



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 (2)

Le jeudi 24 avril 1986 - No 7

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Éclaircissements sur un mandat de la commission	CAE-311
Systèmes de transports terrestres	CAE-312
Autobus articulés	CAE-314
Les trains de banlieue	CAE-315
Transport des étudiants adultes	CAE-317
Le transport par taxi	CAE-318
Le covoiturage	CAE-321
Permis de conduire ontarien	CAE-322
Stationnement pour handicapés	CAE-323
Paiement des coûts des services de santé reliés aux accidents d'auto	CAE-324
Réglementation du transport par autobus	CAE-326
Le transport de marchandises	CAE-330
Camionneurs artisans	CAE-330
Règlements sur la sécurité	CAE-332
Transport ferroviaire	CAE-334
Commission des transports du Québec	CAE-336
Gestion interne et soutien	
Regroupement des bureaux du ministère à Charlesbourg	CAE-337
Transport scolaire	CAE-339
Systèmes de transports terrestres (suite)	CAE-341
Permis de conduire ontarien (suite)	CAE-341
Ouverture du boulevard Ville-Marie	CAE-342
Transports maritime et aérien	
Quebecair	CAE-346
L'utilisation de l'avion gouvernemental	CAE-358
Construction du réseau routier	CAE-359
Remarques générales	
M. Guy Chevette	CAE-359
M. Marc-Yvan Côté	CAE-361
Les compressions budgétaires	CAE-361
Projets de routes et autres travaux	CAE-380
Gestion interne et soutien (suite)	CAE-399
Adoption des crédits	CAE-401

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

Mme Louise Harel
M. Henri Paradis
M. Réal Gauvin
M. Albert Houde
M. John J. Kehoe
M. Réjean Doyon
M. Georges Vaillancourt
M. Robert Middlemiss

* M. Paul Lussier, ministère des Transports
* M. Pierre Michaud, idem
* M. André Marcil, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 24 avril 1986

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures onze minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux, soit l'étude des crédits budgétaires de 1986-1987 du ministère des Transports.

M. le secrétaire, est-ce qu'il y aurait des remplacements?

Le Secrétaire: Il y a un remplacement, M. le Président. M. Vallières (Richmond) sera remplacé par M. Gervais (L'Assomption). C'est tout.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire.

Nous en sommes maintenant à l'étude du programme 1. Mme la députée de Maisonneuve.

Éclaircissements sur un mandat de la commission

M. Côté (Charlesbourg): Si Mme la députée de Maisonneuve me le permet, peut-être pour clarifier ce qui a pu porter un peu à confusion hier en fin de journée, au moment où nous discutons de la commission parlementaire que nous voulons pour le printemps - que nous aurions souhaité à l'automne 1987, mais que nous tiendrons au printemps 1987 - et que nous parlions d'immobilisations et de financement. Je voudrais dire à madame, pour que cela soit très clair, que cette commission parlementaire portera uniquement sur les immobilisations. Quant au financement, ce qui était la préoccupation de Mme la députée de Maisonneuve à savoir s'il y aurait des lignes de conduite, des documents sur lesquels nous pourrions discuter, le Conseil du trésor nous a demandé de commencer à discuter dans les plus brefs délais avec les gens du transport en commun, ce que nous allons faire. Il y aura des rendez-vous extrêmement importants au cours de mai avec La Tuque et, à ce moment-là, nous en profiterons pour donner certaines orientations que nous voulons voir donner au transport en commun et amorcer les discussions avec les différents responsables du transport en commun. Mais la commission parlementaire, quant à elle, porterait sur les immobilisations, étant, je pense, dans l'obligation de régler les problèmes de

financement au préalable de façon qu'on puisse savoir ce que nous pourrions et ce que nous aurons comme marge de manoeuvre quant aux immobilisations.

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

Mme Harel: Alors, merci, M. le Président. Le ministre répond en partie à la première question que j'entendais lui poser. Nous allons donc revenir sur cette question-là en abordant d'abord la question du financement et, par la suite, celle des immobilisations. Ce que j'ai cru comprendre des propos du ministre et des remarques qu'il a faites hier, c'est à peu près ceci... Cela résume ou simplifie peut-être: Ne me félicitez pas des priorités définies dans mes crédits, elles ne sont pas les miennes, ou presque, et, s'il n'en tient qu'à moi, elles seront profondément modifiées tout prochainement. Est-ce que je simplifie bien?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les modifications majeures interviendront pour l'exercice financier 1987-1988, étant fort conscient que ce que nous avons devant nous a en bonne partie été préparé par le gouvernement précédent. Il y aura effectivement des choses auxquelles nous ne toucherons pas, il y a des choses que nous devons revoir et c'est dans ce sens-là que nous examinons cela.

Ce que j'ai dit à madame: Oui, félicitez-nous pour l'inversion des coupures, des compressions budgétaires dans l'entretien du système routier, c'est nous qui l'avons fait. Quant au reste, je vous ai fort bien dit que le peu de temps que nous avons eu ne nous a pas permis de toucher à l'essentiel. Ce que nous voulons faire, c'est examiner l'ensemble de cette problématique du financement de l'exploitation, qui est une charge assez appréciable pour le ministère des Transports. Lorsqu'on a à demander au ministère des Transports de faire des compressions, c'est toujours le système routier qui paie la note parce que, dans le système routier, il y a des choses qu'on peut reporter dans le temps plus facilement parce qu'elles ne sont pas construites. À cause des obligations que nous aurons au cours des prochaines années quant à l'entretien du système routier, effectivement, nous nous poserons des questions là où nous devons nous en poser et là où il y a des

responsabilités locales. Dans ce sens-là, nous aurons à faire des choix. Nous allons rencontrer et discuter avec les intervenants du milieu dans tous ces domaines et, à la lumière de cela, le gouvernement prendra des décisions, mais ces décisions seraient applicables dans le budget de 1987-1988.

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

Systèmes de transports terrestres

Mme Harel: M. le Président, nous en sommes donc au programme 1, le transport terrestre. C'est un peu l'ordre du jour que nous pourrions tracer ce matin: disposer du programme 1, transports terrestres ainsi que du programme 2, Commission des transports du Québec, de façon à laisser à mes collègues qui s'occupent plus spécialement des programmes 3 et 4, le soin, cet après-midi, de les aborder. Nous pourrions également terminer ce matin, le programme 6. Nous pourrions souhaiter faire le transport scolaire de façon à, cet après-midi, aborder, au retour, le Transport maritime et aérien.

Sur la question du programme 1, Systèmes de transports terrestres, vous nous dites, M. le ministre, que vous allez procéder immédiatement ou presque à cette consultation sur le financement en tenant pour acquis qu'on distingue bien toute la question des immobilisations de celle du financement. Je pense que c'est une question assez fondamentale de connaître vos orientations en matière de financement du transport en commun. Encore une fois, j'insiste, on peut revenir sur la question des immobilisations, c'est une tout autre question. On peut, à ce chapitre, réexaminer toute la question de la progression des coûts dans le domaine des immobilisations, mais ce n'est pas de cela dont j'aimerais parler, c'est de la question du financement du transport en commun. J'aimerais connaître vos orientations.

Grosso modo, est-ce que vous convenez qu'il est normal que les usagers du transport en commun n'aient pas à consacrer plus d'argent pour se transporter que les automobilistes, finalement? Quant à l'allocation du budget ou de la part relative du budget du ministère des Transports au transport en commun, présentement, des chiffres rapides m'amènent à penser que chaque ménage au Québec paie, pour les fins du transport, plus ou moins 800 \$. Ces 800 \$ se répartissent par famille: 200 \$ pour le transport en commun, 200 \$, grosso modo, pour le transport scolaire, 200 \$ pour la construction de routes, 200 \$ pour la rénovation plus ou moins...

M. Côté (Charlesbourg): L'entretien.

Mme Harel: L'entretien plutôt. C'est donc dire qu'il y a présentement un équilibre entre la part consacrée au transport en commun et au transport scolaire et la part consacrée à l'entretien et à la construction de routes. Est-ce que vous entendez, M. le ministre, modifier cet équilibre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est mon prédécesseur, un de vos ex-collègues, qui a amorcé le premier ce virage nécessaire au niveau du transport en commun en demandant davantage aux municipalités, au pouvoir local, d'absorber davantage une part du financement du transport en commun. C'est facile de toujours demander au gouvernement de financer la majeure partie de ces équipements.

Si vous avez bien lu le texte d'hier, il y a des énoncés de principe qui sont très clairs. Comme gouvernement, au moment où on se parle, on paie au niveau des immobilisations et aussi au niveau de l'exploitation. Les sommes sont assez impressionnantes merci. Ce que j'ai dit dans le texte, c'est que, à certains égards, nous n'avons pas de contrôle. Si l'on paie, on devrait davantage avoir de contrôle. Je pense que, dans le texte, cela a été assez clair.

Ce que nous visons, c'est de revoir, au niveau de l'exploitation, de concert avec les intervenants du milieu, l'exploitation. Si nous volons, demain, voir l'expansion de certains réseaux de transport en commun, les voir financés par le gouvernement, il faut savoir, nous, ce que nous coûtera l'exploitation. C'est clair à ce sujet. J'ai déjà eu des rencontres préliminaires avec différents intervenants du milieu, entre autres, les maires de la région de Montréal, M. Hamelin et d'autres. J'aurai d'autres rencontres parce qu'on a convenu de se revoir. Il y a beaucoup de travail qui se fait chez nous, actuellement, afin de vérifier une série de données, un ensemble de choses qui détermineront éventuellement... L'énoncé de principe du gouvernement que vous avez entre les mains renferme des énoncés de politique pour l'année; nous sommes au début de l'année. Nous avons encore du travail à faire, ces études sont en cours chez nous afin d'avoir le portrait très clair.

Donc, nous allons poursuivre dans la foulée de ce qu'avait amorcé M. Tardif au niveau d'un transfert au palier local d'un certain pourcentage des responsabilités quant au transport en commun en disant que dans la mesure où on transfère, cela libère les sommes pour être capable de faire autre chose.

Lorsque vous parlez des proportions du transport en commun, que ce soit du transport scolaire, de l'exploitation ou de la construction, la part relative entre la construction du système routier et l'exploitation du transport en commun est à

peu près égale: 400 \$ par personne pour 400 \$, et quelques dollars près, je pense que c'est une proportion qui est intéressante.

Au cours des dernières années, le gouvernement s'est engagé dans une politique de transport en commun un peu partout, service aux handicapés qui nécessite des sommes impressionnantes. Je pense qu'il y a des services là-dedans qui sont essentiels. Nous nous sommes engagés dans le transport pour handicapés, qui est extrêmement important. Nous allons continuer à faire les études que nous avons à faire. Selon les officiers du ministère, le mois de mai serait le moment de chute des études qui nous permettraient d'avoir un portrait d'ensemble et, par la suite, d'engager des négociations avec les gens du milieu, les partenaires, afin de savoir jusqu'où nous pouvons aller dans cette réforme.

Mme Harel: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être juste pour ajouter quelque chose d'assez intéressant, je ne sais pas si mon prédécesseur a pu laisser à Mme la députée d'autres documents que ceux qu'elle a, ou c'est peut-être même inclus dans ceux-là, ces documents qu'on n'a pas retrouvés au ministère lorsqu'on est arrivé, mais il y a des choses assez intéressantes concernant le financement. Je vous ai parlé hier de la proportion entre le gouvernement et le pouvoir local. L'historique de tout cela nous permet de voir - vous avez certainement ces tableaux, j'en suis convaincu - qu'il y a encore un écart assez considérable entre les différents partenaires dans le transport en commun. La tendance du gouvernement est de vouloir resserrer cette participation pour que tout le monde se rejoigne et peut-être voir d'autres personnes ou d'autres corps intervenir dans le financement du transport en commun.

Ce n'est pas impossible qu'on puisse faire des tentatives pour inclure un quatrième participant dans le financement. C'est ce que nous examinons comme possibilité, à savoir si c'est faisable. Dans la mesure où on réussit à trouver d'autres partenaires, le but ultime est que les gens soient bien desservis en matière de transport en commun. Si vous n'avez pas ces documents, si on ne vous les a pas laissés, cela me fera plaisir de vous les faire parvenir.

Mme Harel: Si je comprends bien, c'était dans les dossiers que votre sous-ministre avait toujours évidemment?

M. Côté (Charlesbourg): Mon sous-ministre les avait et j'imagine que le ministre qui m'a précédé devait les avoir aussi, soit à Québec ou à Montréal; certaine-

ment. Comme je n'ai rien trouvé personnellement quand je suis arrivé, ni dans l'un, ni dans l'autre, cela ne m'étonnerait pas que Mme la députée de Maisonneuve puisse en avoir quelques-uns en sa possession.

Mme Harel: On pourra donc compter sur votre altruisme quand vous-même allez quitter ce ministère et laisser des documents à votre successeur, compte tenu des difficultés que vous nous communiquez depuis hier sur cette question des documents.

M. Côté (Charlesbourg): Dans une douzaine d'années, soyez sûre d'une chose, mes successeurs pourront certainement obtenir bien des choses. Je le vérifie personnellement, c'est extrêmement difficile de remonter les dossiers à ce niveau.

Mme Harel: M. le Président, je pense bien que sur cette question du financement, il faut s'assurer que les décisions de resserrement ne se prennent pas sur le dos du troisième participant, soit l'usager. Je pense que c'est certainement essentiel de reconnaître qu'il peut y avoir des inquiétudes à ce niveau. Le ministre, je l'espère saura nous rassurer, mais ces inquiétudes d'une certaine façon originent du fait qu'en 1976, quand le gouvernement précédant a repris le dossier, il n'y avait pas, je crois, 20 000 000 \$ qui étaient consacrés au transport en commun, pour tout le transport en commun, d'ailleurs, au Québec. Le budget de 1975-1976 était de 20 000 000 \$. C'est bien le budget de la construction routière qui avait connu une croissance phénoménale. On en a reparlé d'ailleurs hier. Entre 1975-1976 - je le disais à M. le ministre - le budget de tout le transport en commun au Québec était de 20 000 000 \$. À cause de l'étalement urbain et des problèmes qui ont été de plus en plus sensibles pour l'opinion publique, il y a eu un resserrement et une vision nouvelle du transport en commun comme devant nécessiter, au même titre que le transport privé par automobile, des investissements justifiés et légitimes de la part de l'État. C'est souhaitable qu'il puisse y avoir une rationalisation, mais qu'elle ne se fasse pas sur le dos des usagers.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison d'évoquer ce point. Ce n'est certainement pas l'objectif du gouvernement. Depuis que le gouvernement a tenté de redresser la situation - c'était souhaitable, je l'ai dit à plusieurs reprises et je le redis - il y a eu une tendance au niveau des municipalités, des commissions de transport à effectivement passer une partie de la facture à l'usager. Encore en janvier dernier, à ma grande surprise et à mon étonnement, alors que j'étais chez moi à écouter les nouvelles, le palier local a fait augmenter les tarifs de

10 % en disant que c'était de la faute du gouvernement, parce que le gouvernement avait coupé une partie de ses subventions. Ce n'est pas à ce jeu que je convie les pouvoirs locaux, c'est surtout à faire davantage leur part au niveau de cette contribution.

Le petit tableau que je vous remettrai tout à l'heure est très clair. C'est le gouvernement du Québec qui participe le plus, suivi des usagers et par la suite du pouvoir local. Il va falloir que le pouvoir local fasse davantage pour au moins venir rejoindre l'usager et libérer ainsi des sommes au niveau du gouvernement, pour peut-être envisager faire autre chose en ce qui concerne les immobilisations. C'est l'objectif que nous poursuivons. Une chose est certaine, c'est que lorsque dans le texte on dit très clairement que nous voulons resserrer les contrôles parce que ces budgets sont très importants et que nous n'avons pratiquement pas de pouvoirs sur les décisions qui se prennent, effectivement, nous allons attacher des fils qui pendent de façon qu'on puisse régler un certain nombre de choses, compte tenu de l'importance des investissements sur le plan gouvernemental à ce niveau et de façon que ce ne soit pas toujours l'usager qui paie la note. C'est toujours facile de dire que c'est la faute du gouvernement.

Autobus articulés

Mme Harel: Où en est l'utilisation des autobus articulés présentement? L'expérience a été menée. Je crois que votre prédécesseur avait entrepris d'explorer cette possibilité d'utilisation. Où est-ce que cela en est présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, le ministère des Transports a une expérience qui est en cours avec quatre prototypes qui ont fait les quatre commissions de transport au Québec. L'expérience, selon les dernières nouvelles que j'ai, est très concluante et même tellement que dans certaines commissions de transport on ne voulait plus se départir du prototype parce qu'il avait un rendement assez important. Je crois que cette expérience doit se terminer en mai. À la lumière des données compilées pour chacun des prototypes dans les différents endroits, il y aura des décisions de prises. À ce moment-ci, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a des données très intéressantes qui nous permettraient des économies substantielles.

Mme Harel: Où en est l'avancement du dossier des corridors réservés dans les grandes agglomérations urbaines? On doit certainement consacrer beaucoup d'intérêt à ces infrastructures légères qui peuvent aussi rendre de bons services sur le plan du transport.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, je suis fort conscient que la députée de Maisonneuve connaît davantage le transport en commun que le député de Charlesbourg qui est originaire de la Gaspésie. Là-bas, on connaissait plus ou moins le transport en commun.
(10 h 30)

Mme Harel: ...maintenant le transport aérien.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est bien cela. Une chose est certaine... À mon grand étonnement, dans les discussions avec les différents responsables pour savoir ce que nous pouvions faire pour améliorer la qualité du service en tentant de diminuer les coûts, j'ai appris qu'au cours des années, on a mis beaucoup d'argent dans le transport en commun; certaines villes diminuaient les corridors routiers et en diminuant les corridors routiers pour aménager un peu certaines artères, cela retardait dans certains cas les trajets d'autobus, et coûtait littéralement une fortune à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Il faudra à un moment donné que tout le monde s'assoie à la même table et prenne conscience qu'une minute perdue sur un circuit coûte énormément cher surtout au gouvernement, puisque notre participation est de 44 %, qu'elle est de 22 % pour les municipalités, alors que l'usager en paie 34 %.

C'est un peu l'orientation que nous voulons donner. Ce n'est pas une tâche facile. Nous avons un gros bateau à mener à bon port. À la lumière de toutes les données que nous aurons au mois de mai, nous entamerons les discussions avec tout le monde de façon que l'usager puisse avoir une même qualité de service, que le pouvoir local puisse y mettre davantage de contribution et que le pouvoir gouvernemental, qui finance beaucoup, ait davantage son mot à dire.

Mme Harel: Quand y aura-t-il inauguration de la ligne 5?

M. Côté (Charlesbourg): Selon mes informations, semble-t-il que c'est en juin 1986. Castelnau-Saint-Michel. J'avais prévu cette question et j'ai de petites notes... comme le ministre n'est arrivé au ministère que depuis quatre mois... Je pense qu'il y a des données qui peuvent être assez intéressantes, si Mme la députée me permet de lui transmettre.

Tronçon Castelnau-Saint-Michel, mise en service en juin 1986; Snowdon-Castelnau, mise en service en 1987, selon les informations que j'ai, qui sont des informations de dernière heure.

Mme Harel: Comment le ministre

explique-t-il qu'il y a eu un retard considérable dans la mise en service de ce tronçon?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je disais dans le texte hier, c'est qu'il y avait chez nous certains délais dans l'approbation. Je pense que vous savez très bien où il y a eu des retards, et les retards ne sont que faiblement imputables au ministère. Je pense qu'il y a des mea culpa à faire un peu plus haut, et à partir du moment où, au mois de mars, nous avons sorti les dents, comme par hasard, certaines sections pouvaient être inaugurées un peu plus rapidement. La situation que nous avons vécue dans ce cas est totalement inadmissible et elle s'est faite sur le dos du gouvernement qui paie et sur le dos des contribuables qui devraient utiliser ces lignes. Nous sommes à revoir un certain nombre de choses dans ces cas, et cela fait partie d'un ensemble.

