns au Québec et quelques-uns aux États-Unis. La commande, dans le cas de cette recherche, est essentielle pour percer le marché américain. Dans la mesure où on réussit à convaincre le Trésor, ce serait très certainement profitable à Prévost Car.

Mme Harel: C'est un projet qu'affectionnait beaucoup votre prédécesseur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement, et il a travaillé à l'entente Canada-Québec pour que ce projet-là se réalise.

Mme Harel: Les études qui ont été menées dans le cadre du camionnage en vrac, sondages et tout, relevaient-elles de la direction de la recherche et du développement?

M. Côté (Charlesbourg): Non, du transport des marchandises.

Mme Harel: Alors, on y reviendra à ce moment-là. Il y a également des recherches qui se poursuivent présentement, des études qui sont menées concernant les trains de banlieue, la modernisation des trains de banlieue. Cette étude dont vous avez fait état lors de l'assemblée à Deux-Montagnes et ici même, l'an passé, en commission parlementaire, où en est rendue l'étude qui est... (20 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux études, d'abord. Dans un premier temps, c'est pour vérifier les coûts, parce qu'on sait qu'il y avait un écart entre ce que proposait le rapport de la Communauté urbaine de Montréal, qui parlait de 250 000 000 \$, le coût dont on a parlé à un certain moment donné et qui se chiffrait à 157 000 000 \$ et une évaluation très sommaire faite par le Conseil du trésor. On sait que ce sont des spécialistes des chiffres, mais pas nécessairement des spécialistes du transport, on le constate assez régulièrement. Eux évaluaient cela à 400 000 000 \$. Nous avons donc demandé de faire une étude pour tenter de connaître les coûts de cette ligne Deux-Montagnes-Montréal-Deux-Montagnes, en plus d'une étude sur l'impact de la non-réalisation

du train de banlieue de Deux-Montagnes. Normalement - aux nouvelles de ce midi à tout le moins - à la fin de juillet ou au début d'août, donc à temps pour la commission parlementaire, ces études devraient nous parvenir. Elles devraient nous être très utiles au moment de la commission parlementaire.

Mme Harel: Vous avez déclaré au moment de l'annonce de la commission parlementaire ou plutôt, je pense, au congrès des maires des municipalités de banlieue, que la commission parlementaire était le délai final où une décision devait être prise. Enfin, peut-être pas pendant la commission, mais à défaut d'avoir un consensus durant la commission, il y aurait une décision du ministre qui ne tarderait pas à venir après la commission.

Avez-vous l'intention de rendre publique, avant la commission, l'étude qui a été menée?

M. Côté (Charlesbourg): Sur les trains de banlieue?

Mme Harel: Oui, sur les trains de banlieue.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement. Je pense que ce sont des outils indispensables pour une bonne compréhension de la problématique du transport en commun et des immobilisations à venir qui seront nécessaires. Il est clair, à partir du moment où nous aurons entendu chacun s'exprimer sur les besoins à venir en matière d'immobilisations dans le transport en commun, que ce soit sur l'île de Montréal ou que ce soit pour des infrastructures permettant l'accès à l'île, par le nord ou par le sud, que nous devons par la suite décider des immobilisations dans un premier temps, et, dans un deuxième temps des coûts d'exploitation. Dans ce sens, on a déjà fait un bout de chemin avec l'Association des transporteurs urbains du Québec quant au renouvellement de la flotte d'autobus pour les trois prochaines années.

Mme Harel: À propos justement de ce dossier des trains de banlieue, la modernisation du corridor Montréal-Rigaud a eu comme conséquence - j'aimerais que ce soit confirmé ou infirmé - une augmentation très substantielle de la fréquentation, de l'achalandage. Est-il exact que cela a triplé ou presque l'achalandage au train?

M. Côté (Charlesbourg): Cela a doublé.

Mme Harel: Doublé?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela a doublé. Mais cela ne veut pas nécessairement

dire pour autant que les revenus ont doublé. Le problème fondamental est, dans la mesure où on modernise une ligne de trains de banlieue et qu'on améliore la qualité du service et des équipements par conséquent, qu'on ne pourra pas soutenir en parallèle la concurrence des autobus qui sont eux-mêmes défrayés à larges frais par le gouvernement. Il devra donc y avoir une intégration de ces services pour que l'offre corresponde à la demande et non au-delà de la demande.

Mme Harel: Concernant également les études qui seront réalisées par Bombardier, dans le cadre de l'entente auxiliaire, ce sont des études dans lesquelles, j'imagine, on a fait des études de marché sur le potentiel de commerce possible.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de "boogie mécano-soudée", il est bon de dire qu'on nous a soumis ce projet en prétendant qu'il y avait beaucoup de possibilités sur le plan du marché, mais il fallait d'abord en arriver à une proposition très ferme, très concrète et très utile; et cela pourrait être fabriqué dans l'est de Montréal. Comme cela concernait finalement un moyen de locomotion de l'avenir qui pouvait être fabriqué dans l'est de Montréal et qui avait été à la base des problèmes qu'a connus Bombardier dans la livraison du métro de New York, cela nous a paru extrêmement intéressant et c'est pourquoi on a acquiescé. Est-ce que cela aboutira? Est-ce que cela aura des résultats concrets? On ne le sait pas encore, mais on ne pouvait pas ne pas prendre la chance de faire faire l'étude, compte tenu des impacts possibles pour l'avenir. Il faut comprendre que c'est l'étude de faisabilité dans ce cas-ci.

Mme Harel: Le ministre est-il satisfait de l'ensemble des études menées par les neuf comités qu'il avait mis sur pied pour le conseiller sur différents sujets?

M. Côté (Charlesbourg): Globalement, oui. Cela n'a pas toujours été un exercice facile, mais cela a été un exercice utile. Certains comités ont eu plus de difficulté que d'autres, compte tenu que les solutions ne sont pas toujours faciles. Je pense au rapport Middlemiss qui a connu un succès retentissant et, encore hier, M. Bourassa confirmait à Rimouski la volonté du gouvernement d'injecter 400 000 000 \$ additionnels pour l'entretien du réseau routier, ce qui était la principale recommandation du rapport Middlemiss.

Mme Harel: Cela coûte cher à la Régie de l'assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, l'argent de la Régie de l'assurance

automobile a été bien utilisé, parce qu'il provient des utilisateurs de la route. C'est donc à eux que revient cet argent et, effectivement, c'est un rapport qui a examiné en profondeur les carences de notre réseau routier et qui a connu des aboutissements.

Dans le cas d'autres rapports, on a évoqué brièvement cet après-midi celui de Mme Hovington, qui aura des répercussions très positives dans les prochaines semaines. Dans le cas du rapport de M. Bissonnet sur le taxi, plusieurs de ces mesures sont déjà en application, dont une est actuellement contestée par les limousines devant les tribunaux. Plusieurs autres sont incluses dans le projet de loi sur le transport par taxi qui a été déposé et que nous espérons pouvoir faire adopter avant la fin de la prochaine session.

Dans le cas du rapport Paradis en ce qui concerne la signalisation routière, il y a des éléments en gestation au ministère. Dans le cas des haltes routières, des contrats à être signés ont été expédiés la semaine dernière. D'autres, où il n'y avait pas eu de soumissionnaires, seront revus d'ici vendredi. Dans le cas du rapport Doyon, qui a fait très largement état d'un certain laxisme dans l'application des lois et règlements au ministère des Transports, force nous est de constater que c'était vrai. Peut-être que les effectifs policiers ne sont pas suffisants, mais le constat est là. À voir la présence policière sur les routes du Québec depuis le printemps, les plaintes qui entrent au ministère quant à notre incompréhension sur les masses totales en charge nous démontrent très nettement que, même avec des effectifs réduits, on peut faire un certain travail. Il faudra bien sûr des effectifs additionnels pour le faire de manière encore plus adéquate, mais ce qu'avait relevé le comité Doyon était très clair.

Dans le cas du rapport Philibert sur les limites de vitesse, je veux en profiter aujourd'hui pour vous dire que plusieurs personnes se sont indignées du fait qu'il recommande d'augmenter la limite de vitesse à 115 kilomètres l'heure. Mais, lorsque l'on circule sur les routes du Québec, on se rend compte que c'est effectivement tout près de 90 %, sinon 95 % des gens qui espèrent que le gouvernement décidera d'augmenter la limite de vitesse et qu'il n'y a pas grand-monde, à part ceux qui écrivent dans certains cas, pour dire que ce n'est pas vrai. Alors, il y aura des décisions à prendre, mais il faut d'abord mesurer l'impact sur la sécurité routière avant de prendre des décisions en ce qui concerne l'augmentation des limites de vitesse sur les autoroutes du Québec. Je suis un de ceux qui voyagent beaucoup. Le premier sujet sur lequel je me fais aborder, partout où je vais, c'est sur l'augmentation des limites de vitesse sur les

autoroutes. Dans ce sens-là, cela n'était pas une recommandation folichonne, mais il faut d'abord en mesurer l'impact sur la sécurité routière.

Je pourrais continuer comme cela pour chacun des comités. Effectivement, cela a été assez satisfaisant. Si on avait à refaire les choses, on les ferait peut-être différemment aujourd'hui, mais, pour une première expérience, cela a été certainement très enrichissant.

Il y a le rapport Vallières qui parlait d'une certaine problématique à la CPTA, laquelle est en cours d'analyse actuellement et en discussion avec le ministère de l'Agriculture, et, finalement, il y a le rapport Leclerc qui, lui, parlait du service aérien avec principalement la recommandation du remplacement du Valentine-Lupien, d'une remotorisation et d'une augmentation des coûts demandés aux utilisateurs du service aérien. Beaucoup de travail a été fait jusqu'à maintenant. Il en reste encore à terminer. L'appareil finit de digérer l'ensemble des recommandations de ces neuf rapports. Cela a été très satisfaisant. Le mariage du politique et des fonctionnaires à ces comités a donné des résultats extrêmement intéressants et qui sont publics aujourd'hui.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Vous dites qu'il y a des rapports qui ont été bien reçus. Il faut reconnaître que certains l'ont moins bien été, vous l'avez dit vous-même, comme le rapport Philibert sur les limites de vitesse. Est-ce à dire que, par ailleurs, il ne faille pas augmenter? C'est à voir certainement à la lumière des objectifs de sécurité routière, en n'oubliant pas que ce ne sont pas toujours les conducteurs qui vont vite qui ont le plus d'accidents, mais ceux qui conduisent mal, et que ce n'est pas nécessairement lié, comme l'opinion publique le pense. Ce n'est pas si étroitement associé qu'on le croit habituellement. C'est à lire les études qu'on s'en rend compte. On a eu les chiffres afférents à ces études, et la somme est d'un peu plus de 100 000 \$. Est-ce que cela comprend les frais d'impression, les frais de publication?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Cela comprend l'ensemble de la réalisation des rapports?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Quand vous dites "déboursés spécifiques", cela comprend quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que cela ne comprend pas?

Mme Harel: Qu'est-ce que les déboursés spécifiques comprennent comme frais?

M. Côté (Charlesbourg): Cela comprend les déplacements dans certains cas. On pense au cas des traverses maritimes. On a rencontré les gens de Sept-Îles, les gens de Baie-Comeau, les gens de Matane, les gens des Îles de la Madeleine. On a fait le tour. Cela occasionnait certains frais de déplacement, et c'est le strict minimum qui a été payé, plus l'impression des documents. C'est tout.

Mme Harel: Vous parliez tantôt du rapport Doyon. J'ai vu que le député de Jean-Talon... Non.

Une voix: Louis-Hébert.

Mme Harel: Louis-Hébert, je me trompe toujours, excusez-moi. J'ai vu que le député de Louis-Hébert nous a rejoints, et cela m'a rappelé que le directeur de la Sûreté du Québec faisait état qu'il n'avait connu l'existence du comité que le jour de la publication du rapport.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, je vais vous répondre très rapidement: c'est ne pas savoir ce qui se passe dans sa boîte. Il y a deux policiers de la Sûreté du Québec qui ont été membres du comité.