Les trains de banlieue

Mme Harel: M. le Président, vous avez évoqué toute la question des trains de banlieue et du service de trains. Avec M. Hamelin, le nouveau président de la Communauté urbaine de Montréal, quel est l'état de vos orientations dans ce secteur?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu des rencontres avec M. Hamelin et avec M. Yves Ryan et nous avons discuté. Le gouvernement s'est engagé, depuis quelques années, dans le parachèvement du train de Rigaud. Le Conseil du trésor s'est posé des questions parce que dans ce cas comme dans d'autres, les dépassements sont très importants, à cause principalement des gares où nous avons à travailler dans du vieux restauré. Cela coûte toujours plus cher et nous avons beaucoup de problèmes à évaluer les coûts au départ.

Ce que nous avons réussi à faire accepter par le Conseil du trésor, c'est un ajout de 36 000 000 \$ pour compléter la ligne Rigaud-Montréal. On me dit que ce sera un coût total de 75 000 000 \$. C'est beaucoup d'argent. Nous avons fait ajouter cette année la gare de Dorval, qui est un point central dans cette ligne. Nous espérons compléter le tout pour 1988-1989 et ce sera fini. Cependant, ce qu'il faut bien se dire, c'est que le Trésor l'a autorisé à la condition que nous entamions des discussions avec la communauté urbaine afin de savoir comment l'opération allait se faire par la suite et si c'est encore une fois le gouvernement qui allait en assumer la totalité des frais.

Donc, cette étape est sous contrôle, en totalité, en termes de construction, et la volonté du Trésor, très clairement exprimée sur le plan des budgets qui sont acceptés.

Finalement, je pense que c'est de savoir si c'est bien de ce côté.

Quant à l'autre, la ligne Deux-Montagnes, selon un rapport déposé par la Communauté urbaine de Montréal, c'est un projet de 157 000 000 \$ qui a été déposé en octobre, si ma mémoire est bonne, selon les données du ministère des Transports qui, il faut le dire, sont préliminaires à ce moment. C'est 230 000 000 \$. Selon le Trésor, qui a regardé très brièvement le dossier, il y a même une possibilité de 400 000 000 \$.

C'est un peu effarant comme investissement et c'est très impressionnant. Il faut savoir ce qui arrivera par la suite. Dans ce sens, j'ai demandé 500 000 \$ au Trésor afin d'avoir la vérité: Qui, dans ces histoires, dit vrai? Il faut savoir au départ combien cela va nous coûter, parce qu'il y a une négociation et le fédéral doit participer à ces choses. Il y aura des négociations éventuelles mais il faut, autant que possible, asseoir les vrais coûts avant même de décider ce que nous faisons.

Ces 500 000 \$ serviront pour des études internes au ministère et des études externes indépendantes, afin de savoir véritablement ce que nous coûterait cette construction de Deux-Montagnes-Montréal. C'est là que nous en sommes.

Mme Harel: La modernisation, c'est une chose, évidemment, mais les coûts de fonctionnement en sont une autre. Quelle est l'ampleur du déficit des coûts de fonctionnement de la ligne Montréal-Deux-Montagnes présentement?

M. Côté (Charlesbourg): On cherche!

Mme Harel: Vous savez certainement qu'il y a de nombreuses pétitions qui circulent auprès des usagers et des citoyens des municipalités desservies pour accélérer cette modernisation. Vous savez également que plusieurs de vos collègues ont signé cette pétition et ont dans le passé, à plusieurs reprises, exigé une accélération des décisions gouvernementales en matière de modernisation. On faisait valoir à l'époque que des montants d'argent du gouvernement fédéral étaient disponibles. Qu'en est-il actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): L'entente, comme vous le savez, était de 80 000 000 \$. Évidemment, dans la mesure où les coûts sont supérieurs pour la ligne Rigaud-Montréal, il reste maintenant 27 000 000 \$ de disponibles sur les 80 000 000 \$, compte tenu que nous devons d'abord finaliser ce que nous avons entrepris.

Quant à la demande concernant le déficit d'exploitation des deux lignes, c'est 13 600 000 \$ qui se partagent à peu près

également entre Deux-Montagnes et Rigaud. C'est quand même considérable en termes de déficit de fonctionnement.

Mme Harel: Il y a donc eu diminution du déficit qui était de l'ordre de 26 000 000 \$ précédemment, je crois?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut ajouter à cela une subvention de 6 000 000 \$...

Une voix: Environ.

M. Côté (Charlesbourg): Environ, parce que 13 000 000 \$, c'est le déficit résiduel. Alors, il faut ajouter les 6 000 000 \$, ce qui fait environ 20 000 000 \$. C'est quand même assez important, merci. C'est pour cela que nous allons entamer les discussions très prochainement. C'était l'une des conditions du Conseil du trésor pour compléter la ligne.

Mme Harel: Cela soulève, pour ce réseau mais aussi pour d'autres, la question de l'achalandage. Par exemple, je crois que la Commission de transport de la CUQ a fait valoir tout dernièrement des chiffres démontrant une diminution de l'achalandage. Il peut y avoir, évidemment, des considérations liées aux augmentations de coût, mais également des considérations liées à la qualité du service. Y a-t-il des études qui ont été faites à ce sujet? Par exemple, la question de la diminution de l'achalandage - il s'agit évidemment de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec - pour vous, amène-t-elle des considérations en termes de diminution ou de...? Croyez-vous que c'est le cas, par exemple, autant pour les trains de banlieue? Y a-t-il diminution des usagers parce qu'il y a diminution de la qualité du service? Comme ministre des Transports, comment envisagez-vous cette question?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Rigaud, ce qu'on me donne comme information, c'est que, depuis que nous avons commencé à moderniser, on a doublé le nombre de personnes et on a des projections plus intéressantes dans la mesure où on aura complété les travaux. Il y a donc un effet direct entre la qualité du service et l'utilisation par l'utilisateur. Cela nous paraît important.

L'autre phénomène concernant la ligne Rigaud, dans mon livre à moi, c'est qu'il va falloir revoir... Dans les négociations que nous entamons on ne peut pas, comme gouvernement, financer à la fois deux systèmes qui se font concurrence en parallèle. Ce coin de pays est desservi et par le train de banlieue et par le système d'autobus. L'autobus faisant concurrence au train et vice versa, il va falloir faire un

choix et indiquer très clairement dans nos négociations que nous avons fait nos efforts au niveau de l'immobilisation et que, par conséquent, la facture du déficit d'exploitation devra être la responsabilité de quelqu'un d'autre.

Mme Harel: Le nombre d'usagers, dites-vous, a doublé. À ma connaissance, il était d'environ 10 000 passagers l'an dernier, je crois; est-ce bien le cas? Doit-on croire qu'il a doublé, passant à 20 000 cette année?

M. Côté (Charlesbourg): M. Lussier pourrait...

Mme Harel: Cela nous permet à ce moment-là de savoir quel est le montant de la subvention par passager.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. M. Lussier pourrait peut-être vous répondre là-dessus, avec votre permission M. le Président.

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

M. Lussier (Paul): Je regrette, je n'ai pas avec moi les chiffres précis que Mme Harel souhaiterait obtenir; je pourrais les faire sortir. Ce qui est advenu sur la ligne Rigaud, c'est que depuis le début de la modernisation, en 1982, les chiffres de l'achalandage ont doublé et, en effet, étaient à environ 10 000 personnes-jour, l'année dernière. À chaque étape de la modernisation, il y a un achalandage, si vous voulez, plus grand et nous anticipons que lorsque le programme de modernisation sera complété, y inclus la gare intermodale à Dorval et d'autres améliorations en particulier au niveau des services, il y aura encore des augmentations importantes d'achalandage.

Mme Harel: M. le ministre, vous nous disiez tantôt avoir rencontré M. Hamelin et M. Ryan. J'imagine que M. Ryan vous a fait part certainement des constatations auxquelles la ville de Montréal-Nord en était arrivée, à savoir que le West Island bénéficiait de près de trois fois plus de kilomètres de transport en commun que l'est de l'île de Montréal. Prenant en considération le kilométrage desservi par les trains de banlieue et par le réseau du métro, c'était environ 99 kilomètres de ligne de transport en commun comparativement à 53 pour les municipalités de l'est. Êtes-vous au courant? Est-ce que ces chiffres vous ont été transmis et quel est l'état de votre opinion comme ministre des Transports sur ce déséquilibre?

(10 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement,

je dois dire que j'ai eu beaucoup de plaisir à rencontrer le maire de Montréal-Nord, qui a un dossier assez étoffé, merci. Cela n'a pas pris deux heures pour faire la démonstration de ce que vous venez d'évoquer. Le gouvernement du Québec peut en faire un bout, mais il va falloir que les élus s'entendent aussi. Chacun son jardin et dans ce sens-là, si le gouvernement doit trancher éventuellement, le gouvernement tranchera en tenant compte de ce qui se passe aujourd'hui et en tenant compte aussi des populations à desservir. Dans ce sens-là, la démonstration de M. Ryan était assez claire. Je pense... Non seulement je pense, mais c'est une préoccupation depuis que je l'ai rencontré et nous nous sommes promis de nous revoir avec force détails pour discuter de la situation et voir ce que l'est de Montréal et le nord de l'île pourraient obtenir éventuellement. C'est pour cela que nous devons faire un exercice quant à l'exploitation afin de dégager ce qu'il nous faut pour regarder les immobilisations. C'est l'exercice que nous voulons faire et nul doute dans mon esprit que, dans la mesure où il y aura de l'extension, on devra regarder ailleurs que dans les champs traditionnels.

Transport des étudiants adultes

Mme Harel: Qu'en est-il actuellement de tout le dossier du transport pour les étudiants adultes? La commission Jeunesse du Parti libéral avait préconisé ou recommandé très fortement qu'il y ait diminution pour les étudiants adultes ou, en tout cas, reconnaissance plutôt des étudiants adultes aux fins du laissez-passer réduit pour étudiant.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je suis heureux que vous saluiez l'avant-gardisme de la commission Jeunesse du Parti libéral. C'est très intéressant, pas seulement dans ce dossier-là, mais dans bien d'autres. Effectivement, la commission Jeunesse du Parti libéral s'était avancée à ce sujet et vous comprendrez que la commission Jeunesse, comme l'ensemble du Parti libéral, quand on a pris le pouvoir, nous avons un programme électoral de mandat. Lorsque nous analysons ce que je vous ai dit tantôt, c'est effectivement dans le but de voir là où nous pouvons trouver des sommes pour de nouvelles initiatives. Dans ce sens-là, je n'ai pas besoin de vous rappeler les chiffres qui sont impliqués dans le financement du transport en commun, qui sont majeurs. À ce moment-ci, pour l'année en cours, il n'y a pas de sommes additionnelles. Nous verrons ce que nous pourrions dégager dans l'exercice que nous amorçons. Chacune des priorités et chacun des engagements sur le plan électoral seront jugés au mérite, compte tenu de notre

possibilité financière. Ce sont toujours des engagements assortis de cette condition de la capacité budgétaire et financière du gouvernement.

Mme Harel: Alors, vous entendez donc réaliser dans le cours du présent mandat cette reconnaissance des étudiants adultes au titre du laissez-passer d'étudiant?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous dis, c'est que, comme nous avons un engagement de mandat, nous allons analyser, nous allons vérifier chez nous ce que nous avons comme marge de manoeuvre et tous les engagements qui ont été pris au cours de la campagne électorale par le Parti libéral et je verrai, du moins le temps que je serai là, et mon successeur à qui je laisserai les papiers...

Mme Harel: ...

M. Côté (Charlesbourg): Douze ans, oui, mais pas nécessairement au ministère des Transports. Nous verrons à ce moment-là dans chacun des cas là où nous mettrons les priorités. Je vous ai parlé tantôt d'une priorité d'entretien du système routier. C'est extrêmement important pour nous. Je vous l'ai dit hier: Si on n'a pas de bonnes routes, le transport en commun dans certains endroits aura beaucoup de difficulté. Si le boulevard Métropolitain, qui a quand même un peu d'âge, ne se refait pas une beauté, le transport en commun aura certaines difficultés. Dans ce sens-là, il y a toute une série de choses à faire et que nous devons faire, comme nous le ferons dans le cas de Décarie au cours de l'été en termes de travaux. En ce sens-là, chaque priorité sera analysée et les engagements que le parti a pris, ce sont des engagements d'un mandat de cinq ans.

Mme Harel: Ce sera dans le cadre de ce mandat. Il faut donc comprendre que ce n'est pas une priorité pour l'immédiat, mais que ce sera réalisé dans le cadre du mandat.

M. Côté (Charlesbourg): Nous ferons tout ce qui est humainement et financièrement possible pour réaliser cet engagement.

Mme Harel: Pour qu'il le soit, j'imagine que vous allez compter sur l'appui de la commission Jeunesse et vous pouvez compter sur l'appui de l'Opposition sur cette question qui, certainement, est une des demandes légitimes des étudiants de plus de 18 ans qui se voient contraints de payer le plein prix, même d'un laissez-passer mensuel, comme les adultes qui doivent se déplacer pour gagner leur vie.

M. Côté (Charlesbourg): Je tiens quand

même à faire remarquer à Mme la députée de Maisonneuve que ce sont les autorités locales qui doivent en décider.

Mme Harel: Oui, mais certainement que les autorités locales vont vous transmettre le fait que la contribution gouvernementale, étant de l'importance que vous soulignez - et avec raison - cela nécessite l'appui de votre ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous réponds et ce que je dirais aux municipalités, au pouvoir local, c'est qu'on va arrêter de se lancer la balle. Lorsque la contribution du palier municipal sera aussi importante que celle du palier provincial, soit de 40 à 22, il y a de la place pour améliorer le sort de bien du monde dans le transport en commun et chacun devra prendre ses responsabilités.

Mme Harel: Puisque vous allez poursuivre, nous disiez-vous, tantôt, au mois de mai, des discussions avec les commissions de transport et les municipalités, entendez-vous à aborder cette question?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement que nous l'aborderons. Cela vous fera de la matière, l'an prochain, pour poser des questions au ministre des Transports.

Mme Harel: J'espère qu'on n'attendra pas à l'an prochain, M. le ministre. Vous nous dites que la question de financement est très pressée et vous l'abordez dès le mois de mai. Nous aurons l'occasion, pendant la présente session, peut-être à la période des questions.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux dire à Mme la députée de Maisonneuve que j'ai, moi aussi, travaillé dans l'Opposition et posé beaucoup de questions et j'ai investi pour les années futures en termes de crédit. Comme je connais très bien la stratégie, je ne vous en fais pas grief, le ministre a bien averti d'être prêt, l'an prochain.

Le transport par taxi

Mme Harel: Le transport par taxi. Je pense que vous êtes injuste. Dans votre discours, c'est une allégation qui est assez injuste à l'endroit de votre prédécesseur dans le sens qu'il n'a pas, disiez-vous, rempli les promesses. Je pense que le prédécesseur... C'est vrai que vous étiez injuste, je crois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est la seule remarque de ce discours assez volumineux qui n'était pas appropriée. Le prédécesseur, finalement, a tenté de réaliser les objectifs que l'industrie

elle-même s'était fixés. Je pense qu'un de vos collègues, le député de Crémazie et ministre délégué à la PME, a lui-même été impliqué dans l'élaboration de ce plan. Les objectifs, nous disiez-vous, sont toujours louables. Le plan doit être maintenu. Vous nous dites vouloir ajuster les modalités d'application afin de les rendre plus acceptables. Quelles sont les orientations que vous avez sur cette question? Est-ce que des représentations vous ont été faites sur les modalités?

M. Côté (Charlesbourg): Sur tout ce sujet du taxi, qui a fait les manchettes des journaux au cours des dernières années, il faut finir par trouver une solution, autant que possible, permanente. Effectivement, mon texte était peut-être un peu sévère. Je l'admets. C'était peut-être pour...

Mme Harel: Cela vous a échappé.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Comme dit un de mes collaborateurs, c'est pour vérifier si les gens lisent mes discours. Je pense que jamais auparavant un ministre ne s'est impliqué autant dans le règlement du taxi à Montréal. Je pense qu'il en a fait une affaire personnelle et il a cheminé. Là où les propos auraient pu être un peu plus nuancés, c'est que les objectifs fixés de 2000 permis étaient un peu trop ambitieux pour le projet de plan de rachat. Cela a même passé proche de faire avorter le plan de rachat.

Je me suis retrouvé très rapidement au niveau du ministère avec des pressions du milieu, toutes sortes de pressions au niveau des 400 \$ à payer pour obtenir des plaques. Très rapidement, j'ai rencontré les représentants du monde du taxi afin de voir ce que nous pouvions faire. On a risqué longtemps d'être dans un cul-de-sac au 31 mars parce que, effectivement, il y avait au-delà de 600 personnes qui n'avaient pas renouvelé ou qui n'avaient pas payé les 400 \$. On risquait d'avoir une contestation très forte au niveau de Montréal dans le monde du taxi, un monde extrêmement fragile.

Les valeurs du plan de rachat sont bien établies, elles sont là. Lorsque j'ai rencontré les représentants de l'industrie à la demande répétée de mon collègue, le député de Jeanne-Mance, M. Bissonnet, qui suit le dossier depuis déjà fort longtemps, lequel j'ai associé dans mes démarches pour mieux comprendre tout le phénomène du taxi... Je profite de l'occasion pour le remercier de l'excellent travail qu'il a fait dans ce dossier. Certes, j'aurai besoin de lui encore dans l'avenir pour me conseiller. J'ai donc rencontré les représentants de l'industrie et on a mis sur la table tout ce qui n'allait pas; d'un côté, avec les gens qui administrent le fonds de rachat; de l'autre

côté, avec des gens qui le contestaient.

Pour moi, les batailles du passé et que 75 % n'aient pas été obtenus ou obtenus dans mon livre à moi, j'ai dit aux gens: Oubliez cela. Cela a été un vote démocratique où la preuve a été faite que 75 % des gens avaient voté. Donc, le plan de rachat existe et il va continuer d'exister, parce que les objectifs sont sains, entres autres, purifier le nombre de taxis à Montréal de façon que l'industrie et que ceux qui sont là puissent en vivre. Si cela est vrai, il faut continuer. Nous n'avons pas atteint l'objectif du nombre de permis qu'on voulait racheter, soit 685 au cours de l'année. Ce que nous devons faire, c'est améliorer nos conditions et revoir toutes les conditions, et je les reverrai avec vous. La réunion est prévue pour le 13 mai. Je dois à nouveau les revoir. La condition essentielle que j'ai évoquée, c'était que tout le monde paie les 400 \$ afin de compléter l'exercice au 31 mars. Par la suite, il y aurait une réunion au cabinet chez nous, avec les officiers du ministère, afin de voir les ajustements que nous pouvions apporter au plan de rachat pour qu'il atteigne ses objectifs et qu'il soit moins dur pour les gens qui espéraient que beaucoup plus de personnes revendent leur permis de taxi.

Évidemment, c'est une industrie où il y a beaucoup d'à-côtés. Ce n'est pas facile, les gens sont très disponibles pour travailler. Dans ce sens, dès le 13 mai, nous allons amorcer les discussions et des rencontres. L'an prochain, ce n'est pas 400 \$ c'est 1000 \$ qu'il va falloir payer. C'est un peu plus considérable. Nous allons voir ce que nous pouvons donner comme accommodements de façon que l'industrie soit satisfaite et que tout le monde vive en paix. C'est le premier dossier.

Quant au deuxième, nous sommes en négociation très intense avec la Communauté urbaine de Montréal. J'ose espérer que dans les prochaines semaines je serai à même de compléter l'entente pour transférer la responsabilité à la Communauté urbaine de Montréal se rendant ainsi à un vœu largement exprimé par la majorité des gens de taxi. Elle aurait un pouvoir beaucoup plus près d'eux pour administrer leur affaire. C'est la volonté de la Communauté urbaine de Montréal de l'avoir sous sa responsabilité. Vous avez parlé hier de corbeille de mariage. Nous sommes à terminer ce qu'il y aura dans la corbeille pour que ce soit le plus heureux des mariages.

Mme Harel: Quel est le pourcentage des permis qui ont été rachetés des indépendants par rapport à ceux qui l'ont été des flottes présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas vous le donner immédiatement. Peut-être

qu'à la reprise cet après-midi je pourrai vous le donner.

Mme Harel: Les artisans ont souvent cette impression, qui n'est peut-être pas confirmée mais j'aimerais vérifier, que cela a permis souvent aux flottes de se débarrasser de toute façon de permis qui n'étaient pas utilisés ou peu utilisés par les indépendants pour réduire véritablement le nombre de taxis en circulation dans les rues. Est-ce que ces propos vous ont été communiqués?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a effectivement un certain nombre de problèmes qui ont été mis sur la table au moment où nous nous sommes rencontrés. Mais la condition préalable que j'ai posée, c'est que tout le monde se conforme pour être capable par la suite de prendre les points un par un et de les discuter avec eux. Selon mes informations, il restait 11 détenteurs de permis sur la totalité qui n'avaient pas payé les 400 \$. Ce qui veut dire que c'est un succès inespéré. Mais nous allons revoir chacune des modalités de fonctionnement.
(11 heures)

Mme Harel: Qu'en est-il du dossier des taxis collectifs à tarifs réduits. Il y a peu temps, un mémoire vous a été communiqué, M. le ministre, sur cette question. En tout cas, vous connaissez certainement ce projet de remplacer les lignes d'autobus déficitaires, celles dont le gouvernement a à payer les déficits, par des taxis collectifs.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux expériences en cours. Une qui ne nécessite pas de subventions gouvernementales, sur la rive sud de Montréal, qui est en cours depuis près d'un an et qui est suivie par le ministère, mais d'un petit peu plus loin, parce qu'il n'y a pas de subventions, donc, pas de rapport à nous fournir.

J'ai signé récemment une entente avec la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec pour un montant de 50 000 \$ en ce qui concerne les taxis collectifs et l'expérience vient tout juste de débiter.

Mme Harel: Donc, l'expérience se poursuit à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. En ce qui concerne la rive sud, que nous dites-vous?

M. Côté (Charlesbourg): La rive sud, c'est une initiative privée, que je sache, sans subventions spéciales.

Mme Harel: Sans qu'il y ait pour autant harmonisation avec le transport par autobus?

Le Président (M. Bélanger): M. Lussier.

M. Lussier: M. le Président, sur la rive sud de Montréal, l'expérience a été organisée par la STRSM. Au début, l'idée originale, c'était d'essayer de remplacer, à certaines heures du jour où il n'y a pas suffisamment d'achalandage pour remplir ou justifier un autobus, donc certaines heures plutôt creuses, de mettre des taxis à des heures fixes, comme si c'étaient des autobus, à la place des autobus.

Cette expérience, comme le disait M. le ministre, n'a pas eu de subventions spéciales, sauf que les revenus provenant de ces services sont subventionnables au même titre que les revenus provenant du service d'autobus régulier, puisqu'ils font partie des revenus de la STRSM.

Mme Harel: Donc, la STRSM poursuit actuellement une expérience en ce sens?

M. Lussier: Je crois qu'elle la poursuit encore. Je ne suis pas sûr si cela n'a pas été arrêté; parce que je sais qu'ils ont eu des problèmes d'achalandage trop élevés pour les taxis et il y a eu certaines plaintes qui ont été manifestées. Le ministère n'est pas directement mêlé à cette expérience comme nous le serons, ici, à Québec. À Québec, nous avons décidé de faire une expérience pilote, à la demande de la CTCUQ, pour desservir des quartiers difficilement desservables par des gros autobus, à même des taxis qui feront du rabattement sur une station de transfert importante qui s'appelle Les Saules, dans le coin de Charlesbourg.

Mme Harel: Cela va pour la desserte des...

M. Côté (Charlesbourg): Charlesbourg-Ouest.

M. Lussier: Ce n'est pas dans Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): Pour pas qu'il y ait de lien entre l'expérience et le ministre. Il y aura d'autres liens à faire avec des décisions du ministère et le comité du ministre, mais ce sera pour l'an prochain.

M. Lussier: Ce n'est pas le ministère qui a choisi le site de l'essai non plus.

Mme Harel: On reviendra, de toute façon, au déménagement des bureaux du ministère dans un autre programme.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne faisais pas allusion à cela du tout.

Mme Harel: Concernant la desserte, peut-être serait-il intéressant de voir comment se poursuit l'expérience à Québec. C'est une expérience qui peut avoir certaine-

ment beaucoup d'échos dans plusieurs autres municipalités du Québec. Est-ce à dire que c'est une expérience qui va se poursuivre dans un échéancier déjà connu? Le rapport sera-t-il rendu public? Quelles en sont les modalités?

M. Côté (Charlesbourg): Sous toutes réserves, je pense que c'est une expérience de six mois. Comme c'est une expérience pilote, tous les résultats seront rendus publics. Si c'est exportable comme méthode, soyez assurée que... Pour nous, dans la mesure où cela prouve qu'il y a des économies dans le transport en commun, il est clair que ce sont des expériences que nous serons portés à encourager dans l'avenir.

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

M. Paradis (Matapédia): J'aimerais poser une question additionnelle là-dessus. Vous dites que cela pourrait diminuer une certaine partie des coûts du transport en commun, est-ce à dire aussi que cela pourrait instituer, compte tenu des coûts relativement plus bas, du transport en commun à des endroits où il n'y en a pas?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des lignes, des endroits qui, normalement pourraient être ou devraient être desservis par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, mais desservis par des autobus, cela coûte très cher. Ce sont des circuits qui étaient déjà desservis par autobus et qui sont enlevés à certaines heures...

M. Lussier: ...ceux qui ne sont pas enlevés, c'est pour instaurer des nouveaux services.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la communauté urbaine, c'est pour instaurer de nouveaux services.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce à dire que cela pourrait être institué dans des régions plus périphériques que Québec ou Montréal? C'est la véritable question que je voulais poser.

M. Côté (Charlesbourg): On descend un peu dans votre coin, M. le député. Il y a eu une expérience, semble-t-il, qui a été tentée à Rimouski et qui a été contestée par les transporteurs. On envisage des dispositions législatives afin de permettre cela dans ces endroits. On se rapproche de Mont-Joli pas mal.

M. Paradis (Matapédia): Merci, M. le ministre.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. Faut-il de nouvelles dispositions législatives? Faut-il des modifications pour rendre possible le taxi collectif? Actuellement, des artisans dans le domaine du taxi de la région de Québec, m'ont fait part de très graves difficultés qu'ils rencontrent, pour obtenir du ministère toutes les autorisations leur permettant, par exemple, de desservir les citoyens de Lac Delage ou de secteurs qui ne sont pas bien desservis - c'est de commune renommée - par le transport public et qui pourraient trouver là matière à satisfaction.

M. Côté (Charlesbourg): Les mesures législatives dont nous parlons...

Une voix: ...éventuelles.

M. Côté (Charlesbourg): ...éventuelles, oui c'est cela, c'est dans la mesure où, dans un cas comme Rimouski, nous pourrions permettre, au-delà des permis existants de service par autobus - ceux qui ont des permis d'autobus - d'exercer ce service. Dans le cas de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, comme c'est sur son territoire une collaboration avec la commission de transport, nous n'avons pas besoin de mesures législatives. C'est une entente avec la Commission de transport de la communauté urbaine.

Mme Harel: M. le Président, je pense que le problème est plus réglementaire et c'est certainement plus le problème des artisans qui utilisent non pas une automobile, mais un petit autobus de type fourgonnette, ou quelque chose comme cela, et qui ont des difficultés à obtenir ou à passer à travers les méandres des autorisations nécessaires.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'étonne que ces gens ne soient pas venus me rencontrer au ministère. Dans la mesure où Us viendront, nous examinerons cela de très près. Si Mme la députée peut leur transmettre l'information, la porte chez nous est très ouverte. C'est un cabinet qui, seulement la semaine dernière, pour un seul chapitre, a reçu 450 lettres. C'est très volumineux, c'est un ministère qui est demandé de partout, alors il faut croire que les portes sont très grandes ouvertes.

Mme Harel: 450 lettres de protestations à quel sujet?

M. Côté (Charlesbourg): De protestations? C'était un sac de courrier qui datait d'avant le 2 décembre.

Mme Harel: Et que le ministère n'avait pas encore réussi à mettre à jour.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est comme les documents du cabinet... On cherchait les documents du cabinet et on a trouvé ce sac en les cherchant.

Mme Harel: J'ai l'impression, M. le ministre, qu'il y a un peu d'exagération dans vos propos.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, certainement. C'est parce que l'exagération des 450 lettres de protestations m'a amené sur ce terrain.

Mme Harel: M. le Président.

M. Côté (Charlesbourg): On reçoit des lettres de félicitations de temps en temps, aussi, par les temps qui courent.

Mme Harel: Est-ce qu'il y en avait qui dataient d'avant le 2 décembre?

M. Côté (Charlesbourg): Malheureusement non pour vous. Cela a été clairement exprimé le 2 décembre.

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

Le covoiturage

Mme Harel: Le covoiturage. Vous avez reçu il y a quelques jours un plan soumis par l'association responsable du covoiturage. Quelle est votre appréciation de ce plan?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous voulez arriver directement à la question de la subvention? Si ce n'est pas cela, on va vous faire gagner du temps. Si c'est ce que vous visez, dites-le-moi le tout de suite, on va pouvoir passer à autre chose.

Effectivement nous examinons la possibilité de donner une subvention et ce sont mes intentions de donner une subvention.

Mme Harel: Et votre appréciation du plan qui vous a été soumis?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai beaucoup entendu parler de covoiturage. Je suis moi-même invité le 26 mai prochain à un colloque qui, comme par hasard, se tient dans le comté de Charlesbourg et auquel j'assisterai. À ce moment-là je serai à même de dire tout le bien que je pense du covoiturage.

Mme Harel: Évidemment, en prenant en considération que c'est là aussi, en matière de transport léger, une voie qui peut

permettre de répondre à bien des besoins et qui avait été suggérée par votre prédécesseur, également.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des aspects qui ont piqué ma curiosité dans le covoiturage. J'ai un attaché de presse qui chaque jour me fait la leçon, m'éduque concernant le covoiturage et qui finit par me convaincre de la nécessité de regarder de très près le covoiturage.

Mme Harel: Il vous réclame une place dans votre limousine?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce qu'on les prend de plus en plus, contrairement à nos prédécesseurs. On est moins dans les airs et plus sur la terre.

Mme Harel: On y reviendra tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): On en reparlera.

Mme Harel: Ce qui n'est pas nécessairement une preuve d'efficacité, mais on y reviendra, si vous le voulez.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez que, sur un trajet de deux heures, on peut travailler dans la voiture.

Permis de conduire ontarien

Mme Harel: Concernant toujours le programme 1, les transports terrestres, M. le ministre, certainement que toute la question des permis de conduire, c'est-à-dire cette question qui a été mise en lumière par un reportage du journaliste Charles Faribault de Télé-Métropole, à savoir qu'un citoyen québécois susceptible de perdre son permis de conduire à la suite de l'accumulation de points de démerite pouvait, en se procurant un duplicata de ce permis, se présenter à n'importe quelle ville périphérique... Le journaliste l'a d'ailleurs démontré en se présentant à Cornwall avec un simple duplicata de son permis de conduire de façon à obtenir, en donnant une adresse de résidence ou simplement un casier postal, un permis de conduire ontarien lui permettant, malgré la perte de son permis de conduire québécois, de circuler librement sur les routes du Québec en présentant ce permis de conduire ontarien, si tant est qu'il lui est demandé.

Connaissant plus que l'intérêt, la préoccupation en matière de sécurité routière que le ministre a eu fréquemment l'occasion de manifester durant les derniers mois, sachant, encore une fois, la préoccupation de resserrer toute la question, je demande au ministre, compte tenu de l'information qu'il a eue sur cette question, quelles sont les

mesures qui ont été mises en place depuis au ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de pouvoir répondre à Mme la députée. Ce reportage m'a aussi traumatisé. Compte tenu de l'importance que nous y apportons, j'aurai le plaisir de déposer à l'Assemblée nationale très bientôt un premier projet de loi concernant des amendements au Code de la sécurité routière que certains médias ont qualifié avec des dents. Vous serez à même de constater. Si vous voulez qu'on en discute tout à l'heure on le fera. Dès le moment où j'ai été informé de ce fait... J'étais à la Ligue de sécurité du Québec à Montréal pour remettre 450 plaques à des conducteurs émérites qui, eux, ne font pas la manchette des journaux. C'est d'abord et davantage tes délinquants ou ce genre de choses qui font la manchette. J'ai donc immédiatement demandé à M. Vézina de la Régie de l'assurance automobile de faire le nécessaire pour que, s'il y avait un trou, on fasse tout pour que le trou soit bouché le plus rapidement possible. (11 h 15)

La semaine suivante, des gens de la Régie de l'assurance automobile se sont rendus en Ontario afin de voir ce qui s'y passait. Avec votre permission, je recevais ces jours derniers une lettre de M. Vézina que je peux vous lire pour nous éclairer. L'objet était: Échange de permis de conduire entre les provinces. Je vous fais lecture de la lettre: "Les 4 et 5 avril dernier, les médias d'information faisaient état des modalités permettant aux conducteurs québécois d'échanger leur permis de conduire pour un permis équivalent de l'Ontario. Les reportages présentés et articles publiés insistaient sur la facilité avec laquelle ces échanges pouvaient être effectués et ce, même lorsque ce permis est sous le coup d'une suspension ou d'une révocation. Les médias laissaient donc entendre que ces échanges permettaient à des personnes de se soustraire aux suspensions et révocations qui pouvaient leur être imposées au Québec.

"La réalité est toute autre. Bien qu'il soit exact que des échanges de permis se fassent couramment avec l'Ontario à cause de l'importance des migrations entre le Québec et cette province, ceux-ci n'en sont pas moins pour autant exempts de tout contrôle.

"Lorsque l'Ontario échange un permis du Québec, celui-ci est par la suite retourné à la Régie de l'assurance automobile du Québec qui en vérifie la validité et, le cas échéant, informe l'Ontario de la suspension ou révocation dont il est frappé. L'Ontario annule alors le permis qu'elle a émis et son détenteur peut même se voir poursuivre en justice pour avoir obtenu un permis sous de fausses prétentions.

"Un résident du Québec qui obtiendrait un permis de l'Ontario pour obvier à la suspension ou révocation de son permis québécois fait fausse route. En effet, un résident du Québec doit, pour conduire un véhicule routier au Québec, être détenteur d'un permis valide émis par la régie. Dans ce contexte, un permis ontarien n'est que de peu d'utilité puisqu'un simple contrôle policier permettrait de relever la disconcordance du lieu de résidence inscrit sur ce permis par rapport à celui inscrit sur le certificat d'immatriculation du Québec ou toute autre pièce d'identité. En conséquence, une personne qui suivrait l'exemple présenté par les médias ne ferait que s'exposer à de nouvelles sanctions.

"Pour améliorer encore les contrôles existants sur l'échange de permis, la régie et ses partenaires des autres provinces travaillent activement au développement de liens informatiques directs qui devraient permettre d'ici quelques années de vérifier la validité du permis de conduire présenté pour échange."

C'est à la suite de rencontres avec l'Ontario que des mécanismes sont en cours et des échanges continuent pour améliorer la qualité de l'information entre les deux provinces. Si Mme la députée ou des députés en veulent une copie, je pourrai la déposer assez facilement dans la mesure où on peut faire des photocopies.

Le Président (M. Saint-Roch): Document autorisé à être déposé.

Mme Harel: On doit donc conclure des propos de M. Vézina que le résident québécois qui procéderait de cette façon à l'obtention d'un permis ontarien serait susceptible d'une poursuite?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est le cas. Avec toute la réforme du Code de la sécurité routière que nous amorçons, nous avons une volonté qui est que les délinquants et les illégaux soient les victimes de cette réforme du Code de la sécurité routière de façon que ceux qui se conforment aux droits et règlements du Québec ne soient pas achalés sur les routes. Il y a beaucoup de passeroies à l'intérieur du Code de la sécurité routière et il y a différents phénomènes. Je crois qu'il faut davantage donner des dents au Code de la sécurité routière. Entre autres, 50 % des accidents, comme vous le savez, sont dus à la boisson sur les routes du Québec. C'est très important comme commande. Selon certaines évaluations, cela coûte approximativement 2 000 000 000 \$ par année, au gouvernement ou à l'entreprise privée, les accidents de la route, 50 % étant dus à la boisson, ce qui implique quand même des mesures extrêmement sévères qui s'en viennent pour contrôler le taux.

Il y a aussi l'obligation, à partir du moment où on a un Code de la sécurité routière et à partir du moment où on a des règlements et des lois qui aident le travail des policiers, que le travail sur les routes se fasse. Heureusement, je salue le retour de ce travail effectué sur les routes depuis le 21 mars. C'est extrêmement important que le travail soit intégré. J'ai des rencontres assez régulières avec le Solliciteur général afin d'arrimer nos actions pour que la surveillance routière soit beaucoup plus efficace qu'elle ne l'a été au cours des derniers temps.

Mme Harel: Sur cette question?

M. Paradis (Matapédia): Oui, sur cette question.

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

M. Paradis (Matapédia): J'aimerais savoir, compte tenu des dispositions qui sont présentement en vigueur entre le Québec et l'Ontario, quel délai accorde la Régie de l'assurance automobile pour signifier à l'Ontario que le permis n'est pas valide. Le deuxième volet de la question, ce serait s'il y a déjà eu des poursuites dans le passé.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous allez le voir, ce n'est pas une question plantée, je ne peux pas répondre à votre question. Je la prends en délibéré. Je vous apporterai une réponse en début d'après-midi avec le plus grand plaisir.

M. Paradis (Matapédia): Merci.

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

Mme Harel: M. le Président, c'est donc dire qu'on doit s'attendre au dépôt d'un projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière durant la présente session?

M. Côté (Charlesbourg): Donc, déposé avant le 15 mai pour être adapté avant la fin de juin, qui a franchi toutes les étapes des comités ministériels et qui a franchi l'étape du Conseil des ministres hier soir, dès le moment où nous nous sommes quittés à 18 h 5.

Stationnement pour handicapés

Mme Harel: Est-ce qu'on peut croire qu'il y aura des dispositions dans ce projet de loi concernant les permis de stationnement pour les véhicules transportant des personnes handicapées?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Vous savez peut-être qu'il s'agit d'un problème, tout au moins sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Il y avait encore tout dernièrement des personnes handicapées qui faisaient valoir qu'elles étaient l'objet de contraventions parce qu'elles stationnaient là où était indiqué un stationnement réservé aux personnes handicapées, parce qu'elles ne pouvaient obtenir l'identification qui aurait permis de bien identifier le véhicule comme étant susceptible de stationner à l'endroit mis à la disposition des personnes handicapées.

M. Côté (Charlesbourg): C'est oui.

Mme Harel: C'est oui? Tantôt, c'était non.

M. Côté (Charlesbourg): Tantôt, non, c'est qu'on devait le faire à l'intérieur d'un projet de loi omnibus et, comme j'ai pris l'attitude de mettre en pratique ce que j'ai prêché, il n'y aura pas de projet de loi omnibus au ministère des Transports, mais davantage de projets de loi qui concernent chacune des sections. On m'a convaincu d'inclure hier dans le mémoire présenté au Conseil des ministres cette disposition, afin qu'elle soit appliquée le plus rapidement possible. Cela fait partie du projet qui sera déposé et pour lequel je suis convaincu que vous voterez avec le plus grand plaisir.