Mme Harel: Ils l'étaient dès l'origine?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Doyon: Leurs noms apparaissent dans le rapport, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je vois que vous avez - discrètement, sans doute - fait savoir au directeur de la SQ qu'il en était ainsi parce qu'on n'a pas...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai fait, c'est que j'ai rencontré personnellement des membres de l'Association des policiers provinciaux du Québec pour discuter avec eux du rapport et bien leur faire sentir que le rapport n'était pas dirigé contre les agents de la Sûreté du Québec parce qu'eux effectuaient le travail que les autorités supérieures leur assignaient. Ce n'était pas aux agents de la Sûreté. Si on les envoie sur la route au Québec, ils vont faire le travail sur la route. Mais, si on les envoie sur des enquêtes ou si on les fait demeurer à Parthenais, ils vont faire leur travail. Ce n'est pas à nous de décider où devraient être affectés les policiers à travers le Québec, mais il y a un certain nombre de rôles à

jouer, et c'est aux dirigeants de la Sûreté du Québec de décider. Il ne semble pas que la route ait toujours été leur principale préoccupation.

Mme Harel: Est-ce que le comité mis sur pied présentement par le Solliciteur général ne vient pas reprendre le travail qui avait été fait en partie par le comité Doyon?
(20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est un travail complémentaire au travail effectué par le comité Doyon. Le comité Doyon, lui, visait, dans un premier temps, à voir, relativement aux mesures pénales, tout ce qui relevait du ministère des Transports. Quel était ce phénomène qui faisait que plusieurs constats d'infraction étaient demeurés sans poursuite, dans un premier temps? Il fallait vérifier aussi si on faisait tout ce qu'il y avait à faire au plan des infractions au code de la route. À ce chapitre, je peux facilement vous déposer un bilan que nous avons jusqu'à maintenant de l'opération contrôle routier selon lequel nos pesées dynamiques, nos nouvelles pesées ont relevé 54,39 % d'infractions. C'est assez intéressant et ce bilan du nombre d'infractions constatées depuis le début de l'opération est fort impressionnant. Je pourrais en déposer facilement une copie. C'est signe qu'il y a encore beaucoup de travail à faire en termes de surveillance sur les routes du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Le document est maintenant déposé. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le rapport Doyon contenait une recommandation, soit l'augmentation de la présence policière par le biais d'unités spéciales ou de nouveaux policiers de la route. Est-ce que des suites sont déjà données ou si l'étude est reprise par le comité Richard?

M. Côté (Charlesbourg): La position du ministère des Transports, disons, plus globalement du ministre des Transports, qui a la responsabilité du ministère des Transports, et de la Régie de l'assurance automobile du Québec - donc vérification mécanique - et de la Commission des transports du Québec - vérification des permis - c'est qu'on souhaite ardemment... on a parlé de corps policiers autonomes, et ce serait l'idéal. Ils assureraient la surveillance des routes du Québec; une sorte de police de la route. Comme toute chose n'est pas facile à vendre et à accepter par ceux qui auront à la diriger, je suis prêt à me rendre à l'idée de faire, à l'intérieur de la Sûreté du Québec, une unité qui ne fera que de la surveillance des routes au Québec, pour bien faire le

départage entre la sécurité routière, sous toutes ses formes, et Les enquêtes criminelles. Je suis prêt à me rendre à cette idée, qui chemine effectivement, et, à partir du moment où le comité Richard, Thérien et Gauvin aura déposé son rapport à la fin de juin auprès du solliciteur, il n'y a aucun doute dans mon esprit que, lorsqu'on aura rencontré en même temps le ministère des Transports, la Régie de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports, on saura les convaincre qu'il faut absolument qu'il y ait une unité qui ne s'occupe que de cela, peu importe si elle relève de la Sûreté du Québec.

Dans ce sens-là, je suis convaincu qu'il y a beaucoup d'efforts additionnels à faire. Vous savez que, chaque jour, des transporteurs roulent sur les routes avec des surcharges. Empruntez l'autoroute 40 ou l'autoroute 20 lorsqu'il pleut et vous vous apercevrez facilement que les routes ont été abîmées et que ce n'est certainement pas par des voitures de promenade, mais sûrement par des gens qui ont passé outre aux pesées ou qui l'ont fait au moment où il n'y avait pas de contrôle. Mais il y a eu une amélioration, il faut le dire et le noter, très sensible, cette année, de l'effort de la Sûreté du Québec quant au travail sur la route et aux limites de vitesse aussi. Des faits aussi cocasses que d'ex-ministres des Transports qui ont dû payer des amendes assez substantielles pour des dépassements de limites de charges ont soulevé la colère et ont fait trembler bien du monde, mais pas le ministre actuel.

Des voix: Ha! Ha!

Une voix: Est-ce qu'on peut avoir des noms, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Harel: Un nom.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais être pris à la "george".

Des voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je vois que le temps presse, M. le Président. Peut-être pourrions-nous examiner tout de suite la question du transport des personnes.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'élément 2, Transport des personnes. Mme la députée de Maisonneuve. M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Étant donné que j'avais la présidence d'un de ces comités dont on vient de parler...

Mme Harel: J'hésitais à en parler.

M. Paradis (Matapédia): Je voulais simplement dire que c'est un travail qui s'est fait fort sérieusement, quoi qu'en dise, à certains égards, certains membres de l'Opposition. Cela a été bénéfique pour les députés d'avoir participé à cela et ce fut bien agréable, quoique imparfait durant la période estivale pour meubler ces semaines. Mais cela nous fait prendre conscience de toute l'importance de certains secteurs, entre autres, de la signalisation - comité que je présidais - avec toutes les possibilités qu'il y a dans ce secteur précis. Cela donne toute une autre dimension aux hommes politiques.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, certains éléments de signalisation avancés se retrouvent déjà maintenant au Code de la sécurité routière en ce qui touche les travaux. Il faut croire qu'il y a encore de l'amélioration à apporter puisqu'il arrive quand même des accidents lors des travaux, y compris auprès des gens du ministère qui ont à travailler sur les routes et sur les autoroutes en particulier.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Nous aurons bientôt à étudier à l'Assemblée, en deuxième lecture, le projet de loi sur les panneaux-réclame.

M. Côté (Charlesbourg): À l'automne, probablement.

Mme Harel: Comment l'appelle-t-on?

M. Côté (Charlesbourg): Sur la signalisation routière. En principe, ce projet de loi réglerait le problème de toute la signalisation dans tout le Québec. Nous connaissons maintenant la signalisation routière qui, règle générale, est sur panneau vert; il y en a aussi sur des panneaux bleus, cela dépend des autoroutes. Nous avons conclu une entente avec le ministre du Tourisme sur la signalisation touristique qui, elle, se fera en bleu dorénavant. Notre expérience pilote au coeur de la Mauricie, au cours de l'été 1987, sera étendue à l'ensemble du Québec en 1988. Quant à la signalisation qui est en brun, c'est pour certains équipements gouvernementaux, publics et de loisir. Tout cela est contenu à l'intérieur de l'emprise des routes. La loi qui a été déposée, quant à elle, vise la publicité

à l'extérieur de l'emprise des routes, à faire une certaine uniformité et à nettoyer le paysage de certains cadavres qui, malheureusement, ne sont pas très accueillants sur le plan touristique. Nous avons eu des recommandations de firmes privées qui font de la publicité et qui trouvent que nos normes sont très dures. L'été nous permettra de réviser un certain nombre de choses, de sorte qu'on puisse, à l'automne, arriver avec un certain nombre d'amendements.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Nous allons maintenant à l'élément 2, Transport des personnes. Mme la députée de Maisonneuve.

Transport des personnes

Mme Harel: Il y a un certain nombre de sujets que nous aimerions aborder. J'ai fait une liste; on y reviendra. Il s'agit notamment des véhicules tout terrain, du dossier des autobus GM, du problème des ponts à Montréal et de la question du stationnement pour personnes handicapées.

Les stationnements pour personnes handicapées

Le ministère a certainement dû être l'objet de représentations nombreuses. Dans à peu près toutes les régions du Québec, c'est sûrement la même avalanche que celle qu'on a eue. On a fait valoir que les dispositions, et notamment l'article 11 adopté dans le Code de la sécurité routière en décembre dernier, limitent leur accès à un stationnement. On souhaiterait revenir à l'ancien système où la vignette est pour la personne handicapée et non pas pour l'automobile. Je ne sais si le ministre a mené une réflexion sur cette question à la suite de toutes ces représentations.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, c'est un peu à mon grand étonnement. Vous vous souviendrez, lorsqu'on a adopté la loi 127, qu'il y avait eu des représentations de l'Office des personnes handicapées du Québec qui proposait une formule qui, de toute façon, n'est pas celle demandée par les handicapés. Nous avons eu l'occasion de rencontrer le Regroupement des handicapés de la région de Québec, qui travaillent au Centre François-Charon et qui nous avaient proposé une formule que nous avons adoptée dans le Code de la sécurité routière, formule qui devait normalement régler une bonne partie des problèmes du stationnement pour handicapés.

Dans la pratique, il semble bien que ce soit tout autre chose et que cela crée un certain nombre de problèmes, pas principalement pour les handicapés, mais pour les

personnes qui ont à la maison un handicapé qu'elles doivent transporter. Donc, cela crée des problèmes de stationnement. J'ai demandé que l'on revienne très rapidement ces mesures afin de vérifier si, effectivement, cela va dans le sens de ce que nous avions évoqué lors de la commission parlementaire. Dans la mesure où ce serait l'interprétation de l'article qui créerait les problèmes qu'on vit actuellement, je n'aurai aucune espèce d'hésitation à rouvrir le Code de la sécurité routière pour y apporter les changements souhaités et bonifier la loi pour que cela règle les problèmes, pas tous les problèmes parce qu'on ne les réglera jamais tous, mais, à tout le moins, pour ceux qui, dans leur famille, ont un handicapé qu'ils doivent transporter. J'ai demandé que l'on vérifie puisque plusieurs députés de la majorité et de l'Opposition sont intervenus sur ce phénomène. Cela a pris de l'ampleur ces derniers temps, mais on fera les corrections qui s'imposent très rapidement.

Mme Harel: Alors, ce serait envisageable que ce soit modifié lors de l'étude...

M. Côté (Charlesbourg): À l'automne...

Mme Harel: En rouvrant le...

M. Côté (Charlesbourg): En rouvrant le Code de la sécurité routière, mais, d'ici là, on va voir ce qu'on peut faire pour améliorer la situation. S'il devait y avoir, très rapidement, des modifications d'apportées, peut-être qu'avec l'accord de l'Opposition on pourrait, sans faire un projet de loi omnibus, faire en sorte qu'un article puisse être amendé lors de l'étude des deux projets de loi du ministère des Transports.

Mme Harel: Il semble, en tout cas, que ce soit là un vœu très largement exprimé par l'ensemble des organismes qui représentent ou qui s'occupent des personnes handicapées. Leur demande vise à ce que le permis soit rattaché à la personne et non au véhicule. Cela semble presque, je dirais, unanime. Je n'ai pas encore entendu de voix discordante sur cette demande.

M. Côté (Charlesbourg): On me rappelle certains souvenirs de la discussion. Le permis rattaché à l'individu, donc mobile, crée des problèmes d'application puisque n'importe qui, même quelqu'un qui n'est pas handicapé, pourra utiliser ce permis de stationnement qui est réservé aux handicapés. C'est une question de civisme, finalement. Ces stationnements, qui sont réservés aux personnes handicapées, ne devraient servir qu'à ces personnes. C'est un peu la situation qu'on a vécu à l'époque. Je me souviens qu'on m'avait dit qu'il faut d'abord préserver

le droit des handicapés, qui ont des véhicules, à être transportés. Une discussion, à l'époque, disait que quelqu'un d'autonome, qui transporte un handicapé, peut se servir d'un stationnement pour handicapé pour faire descendre la personne de la voiture, aller stationner et revenir la reprendre par la suite, et que cela ne crée pas de problèmes majeurs. Il semble que le débat soit là. Je ne serais pas surpris que ce soit le fruit d'une organisation bien rodée, très bien représentée dans toutes les régions du Québec, et qui était à l'origine d'une solution facile que proposait l'Office des personnes handicapées à l'époque. Mais je vais prendre le soin de faire une vérification additionnelle et vous revenir avec, peut-être même dès mercredi, à l'étude des crédits, certains éléments de réponse.
(21 heures)

Mme Harel: M. le Président, c'est parce qu'il y a certainement des inconvénients. Il ne peut pas y avoir de solution qui soit parfaite et qui ne présenterait finalement aucun problème. Il y a sûrement des inconvénients au fait que le permis soit rattaché à la personne comme il y en a certainement au fait qu'il soit plutôt rattaché au véhicule. La question, c'est de savoir si, lorsqu'une unanimité se manifeste dans un milieu concerné par le problème, il ne vaut pas mieux convenir que leur solution est plus adéquate, parce qu'il est difficile d'avoir raison tout seul.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord, je comprends, mais ce qui m'étonne, c'est que la solution que nous avons retenue n'était pas la nôtre, mais celle de personnes handicapées qui ont à se déplacer, elles, ô chaque jour. Elle venait de l'Association des personnes handicapées de la région de Québec qui a pignon sur rue au Centre François-Charon. C'était leur solution. Si, maintenant, celle-ci crée beaucoup de problèmes, il n'y a pas de braquage systématique chez nous. On va voir et, s'il y a des ajustements à faire, on les fera. Je ne suis pas de ceux qui pensent être les seuls à avoir la vérité, dans la mesure où il y a d'autres expériences. Mais il ne faudra pas que, dans la mesure où cette solution-là est arrêtée et où des individus qui ne sont pas handicapés abusent d'un système, on revienne nous demander par la suite de contraindre ceux qui l'utilisent de changer de formule; on ne changera pas de formule à tous les ans. Si on en adopte une autre, elle sera adoptée pour un bon bout de temps.

Mme Harel: Y a-t-il des représentations qui vous ont été faites de groupes qui étaient favorables et qui faisaient campagne en vue du maintien de la nouvelle formule? Ceci dit, on reconnaît que ce sont toujours ceux qui sont contre qui s'organisent.

M. Côté (Charlesbourg): C'est Carrefour Québec qui nous avait vendu cette formule-là, à l'époque, avec quelques petites modifications lors des négociations. Depuis, on a eu effectivement des lettres d'individus qui se plaignaient de l'aspect contraignant de ce nouvel article et ils souhaitaient le voir changer. Effectivement, un certain nombre de lettres sont arrivées au ministère, lesquelles ont reçu réponse depuis, mais qui soulevaient le cas. Plusieurs députés ont reçu aussi des représentations de personnes handicapées et chacun s'enquiert des réponses à donner à ce moment-là et, dans la mesure où, encore une fois, cela nécessite des changements, on va les faire et aussi rapidement que possible.

Mme Harel: Très bien. Il faut souhaiter qu'on puisse donner suite à cette demande dès l'automne prochain.

Les véhicules tout terrain

M. le Président, la question des véhicules tout terrain. En avril dernier, tout récemment, s'est tenu à Saint-Joseph-de-Beauce une rencontre qui réunissait des représentants des CLSC, des départements de santé communautaire, de la Fédération des motocyclistes, de l'UPA et qui avait pour objet de réclamer une réglementation de la part du ministère des Transports quant à l'usage du véhicule tout terrain. Vous vous rappellerez les représentations de mon collègue de Jonquière sur cette question en décembre dernier. Le ministère a-t-il déjà mis en branle la préparation d'une telle réglementation?

M. Côté (Charlesbourg): Les problèmes historiques des véhicules tout terrain ne remontent pas uniquement à notre gouvernement, mais déjà sous le vôtre, où cela a été tantôt la responsabilité de la Régie de l'assurance automobile, tantôt du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et tantôt du ministère des Transports, de telle sorte qu'on se promenait davantage en véhicules tout terrain entre les ministères que sur les circuits. J'imagine qu'on a fait beaucoup plus de chemin à se renvoyer le dossier qu'on en a fait à travailler effectivement au dossier lui-même. Donc, en décembre, en prévision du Code de la sécurité routière, je me suis fait donner la responsabilité de préparer un règlement pour les véhicules tout terrain. En cours d'exercice, les gens du ministère ont examiné la possibilité d'un projet de loi qui aurait régi l'ensemble des véhicules de loisir. J'ai arrêté l'expérience, il y a environ cinq semaines, peut-être même un mois, pour qu'on finisse par aboutir, pour avoir au moins un minimum en ce qui concerne les véhicules tout terrain. On s'est davantage rendu compte de cela

lors d'une rencontre avec l'Association des motoneigistes. Celle-ci n'était pas exactement très fière de se voir expédier sous le même chapitre que les véhicules tout terrain. En ce sens-là, j'ai entre les mains la première version du règlement pour les véhicules tout terrain. On me le transmet à l'instant et je devrai le regarder, mais c'est une question de semaines avant qu'il soit aux différents comités gouvernementaux pour approbation.

Encore une fois, c'était tantôt la responsabilité des Transports qui n'en voulait pas, tantôt la responsabilité de la Régie de l'assurance automobile qui n'en voulait pas et tantôt la responsabilité du MLCP qui n'en voulait pas. Alors, le ministre des Transports a décidé qu'il y a quelqu'un qui trancherait et qu'il y aurait un règlement. Je l'ai maintenant entre les mains et il s'agira de le faire approuver par l'ensemble des comités ministériels.

Mme Harel: Il y a des expériences chez nos voisins du Sud qui les ont amenés à régler extrêmement sévèrement. Certains États dont le Vermont, je pense, ont interdit même toute... Est-ce bien le cas? Le Vermont interdit l'usage du véhicule tout terrain. Certains États ont même retiré par législation certains véhicules du marché, comme les trimotos. Avez-vous l'intention de faire étudier ce règlement en commission parlementaire?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est pas, à ce moment-ci, dans mon intention de le faire étudier en commission parlementaire, puisqu'il devra subir le test d'une prépublication, donc, très largement diffusé, où chacun pourra intervenir et faire les commentaires avant son approbation finale.

Ce dont j'ai souvenance, c'est de notre rencontre des ministres des Transports en octobre à Toronto où a été mis sur pied, pour l'ensemble des provinces canadiennes, un comité pour les véhicules tout terrain, parce que le problème qu'on vit chez nous est vécu aussi à l'extérieur. L'expérience du Nouveau-Brunswick nous a obligé à un peu de sagesse, parce que le Nouveau-Brunswick avait réglementé de manière extrêmement sévère, exigeant comme condition d'obtention de l'immatriculation que tous les véhicules et toutes les personnes soient assurés, ce qui a été cessé par je ne sais quel tribunal, compte tenu du fait que les mineurs pouvaient utiliser des véhicules tout terrain. Il y avait des éléments sur le plan juridique qui étaient assez importants. D'autre part, il y a l'usage des véhicules tout terrain dans les territoires du Nord-Ouest; c'est presque le véhicule de tous les jours et c'est fort différent de ce que nous connaissons. De ce que je me souviens, une volonté très largement exprimée par l'ensemble des provinces

canadiennes était l'interdiction des traies, qui sont les véhicules certainement les plus dangereux, pour faire place aux quatre-roues.

Une préoccupation qui était aussi évoquée à l'époque, c'est que pas un seul de ces véhicules n'est construit au Canada, puisqu'ils sont construits au Japon et que, par conséquent, nous n'avons pas autorité sur la fabrication, sur des éléments de la fabrication de ces véhicules, et cela créait un certain nombre de problèmes. Quant à nous, il y aura des éléments dans le règlement qui tiendront compte de l'âge, de l'équipement qui devra porter l'utilisateur et de certains dispositifs que devra avoir le véhicule tout terrain. Mais, encore là, il ne s'agit pas de réglementer sur la ferme du voisin, de réglementer en pleine forêt ou dans des chemins qui ne nous appartiennent pas. Pour nous, il s'agit de réglementer de la même manière que nous avons réglementé pour la motoneige, forçant ainsi les utilisateurs de véhicules tout terrain à se regrouper en clubs comme pour la motoneige et à s'autodiscipliner dans la pratique de ce sport.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a une caractéristique particulière. C'est que les Québécois sont des consommateurs de ces véhicules tout terrain, il y a 300 000 propriétaires au Québec, semble-t-il, de véhicules tout terrain. J'ai regardé les chiffres récents des ventes. En 1986, 42 % des ventes de véhicules tout terrain au Canada ont été faites au Québec. C'est vraiment le plus grand consommateur de véhicules tout terrain. C'est une vogue, un engouement exceptionnel.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'agit de passer par l'autoroute 25, dans le nord de Montréal, pour s'apercevoir que c'est effarant. C'est même très inquiétant de voir, hors des emprises de la route, dans les sablières le long de l'autoroute 25, le nombre de véhicules tout terrain et leurs conducteurs qui pratiquent leur sport. Dans ce coin-là, c'est presque devenu un sport national. Pour ma part, je ne croyais pas que c'était un phénomène aussi répandu. Je croyais que ces véhicules étaient davantage utilisés par les chasseurs et peut-être même par des pêcheurs pour accéder à des lacs où personne ne peut aller. Cette pratique est maintenant devenue une pratique urbaine dans certains cas, étant donné ce qui se passe sur l'autoroute 25. C'est renversant. Allez voir cela et vous reviendrez traumatisée par le nombre de véhicules de ce type qui circulent.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel Concernant les expériences étrangères, plus précisément aux États-Unis, une commission a conseillé de retirer les véhicules à trois roues. Mais la décision n'est pas encore prise. Au Vermont, il y a interdiction de circuler sur les terres publiques. Il y a une obligation d'obtenir une permission écrite pour circuler sur un terrain privé.

M. Côté (Charlesbourg): On va être obligé de créer une autre force policière et c'est précisément le problème. On a beau dire que, demain matin, il y a interdiction de circuler sur les terres publiques, mais on n'a pas assez d'agents de conservation de la faune pour arrêter les braconniers actuellement; c'est d'ailleurs devenu un instrument par excellence du braconnage. Il est clair que, si on interdit l'utilisation de tels véhicules demain matin, il faut être capables de faire appliquer cette interdiction, sinon on va faire rire de nous. Dans ce sens, le règlement sur les véhicules tout terrain sera copié sur le modèle de la pratique de la motoneige.

Mme Harel: Est-ce que le ministre entend alerter l'opinion publique? Il connaît les résultats que cela peut donner. Je pense que les campagnes menées sur la sécurité routière ont quand même eu des effets positifs. Entend-il alerter l'opinion publique sur les méfaits réels, sur les inconvénients et sur les désavantages de ce type de sport?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je me retrouve dans une situation où je prends une responsabilité qui, normalement, devrait être dévolue à quelqu'un d'autre, soit celle de réglementer la pratique de ce sport, compte tenu du fait que le ministre des Transports se retrouve responsable de la Régie de l'assurance automobile et responsable du ministère des Transports. Quant au ministère des Transports lui-même, il n'a pas grand-chose à voir avec les véhicules tout terrain. Ce sont davantage des véhicules de loisirs, chez nous, à tout le moins, alors que, dans les Territoires du Nord-Ouest, ce sont des véhicules de travail, ce qui est fort différent.

Maintenant, est-ce que je devrais prendre la responsabilité d'une campagne de publicité ou de sensibilisation sur les effets nocifs de l'utilisation du véhicule tout terrain? Je ne suis pas convaincu que ce devrait être le ministère des Transports, mais peut-être faudrait-il davantage réussir à convaincre la Régie de l'assurance automobile. Mais, encore là, elle a très peu de poigne sur les véhicules tout terrain, puisqu'elle n'est et ne sera responsable que dans la mesure où le véhicule tout terrain,

traversant une route, est frappé par une automobile, de la même manière qu'une motoneige. Il reste quand même qu'il y a, à ce niveau, une responsabilité gouvernementale à être assumée. Je vais voir avec tous ces intervenants s'il n'y a pas possibilité effectivement de faire un certain nombre de choses à ce niveau. Il y aura certainement une publicité qui entourera l'adoption du règlement et on verra par la suite.

(21 h 15)

Mme Harel: On dit que les Québécois sont très soucieux des questions relatives à l'environnement et que, lorsqu'ils sont interrogés dans les sondages, une des préoccupations centrales qu'ils manifestent est celle de l'environnement. Il serait certainement utile de faire une campagne sur les méfaits sur la faune, la flore, les accidents et les coûts engendrés par ce type de véhicule et son usage.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me donniez la possibilité de choisir entre une campagne publicitaire pour parler des effets de la pratique ou le même argent versé à la fondation d'une fédération qui encadrerait la pratique de ce sport, je le verserais davantage à une fédération qui encadrerait la pratique de ce sport.

Pour ce qui est de la motoneige, il y a beaucoup d'autodiscipline et même eux, dans leur pratique, ont implanté un système d'infraction qui fait en sorte qu'un certain nombre de conducteurs de ces véhicules commettant des infractions doivent verser des amendes qui, elles, servent à financer la fédération de motoneige. On doit rendre hommage aux motoneigistes qui ont pris leur affaire en main. C'est une pratique qui est devenue maintenant beaucoup plus civilisée qu'elle ne l'était à l'époque et c'est vers cela qu'il faut tendre pour les véhicules tout terrain.