Mme Harel: En ne reprenant peut-être pas les réactions de vos collègues à l'époque, quand ils étaient dans l'Opposition, contre le projet de loi 81.

M. Côté (Charlesbourg): Vous pouvez le faire. Cela fait partie de ce que je disais hier: une fois au pouvoir, la vertu de certaines choses, c'est, dans l'Opposition, les défauts de ce qu'on a prêché.

Mme Harel: Peut-on prévoir dans ce projet de loi, compte tenu des propos de M. Vézina dont vous venez de nous faire part selon lesquels il n'y avait pas de problème en termes d'harmonisation quant à l'émission des permis de conduire entre le Québec et l'Ontario, faut-il croire qu'il n'y aura donc pas de dispositions dans ce projet de loi pour mieux identifier de façon plus constante les propriétaires de véhicules?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que ce que j'ai voulu faire dans un premier temps, c'est signifier, agir là où nous devons agir très rapidement pour baisser le coût des accidents au Québec. C'est une première mesure. Celle-ci sera suivie d'une deuxième étape à l'automne. J'ose espérer que je pourrai déposer, avant la fin de juin, la réforme globale du Code de la sécurité

routière. Des interventions, comme vous venez d'en faire sur des points précis, seraient à même ce nouveau projet de loi qui sera déposé, mais pour être adopté à l'automne, laissant l'été aux gens pour intervenir sur son contenu.

Donc, c'est en deux étapes, le printemps pour les délinquants en ce qui concerne les boissons et les délits criminels, et l'automne étant la réforme du Code de la sécurité routière d'une manière plus large. Beaucoup d'autres choses en termes de ménage s'en viennent sur un certain nombre de choses pour faciliter le travail d'application des règlements et des lois qui sont de la juridiction du ministère des Transports.

Mme Harel: Avant de terminer sur cette question, faut-il conclure, compte tenu de ce que vous nous transmettiez comme information venant de M. Vézina, qu'il y aura mise à jour en termes de délivrance de permis entre Québec et l'Ontario ou entre Québec et une autre province. Tout est-il sous contrôle pour le ministre des Transports? Y a-t-il des changements qui seront apportés, auquel cas il y aurait, à ce moment-là des difficultés réelles qui se présenteraient?

M. Côté (Charlesbourg): On a encore une certaine marge de manœuvre. L'expérience que nous avons vécue dans ce domaine témoigne d'un certain nombre de trous supposément révélés par le journaliste, mais pas nécessairement admis par la Régie de l'assurance automobile dans la pratique. Ce qu'il faut voir, c'est si, effectivement - et nous allons continuer de le vérifier avec l'Ontario - il y a plus de trous qu'on le croyait et si cela implique des mesures législatives au Code de la sécurité routière pour l'automne, nous le ferons. À ce moment-ci, ce n'est pas pour le mois de juin.

Mme Harel: Je ne sais pas s'il y a d'autres questions.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être une information concernant le plan de rachat. Au lieu d'empiéter sur votre temps de cet après-midi, on peut régler cela ce matin. Basé sur le nombre de 685 permis rachetés, les pourcentages seraient de 37 % de flottes et 63 % d'artisans. C'est, semble-t-il, les proportions normales des permis détenus par des flottes et des artisans.

Paiement des coûts des services de santé reliés aux accidents d'auto

Mme Harel: M. le Président, puisqu'on est dans le domaine de la sécurité routière et, donc, de la Régie de l'assurance

automobile, j'aimerais savoir du ministre si son collègue, le député de Mont-Royal, lui a fait des représentations à l'égard de ce projet de loi qu'il a déposé quant au paiement des coûts de services de santé reliés aux accidents d'automobile. Juste avant le congé pascal, le ministre a déposé un projet de loi que nous étudierons après l'exercice de l'étude des crédits, lequel projet de loi reprend, disait-il, essentiellement la présentation qui en avait été faite dans le budget du gouvernement précédent. Il est sans doute au courant que son collègue, le critique de l'Opposition, avait très sévèrement condamné cette mesure, considérant qu'il s'agissait "breaking up the principle of universality" de tout le système de santé du Québec. Des représentations ont-elles été faites au ministre à cet effet?

M. Côté (Charlesbourg): Très certainement. Comme vous connaissez très bien la procédure, vous-même ayant eu l'occasion de siéger au Conseil des ministres: avant qu'un projet de loi soit déposé à l'Assemblée nationale, il faut qu'il franchisse différentes étapes de comité du Conseil des ministres. Au moment où j'ai déposé ce projet de loi devant le Conseil des ministres, M. Ciaccia m'a effectivement fait part des propos qu'il avait tenus alors, sans révéler les secrets du Conseil des ministres, et je lui ai rappelé que, effectivement, ce projet était, comme vous l'avez fort bien dit, prévu par le gouvernement précédent et faisait aussi partie du bilan ou des équilibres financiers du gouvernement en termes de prévision. Il ne faut surtout pas publier cela.

Lorsque vous prenez le gouvernement le 12 décembre et que vous avez à voir si, sur le plan financier, le gouvernement actuel sera à même de respecter les engagements du gouvernement précédent quant aux finances du gouvernement, des engagements très fermes et que 60 000 000 \$ faisaient partie de la prévision, vous êtes à même de constater qu'il n'y avait pas grand-choix pour le gouvernement quant à ce projet de loi bien précis. M. Ciaccia s'est rendu compte de l'importance sur le plan financier de ce projet de loi et ceci fait partie de l'ensemble du rééquilibrage que nous devons faire sur le plan financier. D'ailleurs, j'en ai tenu compte, dans mon dossier, pour la deuxième lecture. Je vois déjà Mme la députée de Maisonneuve, dans son discours de deuxième lecture, me faire état des propos de mon collègue, M. Ciaccia à l'époque. J'ai, moi aussi, dans mes chemises, tous les propos tenus par M. Ciaccia à l'époque. Et j'attends cela avec beaucoup d'impatience.

(11 h 30)

Mme Harel: Est-ce que l'on doit comprendre que c'est encore grave, à l'époque disait le député de Mont-Royal, au principe de l'universalité, de la gratuité des

services de santé, que vous n'y consentez que pour cette année parce que cela faisait partie des équilibres financiers, mais que vous allez remédier à la situation dans le cours du présent mandat...

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Maisonneuve, que je sache, dans les négociations qui ont eu cours et qui ont été amorcées sous votre gouvernement... parce que, effectivement, vos propos sur l'ensemble de ma présentation au départ faisaient état que c'étaient davantage des orientations de l'ancien gouvernement et, dans les cahiers que vous avez, en termes de présentation budgétaire qui était celle de l'ancien gouvernement, et je vous ai dit: Sauf entretien par rapport à construction, que ce...

Mme Harel: Vous reprenez ce que le gouvernement précédent avait fait pendant plusieurs années en termes d'entretien.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas en termes d'entretien.

Mme Harel: De priorités en termes d'entretien pendant plusieurs années.

M. Côté (Charlesbourg): On verra à ce niveau-là en termes d'entretien. Vous allez voir que c'est assez clair, merci, dans les coupures. Effectivement, je reprends un certain nombre de dossiers. La majorité des dossiers que le précédent gouvernement avait amorcée, que je sache, les négociations entre la Régie de l'assurance automobile et le ministère des Affaires sociales ont été amorcées avant moi et, comme vous le savez très bien, c'est inscrit dans le projet de loi, elles portaient sur trois ans et visaient à faire payer, au moment où on se parle, 60 000 000 \$, soit le coût évalué entre les deux parties, le coût des accidents, le coût des soins hospitaliers reliés aux accidents de la route.

Alors tenter de me lancer une perche à savoir que c'est pour un an, l'entente est sur trois ans et, par la suite, une révision à la hausse ou à la baisse du coût des accidents. C'est une mesure qui, comme vous le savez, deviendra permanente puisque antérieurement c'étaient les compagnies d'assurances qui payaient.

C'est une admission qui vous donnera certainement beaucoup de matière pour votre discours de deuxième lecture. J'anticipe beaucoup le plaisir de vous répliquer à la fin.

Mme Harel: Si je comprends bien, vous vous êtes fait violence, mais vous aimez cela?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai tellement

vu de gouvernements précédents se faire violence et tellement aimé cela que je me suis dit: Au moins je peux peut-être tenter l'expérience une fois.

Réglementation du transport par autobus

Mme Harel: Sur le transport terrestre, M. le ministre, j'aimerais que nous examinions toute la question de la réglementation en matière de transport de personnes par autobus, la réglementation interrégion notamment. Vous nous disiez le 27 mars dernier, lorsque nous avons discuté de la réglementation dans le secteur des autobus, que c'était un dossier sur lequel nous devons prendre des décisions, au ministère, dès demain quant à l'attitude que nous prendrons: "Mais il y a déjà quelque temps que j'ai demandé à mon ministère une expertise externe de façon à avoir tout l'éclairage possible dans ce dossier pour prendre les meilleures décisions." Vous concluez votre intervention en disant ceci, et je vous cite: "Donc nous avons des décisions imminentes à prendre, compte tenu que le 4 avril, la semaine prochaine, il y aura audition de la cause. C'est pour les prochaines heures."

Dois-je comprendre que la décision a été de charger l'avocat à qui on a confié la cause de reporter la séance qui devait avoir lieu le 4 avril? À ma connaissance, le mandat confié à l'avocat l'a été de façon telle que celui-ci s'est présenté en cour en invoquant son peu de préparation et en demandant le report de la cause. Est-ce exact?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, au moment où j'ai prononcé ces paroles, j'étais fort conscient de ce que je disais, compte tenu de la date à laquelle vous faites allusion, soit le 4 avril. Pour bien vous préciser le dossier, parce que vous voulez l'aborder, on fera davantage attention au fond et on va davantage parler de ce qui s'est passé. C'est un règlement qui est entré en vigueur le 9 octobre 1985, avec certains soubresauts sur le plan de l'application aux revendications de certains transporteurs. Je me suis très rapidement retrouvé, au ministère, en face de M. Deshaies, de l'association qu'il représente, et de Voyageur, qui faisait des représentations. Il y a eu aussi des discussions avec le président de la Commission des transports du Québec sur la problématique globale. Il y a effectivement eu l'échéance du 4 avril parce que Voyageur a décidé de contester le règlement.

J'ai demandé qu'il y ait une réunion à mon cabinet - en mon absence d'ailleurs - avec l'avocat qui devait représenter la Commission des transports du Québec, le contentieux du ministère des Transports du Québec, le représentant du Procureur général

et une personne externe à qui j'avais demandé un avis sur le problème. Si j'ai bonne souvenance, il y avait une douzaine de personnes à cette réunion et elles ont fait le tour de la question. Elles ont évalué les chances du ministère de voir confirmer ou invalider le règlement et les conséquences d'une invalidation du règlement. Selon ce qu'on m'a rapporté, l'unanimité s'est faite autour d'un phénomène, celui que le risque de perdre était supérieur aux chances de gagner, ce qui nous aurait placés dans une situation extrêmement difficile. On m'a fait la recommandation de tenter d'avoir un délai, délai qui a été obtenu jusqu'au 16 mai et qui donnait au ministre le temps d'examiner à fond la question et d'intervenir, dans la mesure où il le souhaite, à la lumière de toutes les informations que nous aurions. Ces jours derniers, j'ai reçu un premier rapport qui devrait nous permettre de prendre position avant le 16 mai.

Mme Harel: Vous avez donc reçu un premier rapport sur cette question. Ce premier rapport vient-il des services du ministère, de la Commission des transports ou d'un expert externe?

M. Côté (Charlesbourg): Voici ce qui a été fait. Dans un premier temps, il faut se rappeler que la réunion dont j'ai fait état tout à l'heure regroupait, en termes d'avocats, les avocats qui ont travaillé à la préparation du règlement qui est en vigueur depuis le 9 octobre, les avocats qui devaient représenter la Commission des transports et les avocats, avec M. Jacoby en tête, du Procureur général. Toute cette expertise et cette batterie d'experts en sont venus à la conclusion qu'il y avait plus de risques de voir casser le règlement que de le voir confirmer et il y en aurait découlé des conséquences extrêmement importantes.

Ce que j'ai fait, j'ai demandé à ce qu'on rencontre un certain nombre de personnes pour voir les points communs de l'ensemble de la problématique et pour tenter de dégager une solution qui serait la plus juste possible et qui rétablirait un certain nombre de choses. J'ai reçu, ces jours derniers, une proposition que je dois voir avant d'aller plus à fond, mais malheureusement, je n'ai pas pu l'analyser.

Mme Harel: L'avocat qui représentait le ministère lors de cette audition le 4 avril était-il l'avocat du service du contentieux du ministère qui avait rédigé la réglementation? Quel est l'avocat qui a représenté le ministère?

M. Côté (Charlesbourg): À quelle réunion?

Mme Harel: Le 4 avril.

M. Côté (Charlesbourg): Le 4 avril?

Mme Harel: Devant ta cour, pour demander le report?

M. Côté (Charlesbourg): Non, d'ailleurs vous Pavez très bien dit tantôt, c'était Me Louis Vézina. Vous ne l'avez pas nommé, je vais vous le nommer. L'avocat externe, Me Louis Vézina a effectivement été devant la cour et a demandé un délai. Il l'a fait au nom de toutes les parties. Il ne l'a pas fait à titre d'avocat demandé par le ministre. Il l'a fait au nom des parties impliquées. C'était l'entente qu'il y avait eu à la réunion du ministère.

Mme Harel: Me Louis Vézina est l'expert externe auquel vous avez confié l'étude externe du dossier. C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): À qui j'ai demandé un avis de même nature que celle demandée au contentieux du ministère, et qui a regroupé l'ensemble des intervenants au ministère, dix ou douze personnes à ce moment. L'avis, étant l'avis du Procureur général, en la personne de M. Jacoby, était extrêmement important compte tenu de l'importance du dossier.

Mme Harel: M. le Président, est-ce qu'on doit donc comprendre que le point de vue du ministre sur la nouvelle réglementation en vigueur depuis octobre, est positivement en faveur de l'application de cette nouvelle réglementation?

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que vous posez comme question à ce sujet?

Mme Harel: Est-ce qu'on doit comprendre que le point de vue du ministre est en faveur du maintien de cette réglementation et de son application?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pris soin tantôt de vous dire que, sur le fond, je ne voulais pas à ce moment-ci aller trop loin, de façon qu'on puisse, d'ici au 16 mai, finaliser la position du ministre à ce sujet, qui serait par conséquent celle du gouvernement, et que je devrai forcément soumettre, dans la mesure où il y a des modifications, au Conseil des ministres.

Mme Harel: M. le Président, je pense bien qu'on doit convenir qu'il n'y a pas, du fait que ce soit sub judice, une justification qui soit légitime, dans le fait de ne pas connaître ou de ne pas faire connaître sa position, parce que le 16 mai le ministère aura publiquement à défendre son point de vue sur cette question.

Évidemment, si c'est le cas le 16 mai, elle devra être élaborée précédemment et je

pense que c'est dans l'intérêt public de connaître les orientations du ministre des Transports sur cette question, qui est quand même assez fondamentale, tout au moins pour l'Opposition, et aussi pour l'Association des propriétaires d'autobus qui se réunissaient en congrès dernièrement à Québec et qui adoptaient un mémoire contenant une position dans le sens d'inviter le ministre à soutenir sa propre réglementation.

Je crois que l'Association des propriétaires d'autobus a fait part au ministre de sa position ferme invitant le ministre à soutenir sa propre réglementation. Je pense que plusieurs municipalités, surtout dans la desserte Laval-Québec, plusieurs municipalités ont fait valoir l'intérêt, en termes de développement pour leur région, d'un tel dégel des permis.

Alors, je pense que l'opinion publique est justifiée de penser connaître l'orientation du ministre sur cette question.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez fait état du sub judice tout à l'heure. Il est là et il faut en tenir compte. Le fait que vous preniez en compte aussi l'intérêt du public... je pense que vous avez raison là-dessus aussi.

Vous évoquez le fait que l'APAQ a manifesté très clairement... Je les ai rencontrés; ils ont été inclus dans le processus de préparation de ce règlement. Tout tourne autour de l'article 11. L'article 11 prévoit un rôle des régulateurs économiques. C'est là où tout le monde... Dès les rencontres que j'ai eues avec eux, si je ne m'abuse, en février, la discussion autour de la table était claire. Il y avait des questions même de la part des gens de l'APAQ, quant à l'application - non pas quant au fondement - quant aux possibilités d'application de l'article 11.
(11 h 45)

Dans ce dossier, ce qui était assez étonnant, à un certain moment donné, j'ai croisé pour d'autres questions, parce que ce n'est pas le seul problème que nous avons avec Autobus Deshaies, on en a deux autres avec certains CIT, celui de Le Portage et un autre sur la rive sud à Sorel... J'avais rencontré pour le CIT Le Portage, il y a environ un mois, M. Chartrand qui me faisait part qu'il n'avait pas l'intention, lui, d'aller devant la Commission des transports dans cette cause. On m'avait informé un certain moment donné que l'APAQ non plus ne voulait pas, laissant le soin au ministère de défendre son propre règlement. Le ministre ne défendra pas ce qui est indéfendable. Cela a été la position du ministre. Ce qui est défendable va être défendu. Dans ce sens-là, c'est pour cela qu'on est allé chercher des expertises externes à la fois du Procureur général, du ministère, afin de savoir si, effectivement, on défendait des choses qui étaient défendables.

Lorsque cette table de dix à douze avocats réunis, venant de différents milieux, parle et évoque la plus grande possibilité de voir le règlement rejeté plutôt que confirmé, il doit y avoir des questions qui se posent, ce sont ces questions que je me suis posées. Dans ce sens, effectivement, j'aurai à réagir d'ici le 16 mai comme ministre, et je vais le faire à partir d'un certain nombre de choses.

Vous parlez de la préoccupation des gens de la rive nord de Montréal d'être desservis entre Laval et Québec; je vous rappellerai l'un de vos thèmes assez chers dans les discussions que nous avons actuellement au niveau des coupures, lorsqu'on parle des régions. Je parlerai des régions, moi aussi. Il y a peut-être des possibilités que les régions soient les grandes oubliées de ce règlement. C'est beau de parler du lien Montréal-Québec, mais il faut aussi tenir compte du service qui est donné dans les régions éloignées. C'est un ensemble de choses auxquelles il faut réfléchir, autant comme du droit des gens de la rive nord du Saint-Laurent d'être desservis par un transport d'autobus. Ce sont des choses dont il faut tenir compte.

Mme Harel: Nous feriez-vous valoir qu'un transporteur vous aurait fait valoir à son tour qu'il pourrait diminuer le service dans certaines régions périphériques si tant est qu'il y avait des gels de permis dans certaines autres?

M. Côté (Charlesbourg): Probablement qu'ils vous ont fait valoir la même chose que chez nous. Comme d'autres compagnies sont venues nous dire que, dans la mesure où les compagnies délaissaient des parties de routes dans la Gaspésie, elles seraient éventuellement intéressées à les récupérer. Vous savez, il y a deux côtés à une médaille. Ce sont ces deux côtés qu'il faut regarder et de manière très attentive. J'ai vécu en Gaspésie durant la période où on parlait de Sainte-Anne-des-Monts avec Autobus Saint-Louis pour aller à Matane, on transférait à Matane pour aller à Mont-Joli et on transférait à Mont-Joli pour aller à Rimouski et à Rimouski pour aller à Rivière-du-Loup et à Rivière-du-Loup pour aller à Québec. Est-ce à cela qu'on veut revenir comme service en Abitibi ou en Gaspésie? Est-ce ce sont les régions qui doivent faire les frais du règlement? Si c'est cela, qu'on le dise clairement. Mais, si notre objectif est aussi de protéger certains acquis des régions en termes de transport en commun, il faudra le dire aussi, il faudrait avoir le courage de poser les gestes en conséquence.