Les autobus GM

Mme Harel: Le dossier des autobus GM. La compagnie GM semble toujours maintenir une réparation de l'ordre d'au plus 2 000 000 \$ pour une évaluation de dommages qui est à peu près de l'ordre de 10 000 000 \$. Est-ce que sont là des chiffres exacts?

M. Côté (Charlesbourg): Voici ce que GM a accepté de reconnaître comme responsabilité dans les véhicules fabriqués par GM. On a presque imposé aux commissions et aux sociétés de transport, en termes d'achat... Vous savez, ce fameux regroupement des achats qui a même permis à certaines sociétés ou commissions de transport d'acheter plus d'autobus qu'elles n'en avaient besoin. Effectivement il y a eu de la rouille prématurée sur certains

véhicules. GM reconnaît, dans les négociations jusqu'à maintenant, une responsabilité de 8000 \$ par véhicule pour une commande de 300 véhicules. Ce qui veut dire 2 400 000 \$ de reconnaissance de GM quant à la détérioration de certains véhicules.

Quant à nous, nous avons acheminé, à l'intérieur des comités ministériels du Conseil du trésor, les décisions du Conseil des ministres d'il y a deux semaines quant à l'autorisation de la commande d'achat d'autobus pour les trois prochaines années, jusqu'en mars 1990, qui devrait totaliser 333 véhicules, si ma mémoire est fidèle, incluant la possibilité pour la société de transport de la rive sud de Montréal de mener pendant un certain temps l'expérience des véhicules articulés urbains, ce qui pourrait diminuer d'autant la commande d'autobus mais qui la maintiendrait quand même à son niveau de 300, pour faire en sorte que l'on puisse récupérer les 2 400 000 \$ de GM, donc de reconnaissance. Chaque véhicule sera vendu au prix coûtant moins 8000 \$, ce qui profitera à chacune des sociétés ou commissions de transport qui affecteront cette somme ou l'ont déjà affectée en partie à la réparation des véhicules qui ont subi une usure prématurée, compte tenu de la qualité de leur construction.

Mme Harel: Les frais de réparation totalisent environ 10 000 000 \$. Est-ce là l'estimation qu'a faite le ministère pour les sociétés de transport qui ont acheté ce véhicule?

M. Côté (Charlesbourg): On m'informe qu'au départ la réclamation des sociétés, des commissions de transport était de 5 000 000 \$.

Mme Harel: 5 000 000 \$. Le gouvernement fédéral a mené une enquête sur l'état de ces autobus. M. Crosbie avait fait connaître, en réponse à une demande en ce sens de Transport 2000, que la Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile du ministère des Transports fédéral menait une enquête relativement au problème qui touche les modèles d'autobus dont vous faites mention. Ces enquêtes peuvent être menées complètement en parallèle à celles du ministère des Transports du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Vous vous souviendrez que, lorsqu'on a adopté le Code de la sécurité routière, on a fait état de certaines pièces et de certains éléments à être ajoutés aux véhicules. On a toujours dit: Ce sont des éléments qui doivent relever du fédéral parce que la fabrication de véhicules, chez nous, relève d'une loi fédérale. C'est donc à la lumière de cette loi que le fédéral

a décidé d'enquêter, avec, comme principal motif, la sécurité. On me signifie qu'on ne sait pas s'il cherche encore ou s'il a trouvé. On n'a pas eu les résultats jusqu'à maintenant. On aura possiblement le temps de remplacer les véhicules.

Mme Harel: C'est là un bel exemple de la bureaucratie fédérale.

M. Côté (Charlesbourg): De là...?

Mme Harel: Hal Ha! Hal

Les écoles de conduite

M. le Président, il y a un dossier qui a connu des difficultés et ces difficultés, loin de s'atténuer, semblent aller en s'aggravant, c'est celui des écoles de conduite automobile. L'an dernier, le ministre, à la suite d'une représentation qui lui avait été faite en ce sens, a acquiescé à la demande d'un moratoire sur l'émission des permis d'écoles de conduite. Mais je pense que le ministre n'avait pas eu la sagesse de faire en sorte que l'annonce qu'il en faisait corresponde à la mise en vigueur immédiate d'une telle demande, ce qui fait que, loin d'atteindre l'objectif qu'il poursuivait, c'est l'effet complètement inverse qui s'est produit. Si l'État avait perdu le contrôle des permis, là c'était une multiplication de demandes de permis qui a fait en sorte que, présentement, au moment où les permis devraient être gelés, on se réveille avec 90 nouveaux permis d'écoles de conduite. Est-ce que c'est bien la situation, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Bon. On va reprendre cela depuis le commencement. Toute vérité, dans mon livre à moi, est bonne à dire et je vais vous la dire. J'étais d'abord contre le gel des permis d'écoles de conduite. Le Québec est la seule province où il y a l'obligation de suivre un cours de conduite automobile. J'ai reçu à plusieurs reprises les représentants de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite qui, comme bien des associations, sont venus revendiquer et bien étaler leur liste d'épicerie sur un certain nombre de sujets. Comme, depuis 1971, après l'adoption de la loi, jamais personne n'avait pu adopter un règlement sur les écoles de conduite automobile, j'avais décidé qu'il y aurait un règlement régissant les écoles de conduite automobile; on a réussi à passer à travers, et à en faire adopter un, quoique imparfait, mais pas toujours selon la bonne volonté ni le souhait de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite automobile. On l'a fait adopter et on leur a dit: Il est en application et, dans la mesure où il y a des déficiences, on est là pour le réévaluer, mais pas uniquement au profit des écoles de conduite parce que les

écoles de conduite sont d'abord là pour donner de l'enseignement à des gens qui, demain matin, vont conduire des automobiles sur la route. Donc, nous avons analysé plusieurs demandes. Nous avons tenté de donner des réponses satisfaisantes, ayant toujours à l'esprit que c'était pour celui qui, demain matin, serait le conducteur d'un véhicule sur la route.

À l'approche de leur congrès qui s'est tenu à Orford, une semaine avant, les gens de l'association sont revenus me voir avec deux demandes extrêmement pressantes auxquelles ils voulaient obtenir réponse à leur congrès: le gel des permis d'école de conduite et un tarif minimum pour la dispensation des cours. Relativement au tarif minimum, j'ai dit que la loi du marché jouerait et qu'il n'en était pas question. Je me suis finalement laissé attendrir sur le gel des permis.

Effectivement, il y a une certaine relation - du moins, je le croyais - entre le coût payé et la qualité du cours. Du moins, il était possible qu'il y ait une relation entre les deux. C'est à ta dernière minute que je me suis laissé convaincre de geler le nombre de permis d'école de conduite. On a alors insisté pour que l'annonce se fasse au congrès; ce que j'ai fait. Si vous me posez la question: Réferiez-vous la même chose? Je vous dis: Non, je ne referais pas la même chose. Je me souviens de leur avoir dit textuellement: Il y aura gel, effectivement, des permis d'école de conduite, mais, dans la mesure où cela ne donnerait pas les résultats souhaités ou escomptés, je me charge de lever le moratoire très rapidement. Ce n'était pas clair dans mon esprit et j'avais encore des doutes que cela servirait bien, non pas les écoles de conduite, mais ceux qui vont chercher des cours dans les écoles de conduite. Cela allait très bien jusqu'à ce qu'on fasse une interprétation comme on a voulu la faire.

À ce moment-là, je leur avais dit: Il faudra donc, à l'intérieur du Code de la sécurité routière, me donner le pouvoir de faire un gel, ce qui a été adopté au mois de décembre. Ce n'est donc pas avant le 1er janvier qu'on a pu adopter le règlement et, donc, faire en sorte qu'au 1er janvier il n'y ait plus d'émission de permis. Où est-ce que le bât blesse? Le bât blesse au moment précis où l'Association des propriétaires d'écoles de conduite voit des membres très influents de son cercle multiplier des demandes de permis d'école un peu partout sur le territoire. Si quelqu'un utilise davantage l'audio visuel et offre peut-être, dans certains cas, un meilleur encadrement dans la dispensation des cours et de la matière, met ainsi en péril certaines écoles de conduite encore très très traditionnelles qui voient là la possibilité de perdre un certain marché. Là où le bât blesse, c'est

qu'un certain nombre, de permis ont effectivement été demandés avant la fin décembre 1986 et la régie, ne pouvant traiter toutes les demandes dans ce délai, en a effectivement traité un certain nombre et remis les permis. Dans le cas de l'association, cela ne crée pas de problème pour tous les permis qui ont été émis avant la fin de décembre. Là où l'imbroglie se produit, c'est lorsqu'on émet des permis après le 31 décembre pour des demandes faites avant la période du moratoire, du gel. C'est là que le problème est entier et qu'il y a contestation par l'Association des propriétaires d'écoles de conduite du Québec. (21 h 30)

Si j'avais à le refaire, comme je veux vous dire toute la vérité, je ne le referais possiblement pas de la même manière, je ne céderais peut-être pas aussi rapidement aux pressions d'une association qui applaudissait à tout rompre le soir où je l'ai annoncé, dans les conditions que vous connaissez. Mais, compte tenu de la vigilance de certaines écoles ou de certains individus qui ont demandé des permis, au lendemain, ils se retrouvent contestés. Je pense que le ministre a démontré et témoigné la-dedans une bonne foi. Je ne peux pas nécessairement en dire autant de tous ceux qui interprètent le règlement.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Je ne veux pas intervenir sur le fond des choses, à savoir si le ministre a légalement bien agi ou non. Enfin, le juge aura à décider si les causes pendantes devant la Régie de l'assurance automobile du Québec, à la date du 14 janvier, devaient ou pas obtenir le délai du deuxième décret du 18 février. Je pense qu'un savant juge est en train d'examiner cette question. La question de la légalité sera décidée par d'autres.

M. Côté (Charlesbourg): Mais s'il n'y avait pas eu un moratoire?

Mme Harel: C'est une question, comme je le dis, de prudence. Est-ce que, d'une certaine façon... L'objectif recherché - on peut le constater - est exactement l'inverse de ce qui a été obtenu. On peut reconnaître qu'il y a 90 nouveaux permis.

Ce que j'aimerais surtout savoir du ministre ce soir - je ne sais pas s'il a la réponse, je pourrais comprendre qu'il ne l'ait pas tout de suite et qu'il puisse l'obtenir de la Régie de l'assurance automobile du Québec - c'est beaucoup plus en ce qui a trait à la question des permis inopérants. Peut-on obtenir un permis pour plus tard? En d'autres termes, c'est cela qui m'a semblé, dans tout ce dossier, être le coeur du litige.

Vous voyez, on pourrait en discuter très longuement, ce n'est pas nous qui allons en décider maintenant, n'est-ce pas? On pourra toujours légiférer après. Sur la question de la légalité, comme je le répète, de l'émission des permis, il y a, de toute évidence, des permis qui ont été émis en sachant qu'ils allaient être inopérants. Des permis sont actuellement inopérants. Est-ce que, à la connaissance du ministre - je lui pose la question - il suffit d'avoir l'intention d'ouvrir une école de conduite pour obtenir un permis?

M. Côté (Charlesbourg): À ma pleine connaissance, il faut que quelqu'un qui obtient un permis l'exploite. C'est pour cela que la Régie de l'assurance automobile du Québec a engagé du personnel supplémentaire, dès le mois de février, pour faire ce qu'on n'avait pas fait depuis déjà fort longtemps: aller vérifier sur place, dans chacune des écoles, ce qui s'y passe et si les conditions de délivrance du permis sont respectées. Il y a donc présence sur le terrain, actuellement; il y a des gens de la régie qui ne font que cela et qui, effectivement, vont vérifier partout, y compris dans des écoles où il y a des permis qui ont été émis il y a quelques années, afin de vérifier si tout se passe de manière conforme.

On se souviendra que, l'hiver dernier, des écoles de conduite ont fait l'objet de poursuites pour des permis qui étaient délivrés à des individus qui ne suivaient même pas de cours et qui, moyennant une certaine compensation financière, pouvaient obtenir un certain nombre de choses. Dans ce sens, cela se poursuit et quelqu'un qui obtient un permis doit nécessairement l'exploiter.

Mme Harel: Alors, une des conditions de délivrance, c'est donc que la concession soit faite pour une activité. En fait, il faut que l'école soit en activité pour qu'il y ait délivrance, au sens où l'entend le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un certain nombre de conditions pour l'obtenir. D'abord, il faut un local...

Mme Harel: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...et certaines autres conditions dont je ne me souviens pas, mais qui font partie de la demande et dont la preuve doit être faite pour l'obtention du permis. Dans ce sens-là, c'est assez clair. Effectivement, je pense qu'on peut admettre, aujourd'hui, que l'effet recherché par cette mesure n'a pas été atteint. À la lumière des jugements qui sortiront, je l'espère très bientôt, pour le bénéfice de tout le monde, on fera les analyses qui s'imposent et on

prendra les décisions qui nous paraissent justifiées à ce moment-là.

Tout ce débat n'augmente pas, pour autant, la qualité des cours dispensés. Il n'augmente pas, pour autant, la qualité des personnes ou l'aptitude des personnes à conduire un véhicule lorsqu'elles sortent de là. Dans ce sens-là, nous avions souhaité - on va accélérer le processus - publiciser les résultats des élèves qui suivent des cours dans des écoles de conduite pour être capables de qualifier un certain nombre d'écoles qui dispensent un bon enseignement et qu'il serait peut-être davantage utile d'aller fréquenter que d'autres, laissant aux individus le choix, compte tenu de la performance de chacune des écoles.

Mme Harel: Vous dites, M. le ministre, que vous avez l'intention que cela soit fait⁷

M. Côté (Charlesbourg): On l'a déjà examiné et je pense que, dans le contexte actuel, ce serait assurément souhaitable qu'on puisse mettre sur pied ce processus.

Mme Harel: Mais c'est examiné par la Régie de l'assurance automobile?

M. Côté (Charlesbourg): La Régie de l'assurance automobile. D'ailleurs, cela fait partie de l'examen préparé par la Régie de l'assurance automobile. On a toutes sortes de trucs, vous savez, pour être capable de découvrir l'examen. Dans certaines écoles, on ne vise pas à faire connaître le Code de la sécurité routière, mais on vise à faire connaître les questions aux réponses qui pourraient être posées. C'est une philosophie tout autre qui devrait présider aux écoles de conduite, qui ferait en sorte qu'on fait connaître l'ensemble du Code de la sécurité routière et non pas les réponses à 30, 40 ou 50 questions possibles à l'examen.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. M. le ministre, vous nous avez dit: La Régie de l'assurance automobile a mis du personnel supplémentaire...

M. Côté (Charlesbourg): Supplémentaire.

Mme Harel: ...sur le terrain pour aller vérifier si les activités sont existantes...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...dans les écoles. Mais comment les permis ont-ils pu être délivrés en janvier et en décembre dernier? C'est, quand même, 90 ou 91 nouveaux permis...

M. Côté (Charlesbourg): 80 ou 84.

Mme Harel: ...84 nouveaux permis qui l'ont été sans qu'il y ait, finalement, une étude minutieuse pour vérifier s'ils ont été octroyés...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: J'ai justement vérifié les conditions de délivrance et, comme vous le disiez, il faut que les lieux soient salubres, avec l'équipement requis, que les locaux respectent des normes prévues. Pourtant, j'ai le nom de cinq permis qui ont été octroyés en décembre dernier sans qu'il y ait, encore maintenant, cette semaine, des activités qui s'y rattachent.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Il faut quand même faire attention. Les conditions de délivrance sont celles que vous évoquez: des locaux salubres, ce sont les exigences de base.

Mme Harel: Est-ce qu'un bail suffit⁷ Est-ce que l'intention, plutôt, d'occuper tel local suffit⁷

M. Côté (Charlesbourg): Pas l'intention, c'est l'occupation. D'accord? C'est l'occupation, mais un bail signifie que vous occupez. S'il y a des carences à ce niveau-là, on les corrigera, mais les permis, du moins à ce que me certifie la Régie de l'assurance automobile, ont été délivrés dans la mesure où il y avait eu effectivement inspection d'officiers de la Régie de l'assurance automobile.

Mme Harel: M. le ministre, je vais vous faire parvenir...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Je ne veux pas les déposer parce qu'on pourrait porter atteinte à ces organismes, j'aimerais mieux que vous les vérifiiez. Je vais vous faire parvenir les noms de ces entreprises pour que vous vérifiiez si mes renseignements sont exacts et si ces permis ont été octroyés sans qu'il y ait des activités.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on vous donnera même le nom de la personne qui a visité les lieux et la date. La distinction qui m'apparaît extrêmement importante, c'est que - je ne sais pas si je l'ai fait ressortir suffisamment - le fait d'avoir un local salubre qui réponde aux conditions ne crée pas d'obligation, pour autant, de l'occuper. Il y a une distinction très nette entre les deux et, lorsque je ferai rapport à Mme la députée de Maisonneuve pour les cinq cas, je lui fournirai des renseignements supplémentaires quant à la distinction entre répondre aux conditions et occuper des

locaux.

Mme Harel: Et ça m'amène à poser une question de fond qui est celle des franchises en matière de permis. Dans la mesure où, comme le disait le ministre, le Québec a imposé l'obligation des cours de conduite et dans la mesure où les permis qui sont octroyés sont des privilèges, ces permis sont parfois utilisés dans le cadre de franchises et ils sont revendus.

Quelle est la position du ministère et du ministre à l'égard de l'usage des franchises dans le cas de l'émission de permis? Parce que le permis n'est plus titularisé. Un permis de taxi ou un permis de camionnage, c'est un permis qui est titularisé. Dans la mesure où les franchises entrent en ligne de compte, le permis n'est plus titularisé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est un dossier qui, depuis...

Mme Harel: Ce n'est pas simple.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas simple, non. C'est un dossier qui, depuis 1970, a des hauts et des bas en termes de règlements. On m'informe que, si toute la réglementation était très bien appliquée dans son intégralité, il y aurait peut-être certains visages qui disparaîtraient de la pratique.

Cela étant dit, le permis appartient effectivement à un individu. Ce que fait Tecnic ou Lauzon qui sont les deux visées, c'est qu'elles vont équiper un local pour faire en sorte qu'il y ait tout ce qu'il faut pour dispenser les cours et, par la suite, elles revendent cette formule à un utilisateur qui, lui, est détenteur du permis et, donc, respecte la loi.

C'est un peu comme les Maisonnée ou les Provi-Soir. C'est le même principe. Dans ce sens-là, personnellement, je n'ai pas d'objection de fond à ce que Tecnic ou Lauzon puissent avoir 30 % ou 40 % du marché dans la mesure où elles donnent des bons cours et dans la mesure où les élèves qui en sortent sont mieux qualifiés et connaissent davantage le Code de la sécurité routière.

Je pense que c'est davantage ça qui doit nous préoccuper que les propriétaires qui, eux, bien sûr, veulent gagner leur vie et c'est normal. C'est davantage la qualité de l'élève qui sort au bout de l'exercice et le fait que l'utilisation du réseau routier devienne plus sécuritaire. Dans ce sens-là, c'est davantage de ces gens-là qu'on doit se préoccuper que de ceux des écoles.

Mme Harel: Oui, mais, M. le Président,

il demeure que, à moyen terme, l'objectif de sécurité routière peut lui-même être mis en péril s'il se développait une sorte de monopole sous la forme de franchises qui occuperaient toute l'industrie. Compte tenu de l'obligation des cours de conduite et compte tenu qu'une seule offre pourrait être transmise, alors, il n'y aurait plus de choix possible.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on n'en est pas...

Mme Harel: On n'en est pas là, mais je retiens une chose de ce que le ministre a dit et je veux en être bien certaine. Il a dit que toute cette technique de franchisation ne présente pas de problème. C'est une technique commerciale, elle en vaut d'autres. Ce n'est pas là la difficulté, c'est dans la mesure où le permis n'est plus individualisé. Le ministre a dit: La franchise ne pose pas de problème parce que, quand il y a revente de toute la "outfit", qui est prête à servir, il reste que l'acheteur va avoir un permis qui est titularisé.

M. Côté (Charlesbourg): À son nom.

Mme Harel: Je pense que ce n'est pas la situation présentement. C'est là que le bât blesse. Si cela n'était que de la technique commerciale, mais les exemples de permis que j'ai ont tous été émis à la même personne, cinq permis, et c'était à la compagnie Tecnic.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela n'empêche pas un individu d'avoir plus d'un permis.

Mme Harel: Oui, il détient les permis, mais, lorsqu'il y a franchise, la personne qui va avoir, comme l'a si bien dit le ministre, la responsabilité en matière de formation à la sécurité routière n'est pas celle qui, devant la loi, est détentrice du permis.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire une dernière vérification, parce que je ne veux pas...

Mme Harel: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): ...vous induire en erreur volontairement. On va tenter de rejoindre quelqu'un de la régie qui pourra nous informer.

Mme Harel: M. le Président, je proposerais de suspendre cinq minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend maintenant ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 48)

(Reprise à 22 h 2)

Le **Président** (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux. Au moment de notre suspension, nous en étions au programme 1, élément 2. Est-ce qu'il y a d'autres interventions" M. le ministre.

M. **Côté (Charlesbourg)**: À propos des écoles de conduite, les conditions sont les suivantes: un cautionnement, un lieu d'affaires et un bail; elles sont extrêmement importantes. Et le permis est délivré non pas à une école, mais à un individu, ce qui n'empêche pas un individu d'avoir quatre ou cinq permis d'école de conduite. Dans ce sens, après vérification, le permis est donné à un individu et non pas à une marque de commerce. Il y a quelques jours, il y avait 461 permis, il y en a maintenant 458. Pour diverses raisons, trois auront abandonné.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme **Harel**: Cet individu qui peut se voir délivrer quatre ou cinq permis ou plus peut-il les louer sous forme de franchise à quelqu'un qui exploite, au sens du règlement, qui maintient l'école en service, donc qui dispense le cours de sécurité routière, le cours de conduite automobile sans être, pour autant, redevable à l'égard de la Régie de l'assurance automobile, sans être le titulaire du permis?

M. **Côté (Charlesbourg)**: Je n'ai pas de réponse.

Mme **Harel**: De toute façon, on va vous faire parvenir les cas.

M. **Côté (Charlesbourg)**: Oui, on va les vérifier.

Mme **Harel**: C'est un exemple qui va nous permettre d'illustrer ou pas le problème.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'élément 2?

Le financement du transport en commun

Mme **Harel**: Oui, concernant, cette fois, le transport en commun. Le ministre a fait connaître la tenue de la commission parlementaire sur le financement du transport en commun à Montréal et, lorsqu'il l'a fait, lors du congrès des maires de la banlieue de

Montréal, il a évoqué l'utilité d'examiner divers modes alternatifs de financement. Il en a énuméré quelques-uns sous un mode interrogatif. En parlant des nouvelles sources de financement, il a énuméré un certain nombre d'hypothèses, notamment une taxe d'affaires spéciale pour les commerces qui bénéficient de l'achalandage du métro et une réorientation de la politique gouvernementale en matière de stationnement. Il a également examiné l'hypothèse du covoiturage et celle des systèmes légers de transport en commun en réservant les corridors routiers, également l'interdiction de l'accès des ponts aux véhicules lourds à certaines heures.

Est-ce qu'au ministère, on étudie ces modes alternatifs de financement? Est-ce qu'on entend simplement se fier aux recommandations qui viendront du milieu municipal lors de la commission parlementaire?

M. **Côté (Charlesbourg)**: Au ministère, on réfléchit aussi, avec la sagesse et la pratique acquises au fil des ans, sur différentes hypothèses. Le séjour en France nous a permis de vérifier un certain nombre de choses au chapitre du financement du transport en commun. Il y aurait d'autres éléments qui pourraient s'ajouter à la réflexion qui doit être publique et qui concerne tout le monde, quant au mode de financement du transport en commun. Au moment où le gouvernement dit, quant à lui, qu'il a atteint la limite de ses capacités de payer, au moment où, je crois, l'usager a effectivement atteint, à 33 %, ses limites de payer, au moment où les municipalités disent avoir atteint leurs limites, puisque c'est un devoir qu'on leur a presque imposé au fil des années, il va forcément falloir trouver soit une solution à l'intérieur de la rationalisation de nos dépenses, soit de nouveaux moyens de percevoir l'argent qui serait affecté au transport en commun.