Mme Harel: Je pense bien, M. le Président..

Le Président (M. Saint-Roch): En

terminant, Mme Harel.

Mme Harel: Oui, sur cette question. Je pense bien, M. le Président, qu'il faut prendre en considération les intérêts des utilisateurs qui font actuellement les frais du monopole, il faut prendre en considération certainement le point de vue des transporteurs, des propriétaires d'autobus qui, pour la plupart de ceux qui étaient réunis ici même à Québec, sont ceux-là même qui desservent les régions et qui ont pourtant manifesté un très grand intérêt à ce dégel des permis qui, selon eux, permettrait de mieux desservir les régions.

M. Côté (Charlesbourg): Pourriez-vous m'en identifier de la Gaspésie?

Mme Harel: Parmi l'APAQ?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parmi les transporteurs qui étaient réunis et qui pourraient prendre la relève en Gaspésie avec une qualité de service.

Mme Harel: Je n'ai pas bien compris. Voulez-vous reprendre votre question?

M. Côté (Charlesbourg): Pourriez-vous m'identifier des transporteurs de la Gaspésie qui pourraient prendre la relève, alors que l'ensemble de la Gaspésie a une levée de boucliers aussitôt que Voyageur ferme un service? Le député de Matapédia est là pour l'évoquer. Dans la mesure où, effectivement, certains bouts de trajet ont été laissés par Voyageur et assumés par d'autres transporteurs, la qualité du service est là et, finalement, ce qui doit primer dans tout cela c'est la qualité du service. De la même manière que vous évoquiez tout à l'heure la qualité du service du transport en commun dans les grands centres, il doit quand même continuer d'exister un transport en commun de qualité pour les régions éloignées. Ce que je vous dis, la précaution que je veux prendre, c'est de m'assurer que les gens de l'Abitibi et les gens de la Gaspésie ne fassent pas les frais des effets du règlement 11 en délivrant d'autres permis.

Si une autre compagnie ou deux compagnies obtiennent des permis pour desservir Montréal ou Laval-Québec sur la rive nord et Montréal-Québec sur la rive sud, est-ce qu'elles peuvent nous garantir que demain matin, en baissant les tarifs, elles vont aller exploiter le service d'autobus en Gaspésie et qu'il y aura une qualité d'arrimage de ceux qui prendront la relève dans la Gaspésie, en termes de qualité, d'horaire et de coût aussi? C'est important.

Vous savez, dans le transport aérien, puisqu'on en reparlera éventuellement, on a des prix très alléchants avec Quebecair actuellement entre Québec et Toronto, à

59 \$. Ce sont les gens de Rimouski qui paient 529 \$ pour aller à Toronto; est-ce que c'est normal? Est-ce à cela qu'on veut en venir dans le transport par autobus? Si c'est cela, qu'on le dise clairement et on fermera les régions dans ce cas-là.

Mme Harel: M. le Président, je veux immédiatement dire au ministre des Transports que sa préoccupation est partagée par l'Opposition, sa préoccupation d'un service de qualité et approprié sur le plan interrégional pour les usagers des régions de la Gaspésie, de la Côte-Nord ou de l'Abitibi, et que nous la partageons aussi en termes de transporteurs aériens. C'est pour cela que la présence, par exemple, de Nordair Metro qui fait à moitié prix, par rapport aux autres transporteurs, Montréal-Chicoutimi cette sorte d'analyse qui prévaut pour le ministre à l'égard du transport par autobus devrait certainement être utilisée pour le transport aérien, mais on y reviendra.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le transport aérien, il ne faudrait pas que les déficits soient subventionnés uniquement par le gouvernement.

Mme Harel: Malgré que les utilisateurs aient également peut-être à se poser la question, je ne pense pas qu'il faille livrer un combat entre les utilisateurs des grands centres et ceux des régions périphériques dans la mesure où la recherche faite est celle de leur intérêt à avoir des services de qualité. Le ministre, je lui renvoie sa question: Est-ce qu'il a examiné avec l'APAQ la possibilité que des propriétaires d'autobus puissent prendre la relève, si tant est que le sous-entendu voulant que Voyageur mette à exécution une menace quelconque de se retirer de certaines régions...

M. Côté (Charlesbourg): Vous pouvez être sûre d'une chose, ce ne sont pas les menaces de qui que ce soit qui vont me faire prendre des décisions. S'il y a des gens qui veulent utiliser la menace, libre à eux, mais ce ne sont pas les menaces qui vont influencer les décisions que le ministre aura à prendre. C'est davantage l'intérêt de ceux qui ont à avoir une qualité du service qui va primer sur les menaces.

Au moment où j'ai rencontré l'APAQ, elle a fait état d'un certain nombre de compagnies qui étaient prêtes à assurer la relève. Le cas de Populaire Express, qui a fait des demandes de permis devant la Commission des transports pour desservir Québec-Montréal, est un exemple de regroupement de transporteurs qui voudraient obtenir des permis. Dans ce sens-là, effectivement l'APAQ nous a dit qu'il y avait passablement de monde intéressé à exploiter certaines lignes dans ces cas-là.

Il faut bien comprendre qu'il peut y avoir toute une série de circuits d'autobus qui partent de Gaspé et desservent la baie des Chaleurs jusqu'à Mont-Joli, où, par la Côte-Nord, de Gaspé jusqu'à Mont-Joli, Matane et Rimouski. Il faut nécessairement que ces systèmes se rabattent sur d'autres systèmes de façon que les gens ne soient pas pris à attendre dans les gares d'autobus des transferts éventuels et enfin arriver à destination. Il faudra des horaires intégrés. Il y a un ensemble de choses qu'il faut regarder pour maintenir la qualité du service.

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

M. Paradis (Matapédia): Merci, M. le Président. Je suis fort heureux que le ministre nous annonce qu'il va protéger les services en région.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer.

M. Paradis (Matapédia): Vous allez essayer?

M. Côté (Charlesbourg): J'essaie actuellement.

M. Paradis (Matapédia): Mon intervention portait sur le fait que la déréglementation ne devrait pas pénaliser les régions, comme on le voit trop souvent, particulièrement dans le transport aérien. Soyez assuré, bien que Mme la députée de Maisonneuve défende beaucoup les intérêts de la région métropolitaine, que je serai un défenseur acharné des régions périphériques et que la population ne permettra pas qu'on puisse diminuer la qualité des services et qu'on revienne à l'ancien système qui avait cours, il y a quelques années, et auquel le ministre faisait référence, à savoir qu'on pouvait changer d'autobus quatre fois avant d'arriver à destination. Je pense que, dans le plan d'un système intégré, c'est possible qu'on puisse assurer la qualité des services en région périphérique et j'insiste pour que ce droit prime dans le règlement qui pourra intervenir à court terme.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le Président, ma question s'adresse au ministre. Je sais qu'il est probablement déjà conscient qu'il y a un problème. Il faudrait aussi reconnaître qu'en régions, de gros transporteurs s'intéressent surtout aux circuits d'un point à l'autre - je dis surtout, il faudrait être prudent, peut-être - et des voyages à charte-partie longue distance. Il faudrait aussi penser au transport intermunicipal en régions, les transports à charte-partie entre les municipalités. Je

pense que les transporteurs régionaux sont souvent assez bien placés pour donner ces services entre les régions. Je sais très bien que le ministre est conscient de cela, je veux simplement le lui rappeler. Je ne sais pas s'il a des commentaires à formuler là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): On m'informe qu'il y a quand même toute une série de permis qui ont été octroyés depuis cette cause, depuis le règlement, ce qui, je pense, répondrait en bonne partie à l'interrogation de M. le député de Montmagny-L'Islet.

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

Mme Harel: M. le Président, je suis une utilisatrice assidue du transport par autobus. Je ne sais si c'est le cas du député de Matapédia?

M. Paradis (Matapédia): Ah oui!

Mme Harel: Bon.

M. Paradis (Matapédia): J'utilise régulièrement l'autobus.

Mme Harel: Il doit comme moi certainement avoir fait l'expérience que la qualité du service n'est pas nécessairement conforme au fait qu'il y a un monopole sur une route. Je dois vous dire qu'il n'y a pas de garantie de la qualité du service, parce qu'il y a un monopole. Pour vivre régulièrement les difficultés que tous les utilisateurs vivent certainement entre Québec et Montréal de façon régulière, je vous assure que la qualité du service n'est pas proportionnelle au fait qu'il y a un seul transporteur qui dessert une région.

Ce qu'on peut souhaiter, évidemment, c'est que l'objectif poursuivi soit celui de l'accessibilité et de la qualité du service, mais pas au détriment de personnes pour simplement assurer les intérêts de quelques-uns.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président...

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

M. Paradis (Matapédia): Ce que je veux dire à la députée de Maisonneuve, c'est que je n'en étais pas nécessairement à la question du monopole des autobus. C'est au-delà du monopole ou au-delà de la déréglementation. Ce que je dis, c'est que je veux préserver, pour toutes les régions du Québec, et plus particulièrement pour les régions périphériques, le fait qu'elles aient un service de qualité à un prix qui soit normal.

Je ne voudrais pas qu'on fasse les frais d'une déréglementation possible. C'est au-delà du monopole et au-delà des considérations que vous nous avez présentées.
(12 heures)

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, sur le programme 1?

Mme Harel: Bon. Je veux simplement assurer le député de Matapédia qu'il a, sur cette question, toute ma collaboration. Et il faut s'assurer que cela ne se fasse pas non plus au détriment des intérêts des utilisateurs, qu'il n'y ait pas, finalement, de prix trop élevés pour simplement maintenir un monopole. Cela peut avoir des conséquences aussi néfastes, à moyen terme, sur les utilisateurs des régions périphériques.

M. le Président, le programme 1 a été passé en revue par la commission. J'inviterais la commission à examiner le programme 2 sur la Commission des transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me le permettez, Mme la députée de Maisonneuve, est-ce qu'il serait possible d'adopter le programme 1, Système de transports terrestres, éléments 1, 2 et 3?

Une voix: Adopté.

M. Gauvin: M. le Président, est-ce qu'on a couvert la partie concernant le transport de marchandises?

Le transport de marchandises

Mme Harel: Le transport de marchandises, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Bien oui.

Une voix: Oui, c'est cela.

Mme Harel: Oui. Alors, simplement à 2...

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, Mme la députée de Maisonneuve, c'est l'élément 3?

Mme Harel: Oui, on revient tout de suite, si vous voulez, à l'élément 3, avant d'aborder la Commission des transports.

Camionneurs artisans

Vous avez rencontré l'ANCAI lors du congrès qu'ils ont tenu à Chicoutimi, je crois, ou à Jonquière.

M. Côté (Charlesbourg): Jonquière.

Mme Harel: À Jonquière. Mais je pense

que, bien avant, vous avez eu l'occasion de les rencontrer, particulièrement Me Bernard Piuze, président de l'ANCAI; il a certainement dû vous faire part de leurs revendications en matière d'abolition de la taxe sur l'assurance pour les camionneurs artisans.

Quelle est la position que vous avez sur cette question? Avez-vous fait des représentations sur cette question en tant que ministre des Transports à votre collègue des Finances?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, j'ai rencontré, non seulement M. Piuze, parce que ce dernier est l'avocat de l'ANCAI, mais aussi MM. Giguère et Bouchard, qui sont le président et le représentant de l'association, en février, afin de mettre sur la table un certain nombre de problèmes qu'ils avaient et qu'ils voulaient voir résoudre.

Ce que je leur ai dit à l'époque, c'est que l'ANCAI avait, au cours des années 1970-1976, connu ses heures de gloire. Je pense qu'il est bon de se le rappeler et vous me fournissez l'occasion de le faire. Cette association, qui est née avant 1970, a occupé beaucoup de terrain jusqu'en 1976; c'était une association très forte jusqu'au moment où, en 1977 ou 1978, ils se retrouvent devant le parlement au moment où M. Lucien Lessard était ministre des Transports. Avec des négociations au 29^e étage de l'Auberge des Gouverneurs, tantôt ailleurs, on en est arrivés à une décision, sur le plan gouvernemental, avec des postes et des sous-postes. À partir de ce moment-là, la condition de l'ANCAI s'est dégradée et est revenue très bas.

Voici la comparaison que j'ai faite à M. Giguère lorsque je l'ai rencontré: Si vous en êtes rendus là, c'est que vous avez peut-être commis quelques petits péchés. Je ne connais personne qui, voulant atteindre le sommet de l'arbre, rendu sur une branche supérieure, coupe celles d'en bas sans finir par tomber et se fracasser un bras. Il y a donc eu certains abus, de la part de l'ANCAI, de sa position très forte, ce qui a amené la dégringolade de l'association et un "membership" plus faible.

Ce que je leur avais dit à l'époque c'est: Si vous voulez être représentatifs de votre industrie, vous devez d'aller chercher davantage de membres dans votre association. Si vous voulez engager une discussion, un dialogue avec le ministère des Transports, il faudra que vous ayez un nombre de membres assez important. Au moment où l'on se parle, je sais qu'il y a environ 8600 permis de vrac, dont plusieurs sont détenus par l'entreprise privée et un certain nombre - en termes de proportions, je ne le sais pas pour le moment - par des propriétaires privés. En fin de semaine dernière, pour eux, l'objectif était de

rassembler le plus de monde possible. Ils ont entre 1700 et 2000 personnes avec un potentiel de 2600, semble-t-il, à brève échéance, de camionneurs qui pourraient se regrouper sous l'ANCAI. Voici ce que je leur ai dit: À partir du moment où vous êtes aussi nombreux, je suis prêt à faire avec vous comme je fais avec d'autres associations, pas de négociation dans les journaux, une négociation chez nous, en mettant sur la table les irritants; vos revendications, je suis prêt d'en discuter en comité interne pour voir ce qu'on peut faire pour vous aider. Ne vous attendez pas que le ministre des Transports va être le Père Noël. Je pense qu'il y a au niveau de certains points de règlement des choses que nous pouvons adoucir.

Voilà ce que nous avons convenu, en fin de semaine, au congrès de l'ANCAI. Nous allons mettre sur pied très rapidement un comité conjoint de travail pour tenter d'améliorer leur situation, comme je l'ai fait avec l'Association du camionnage du Québec, comme je l'ai fait avec d'autres associations. Je dois vous dire que c'est un exercice qui donne des résultats assez intéressants.

Quant à la question spécifique du 9 % des assurances, vous me posez cette question vis-à-vis des gens de l'ANCAI à ce moment-ci. Peut-être que dans le programme aérien vous me poserez exactement la même question pour l'Association québécoise des transporteurs aériens, qui est de troisième niveau, comme vous le savez, ceux qui sont concurrencés par Quebecair-Inter qui est propriété de Quebecair et possiblement d'autres intervenants du milieu. Effectivement, j'ai eu une rencontre avec le ministre des Finances pour lui faire part de ma liste d'épicerie, comme ministre des Transports, dans les revendications pour allègement de certaines mesures. C'est au ministre des Finances de prendre ses décisions, et nous verrons.

Une chose est certaine, c'est que le gouvernement ne peut pas tout donner et surtout pas toute la même année, compte tenu de l'état des finances qu'on nous a laissés.

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

Mme Harel: Je comprends fort bien, il ne peut pas tout donner, mais c'est parce qu'il a tout promis. C'est ce qui crée, évidemment, la difficulté devant laquelle il se retrouve maintenant. Je rappellerai encore une fois les propos de son actuel collègue, le ministre de l'Énergie et des Ressources, à l'époque de l'Opposition, à savoir les effets négatifs que le maintien de cette taxe a sur l'industrie du camionnage artisan.

M. Côté (Charlesbourg): Pourriez-vous

me rappeler qui l'a imposée?

Mme Harel: Est-ce que je peux vous rappeler qui la maintient présentement et qui est en autorité pour la modifier? Maintenant, c'est plutôt de ce côté-ci qu'on pose les questions et c'est de ce côté-là qu'on donne les réponses.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Vous êtes libre de ne pas y répondre. Vous aurez la même attitude que vous aviez au gouvernement.

Mme Harel: Ce transfert dont vous avez tant parlé, alors... Normalement, la vertu est de ce côté-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Elle est toujours...

Mme Harel: Acceptez que je n'en ai pas beaucoup abusé durant la présente étude des crédits.

M. Côté (Charlesbourg): Moi non plus d'ailleurs. Mot non plus, je pense que c'est une discussion qui est très ouverte. On doit se dire quand même un certain nombre de choses. Vous conviendrez que, finalement, vous êtes à même de le savoir, la situation des finances du Québec ne permet pas de tout donner. La récupération que nous sommes obligés de faire de 1 500 000 000 \$ à ce moment-ci, pour respecter des engagements qui avaient été pris par le gouvernement antérieur sur le plan des équilibres financiers du gouvernement, elle est très présente, elle est là et nous devons la faire. Dans ce sens, il y a eu des engagements pris par le Parti libéral au cours de la campagne électorale, dont certains ont été réalisés au mois de décembre. D'autres viendront. Que je sache, les engagements d'un gouvernement sur le plan électoral, ce sont des engagements de mandat; on travaille actuellement afin de se dégager une marge de manoeuvre, pour assainir ce qu'il y a à assainir, et le jugement se portera.

Je n'en fais pas grief à la députée de Maisonneuve de nous rappeler certains propos, certains engagements du Parti libéral. Cela les tiendra très frais dans notre mémoire en fonction du prochain match électoral qui aura lieu dans quatre ans.

Mme Harel: Paraît-il, d'ailleurs, que meilleure est l'Opposition, meilleur est le gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, oui.

Mme Harel: C'est un signe pour les années précédentes, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez

dire qu'on n'a pas été très forts dans l'Opposition.

Mme Harel: Quand vous avez préparé cette liste d'épicerie, quand vous avez préparé cette commande d'épicerie, disiez-vous, pour votre collègue des Finances, est-ce que vous avez transmis votre recommandation en termes de mesures particulières concernant l'assurance de cette industrie du camionnage? Est-ce que vous recommandez des mesures particulières pour l'industrie du camionnage à l'égard de l'assurance?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit au ministre des Finances: Je vous le recommande expressément dans la mesure où les capacités financières du gouvernement vous le permettent, et c'est vous qui êtes à même de juger.

Mme Harel: Très juste, oui. M. le ministre, vous nous répondiez tantôt sur la reconnaissance provinciale de l'ANCAI: Que l'association fasse ses preuves et nous verrons par la suite. Essentiellement.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai dit, pour venir traiter de problèmes, chez nous, qui les concernent: Allez chercher une représentation qui soit substantielle, nous allons discuter de problèmes qui concernent l'industrie et, table ouverte, comme nous le faisons avec l'Association du camionnage du Québec et comme nous le faisons avec toute une série d'associations. Si, demain matin, le regroupement des postes ou des sous-postes veut rencontrer le ministre des Transports pour mettre sur la table un certain nombre de problèmes qui concernent l'industrie, ce sera exactement la même ouverture; les problèmes transcendant les associations.

Règlements sur la sécurité

Mme Harel: Est-ce qu'on doit s'attendre que, dans le projet de loi que vous nous promettez pour la présente session, donc un projet de loi déposé avant le 15 mai, il y aura des dispositions concernant la sécurité en matière de transport des marchandises?