Sous cette facette, il y a deux volets extrêmement importants. Il y aura le financement des immobilisations nécessaires pour compléter l'offre de transport en commun. Il y a aussi l'aspect des coûts de fonctionnement, du financement du fonctionnement de ces différents systèmes. Initialement, nous voulions que la commission ne porte que sur les immobilisations. Les représentants de la Communauté urbaine de Montréal nous faisant valoir qu'il faudrait, quand même, laisser une place au financement du fonctionnement, nous avons acquiescé parce que, de toute manière, les individus s'en seraient, quand même, arrogés le droit et en auraient discuté.

En France, il y a des pratiques qui sont extrêmement intéressantes. Il y a, d'abord, le versement transport, qui a été instauré en 1973 et qui a fait que le gouvernement a décentralisé la gestion du transport en

commun. Par ce versement transport, on permet aux communautés régionales regroupées de prélever, auprès des employeurs de plus de dix employés, un pourcentage sur la masse salariale, avec des variantes qui doivent tenir compte d'un certain nombre de choses, effectivement. Grosso modo, cela permet de prélever, pour des regroupements de moins de 100 000 de population, 1 % et 1,5 %, pour des regroupements plus substantiels où il y a un métro ou un tramway. C'est le cas de Lyon. C'est le cas de Grenoble. Dans le cas de l'agglomération de Paris, qui est quand même l'élément moteur de toute la France, on a l'autorisation de prélever jusqu'à 2 %.

L'autre élément très intéressant, outre le versement transport, c'est l'obligation, depuis 1982 ou 1983, pour les employeurs, de payer 50 % de la carte orange. Donc, pour les personnes qui doivent utiliser le transport en commun pour aller travailler, 50 % du coût de la carte orange, donc de la carte mensuelle, sont payés par l'employeur. Cela signifie très nettement que ceux qui décident de s'implanter dans un territoire donné et qui, par conséquent, créent l'obligation à la personne qui y travaille de se déplacer par le transport en commun, défraye une partie des coûts, de telle sorte que, si demain matin le gouvernement du Québec décidait à nouveau d'investir dans des immeubles pour ses fonctionnaires au centre-ville de Montréal, il serait lui-même assujéti, si c'était appliqué ici, à payer 50 % du coût du transport directement à l'employé, celui-ci payant la totalité par la suite de la carte orange. Donc, une intégration de toute l'offre de transport en commun qui est extrêmement intéressante.

Il y a plusieurs autres scénarios évoqués à l'époque, qui font l'objet d'une réflexion et qui vont très certainement servir à alimenter la commission parlementaire et à susciter des débats dans la mesure où il n'y en aurait pas lors de la commission parlementaire et faire en sorte que, si des gens se présentent et n'ont pas de solutions, mais uniquement des demandes, l'on puisse jouer le rôle véritable de la commission parlementaire où chacun peut se brasser et brasser des idées. Mais ceux qui pensent que ce sera une commission de tout repos, il leur suffira de venir demander un deuxième métro, un troisième ou un quatrième pont, et je leur souhaite bonne chance pour passer au travers de la commission. Mais ce que l'on vise, c'est véritablement que chacun s'interroge, que chacun prenne ses responsabilités et que chacun, autant que possible, puisse y aller de ses propositions et de ses solutions.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que le ministre

entend déposer des études en préparation des travaux de la commission?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai à revoir un texte qui a été terminé il y a à peine quelques heures par les personnes chez nous qui sont responsables du dossier, un texte qui se veut très neutre au départ, et cela a toujours été très clair. C'est l'historique du transport en commun et quelques mises en situation. Il s'agit d'un texte très neutre qui pourrait servir à ceux qui auraient envie de venir déposer des mémoires ou qu'on inviterait. C'est un guide, mais il n'y a pas de révélation spectaculaire là-dedans; il n'y a pas, non plus, de solution à tous nos problèmes, parce que, avoir les solutions avant même d'aller en commission parlementaire, je trouverais cela un peu osé.

D'autre part et en parallèle, il ne faut pas oublier que, de par la volonté des présidents de commission de transport, qui sont donc des élus regroupés au sein de l'ATUQ, avec le ministère, il y a des rencontres régulières qui se tiennent et où on parle du financement du transport en commun. Il y a certains dossiers qui cheminent à ce moment-là et qui pourraient peut-être même connaître un aboutissement avant la tenue de la commission, comme cela a été le cas pour le renouvellement de la flotte d'autobus. À ce moment-ci, il n'est pas prévisible que l'on puisse régler d'autres dossiers avant la commission elle-même, mais il y a beaucoup de dossiers qui cheminent pour qu'on s'entende au moins sur la base des mêmes données pour avoir une bonne compréhension de la situation. Tout ce qui est disponible, bien sûr, pourra être rendu public et mis à la disposition des participants à la commission parlementaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, c'est certainement une commission qui va siéger à un moment assez stratégique parce que toutes les parties savent que c'est déterminant pour un certain nombre d'années à venir. Et les expériences à l'étranger sont certainement évocatrices des solutions qui y ont été trouvées. Le ministre faisait état de la taxe sur la masse salariale avec les difficultés que cela représente, par ailleurs, lorsque l'on a des secteurs industriels à très haut coefficient de main-d'oeuvre qui sont plus pénalisés. Par exemple, tous les secteurs qui... Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Le textile.
(22 h 15)

Mme Harel: Le textile, en particulier, évidemment, en comparaison d'un secteur à haute technologie ou très automatisé qui s'en tire mieux et est plus à l'abri de ce genre

de taxe. J'imagine qu'il y a là tout un débat à faire. C'est, évidemment, utile de pouvoir avoir accès à toutes ces études qui peuvent faire l'objet des discussions des présidents de sociétés de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Le 18 juin, il y aura un colloque organisé par les membres de l'AQTR, qui sera très intéressant puisqu'ils ont choisi d'inviter des "panélistes de l'étranger" et, en particulier, quelqu'un de Lyon qui viendra faire état d'expériences sur le plan du financement. C'est donc un colloque qui va permettre de brasser des idées et de parler de financement. Il y aura des gens de la France, de l'Allemagne, de l'Ontario - qu'est-ce que c'est? - des États-Unis d'Amérique...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): ...on m'avait remis une note disant "des gens d'Amérique". Je ne comprenais pas et j'ai dit: Ah! Ce sont les États-Unis d'Amérique. Ils seront au colloque.

Mme Harel: Il va se tenir à Montréal⁷

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: À Montréal, très bien.

M. le Président, le temps file. Avant de terminer le volet sur le transport des personnes, le ministre peut-il nous indiquer où en est l'état de la flotte de la compagnie Deshaies, compte tenu de l'inspection qui en a été faite par la Commission des transports du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas la Commission des transports.

Mme Harel: La Régie de l'assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas la Commission des transports, c'est la Régie de l'assurance automobile qui, sur le plan de la vérification mécanique, s'est rendue à la demande de nombreux citoyens des Basses-Laurentides qui ont formulé des plaintes auprès de la Régie de l'assurance automobile quant à la qualité des véhicules utilisés pour la desserte de la CIT des Basses-Laurentides. Selon les informations reçues, au moins quatre véhicules ont été retirés de la circulation par suite de la vérification mécanique. La régie a agi uniquement parce qu'elle a eu des plaintes de citoyens de cet endroit. Mais, de manière beaucoup plus systématique maintenant, compte tenu de ce que nous avons adopté et qui sera en fonction à partir du 1er janvier 1988, il y aura donc des vérifications mécaniques. Il y aura une obligation à la vérification

mécanique deux fois par année, ce que nous avons adopté l'automne dernier.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'élément 2?

Mme Harel: Terminé.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est terminé. J'appelle maintenant l'élément 3, Transport des marchandises.

Transport des marchandises

Mme Harel: Évidemment, le transport des marchandises m'agré. C'est toute la question des trains. Commençons d'abord par le projet de loi C-18 et on reviendra sur la question des trains de banlieue éventuellement. Le ministre a fait des représentations à son homologue fédéral. Il y a eu une rencontre des ministres des Transports au début d'avril. Dans l'examen de la question du transport des marchandises, nous aimerions savoir du ministre, compte tenu du fait que son homologue fédéral, le ministre Crosbie, s'est dit prêt à écouter le Québec concernant les représentations que le Québec a faites à la conférence des ministres des Transports au début d'avril... à la fin de mars, plutôt...

M. Côté (Charlesbourg): Le 26 mars.

Mme Harel: Quelles suites ont été données aux amendements que proposait le Québec au bill C-18?

M. Côté (Charlesbourg): À l'égard de C-18, le bilan est moins impressionnant que dans le cas de C-19. Pour C-19, on a effectivement vu des modifications substantielles être acceptées par M. Crosbie, le 26 mars. Elles ont été incorporées, durant les jours subséquents, à l'analyse du Bill C-19. À la fois, C-18 et C-19 n'ont pas encore franchi toutes les étapes au Parlement canadien, mais la volonté est toujours présente de les faire adopter avant l'ajournement d'été.

Dans le cas de C-19, cela nous inquiète moins maintenant parce que nous avons obtenu ce que nous voulions, et c'est très bien incorporé dans C-19. Quant à C-18, les interrogations sont toujours là et il semble bien que l'appui à cette démarche que nous avons effectuée auprès d'Ottawa a été moins clair dans le cas de C-18 que dans le cas de C-19. Cela s'explique par le fait que...

Mme Harel: Il y a des provinces qui sont privilégiées par...

M. Côté (Charlesbourg): La loi sur les transports des grains de l'Ouest qui a été adoptée garantit des embranchements de chemins de fer jusqu'en l'an 2000, alors que ce n'est pas le cas pour l'Ontario, le Québec et les Maritimes. Compte tenu du fait que les embranchements de l'Ontario sont plus rentables que ceux du Québec, il y a des impacts éventuels assez inquiétants pour le Québec.

Mme Harel: Êtes-vous toujours un aussi ardent fédéraliste?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Harel: Restez-vous un tout aussi ardent fédéraliste?

M. Côté (Charlesbourg): Je reste toujours un ardent fédéraliste, pas à la sauce Trudeau, mais davantage à la sauce d'aujourd'hui qui, je pense, a connu un assaisonnement tout à fait adéquat, compte tenu des circonstances et de l'évolution de notre fédération.

Mme Harel: Alors, vous ne pensez pas faire prévaloir les intérêts du Québec dans ce dossier.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas encore complètement lancé la serviette, compte tenu que des députés fédéraux provenant du Québec, en particulier de l'Abitibi et de certains coins du Québec, ont très clairement manifesté leur approbation, dans les lettres que j'ai reçues, au contenu de la position québécoise et se sont fait un point d'honneur de revendiquer auprès de M. Crosbie les amendements législatifs nécessaires.

Ce que je peux prendre comme engagement, c'est de faire toutes les vérifications qui s'imposent à la dernière minute de telle sorte que je puisse, peut-être mercredi, vous faire état des toutes dernières nouvelles à ce sujet.

Mme Harel: Le ministre a saisi l'opinion publique de la question, mais entend-il revenir à la charge? Des représentations sont faites maintenant par les municipalités, en particulier de l'Abitibi-Témiscamingue - il en a fait mention lui-même. Il y a peut-être une sorte de torpeur dans certaines régions qui n'ont pas encore bien mesuré les conséquences que cela pouvait avoir. Comment entend-il...

M. Côté (Charlesbourg): Fondamentalement, ce qui nous a aidés dans C-19, c'est que les gens se sont mobilisés avec nous, alors que, dans le cas de C-18, les deux principales compagnies de chemin de fer partagent la philosophie de C-18, et nous

aussi, quant à l'obligation d'une réforme à ce niveau-là. Je pense qu'à peu près tout le monde au Canada est d'accord, puisque certains chemins de fer étouffent avec la réglementation actuelle et que la concurrence des chemins de fer américains, avec des contrats confidentiels qui sont permis, vient créer une compétition indue aux chemins de fer du Canada. Le degré de sensibilisation de mes collègues, de mes homologues des autres provinces, s'est élevée d'un cran le 26 mars lorsqu'on a fait état du dossier, mais c'est principalement dû au fait que ces contrats confidentiels concernant les chemins de fer américains pénétrant en sol canadien venaient concurrencer de manière indue les chemins de fer de l'Ouest. Quant à ce qui nous fait mal fondamentalement, l'abandon de lignes de chemin de fer déficitaires chez nous, cela ne préoccupe pas beaucoup les gens de l'Ouest parce qu'ils sont protégés jusqu'aux dents et jusqu'en l'an 2000.

Alors, nous allons revenir à la charge au cours des prochains jours afin de créer une pression additionnelle pour que, à tout le moins, ce qui jusqu'à maintenant semble avoir été entendu soit maintenant bien compris.

Mme Harel: Nous pouvons immédiatement assurer le ministre que nous serions d'accord et que nous appuierions la présentation d'une motion, par exemple, à l'unanimité de l'Assemblée nationale sur cette question.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis bien heureux de l'appui de l'Opposition dans cette démarche. Je me réserve la possibilité de le faire très rapidement, compte tenu des dernières informations que je pourrai obtenir demain ou mercredi.

Mme Harel: Alors, nous pourrions faire le point mercredi, lors de l'étude des programmes de la voirie.

Quant au dossier de la fermeture de l'entretien du CN à Montréal au profit de l'Ouest, j'ai moi-même rencontré les représentants des travailleurs qui vont être affectés par le transfert des activités de Pointe Saint-Charles à Winnipeg. Bien qu'on sache que c'est là une décision du CN et que cela relève d'un autre palier de gouvernement, est-ce que le ministre a fait des représentations? Son homologue a-t-il convenu que c'était normal qu'il y ait un tel transfert d'activités? Pour le sud-ouest de Montréal, c'est un coup terrible qui est porté; c'est l'équivalent de la fermeture d'ITT à Sept-Îles ou à Schefferville, plutôt. Est-ce que la position du ministre, c'est d'intervenir dans ce dossier?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un

dossier qui est totalement de juridiction fédérale dans ce cas-ci. Il a un impact très sérieux et très bien ressenti par tous les citoyens de Saint-Henri. J'ai eu l'occasion de l'évoquer précédemment avec M. Bissonnette, parce qu'il y avait déjà des rumeurs depuis un certain temps. Les problèmes que nous avons, c'est que nous avons connu beaucoup de changements au ministère des Transports: de M. Mazankowski à MM. Crosbie et Bissonnette; ce dernier est parti, et c'est uniquement M. Crosbie maintenant. On a fait un certain nombre de messages, bien sûr, mais ce n'est qu'un pouvoir moral que nous avons dans un cas comme celui-là, compte tenu que c'est de responsabilité fédérale en totalité.

Nous examinons chez nous certaines possibilités pour aider principalement en ce qui concerne le renouvellement du matériel roulant, des trains de banlieue. Cela pourrait éventuellement soulager quelque peu le phénomène qui se passe actuellement. Mais d'autres ont pu le faire avant moi, d'autres de mes collègues de qui cela relève davantage que du ministre des Transports dans ce cas-ci.
(22 h 30)

Mme Harel: Cela concerne entre autres votre collègue de l'Industrie et du Commerce.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Demain, il y a un grand rassemblement à Montréal - peut-être en êtes-vous déjà informé - organisé par les Métallos et par un certain nombre d'autres syndicats de travailleurs pour protester contre la politique fédérale de ne pas renouveler le matériel roulant, c'est-à-dire de ne pas le remplacer par du matériel neuf, mais d'effectuer une simple modernisation de ce matériel. Y a-t-il des représentations qui sont faites, à votre connaissance, sur ce dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Normalement, c'est un dossier qui relève du ministère de l'Industrie et du Commerce. C'est lui qui aurait dû faire les représentations à ce chapitre. On me signifie que le ministère de l'Industrie et du Commerce a effectivement fait les représentations.

Mme Harel: Des représentations auprès du ministre des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Des autorités fédérales.

Mme Harel: Je vous poserai la question cette semaine, en Chambre. Bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Le camionnage en vrac

Mme Harel: Sur le transport des marchandises, le ministre a fait état, lors du congrès de l'association du camionnage ou à une autre occasion, je ne me rappelle plus, d'un sondage téléphonique, qui devrait normalement être terminé, sur la question du camionnage en vrac.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Mme Harel: L'étude devrait être complétée après une consultation qui s'est tenue dans les régions du Québec. Quel est actuellement l'opinion du ministre sur la question, compte tenu de ces études et de ce sondage réalisés?

M. Côté (Charlesbourg): On va peut-être nous permettre de corriger un certain nombre de rumeurs qui circulent et qui ne devraient pas circuler. On a évoqué, ce matin, la déréglementation du transport. Certaines rumeurs circulaient, parmi les "vraquistes", à savoir qu'il y aurait des intentions de déréglementation du transport de vrac au Québec, ce qui est totalement faux. Lorsque j'ai rencontré ou du moins convoqué, à mon bureau, les représentants des postes, des sous-postes et de l'ANCAI...

Mme Harel: À la suite du congrès où le député de Louis-Hébert vous a remplacé?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, bien avant cela. Bien avant cela, parce que des gens avaient intérêt à créer un peu d'effervescence dans le milieu et, comme cela a été trop souvent le cas, dans le passé, en termes de pratique, menacer de... J'ai vécu, personnellement, comme député de Matane, certaines pratiques un peu douteuses de l'exercice du droit individuel, de 1973 à 1976, où le seul droit était celui du transporteur de matière en vrac. J'ai vécu cette période et j'ai aussi vécu la période où mon prédécesseur, M. Lucien Lessard, plus lointain, avait connu le blocage systématique du Parlement par des "vraquistes" et avait, à l'époque, dans le même bureau que j'occupe aujourd'hui, réussi, pendant un certain temps, un conciliabule, une négociation menée et finalement réglée, avec l'apparition des postes et des sous-postes, ce qui a fait que l'ANCAI - là où vous êtes allée dimanche après-midi - du haut de son sapin, est tombée au pied du sapin, par cette pratique.

Pour bien se faire comprendre, c'est que l'ANCAI était l'association qui représentait, à ce moment-là, la presque totalité des détenteurs de permis de vrac. Par la mesure décidée par M. Lessard, la création de postes et de sous-postes, l'ANCAI, d'année en année, a périclité et ne devenait plus représentative de la majorité

des transporteurs de vrac. D'où, perte d'influence, perte de membres: elle s'est retrouvée dans l'état où on l'a connue, mais toujours avec les mêmes avocats.

Mme Harel: Il y a les bons et les mauvais avocats, n'est-ce pas, Me Rémiard?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. J'ai, depuis 1985, rencontré à quelques reprises - à l'époque c'était M. Giguère qui en était le président - quelques personnes et toujours en présence des avocats, bien sûr, pour discuter d'un certain nombre de dossiers, ce qui nous a amené effectivement l'an dernier à les rencontrer à leur congrès qui s'est tenu à l'hôtel Rousillon de Jonquière, où on a fait état d'une ouverture d'esprit quant à la négociation, à la modernisation ou au dépoussiérage de notre réglementation qui permettrait de "revamper" un peu la pratique en ce qui concerne les détenteurs de permis de vrac.

On a effectivement eu certaines rencontres avec les représentants de l'ANCAI, qui, d'autre part, étaient contestés quant à leur représentativité par les postes, par les sous-postes, ce qui faisait en sorte qu'il était difficile de voir se dégager une volonté très majoritaire quant aux changements à apporter à toute la structure. Ce qui fait qu'en février, quelque part autour du 14 ou du 15 février, à la lumière des informations qui circulaient qu'il y aurait éventuellement un braquage sur les routes, pour tenter de régler des problèmes, j'ai demandé à tout ce beau monde d'être chez nous dans ma salle de conférence. Il en est venu de la Gaspésie, de l'Abitibi, de la région de Québec, de partout, et il y avait environ 80 ou 90 personnes qui représentaient tout ce beau monde, tout ce bon monde. On s'est discuté pendant une heure et demie ou deux heures de ce qui allait se passer.

Je leur ai dit à l'époque qu'il n'était pas dans mon intention de déréglementer le vrac et que j'envisageais très sérieusement le dépôt d'un projet de loi qui confirmerait sur le plan juridique la clause 75-25 pratiquée dans sa forme actuelle et contestée devant les tribunaux. À ce moment-là, pour tout vous dire, on avait signifié que le ministre des Transports représentait davantage les entrepreneurs que les petits transporteurs. Mais, à ce moment-là, en disant que j'allais déposer un projet de loi confirmant la clause 75-25, ce n'est pas aux entrepreneurs que je ferais plaisir, mais davantage aux petits camionneurs. J'ai tenu promesse. La clause 75-25 est dans un projet de loi qui, normalement, sera appelé la semaine prochaine devant l'Assemblée nationale et qui, je l'espère, avec le concours de l'Opposition, sera adopté même avant qu'on quitte au mois de juin, ce qui fera que ce débat sera clos et que ce qui était une pratique au

ministère, qui a été contestée devant les tribunaux, aura force de loi et, donc, sera très bien campé dans son exercice à l'avenir.

C'est ce qui était souhaité depuis déjà fort longtemps comme point majeur par tous les représentants, et cela fait l'unanimité. Je leur ai dit aussi, lors de la réunion, que nous avions besoin, pour faire le dépoussiérage de la déréglementation, d'avoir une très bonne connaissance de la pratique et de certaines modifications qui pourraient y être apportées, et cela, en allant consulter le milieu. C'est ainsi que j'ai demandé à M. Ouellet, chez nous, de former une équipe et d'aller faire une tournée en province. Ainsi, ils ont rencontré, entre le 19 mars et le 30 avril 1987, 6 postes, parce qu'il n'en existe que 6, pour 34 représentants. Ils ont rencontré 61 sous-postes qui sont en règle sur les 80, pour 153 représentants, 13 entrepreneurs, pour 21 représentants, 7 municipalités, pour 14 représentants. Québec et Montréal seront très bientôt rencontrés. Huit autres organismes représentés par 24 personnes. Ce qui fait que 114 organismes ont été rencontrés, pour 246 personnes, qui ont mis dans notre moulin à viande toute l'information qu'ils connaissaient en termes de pratique en plus d'un sondage que j'ai commandé visant à interroger et à obtenir des réponses de 2000 détenteurs de permis. Cela nous permettrait d'avoir un échantillonnage très important de ce qu'est le profil de l'industrie, de certaines pratiques. Dans ce sens-là, on est à terminer toute l'analyse de ces données et à compléter la consultation, ce qui va faire que la consultation sera très bien campée en termes d'information reçue, de demandes de modification. D'autre part, une pratique qui est plus scientifique, des entrevues téléphoniques à partir d'un questionnaire à 2000 répondants. Imaginez-vous, 2000 répondants sur 7610 détenteurs de permis, pour 10 248 permis. Cela signifie un échantillonnage tout à fait exceptionnel et très représentatif des usages et de la pratique.

À ce titre, nul doute qu'à la lumière de l'ensemble de ce portrait, qui est du jamais vu dans le vrac, on pourra sûrement amorcer, au cours de l'été, des rencontres avec le groupe que j'ai rencontré au mois de février ainsi qu'avec les entrepreneurs, parce que c'est une cohabitation que cet exercice. Il y a des plaintes des deux côtés: de la part des détenteurs de permis de vrac, qui se plaignent de l'abus de l'entrepreneur, et des plaintes d'entrepreneurs qui nous disent très souvent que, lorsqu'ils demandent un détenteur de permis de vrac pour transporter de l'asphalte, cela salit les boîtes. Il y aura donc des rencontres, dans un premier temps, avec les détenteurs de permis. Par la suite, avec ceux qui peuvent utiliser les détenteurs de permis. À la lumière de cela, vers la fin

de l'été, nous allons effectivement compléter les modifications que nous voudrions voir adopter et procéder à ces modifications vers le début de l'automne.

Il n'est pas question d'une déréglementation dans le domaine du transport en vrac. Au contraire. C'est un dépoussiérage de notre réglementation. Deuxièmement, la clause 75-25, avant la fin de la session, dans la mesure où l'Opposition y consentira, sera adoptée et très bien campée sur le plan législatif.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense que l'ANCAI va finir par remercier le ministre du doute qu'il a laissé planer sur leur représentativité et des efforts qu'ils ont faits, depuis, à consolider cette représentativité. Il fallait voir le très haut niveau de participation à leur dernier congrès annuel. C'était un niveau de représentation inégalé, je pense, dans le passé. Il faut comprendre combien ils ont consolidé cette présence dans les régions. Quand le ministre fait grief du fait que tous les camionneurs artisans ne sont pas membres de l'ANCAI, il faut peut-être constater - et c'est là une constatation qu'on peut faire dans bien des domaines - que, souvent, les réformes qui réussissent finissent par faire oublier les causes qui les ont produites. D'une certaine façon, le fait d'être bénéficiaire du sous-poste ou du poste a amené plusieurs artisans à ne pas considérer utile d'être membres de l'ANCAI, étant donné qu'ils pouvaient profiter des mêmes avantages. C'est un peu comme un travailleur syndiqué qui a les bénéfices de la convention collective tout en n'étant pas obligé de payer son syndicat. Il y a de ça aussi. Dans ce contexte, qu'il y ait quand même un haut niveau de "membership", c'est assez exceptionnel.
(22 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai jamais douté de la bonne foi des représentants de l'ANCAI. Tenant compte des conversations que j'ai eues avec M. Giguère, à plusieurs reprises, c'est un homme qui a une très bonne expérience de la pratique, tout comme M. Morin, un camionneur de Mégantic-Compton qui est actuellement à la tête de l'association. Ce sont des gens qui vivent de ce métier, qui le possèdent très bien et qui sont effectivement très représentatifs de la pratique. Là où cela devient plus emmerdant - je pèse mes mots quand je vous dis cela - c'est lorsque certains avocats se mêlent de la partie. C'est aussi clair que cela. Dans ce cas-là, c'est très évident.