M. Côté (Charlesbourg): On a déjà fait deux règlements. D'abord, un règlement est entré en vigueur en février sur le transport des matières dangereuses et, sur l'arrimage, le 1er avril. Donc, toute une série de mesures sont déjà là. Toute une série de mesures sont en préparation au moment où on se parle et elles vont changer radicalement les choses en termes de sécurité routière, les choses qui ont trait à la sécurité routière et qui ont trait à l'élimination des illégaux, parce que c'est davantage là que les camionneurs

revendiquent un ménage. C'est d'aller, si vous me passez l'expression, pincer des illégaux qui, avec tout un système de communication très moderne, s'informent d'une pesée qui est fermée - tu peux y aller - d'une pesée qui est ouverte - tu passes par le rang en arrière - qui vont défaire des chemins que nous avons. C'est toute une série de mesures de contrôle que nous voulons prendre pour obliger des illégaux à se conformer à nos lois et règlements et éviter qu'ils nous fassent une réputation comme nous en avons une et empirer la réputation que nous avons actuellement aux États-Unis et ailleurs dans les autres provinces. C'est davantage ce point que les associations revendiquent, avec une présence policière beaucoup plus sévère, beaucoup plus suivie sur les routes pour arrêter ces gens-là. D'ailleurs, on m'informe que des gens de mon cabinet ont rencontré les représentants des postes et des sous-postes, lundi, qui sollicitent un rendez-vous chez nous. Le message a été très clair: La porte est ouverte; on vous rencontrera très bientôt.

Mme Harel: Vous nous parlez dans votre discours d'ouverture d'un système informatisé d'information en transport. Où en est l'échéancier de réalisation? Où est-on rendu? Je pense qu'il n'y a aucun crédit prévu, dans ceux que nous étudions présentement, à cet effet. Est-ce que je me trompe?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a des crédits. Nous sommes en contact avec l'Ontario qui, actuellement, est un peu plus avancée que nous au moment où on se parle. C'est à l'état, si on peut dire, embryonnaire. Cela démarre. Nous escomptons avoir beaucoup de renseignements à ce sujet qui seraient très intéressants.

Mme Harel: Ce système informatisé se ferait par régions. Ce seraient des systèmes intégrés où les transporteurs routiers se rendraient pour prendre des charges. Est-ce que ce serait ça?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce dont on parle, c'est de centraliser les données des différents modes afin d'avoir une qualité de statistiques et de renseignements pour l'ensemble des transporteurs. C'est une banque d'informations.

Mme Harel: Précédemment, le ministère avait, je pense, étudié diverses avenues possibles en termes de parc centralisé de transport de marchandises de façon à rendre ce transport plus efficace, en particulier dans un milieu urbain comme Montréal. Je

pense qu'un représentant du ministère avait même fait valoir, lors de colloques ou de congrès, ce point de vue. Qu'en est-il maintenant? Je pense que le sous-ministre M. Michaud lui-même, ou tout au moins un représentant du ministère, avait fait connaître les travaux qui s'étaient faits sur cette question.
(12 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Quitte à laisser la parole à M. Michaud, ce qu'on me dit à ce moment-ci, c'est que l'expérience n'a pas été très concluante. Si vous avez des questions plus précises, M. Michaud pourrait répondre assez aisément.

Mme Harel: L'expérience n'a pas été concluante.

M. Michaud (Pierre): Le CIDEM avait déterminé un site et ce site s'est avéré inutilisable à un moment donné. Pour l'instant, le dossier est au point mort.

Mme Harel: L'expérience, dans le fond, n'a jamais été réellement appliquée.

M. Michaud: Il y a d'autres transporteurs qui se regroupent pour faire des centres de distribution de marchandises. Certains transporteurs l'ont fait eux-mêmes, mais celui de Montréal dont vous parlez, mis de l'avant principalement par le CIDEM pour arriver à un centre de distributions, est au point mort actuellement.

Mme Harel: En fait, le projet n'a jamais vu le jour.

M. Michaud: Non.

Mme Harel: Donc, l'expérience n'a pas été concluante parce qu'elle n'a pas été réalisée, finalement.

M. Michaud: Cela existe. Chez d'autres transporteurs, il y a des regroupements de transporteurs qui se servent de leurs équipements d'une façon commune.

Mme Harel: Je pense que l'opinion publique a été très sensible à toute la question du transport des matières dangereuses, particulièrement à l'occasion des problèmes qui ont été vécus dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. La réglementation sur le transport des matières dangereuses, qui en interdit le transport dans les tunnels, notamment, est-ce qu'actuellement vous avez des rapports d'étape sur la mise en vigueur de cette réglementation? Est-ce qu'il y a...

M. Michaud: C'est surtout de la formation qui a été faite principalement par l'association des camionneurs. Ils ont travaillé de façon très intensive à la

formation des chauffeurs, en rapport avec la nouvelle réglementation. Quant au respect du transport des matières dangereuses dans les tunnels, la Sûreté du Québec a amené des forces vives pour contrer le passage des véhicules dans les tunnels. Selon les indications qu'on a, c'est beaucoup mieux surveillé qu'auparavant. Avant, il n'y avait pas de panneaux qui indiquaient ce qui n'était pas permis; maintenant, il y a des panneaux pour dire que les matières dangereuses ne sont pas permises dans les tunnels. Il y a un panneau rouge qui montre une interdiction, il y a un panneau vert qui montre la route à prendre avec ces matières dangereuses.

Cela existait dans les autres provinces. Cela a été appliqué en date du 1er février au Québec. Le panneau avait été dévoilé quelques jours avant, par mégarde, et cela a créé un certain émoi, mais je pense que tout a été corrigé. À Montréal, avec tous les intervenants - la presse, les transporteurs, tout le monde était là - a eu lieu une très grosse conférence de presse pour mettre au point cette réglementation.

Mme Harel: Il vous semble que la surveillance est adéquate présentement.

M. Michaud: Elle est accrue.

Mme Harel: Elle est accrue et elle permet l'application efficace du règlement.

M. Michaud: Avant, n'ayant pas de panneaux sur les routes, le camionneur, même s'il savait que c'était interdit, pouvait se risquer à passer par une certaine route. Maintenant, avec les panneaux qui l'interdisent, c'est plus facile pour les camionneurs de prendre la voie réglementaire.

Mme Harel: Vous concluez qu'ils la prennent?

M. Michaud: Oui.

Transport ferroviaire

Mme Harel: M. le Président, toujours à l'élément 3, je pense que nous pouvons examiner l'implication du ministère dans le domaine du transport ferroviaire. Je pense que le ministre, avec raison, a fait valoir que cette juridiction a quand même sa raison d'être, notamment en raison de l'obligation de surveillance en matière de sécurité. Le ministre est certainement informé des déraillements récents qui se sont produits dans une région qui nous est très chère, celle du Bas-Saint-Laurent, particulièrement dans le centre-ville de Newport. Est-ce que des représentations ont été faites par le ministre sur cette question? Vous êtes

certainement informé qu'il semble que ce soit la vétusté des voies qui ait provoqué ce déraillement. Le train roulait, semble-t-il, à une vitesse très réduite, ce qui est le cas habituellement. Est-ce qu'on peut vraiment croire - j'imagine que les services appropriés du ministère ont remis un rapport au sous-ministre ou au ministre - que ce déraillement a été causé par le mauvais état de la voie? Est-ce que la responsabilité peut en être attribuée au mauvais état de la voie ou s'il y a d'autres raisons?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis bien heureux de voir l'intérêt que Mme la députée de Maisonneuve porte aux champs d'intérêt du fédéral. C'est nouveau. Ha! Ha!

Mme Harel: Pour les rapatrier, encore faut-il s'y intéresser!

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est dans ce sens-là. Bon. Alors, je demanderai un rapport.

Vous aurez facilement compris que c'est un chemin de fer qui relève en totalité et en exclusivité du gouvernement fédéral. Finalement, chez nous, à la direction, l'intérêt était de préparer un projet de loi pour les transports guidés qui devrait normalement être déposé à l'automne mais nous avons quand même, comme je le disais dans mon texte d'introduction, un réseau très limité de chemins de fer que nous suivons et c'est davantage une responsabilité fédérale. J'ai une réunion avec M. Mazankowski pour faire le bilan de nos dossiers en commun le 8 mai. Certainement que je porterai à son attention certains de ces problèmes, même si ce n'est pas de juridiction provinciale. Cela se passe quand même sur le territoire québécois.

Mme Harel: Oui, parce que je vous rappellerai vos propos, très justes d'ailleurs, à l'ouverture de cette commission: Cela peut sembler étrange, disiez-vous, que le ministère soit doté d'une Direction du transport ferroviaire mais cette direction a quand même sa raison d'être, d'une part, à cause de nos obligations de surveillance sur ces compagnies en matière de sécurité.

Je pense que, pour la population de la Gaspésie, il y a certainement eu un émoi d'apprendre que les deux accidents qui se sont produits l'ont sans doute été... Cela n'a jamais été confirmé par l'agent de relations du CN mais il semble de commune renommée dans cette région que cela l'a été à cause du mauvais état de la voie. Je pense qu'il y aurait certainement des représentations à faire sur cette question.

M. Côté (Charlesbourg): Je prends bonne note des propos de Mme la députée de Maisonneuve que je transmettrai personnellement.

ment à M. Mazankowski.

Mme Harel: Vous rencontrez votre homologue fédéral. Qu'en est-il de l'application de l'entente auxiliaire en matière de transport?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toute une série de dossiers qui sont en cours. Je dois vous dire qu'à mon grand étonnement à mon arrivée il ne restait pas beaucoup de marge de manoeuvre pour de nouvelles initiatives. On se souviendra de l'épopée de la coccinelle quelque temps avant la période électorale dans le cas de Vanier: la coccinelle voulait arrêter le train, pour la signature d'une entente, dans un viaduc.

Mme Harel: C'est réclamé par la population depuis longtemps.

M. Côté (Charlesbourg): Réclamé par la population et finalement confirmé hier par le protocole que nous avons expédié à la ville de Vanier qui accepte d'être le maître d'oeuvre des travaux qui, dans ce cas, pourront débiter en 1987.

Concernant l'entente, il y a effectivement beaucoup d'argent pour des projets spécifiques, que ce soit le projet routier Alma-La Baie, que ce soit celui sur la route 138, que ce soient certaines expériences de recherche. À ce qu'on me dit il ne reste pas grand-chose dans l'entente. Mais, dans chacun des cas, il y a une progression normale dans la préparation des plans et devis ou des travaux préliminaires qui amèneront ces dépenses, sauf que ce qui est très inquiétant à ce moment-ci c'est que le montant d'argent octroyé à l'entente ne sera certainement pas suffisant pour réaliser l'ensemble des projets soumis à l'entente. Un seul exemple: Pour ce qui est du projet Alma-La Baie - j'imagine qu'on discutera davantage de la construction cet après-midi - on prévoyait 25 000 000 \$ pour la réalisation de ce que nous avons envisagé et le coût estimé à ce moment-ci est de 75 000 000 \$. Il y a donc de gros problèmes d'ajustement, lorsqu'on parle de 25 000 000 \$ alors que le coût est de 75 000 000 \$. Il y aura certainement des discussions concernant l'entente avec M. Mazankowski.

Mme Harel: A moins qu'il n'y ait d'autres questions de la part de mes collègues...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: J'aimerais revenir sur le transport des marchandises. J'étais très fier tantôt quand le ministre a mentionné - il semble connaître assez bien le dossier -

l'ANCAI. Il faudrait se rappeler que ces gens-là ne semblent pas vouloir accepter la compétition tandis que tous les autres transporteurs du Québec vivent en compétition, aussi bien dans le transport par camion que ferroviaire. Je pense que vous en êtes venu à leur dire, pour les amener à se concurrencer entre eux, d'inviter d'autres membres dans leur association. Je pense que c'est à peu près cela?

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans le but de créer un monopole, mais dans le but que quelqu'un puisse défendre leurs intérêts collectivement dans le sens que des revendications peuvent s'appliquer à l'ensemble des travailleurs, en termes de réglementation ou d'assouplissement de réglementation. C'est un canal qui peut être valable comme d'autres. Ceux qui pensent qu'il y aura des monopoles, dans ce cas-là, il n'y en aura pas. Je pense qu'il y a une compétition saine à ce niveau-là. J'ai aussi dit aux gens de l'ANCAI dimanche dernier qu'il est totalement inacceptable que quelques individus, membres de l'ANCAI, en particulier sur la route 132 où il y a des travaux le long de la mer, menacent depuis des années et font ainsi faillir des entreprises qui respectent les règles du jeu et qui, sous le coup de la menace, empêchent ou retardent des travaux de construction. Cela est totalement inacceptable et je leur ai dit que nous allions prendre les mesures nécessaires pour que ces situations cessent et qu'ils avaient besoin d'épurer leur association de ces individus pour avoir une meilleure réputation.

M. Gauvin: Je voudrais me rassurer. C'est un fait que les transporteurs de l'ANCAI vont jusqu'à retarder certains petits travaux municipaux en disant qu'ils n'ont pas le temps de nous donner le service de camionnage à cette date-là et ils nous demandent d'attendre. Je dis "nous" parce que j'étais maire il y a quelques mois. Cela pose parfois de sérieux problèmes dans les délais de travaux dans les municipalités. On parlait tantôt de la compétition, ces gens ne connaissent pas la compétition, ils ne semblent pas s'y être adaptés et ils ne se gênent pas, quand ils ont du temps libre, pour aller faire de la compétition à d'autres transporteurs du Québec dans le transport de marchandises. Je voulais porter cela à votre attention et je pense que vous y êtes déjà sensibilisé.

M. Côté (Charlesbourg): Juste une petite information à Mme la députée de Maisonneuve sur... Il existe au niveau fédéral-provincial un comité sur la sécurité dans le vrac. Il y a des échanges assez réguliers en termes de préoccupations sur ce qui nous concerne. Ils sont concernés aussi

et, dans ce sens-là, il y a des échanges assez... Sans être au parfum des dernières informations, je pense que chacun fait son travail.

Mme Harel: Est-ce que c'est ferroviaire?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

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

Mme Harel: M. le Président, on pourrait peut-être examiner maintenant les crédits de la Commission des transports du Québec, si nous avons terminé les éléments 1, 2 et 3.

Le Président (M. Saint-Roch): Si vous me le permettez, Mme la députée de Maisonneuve, est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, éléments 1, 2 et 3, est adopté?

Une voix; Adopté.
(12 h 30)

Commission des transports du Québec

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Nous allons maintenant passer au programme 2, Commission des transports du Québec. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre, la Commission des transports du Québec subit 20 % de l'ensemble des coupures du ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Juste une question au préalable, madame. Est-ce qu'on doit aborder le transport scolaire ce matin?

Mme Harel: Oui, on va revenir au transport scolaire par la suite.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va.

Mme Harel: La question est très simple: Où vont se faire les compressions au chapitre de la rationalisation interne, à la Commission des transports du Québec? 20 % des compressions de l'ensemble du ministère vont au chapitre de la rationalisation et autres mesures. Comment se ventile cette rationalisation interne pour la Commission des transports?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est que, finalement, chaque année la Commission des transports fait son travail. Un certain nombre de postes n'étaient pas comblés. On me dit ici: que la compression des postes passe de 274 permanents à 248, selon les informations que je possède, ce qui

fait la compression de 756 000 \$.

Mme Harel: Est-ce que vous nous dites que ces 30 postes étaient actuellement vacants?

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, je vais laisser M. Marcil vous répondre. Vous aurez davantage une meilleure réponse que celle que je pourrais vous fournir.

M. Marcil (André): Effectivement, ce sont des postes vacants qui sont disparus de notre budget à compter du 17 décembre dernier. Il y a aussi, pour expliquer la réduction du budget, le fait qu'au cours de l'année précédente nous avons réduit de plusieurs postes, sept ou huit postes, le nombre de postes à la commission en les transférant à d'autres ministères. Pas parce qu'on nous l'a demandé, mais nous-mêmes nous avons transféré, par exemple, l'équipe de recherche de la commission. Je les avais offerts, ces postes et crédits, à un autre ministère. Il y a eu un transfert de postes qui a été fait en cours d'année. C'est une habitude, de toute façon, à la commission; on avait toujours plusieurs postes vacants, inutilisés.

Mme Harel: M. le ministre, la Commission des transports relève directement de vous. Vous nous dites qu'il faut s'attendre à des changements qui se situeront au-delà des modalités de fonctionnement. C'est très élégamment dit, mais qu'est-ce que cela signifie exactement?

M. Côté (Charlesbourg): Je l'ai fait de manière élégante parce que je savais à qui j'aurais affaire comme critique de l'Opposition. C'est que, finalement, avec toute la réforme de la réglementation, je pense qu'il serait illusoire de penser que cela n'amènera pas des modifications substantielles à la Commission des transports. Dans ce sens, c'était aussi une préoccupation des gens de la commission qui, à un certain moment, ont assisté, en compagnie du président de la Régie de l'assurance automobile et de quelqu'un de chez nous, à des rencontres interprovinciales. Dans la mesure où il y a simplification de la réglementation, une simplification des permis - c'est une étape que nous pourrions aborder ultérieurement - au lieu d'avoir 67 permis, si vous en diminuez le nombre à 5, forcément, cela aura un impact sur la Commission des transports, de même que tout ce qui s'en vient en termes de déréglementation, en termes de simplification de la réglementation, ne serait-ce qu'un règlement que nous sommes à travailler au niveau des permis de transport où nous aurons davantage de permis qui vont relever du nombre d'essieux plutôt que toute la panoplie des

permis que nous avons antérieurement. Si nous passons, si je ne m'abuse mais je vous le dis sous toute réserve, de 47 sortes de permis pour arriver à 5 permis, c'est clair qu'il y aura un volume de travail moins grand. Dans ce sens, il va inévitablement y avoir une série de choses que nous verrons avec le président de la commission très prochainement et des gens de chez nous.

Mme Harel: Est-ce que cela fait partie des commissions ou régies qui ont été l'objet d'une étude par le comité ad hoc mis sur pied par le premier ministre?

M. Côté (Charlesbourg): La totalité des commissions ont fait l'objet de l'étude; donc, la Commission des transports aussi.

Mme Harel: Le rapport du comité qui a fait cette étude, vous a-t-il été transmis également?

M. Côté (Charlesbourg): Comme à tous les membres du Conseil des ministres en séance régulière du Conseil des ministres, avec tout ce que cela suppose comme restriction de publication.

Mme Harel: Je n'ai pas d'autres questions sur la Commission des transports. J'en profite pour saluer son président.

Le transport scolaire.

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

Mme Harel: Gestion interne.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse.

Gestion interne et soutien

Regroupement des bureaux du ministère à Charlesbourg

Mme Harel: M. le Président, nous allons devoir, au chapitre de la gestion interne, examiner avec le ministre les mesures de rationalisation qu'il entend adopter. Gestion interne, évidemment, c'est le fonctionnement comme tel du ministère. J'en profite pour lui demander s'il entend poursuivre ce projet qui lui tenait à coeur, semble-t-il, de déménager les bureaux du ministère à l'Atrium, à Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous parlez uniquement de la section transport scolaire?

Mme Harel: Non.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Mme Harel: Nous allons aborder la gestion avant d'examiner les crédits du transport scolaire.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux que vous posiez la question. Comme vous allez le voir, dans cette lancée, je suis, là aussi, en conformité avec ce que mes prédécesseurs avaient entrepris. Mon prédécesseur avait effectivement fait état de la volonté du ministère de regrouper sous un même toit l'ensemble des 2000 à 2500 fonctionnaires dans la région de Québec pour une plus grande efficacité. Vous le savez fort bien, il y a des fonctionnaires qui sont sur le boulevard Charest, il y a des fonctionnaires qui sont sur la rue Dorchester. On loge dans un édifice de 31 étages à l'Auberge des Gouverneurs; il s'agit de s'y rendre pour voir que l'accès est assez difficile et que, si c'était un édifice de trois ou quatre étages au lieu de 29, cela nous permettrait de régler bien plus de problèmes. Cela a assurément été la volonté du ministère, avant même que j'arrive, d'être regroupé sous un même toit.