Mme Harel: Il faut toujours dépersonnaliser les problèmes, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si cela se dit, mais "désavocatiser" les problèmes.

Une voix: Ce n'est pas M. Rémillard qui sourit.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

Mme Harel: Pour les études dont vous avez fait état, quand les résultats du sondage téléphonique seront-ils connus?

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'information de Mme la députée de Maisonneuve, à ce moment-ci, nous évaluons que 29 % des camionneurs sont membres de l'ANCAI.

Mme Harel: Sont-ce là des chiffres dont vous avez une certitude absolue, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Avec un échantillonnage suffisamment important pour croire que cela n'est pas très loin de la vérité.

Mme Harel: C'est quand même un bon pourcentage dans une industrie où cela n'est pas obligatoire. Même si l'ANCAI allait chercher une majorité, il ne serait pas obligatoire d'en être membre.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne conteste pas la représentativité de l'ANCAI par rapport à ses membres et je ne vous dis pas que certaines revendications de l'ANCAI ne feraient pas l'affaire de l'ensemble des membres. Ce n'est pas cela du tout. Ce que je dis, c'est que pour avoir une bonne vision de l'ensemble et un bon profil de l'industrie, ce que nous n'avons jamais eu, il faut aller au-delà de l'ANCAI, voir d'autres membres. Tant mieux pour eux s'ils se mobilisent à l'intérieur de l'ANCAI, cela nous facilitera la tâche quant à l'exercice que nous devons faire. Cela n'est pas uniquement au sein de l'ANCAI, et il s'agissait d'être là, au mois de février, lorsque je les ai tous rencontrés, pour voir de quelle manière cela se passait, mais les revendications de l'ANCAI sont claires, heurtent parfois les représentants des postes et peut-être même ceux des sous-postes, et on départagera tout cela éventuellement.

Mme Harel: M. le Président, en écoutant tantôt le ministre parler de sondage téléphonique, d'échantillonnage très représentatif, je me suis demandé ce qu'il arrivait finalement des postes et des sous-postes. On connaît les intentions gouvernementales qui ont trait à la clause 75-25, mais qu'en est-il à propos des postes et des

sous-postes⁷

M. Côté (Charlesbourg): Là où notre opinion est bien arrêtée, on le règle par le projet de loi. C'était la première demande de l'ANCAI ou de l'ensemble de l'industrie. Nous l'avons donc réglé par l'introduction du projet de loi. Quant à la deuxième question, postes et sous-postes, la solution est moins évidente en matière de répartition des responsabilités. J'ai reçu, chez nous, à l'automne 1986 des représentants des postes qui nous soumettaient un règlement amendé qui, semble-t-il, était accepté par l'ANCAI mais qui a été sur le champ contesté par l'ANCAI. Alors, ce sont des relations pas si faciles dans l'industrie elle-même. C'est bien sûr qu'il y a bien des gens qui ont gros à perdre ou gros à gagner, mais, étant convaincu que l'autorité qui tranchera n'a, elle, d'intérêt nulle part et à la lumière de ce que nous aurons comme informations, c'est là que sera tranché le débat avec une solution qui sera à nouveau discutée avec les représentants de l'industrie, soit l'ANCAI, les représentants des postes et des sous-postes et avant même qu'elle franchisse les étapes sur le plan gouvernemental.

Mme Harel: Le seul intérêt que l'on peut poursuivre est, sans doute, celui du maintien des artisans dans le camionnage en vrac au Québec. Le ministère est allé en appel sur les deux jugements concernant la clause et les postes et sous-postes, est-ce qu'il y a des développements qui sont survenus dans le dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Le projet de loi sur la clause 75-25 va régler de manière définitive ce dossier. Dans le cas de la contestation du courtage, c'est en appel.

Mme Harel: Est-ce que le ministère veut gagner?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de date d'audience fixée.

Mme Harel: Est-ce que le ministère veut gagner?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais pas nécessairement poste par poste ou sous-poste par sous-poste, mais davantage en vrac.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Quel avocat a-t-il mis au dossier de l'appel sur les postes et sous-postes?

M. Côté (Charlesbourg): On a presque été tenté de faire appel à M. Béliveau, mais c'est le contentieux du ministère qui s'est chargé de ce dossier.

Une voix: ...

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'il manque de camionneurs.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: On aura certainement l'occasion, lors de l'étude du projet de loi, de revenir de cette question. Avant de terminer, M. le Président, j'aimerais examiner avec le ministre la liste du personnel de son cabinet.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Bissonnet: Excellent.

Mme Harel: Excellent cabinet ou excellente question?

M. Bissonnet: Excellent cabinet, les preuves sont là.

Mme Harel: Cela se trouve dans les renseignements additionnels transmis à l'Opposition. On retrouve une liste qui comprend noms et prénoms dans l'ordre de classement du personnel. C'est le personnel des Transports, non pas Transports et Développement régional?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux.

Mme Harel: C'est le personnel des deux responsabilités ministérielles.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je me plains de cela depuis déjà un certain temps. Mes prédécesseurs, M. Le May et M. Tardif, avaient une enveloppe d'au-delà de 1 034 000 \$ pour exercer ces fonctions.

Mme Harel: 500 000 \$ chacun.

M. Côté (Charlesbourg): Au-delà de 500 000 \$ chacun, alors que j'ai la reconnaissance de 1,25 personne à peu près.

Mme Harel: Vous savez pourquoi, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

Mme Harel: C'est parce que le Conseil du trésor a décidé de suivre votre leitmotiv, faire mieux...

M. Côté (Charlesbourg): Faire plus avec moins.

Mme Harel: Voilà!

M. Côté (Charlesbourg): Mais je dois vous dire que si le Trésor a voulu suivre mon exemple il a trouvé le modèle par

excellence au cabinet du ministre des Transports et responsable du Développement régional car, effectivement, on fait plus avec moins.

Mme Harel: Et il y a un seul chef de cabinet, c'est M. Tourigny?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Et Mme Aube est directrice de cabinet adjointe au transport terrestre des personnes, alors que Mme Marie Bédard est directrice de cabinet adjointe pour le Développement régional.

Mme Harel: Vous faites de l'action positive en faveur des femmes dans votre cabinet étant donné l'absence chronique de celles-ci dans votre ministère.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire qu'au cours de l'année, malgré le fait qu'on se le soit fait reprocher, il y a Mme Hélène Beaulieu qui a été promue chef de district à Métabetchouan. Nous allons bientôt ouvrir un concours pour d'autres chefs de district pour une banque de disponibilité. Je souhaite ardemment qu'il y ait plusieurs femmes qui postulent. Aussi, il y a notre directrice du contentieux qui est arrivée chez nous il y a maintenant près de neuf mois. Comme vous le voyez, dans mon cabinet, il y a une discrimination positive, bien sûr, à l'égard du personnel féminin qui, tout au long de ma carrière, a très bien su me démontrer qu'il avait un sens des responsabilités tout à fait extraordinaire et une capacité de production qui pourrait faire rougir bien des hommes. C'est un des moyens de faire plus avec moins.

M. Bissonnet: Bravo, M. le ministre! C'est bien!

Mme Harel: J'aurais souhaité obtenir leur traitement, pour savoir si elles étaient traitées en conformité avec les propos que vous venez de tenir.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Bien...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Non pas l'élégance avec laquelle vous les traitez, mais le montant qui leur était alloué, simplement pour vérifier si la différence des traitements, entre les hommes et les femmes, reflétait bien l'importance des fonctions qu'elles occupent.

M. Côté (Charlesbourg): Les deux salaires les plus importants, outre celui de mon directeur de cabinet, appartiennent, bien sûr, aux deux directrices adjointes de cabinet

et les attachées politiques féminines gagnent exactement le même salaire que les attachés politiques masculins; c'est clair.

M. Bissonnet: Très bien!

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Non. Moi, je trouve cela extraordinaire.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: C'est normal.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je vais vous dire la vérité, je trouve cela normal.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Bissonnet: Je ne m'attendais pas à autre chose que cela.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, concernant les crédits périmés pour 1986-1987 - c'est la page suivante des renseignements fournis par le ministère - en ce qui a trait au transport terrestre, c'est là l'enveloppe la plus importante, en termes de crédits périmés, 17 000 000 \$. Est-ce que le ministre peut nous expliquer pourquoi cela a presque doublé, en fait? L'an passé, les crédits périmés étaient de 8 000 000 \$ pour le transport terrestre et ils sont de 17 000 000 \$, cette année.

M. Côté (Charlesbourg): Cela concerne le train de banlieue, Montréal-Rigaud, principalement.

Mme Harel: Et le train de banlieue, terminons sur Saint-Hilaire, qu'arrive-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, notre préoccupation consiste davantage à compléter Montréal-Rigaud. Nous avons une préoccupation pressante pour Montréal—Deux-Montagnes et pour certaines organisations de transport en commun de la rive sud, en ce qui concerne les CIT. Il faut le dire, certains CIT de la rive sud de Montréal ont certaines réticences quant à la compétition ferroviaire. Je pense qu'il y a encore des négociations à faire avant de compléter ce dossier, qui fera aussi l'objet des préoccupations des gens de

la rive sud, au moment de la révision.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions...

Mme Harel: Et sur ces bonnes paroles...

Le Président (M. Saint-Roch): ...à l'élément 3? Est-ce que ceci complète l'étude du programme 1?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports, comprenant les volets 1, 2, 5, 6, 7 et 8, sont adoptés?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Pas les volets.

Le Président (M. Saint-Roch): Les programmes. Adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que vous avez des remarques à faire en conclusion, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je veux tout simplement remercier Mme la députée de Maisonneuve de sa compréhension dans nos discussions et souhaiter, à la fois pour elle comme pour moi, que nous puissions nous retrouver l'an prochain, à pareille date, pour battre les records des temps modernes de longévité d'un ministre des Transports et aussi, par le fait même, d'un critique des transports.

M. Bissonnet: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le ministre, est-ce que vous oubliez le député de Matapédia, ma collègue de Dorion, le député de Nicolet et le député de Jeanne-Mance?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Pas du tout, parce qu'il nous apparaît très évident qu'il n'y aura pas de bouleversements profonds en ce qui concerne les membres formant la commission.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Si, entre-temps, il devait y avoir des modifications, c'est davantage à d'autres postes qu'elles pourraient intervenir.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le ministre peut-il nous indiquer s'il considère que les projets de loi pourraient être appelés dès vendredi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, la semaine prochaine.

Mme Harel: La semaine prochaine.

M. Côté (Charlesbourg): Et j'offre à Mme la députée de Maisonneuve la même collaboration que par le passé quant aux tenants et aboutissants des projets de loi, si elle le juge utile, avant même d'entamer la discussion en Chambre.

Mme Harel: Il me semble qu'il serait certainement utile qu'on procède au même exercice.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, ce sera fait.

Mme Harel: J'espère que les échanges ont été fructueux pendant la suspension de 17 à 18 heures.

M. Côté (Charlesbourg): Davantage de 16 à 17 heures.

Une voix: Oui, de 16 à 17 heures.

Une voix: C'était de 16 à 17 heures.

Mme Harel: Ah! C'était de 16 à 17 heures?

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Était-il satisfait?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Cela nous a permis de nous distinguer.

Mme Harel: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Sur ce, j'aimerais remercier tous les membres qui ont accompagné M. le ministre, pour le bénéfice des membres de la commission. La commission suspend ses travaux en théorie jusqu'à 11 h 30, le mercredi 3 juin 1987.

(Fin de la séance à 23 h 1)