Si j'ai bonne mémoire, en août 1985, le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional, à la demande de la Société immobilière du Québec, qui avait alors à revoir l'ensemble du parterre immobilier de la région de Québec, à la demande de M. Jean-François Bertrand, alors député de Vanier et ministre responsable de la région de Québec, avait acheminé une demande au Conseil du trésor, qui visait à la fois l'édifice de la Régie de l'assurance automobile au-dessus de la gare intermodale et aussi à transférer à l'Atrium le ministère des Transports du Québec. Ce document a été soumis au Conseil du trésor, donc, une volonté gouvernementale et ministérielle très clairement exprimée et, à sa séance du 2 octobre 1985 - j'imagine qu'on devait prévoir un certain nombre de choses qui devaient arriver - on a tout simplement suspendu l'adoption de cette proposition venue de la SIQ et adoptée par le Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional comme étant la volonté très clairement exprimée du gouvernement précédent.

À mon arrivée au ministère, j'ai toujours dit que Charlesbourg était le parent pauvre du parterre immobilier de l'agglomération de Québec et je continue de le dire avec encore beaucoup plus de fermeté parce que 0,4 % des édifices du gouvernement sont sur le territoire de Charlesbourg, 72 % dans la ville de Québec, 23 % dans la ville de Sainte-Foy, 4,4 % dans la ville de Beauport. Cela laisse 0,4 % à la ville de Charlesbourg. Dans ce sens-là, il y avait des besoins. Quand on parle d'équilibre sur le plan régional, c'est effectivement ma volonté très ferme. J'ai

rencontré, à plusieurs reprises, et dès le 13 décembre, le lendemain de mon assermentation, en présence de M. Michaud, mon sous-ministre, le président de la Société immobilière du Québec pour me faire rapport sur le dossier de transfert et, par la suite, j'ai rencontré, au cours des récents mois, le ministre responsable de la Société immobilière, M. Gilles Rocheleau, et encore hier j'ai eu avec lui des discussions à ce sujet. Le dossier progresse, à la grande satisfaction des autorités du ministère qui, avant mon arrivée et à la suite de mon occupation ministérielle des lieux au mois de décembre, ont réitéré devant la Société immobilière la volonté du ministère d'être logés sous un même toit. J'ose espérer, pour le plus grand bénéfice, d'abord, des fonctionnaires du ministère qui seront regroupés sous un même toit, deuxièmement, pour un plus grand équilibre sur le plan régional des citoyens de Charlesbourg, que le Conseil du trésor saura acquiescer dans les plus brefs délais à la demande soumise par le président de la Société immobilière du Québec.

Mme Harel: Donc, on doit en conclure que le Conseil du trésor a sûrement sur sa table une demande en ce sens.

M. Côté (Charlesbourg): Renouvelée.

Mme Harel: Cela vaut pour la Régie de l'assurance automobile et dans les bureaux qui surplomberaient également la gare intermodale?

M. Côté (Charlesbourg): C'était, du moins, l'essence de la conversation que j'ai eue avec le ministre responsable et député de Hull.

Mme Harel: Très bien. Je connaissais, évidemment, cette volonté du ministère de réunir tous les services sous un même toit. Donc, le projet qui serait actuellement à l'étude au Conseil du trésor serait à la fois celui d'installer des bureaux de la Régie de l'assurance automobile».

M. Côté (Charlesbourg): C'est le problème de l'ensemble du parterre immobilier de la région de Québec et des besoins, compte tenu du décret de 1979 adopté par votre gouvernement, qui était très clair, à savoir que de nouvelles immobilisations dans le domaine du partage immobilier dans la région de Québec devaient se situer au nord et non plus sur la colline parlementaire. Je serais très heureux, et probablement vous aussi, dans la mesure où cela se ferait, de confirmer ainsi qu'une promesse du Parti libéral et aussi une promesse du Parti québécois serait remplie. Parce que, le 20 novembre 1985, dans le

Journal de Québec, il y avait un engagement du Parti québécois de transférer 2000 fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère de l'Énergie et des Ressources - c'est encore mieux, vous avez à la fois le ministère des Transports et celui de l'Énergie et des Ressources; on n'est pas fermé à cela - à l'Atrium de Charlesbourg d'ici deux ans.

Comme vous le voyez, au moins là-dessus, il y a une communauté de pensée. Je serai très heureux d'apprendre à mes fonctionnaires que c'est le voeu unanime de l'Assemblée nationale.

Mme Harel: Votre préoccupation de donner suite à cet engagement du Parti québécois vous honore.

M. Côté (Charlesbourg): Et d'autres aussi. C'est dans la continuité.

Mme Harel: Cette année, avez-vous dit?

M. Côté (Charlesbourg): Pour cette année. On se reverra.

Mme Harel: La variation importante prévue dans les crédits au programme Gestion interne et soutien, c'est une variation de -24 %. C'est une variation très substantielle, une des plus substantielles de tous les éléments des programmes du ministère. Elle s'explique par le fait qu'il n'y a plus de crédits additionnels à des fins d'amélioration du réseau municipal. Pouvez-vous nous l'expliquer plus amplement? (12 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Avec empressement. C'est le genre de question que j'attendais avec impatience. Si on compare, il faut comparer les mêmes périodes. Pour bien se comprendre, si on veut que ce soit comparable, on ne comparera pas ce qui s'est fait à la fin de l'exercice financier par rapport à ce qui se fait au début. Il faut comparer ce qui est comparable. Je prends le budget déposé à pareille date l'an passé, on s'entend bien, programme 5, élément 4, Aide à l'amélioration du réseau municipal, subventions par activité. Je pourrais le déposer si jamais il n'était pas contenu dans le cahier que vous avez. Premier point, Ponts municipaux, 1985-1986, 3 850 000 \$; 1986-1987, 4 000 000 \$. Donc, amélioration.

Mme Harel: En dollars courants, compte tenu de l'augmentation du coût de la vie.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous mettre au courant. Ne vous inquiétez pas. On s'en vient. Pistes cyclables, 1 250 000 \$, 1985-1986; 1986-1987, 987 000 \$. Donc, recul. Chemins municipaux, troisième point, 1985-1986, 3 797 100 \$; 1986-1987,

7 191 472 \$ dont - c'est ça qui est important - 6 600 000 \$ engagés pas bien longtemps avant les élections. Vous comprenez que, si on fait l'addition, pour périodes identiques en 1985-1986 et en 1986-1987, le budget total en 1985-1986 était de 8 897 100 \$ alors que, pour 1986-1987, il est de 12 178 600 \$. Je salue donc, dans cette ère de compressions, l'effort additionnel qu'a dû faire le gouvernement à ce chapitre par rapport à l'an dernier.

Mme Harel: M. le ministre, je vous demanderais de nous en donner copie parce que cela ne correspond pas à la ventilation des crédits à voter par programme.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne correspond pas.

Mme Harel: Par exemple, en matière d'aide à l'amélioration du réseau municipal il y a un montant total, avez-vous dit, de 12 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme je vous l'ai dit, Mme la députée, les livres sont ouverts. Vous allez voir des petites notes. Il y a de petites notes qui sont très intéressantes. Je vous les remets. Pas de problème.

Mme Harel: M. le Président, je vais vous proposer ceci compte tenu de l'heure tardive. Nous allons réserver l'élément 4, ou, si vous voulez, nous allons plutôt réserver le programme 5 de manière à compléter avant la fin de nos travaux, ce matin, comme nous l'avons fait précédemment, les programmes 1 et 2. Quand nous reviendrons aux programmes 3 et 4, nous réexaminerons cette question. Comme ça, nous pourrions immédiatement examiner le programme 6.

M. Côté (Charlesbourg): Juste une petite information pour votre moment de réflexion pendant la pause d'une heure. En effet, les chiffres ne correspondent pas. Je vous ai bien dit: Période par période. Le gouvernement précédent a, dans des budgets supplémentaires, ajouté des sommes. Mais ce que je vous dis, c'est que le gouvernement actuel n'est pas, non plus, fermé à l'hypothèse de... On comparera les étapes de fin d'année à fin d'année, mais comparons ce qui est comparable à ce moment-ci.

Mme Harel: Je proposerais à la commission, peut-être, de disposer tout de suite - ce sera fait - des programmes 1 et 2, d'examiner le programme 6 et de réserver le programme 5 pour d'autres interventions cet après-midi, de même que les programmes 3 et 4, comme c'était convenu.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va,

Mme la députée de Maisonneuve. Le programme 1, Systèmes de transports terrestres, éléments 1, 2, et 3, est-il adopté?

Mme Harel: Oui, il l'avait été tantôt.

Le Président (M. Saint-Roch): Programme 2, Commission des transports du Québec?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons maintenant poursuivre avec le programme 6, Transport scolaire.

Transport scolaire

Mme Harel: M. le ministre, ce budget du transport scolaire est substantiel et, parmi la liste des dossiers qui avaient trouvé une amorce de solution de la part de vos prédécesseurs, il y a certainement celui du transport scolaire. Vous faites valoir avec raison, que l'octroi de contrats de trois ans peut permettre, maintenant, de la part des commissions scolaires, une planification. Vous nous dites avoir l'intention de revoir le mode de financement du transport scolaire afin de consolider les responsabilités des commissions scolaires. Qu'est-ce que vous entendez faire dans ce secteur au cours des mois qui viennent?

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous le savez, le gouvernement du Québec paie à 100 % le transport scolaire. Le programme en cours a permis de franchir une étape importante en termes de responsabiliser certaines commissions scolaires, de donner aussi une certaine stabilité à l'industrie, qui en avait besoin, avec des contrats de trois ans. Mais le gouvernement paie toujours à 100 %.

Comme vous le savez, ce programme permet aux commissions scolaires, dans la mesure où elles ont des économies, de les conserver et, s'il y a des déficits, de les absorber. Dans le problème que nous avons vécu avec la commission scolaire de Terrebonne, plusieurs représentations ont été faites au ministère des Transports pour intervenir dans le dossier, alors que nous n'avions, compte tenu des contrats que nous avions avec la commission scolaire, aucune espèce d'autorité pour le faire. La demande était très claire: Si on le donne, allez-vous nous le redonner? C'était aussi clair que cela. On peut donner ce que les gens demandent, mais est-ce que le gouvernement du Québec va nous donner l'argent additionnel pour être capables de faire face à la musique? Cela a été non. Si vous êtes responsables, vous l'êtes. Réglez vos problèmes entre vous. Ils n'ont pas été capables et le ministre de l'Éducation a dû

intervenir avec un projet de loi spécial dans ce domaine.

J'ai rencontré des représentants de l'ATEQ pour en discuter très brièvement. Nous avons promis de nous rencontrer à nouveau, de revoir ensemble la possibilité de faire des choses additionnelles pour le transport scolaire, espérant pouvoir récupérer aussi là, un certain montant d'argent qu'on pourra affecter à d'autres fins.

Mme Harel: En fait, c'est un vœu que vous exprimez, parce qu'il y aura maintien du plan triennal. Doit-on comprendre qu'il y a un maintien du plan triennal?

M. Côté (Charlesbourg): Au moment où on se parle, oui. Si vous avez compris que c'est un vœu, c'est un vœu dans l'espérance qu'il se réalise.

Mme Harel: Vous nous dites vouloir associer les représentants des commissions scolaires et des transporteurs à cette réflexion. Entendez-vous le faire dans le cadre d'une consultation publique?

M. Côté (Charlesbourg): On va d'abord commencer par une consultation privée et on verra par la suite.

Mme Harel: Donc, j'en conclus que vous avez simplement un objectif lointain, qui est celui que cela coûte le moins cher possible, sans pour autant avoir des modalités de répartition du financement à discuter à l'intérieur de pourparlers avec des représentants.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous mettrai en garde contre le lointain. Il y a des lointains qui sont près, avec toute la fourchette possible en termes d'interventions dans le temps. Je tiens à vous le préciser pour que vous ne soyez pas surprise si jamais il y a des interventions à venir.

Mme Harel: Vos orientations sont donc quelque part élaborées sur cette question-là.

M. Côté (Charlesbourg): Une réflexion est amorcée. Vous savez qu'on amorce beaucoup de réflexions, comme vous pouvez le voir, en l'espace de quatre mois. Cette réflexion se poursuit. Il n'est pas dans mon habitude de laisser traîner chez nous les dossiers.

Mme Harel: Est-ce qu'on doit croire qu'il puisse y avoir, pour la rentrée scolaire de septembre, des changements qui seraient apportés?

M. Côté (Charlesbourg): Vous pouvez le croire. Si je peux vous renvoyer la balle, cela peut être un vœu.

Mme Harel: M. le ministre, il y a certainement des représentations qui vous ont été faites, notamment par la Fédération des employés de services publics affiliée à la CSN, en vue d'obtenir une révision complète de la loi 31 sur le transport scolaire. Est-ce que cela a été porté à votre attention?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que non. À ce que je peux voir, vous seriez un bon intermédiaire.

Mme Harel: Il semble que, le 4 avril dernier, les travailleurs et travailleuses du secteur du transport scolaire se soient réunis et aient communiqué avec votre collègue du ministère de l'Éducation. Mais, évidemment, la loi 31 est sous votre juridiction.

M. Côté (Charlesbourg): À quelle date en avril?

Mme Harel: Le 4 avril.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Cela n'a pas été porté à ma connaissance à ce moment-ci. Parmi les responsables du ministère qui sont autour de moi, aucun n'a été contacté, du moins ceux qui sont ici.

Mme Harel: J'imagine que cela sera fait. Il semble que le plan d'action qui était mis de l'avant par ces porte-parole consistait à réviser l'octroi des contrats de transport. Cela ne va pas dans le même sens que vous?

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes pas mêlée avec le 4 avril et le transport par autobus?

Mme Harel: Non, ce sont les mêmes dates. Dans le fond, c'est peut-être la même réflexion qui ne nous permet pas de connaître actuellement les orientations. Mais, on y reviendra.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, j'attendrai qu'on me fasse part de ces points de vue. On les analysera chez nous de la même manière qu'on analyse les autres.

Mme Harel: Je n'ai pas d'autre question sur cet élément.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela termine le programme 6, Mme la députée de Maisonneuve?

M. Gauvin: M. le Président, j'aurais juste une petite question.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le ministre, ici - on parlait tout à l'heure de contrats de trois

ans - on dit: La deuxième et la troisième année du contrat, indexation des prix en fonction de l'indice des prix à la consommation. On ne parle pas de la première année, je comprends, parce que la première année était négociée. Il y avait une habitude qui avait été prise: les commissions scolaires offraient un contrat de trois ans, dans le passé, aux transporteurs scolaires, mais la première année, pour réussir à les faire signer, elles n'offraient rien ou très peu. Est-ce que c'est pour laisser cette liberté de négociation ou...

M. Côté (Charlesbourg): De la manière dont cela fonctionne, il y a une année de base de référence. En l'occurrence, c'est cette année. Dans chacune des deux années subséquentes, il y a l'indexation automatique.

Mme Harel: Une dernière question sur cet élément. Quel est le point de vue du ministre concernant une recommandation qui a été faite, à savoir que le transport scolaire soit considéré comme service essentiel à dispenser, donc, que la dispensation de ces services soit sous la juridiction du Conseil sur le maintien des services essentiels?

M. Côté (Charlesbourg): Le Conseil sur le maintien des services essentiels a lui-même jugé que ce n'était pas un service essentiel puisque, dans le cas de Terrebonne, le cas lui a été soumis et cela a été son jugement.

Mme Harel: Je pense que le conseil a simplement constaté surtout que ce n'était pas sous sa juridiction, mais n'a pas conclu qu'il ne considérerait pas ce service comme essentiel. Il n'avait pas à se prononcer, d'ailleurs, sur le fait qu'il le soit ou non. À ma connaissance, il s'est simplement prononcé sur le fait qu'il n'avait pas juridiction.

M. Côté (Charlesbourg): Il paraît que vous avez raison. Comme vous voyez, c'est facile de l'admettre. Je pense que, pour répondre à la question de Mme la députée de Maisonneuve, il faudrait au préalable répondre à cette question: Est-ce que l'éducation est un service essentiel? Si l'éducation devient un service essentiel, je pense qu'en fin de compte le transport scolaire pourrait peut-être devenir un service essentiel. Je prends toute la marge de manoeuvre dont j'ai besoin. À ce que je sache, jusqu'à maintenant, il n'y a pas beaucoup de partis politiques qui se sont prononcés sur l'éducation comme service essentiel.

Mme Harel: Nous reviendrons avec le programme Transport maritime et aérien dès

le début de nos travaux à la séance de cet après-midi.

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je en conclure, Mme la députée de Maisonneuve, que le programme 6, Transport scolaire, est terminé?

Mme Harel: Habituellement, je pense que l'Opposition adopte les crédits sur division.

Une voix: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée, c'est votre privilège. Est-ce que le programme 6, Transport scolaire, éléments 1 et 2, est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée, est-ce que je pourrais avoir votre position, s'il vous plaît?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

Mme Harel: C'est sur le plan triennal, tel que défini par les prédécesseurs.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 22)

Systèmes de transports terrestres (suite)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc ses travaux afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires de 1986-1987 du ministère des Transports. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président.

Permis de conduire ontarien (suite)

M. Côté (Charlesbourg): Si madame me permettait une petite réponse, sans cesse dans le souci de bien vous informer, relativement aux permis de conduire obtenus en Ontario, il serait peut-être opportun, à ce moment-ci, de préciser que le journaliste en question n'a jamais obtenu un tel permis en Ontario.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des détails que nous avons reçus sur le coup de midi. Il a fait l'expérience jusqu'à un certain point, mais, à partir du moment où il a donné une case postale, il n'a pu obtenir des services ontariens un permis. Donc, l'exercice n'est pas allé jusqu'au bout. Et, pour vous dire jusqu'à quel point, depuis sept ans, cela a quand même permis de renforcer les mesures, hier, un individu de Rimouski ayant un permis du New Jersey et étant au volant d'une voiture immatriculée au Québec s'est fait arrêter par la Sûreté du Québec. Donc, la vigilance sur nos routes est maintenant là et ce n'est pas si simple que cela de transgresser les lois du Québec.

M. Doyon: Là-dessus, avec votre permission, M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous dire si les arrangements qui existent avec l'Ontario, dont vous avez fait état par le biais de la lettre du président de la Régie de l'assurance automobile, existent avec le Nouveau-Brunswick, par exemple? Est-ce qu'il y a des arrangements de même nature?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous le dis sous toutes réserves, je crois que oui, en ce qui concerne les provinces qui touchent...

M. Doyon: ...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je vous le dis sous toutes réserves, je pense que oui.

Mme Harel: Vous nous dites donc, M. le ministre, que le journaliste, pour son reportage, avait procédé à l'obtention d'un duplicata. Il s'est rendu dans un bureau d'émission de permis de l'Ontario et il aurait pu l'obtenir, si tant est qu'il avait procédé.

M. Côté (Charlesbourg): S'il avait fourni une adresse en Ontario où il aurait demeuré. La procédure, c'est qu'à partir du moment où l'Ontario expédie au Québec le duplicata il y a vérification chez nous et, constatant que c'était un permis suspendu, on en aurait informé l'Ontario. Le nouveau propriétaire du permis étant en Ontario, c'est l'Ontario qui aurait poursuivi le délinquant.

Mme Harel: S'il avait toujours sa résidence au Québec, mais une case postale en Ontario pour ses affaires...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas possible, ce n'est pas une case postale. C'était le cas du journaliste et il n'a pas obtenu de permis.

Mme Harel: Mais je pense qu'en Ontario une case postale suffit. Il n'est pas nécessaire d'avoir une...

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans le cas...

Mme Harel: ...adresse de résidence.

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans ce cas-là.

M. Vaillancourt: Ici, au Québec...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: ...cela prend une adresse, pas une case postale.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, une adresse.

M. Vaillancourt: Avec un permis de conduire international, est-ce qu'on peut conduire au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Votre question dépasse mon niveau de connaissance. Je m'engage à prendre les informations et à vous transmettre la réponse. Alors, on me dit que c'est un permis complémentaire, mais il faut d'abord avoir le permis du Québec.

M. Vaillancourt: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, je suis bien entouré, je peux vous donner des réponses très rapides.

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

Ouverture du boulevard Ville-Marie

Mme Harel: Alors, M. le Président, on réserve donc le programme 5 pour étude ultérieure avec mon collègue de Joliette, qui est chargé des programmes 3 et 4 et qui examinera également le programme 5 avec le ministre. Immédiatement avant que nous abordions le programme 7, j'aimerais dire, - compte tenu de l'entrevue que le ministre a donnée, il y a une quinzaine de jours, au sujet de l'ouverture très prochaine du boulevard Ville-Marie, qui est la continuité de l'autoroute est-ouest - pour avoir vu cette entrevue, que le ministre avait sans doute obtenu la garantie d'une telle ouverture parce qu'il a très fermement annoncé que ce serait presque dans le mois qui vient. Il y a déjà deux semaines de passées. Est-ce que l'ouverture devrait être faite dans les jours qui viennent? Vous connaissez l'intérêt que je porte à ce dossier pour avoir été de ceux et celles qui assistaient à la levée de la première pelletée de terre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez...

Donc, je suis encore dans un projet de continuité. Comme vous le savez fort bien, dans un mois il y a quatre semaines, vous avez bien pris soin de le dire, c'est extrêmement important. On éprouve un certain nombre de difficultés qui ont été soulevées par les représentants de la ville de Montréal quant à certaines parcelles de terrain dont l'expropriation n'est pas faite. Dès ma visite, le journaliste en question m'a sensibilisé à certains phénomènes là-bas. J'ai demandé un rapport aux responsables de Montréal sur l'état de la situation en différents points, rapport que j'ai ici quant aux expropriations qui pourraient permettre de compléter dans les plus brefs délais cette partie de l'autoroute Ville-Marie. Ce que je peux dire à madame c'est que nous avons procédé, dans les deux cas d'expropriation, à des dépôts d'offres aux propriétaires. Ceux-ci ont, si je ne m'abuse, trente jours pour donner leur réponse. Dans la mesure où ils acceptent, cela va bien; dans la mesure où ils refusent, c'est un petit peu plus compliqué en termes de procédure d'expropriation et, à ce moment-là, j'aurai à envisager des solutions. Certaines m'ont été suggérées par les autorités de la ville de Montréal, d'autres par les gens du ministère, mais je devrai attendre la réponse d'Uniroyal et le résultat d'expropriation des ensembles urbains à la proposition qu'on leur a soumise.

Donc, c'est une préoccupation très importante et nous espérons encore pouvoir remplir la mission. Il était très évident, au moment où j'ai eu des discussions avec les autorités à Montréal, que l'on pouvait, avec certaines mesures sécuritaires, ouvrir en partie un certain tronçon. Je n'ai pas eu jusqu'à maintenant d'avis contraire, mais avec certaines mesures sécuritaires...

Je vais vous lire un petit paragraphe de la note qu'on m'a transmise: Le délai survenu dans l'acquisition de ces terrains ne retardera aucunement l'ouverture à la circulation du tunnel Viger et des voies rapides du boulevard Ville-Marie. Comme on le constate au plan attaché, l'ouverture des rampes G et Saint-Antoine sera seule retardée de quelques mois.

Normalement, cela va dans le sens des déclarations avec la fermeté que vous avez évoquée tout à l'heure...

(15 h 30)

Mme Harel: Après la période estivale, on peut s'attendre qu'il y ait utilisation de ces voies.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on m'avait dit - au moment où j'ai rencontré les autorités, il y a une quinzaine de jours, les responsables du ministère, qui connaissent le coin mieux que moi, - c'est qu'il y avait des possibilités que ce soit ouvert en juin dans certaines parties. Aujourd'hui, je maintiens cette affirmation n'ayant pas eu

des avis contraires de la part de mes fonctionnaires. Dans le cas de l'expropriation qui pouvait retarder certaines autres parties, nous avons pris les mesures nécessaires pour accélérer les règlements. Ce qu'il faut dire, c'est que j'aurai éventuellement une décision à prendre. Ce ne sont pas de petites parties de terrain qui vont faire en sorte que des investissements aussi importants puissent être retardés indéfiniment. Il y a des mesures de prévues dans la mesure où nos offres ne sont pas acceptées par les expropriés. On verra ce qu'on a à poser comme geste.

Mme Harel: Toujours concernant le même dossier, malgré que la question puisse certainement se poser sur les intentions du ministre dans bien d'autres dossiers. Il n'y a pas de crédits de prévus pour l'érection de murs antibruit. Je sais que le ministère avait procédé dans le passé à des études substantielles. Une étude se poursuit actuellement, d'ailleurs elle est en voie de parachèvement, sur le niveau très élevé de bruit le long de ce qui deviendra ce boulevard. Est-ce que les intentions du ministre sont connues en matière de... Est-ce que le ministre s'est fait une tête, comme on dit, sur cette question de mur antibruit? Il y a un certain nombre de municipalités du Québec qui ont fait valoir des représentations dans le sens de la nécessité d'ériger de tels murs le long des voies appartenant au ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux que Mme la députée me pose la question sur les murs antibruit. J'ai eu l'occasion, et c'est là le bénéfice qu'on peut retirer du fait de visiter les fonctionnaires dans leur milieu de travail, d'échanger des propos avec des gens du ministère qui travaillent à ces études. Effectivement, dans certains cas, on se pose des questions sur la qualité des murs antibruit, savoir si on a autant d'efficacité qu'on le prévoyait au départ. Il y a des gens chez nous qui se préoccupent de cela. J'ai été à même de constater qu'il y a un excellent travail qui se faisait au moment de ma visite.

Oui, il y a d'autres murs antibruit qui vont se construire. Je suis extrêmement heureux de vous annoncer, ce matin, je vais profiter de l'occasion, que j'ai réussi à débloquent un projet qui avait été bloqué par mon prédécesseur quant à la construction d'un mur antibruit - comme vous voyez, chez nous, il n'y a pas de partisanerie - dans le comté du chef de l'Opposition, à Anjou. J'ai rencontré le maire de cette ville, au cours des mois de janvier et février, qui se posait un certain nombre de questions quant au mur antibruit qui était justifié sur le plan du ministère, mais qui n'avait pas pu aboutir compte tenu de certaines négociations avec le ministre précédent. J'ai donc expédié à M.

le maire un protocole d'entente pour le mur antibruit qui était nécessaire et qui était justifié quant à nous. Donc, il y a cette préoccupation comme c'est le cas, par exemple, au niveau de Décarie où il y a des préoccupations majeures quant au bruit. Finalement, chez nous, il y a quand même un certain nombre de personnes qui analysent tout cela. Juste pour vous dire, au niveau de Décarie, les propositions varient entre 29 000 \$ et 1 500 000 \$. Il y a de la place pour trouver un terrain raisonnable.

Mme Harel: Où retrouve-t-on dans les crédits du ministère la ventilation des coûts de ces murs antibruit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un problème de construction, finalement. On signe des protocoles avec les municipalités dans ces cas, comme vous l'aviez fait - j'allais dire comme on l'a fait, comme c'est dans ma région - avec le comté de Vanier le long de l'autoroute de la Capitale. C'est pris dans le même budget, celui de construction.

Mme Harel: C'est évidemment un dossier qui intéresse 250 000 personnes, celui du boulevard Ville-Marie puisque de Fullum à Viau il y a à peu près 200 000 et plus de population. Il y avait toujours eu entente dans le sens que des passerelles seraient érigées par le ministère pour permettre à la population locale d'avoir accès au parc qui se trouve au sud de la rue Notre-Dame, donc du côté du fleuve, du côté du port de Montréal. Vous comprendrez que, Notre-Dame étant une voie de camionnage lourd, une voie rapide et vu que les seuls parcs d'une certaine importance de tout ce secteur se trouvent au sud, il est évident que les populations réclament d'avoir des installations pour circuler et avoir accès au parc. Est-ce que je dois comprendre que les deux passerelles prévues dans l'entente entre la ville de Montréal et le ministère seront construites dans les délais prévus?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me le permettez, je vais répondre parce que je me souviens avoir eu des discussions avec MM. Lamarre et Vanier, de la ville de Montréal, concernant ces dossiers-là. J'avais demandé des rapports au ministère et je les ai ici. Je peux peut-être vous en livrer le contenu - c'est livre ouvert, lorsqu'on le peut - quant au niveau des écrans acoustiques et aussi des passerelles. On me dit dans le rapport: "Une emprise de 15 mètres de largeur a été réservée au nord du futur boulevard Ville-Marie pour servir de zone tampon entre la circulation et les quartiers résidentiels situés aux environs de la rue Sainte-Catherine. Cette zone a été dotée en 1984 d'un aménagement paysager incluant la plantation d'arbres et la mise en place d'un talus, le

tout devant atténuer l'impact sonore sur le secteur." Cela concerne le passé, regardons l'avenir. "En vue d'améliorer l'efficacité de la zone en question en tant qu'écran sonore, la ville a demandé au ministère de rehausser le talus entre les rues Joliette et Bourbonnière et de procéder à une plantation dense additionnelle de conifères sur toute la section allant de Marlborough à Vimont. Le ministère des Transports du Québec ayant confié à la firme Gendron & Lefebvre une étude d'impact sonore du boulevard Ville-Marie pour ce secteur, il semble préférable d'attendre les résultats de l'étude et après l'analyse une décision pourra être prise chez nous." On attend après l'analyse de Gendron & Lefebvre et, dans la mesure où on aura ce rapport, on sera à même de décider de ce qu'on fait.

Quant à la passerelle Morgan... "Alors que les représentants du ministère des Transports veulent prévoir entre les parcs Morgan et Champêtre une passerelle en élévation complète, ceux de la ville demandent une structure en semi-élévation. L'obligation de démolir la rue Notre-Dame actuelle sur plusieurs centaines de mètres pour la reconstruction en dépression partielle implique pour cette dernière option des coûts additionnels de 1 000 000 \$." Ce qui veut dire que le projet de la ville vaut 2 300 000 \$ alors que notre proposition est de 1 300 000 \$.

"Les raisons principales invoquées par la ville pour justifier une telle dépense étant surtout d'ordre environnemental, le dossier a été référé à notre service d'environnement pour étude dans le cadre du projet accordé à la firme Gendron & Lefebvre."

Quant à la passerelle Bellerive, "des discussions couvrant les aspects techniques de cette passerelle sont tenues présentement entre les ingénieurs du ministère et ceux de la ville." On devrait normalement avoir des résultats à brève échéance. Il me fait plaisir de vous signaler en même temps que, pour une des rares fois, un ministre des Transports provenant de l'Est du Québec a accepté d'avoir un comité quasi permanent avec la ville de Montréal afin de régler tous les problèmes, tous les irritants entre la ville de Montréal et le ministère des Transports en termes de terrains, etc. C'est un comité qui fonctionne très très bien et qui a déjà produit un rapport assez intéressant. Je suis très heureux de la collaboration que nous avons dans le but d'éliminer le plus d'irritants possible et de régler les dossiers. Semble-t-il que le pouvoir de Québec est loin de Montréal, comme certains se plaignent que le pouvoir de Québec est principalement détenu par les gens de Montréal.

Mme Harel: Vous vous protégez peut-être d'une certaine façon, M. Le ministre, et c'est heureux, du fait d'être loin de

Montréal. Il reste qu'on doit comprendre que, les passerelles devant être construites concurremment à la dernière partie du tronçon du boulevard, l'appel d'offres pour la construction de la dernière partie devait concurremment contenir également l'érection de ces passerelles. On doit donc comprendre que cela est retardé et que ces passerelles font l'objet d'un appel d'offres spécifique.

M. Côté (Charlesbourg): ...oui. Selon ce qu'on me dit, ce sera quand même assez rapidement; alors que, dans le cas de celle de Morgan, il faut attendre le rapport Gendron & Lefebvre avant de procéder.

Mme Harel: Le rapport Gendron & Lefebvre devrait, j'imagine, être transmis au ministre dans les jours qui viennent.

M. Côté (Charlesbourg): Non. En juin.

Mme Harel: En juin.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Vous voulez dire qu'il vous serait transmis en juin. Il sera transmis au ministère seulement en juin.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: J'imagine qu'il y a eu des retards qui se justifient, parce qu'il devait l'être en janvier; il a été retardé par la suite en mars, et maintenant vous me dites en juin.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il y a eu, à la suite de rencontres avec la ville, des compléments d'études nécessaires. Et c'est ce qui est en train d'être complété.

Mme Harel: M, le ministre, je ne sais si votre sous-ministre ou des gens de votre ministère vous ont informé du niveau d'intérêt que la population accorde à toute cette question d'aménagement du boulevard et d'un réaménagement du secteur. Je ne vous ferai pas cette histoire que, j'espère, vous connaissez, une histoire assez triste de démolition de logements, 1300, de départ de population, de familles, une histoire qui est en voie d'être maintenant résolue, mais qui a amené la population à être extrêmement attentive à chaque étape. Je pense que M. Michaud, votre sous-ministre, en est bien informé et ses adjoints à Montréal encore plus; et, évidemment, les représentants de la ville de Montréal qui ont, comme les députés, été convoqués à maintes reprises par la population pour discuter - je dirais presque négocié - au fur et à mesure les différents aspects d'aménagement. Ce qui avait été, d'une certaine façon, convenu dans une entente entre la ville de Montréal et

votre ministère, c'est que le boulevard Notre-Dame, c'est-à-dire la partie à l'est de Fullum jusqu'à la rue Viau, pouvait être réaménagé, disait-on au ministère, à l'époque, dans les cinq années - cela fait déjà deux ans, bientôt trois ans cet été, je crois - qu'il y aurait une voie de service qui, s'ajoutant aux six voies prévues, totaliserait huit voies. Avant de compléter l'ensemble de ces voies, il y avait entente, à savoir qu'une étude sur l'achalandage allait être rendue publique et on allait reprendre les données de l'époque pour tout au moins avoir à justifier la nécessité d'une voie de service qui allait venir, évidemment, prendre une partie du terrain pour ériger, en sus du boulevard, une double voie.

Je veux simplement vous rappeler cette entente, parce que la population est très soucieuse, compte tenu du passé, que des engagements soient reconfirmés sans doute par l'actuel ministre, à savoir qu'il y aura, à toutes les étapes, consultation par les services appropriés du ministère, comme cela a été le cas dans le passé, mais que pour la réalisation de la voie de service il y aura, comme cela avait été convenu, à nouveau une étude pour en déterminer l'utilité.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de la question de Mme la députée de Maisonneuve qui me demandait si je connaissais un peu le secteur. Je vais lui rappeler qu'à l'automne 1980 j'ai été l'organisateur de son prédécesseur. J'ai donc séjourné dans le comté de Maisonneuve quelque six semaines et j'ai été à même de constater certaines erreurs du passé parce qu'en faisant du porte-à-porte on peut discuter avec la population. Malheureusement, je n'ai pas pu y retourner à l'élection de 1981 et heureusement pour vous; c'est ce qui vous a amenée à l'Assemblée. Sans connaître spécifiquement tous les problèmes de ce secteur, je peux dire que, globalement, je suis sensibilisé au problème et le ministère va respecter ses engagements à ce niveau. Nous allons faire tout ce qui avait été convenu dans la mesure où cela ne remet pas en cause l'ensemble du projet. C'est l'esprit dans lequel nous abordons le dossier et c'est un peu pour cela que nous avons reconstruit les autorités. J'ai rencontré personnellement les autorités de la ville de Montréal pour faire le cheminement avec eux. On a créé le comité dans le but d'éviter le plus d'irritants et de longueurs possible, pour que notre intervention soit la plus rapide.
(15 h 45)

Mme Harel: Cela me rassure d'une certaine façon que vous connaissiez bien le secteur. Si vous y avez séjourné, vous savez qu'au bruit de ce camionnage lourd sur Notre-Dame s'ajoutent évidemment tous les bruits des activités portuaires. J'imagine que

les résultats de l'étude que vous avez commandée nous seront connus. J'imagine que les résultats de l'étude de la firme seront certainement rendus publics. Je peux tenir pour acquis qu'ils le seront. Sans doute viendront-ils tout simplement démontrer de façon éloquente ce que la population sait, c'est-à-dire que le niveau de bruit est extrêmement élevé. Sachant que vous avez ce souci particulier et que vous connaissez bien la situation, j'espère bénéficier au nom de la population que je représente du même intérêt que la population d'Anjou, et obtenir l'érection d'écrans acoustiques dans le secteur.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous des ambitions de succéder au chef de l'Opposition?

Mme Harel: Non, mais j'aurais l'ambition que la population de Maisonneuve puisse être protégée du niveau infernal actuel dû à l'augmentation de l'achalandage du camionnage lourd depuis l'ouverture des tronçons complétés.

M. Côté (Charlesbourg): Juste un petit complément de réponse parce qu'on me donne une information qui est pleinement logique. Avant de faire l'étude de trafic, nous attendons que le tronçon Viger-Du-Havre soit ouvert, c'est normal et logique, pour qu'il y ait une certaine stabilité, semble-t-il.

Mme Harel: Non. M. le Président, si vous me le permettez. Selon la méthodologie de la firme qui procède actuellement à cette étude, elle a pu la réaliser grâce aux ordinateurs qui permettent de prévoir ce que sera l'achalandage une fois l'ouverture du tronçon Viger complétée.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous parlais de l'étude de la circulation et non pas des bruits.

Mme Harel: Ah! bon, l'étude de la circulation, très bien.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Ce sera tout pour ce dossier. M. le Président, je considère comme extrêmement important que nous examinions le programme 7 et que nous nous laissions le plus temps possible sur cette question du transport maritime et aérien.

M. Côté (Charlesbourg): Je commençais à m'inquiéter!

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons maintenant passer au programme 7, Transports maritime et aérien. Mme la

députée de Maisonneuve.

Transports maritime et aérien

Quebecair

Mme Harel: Oui. Je n'ai pas les galées des échanges qu'on a pu avoir à cette commission hier. J'aimerais immédiatement souligner au ministre que, contrairement à ce qu'il a laissé entendre et sous-entendre hier, ni moi-même, critique de l'Opposition en matière de transport, ni aucun de mes collègues n'avons obtenu les états financiers de Quebecair pour l'année 1985. Je tiens à insister sur le fait que de tels sous-entendus peuvent laisser croire qu'il y aurait défaut dans l'intégrité des dirigeants actuels de Quebecair. Je dois constater que malheureusement plusieurs des allusions du ministre, hier, ont pu laisser entendre qu'il n'y avait pas loyauté de la part des dirigeants de Quebecair à l'égard du ministre titulaire, ce qui n'est pas le cas. Je pense qu'il faut certainement le souligner, M. le Président. En abordant ce...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me permettez, ça peut faire partie des échanges. Ce que j'ai dit hier n'affecte en rien la loyauté des officiers de Quebecair. Le 20 mars lorsque j'ai rencontré la presse, aux gens de l'air, il y a quelque temps, quand j'ai eu l'occasion de déclarer un certain nombre de choses, j'ai très clairement dit que si Quebecair se retrouvait dans une situation, sur le plan financier, un peu difficile, avec les montants que le gouvernement y a investis, ce n'était pas uniquement dû et ce n'était surtout pas dû aux gens qui travaillaient au sol. J'ai dit cela et je continue de le dire.

Mon propos d'hier, devant l'insistance de madame à vouloir obtenir le dépôt du bilan de Quebecair, était basé sur certains faits dont le chef de l'Opposition a eu connaissance. J'ai entre les mains un petit document, un document interne, qui était entre les mains du chef de l'Opposition et qu'il a cru lui-même bon de rendre public lors d'une conférence de presse le 5 février dernier. Ce n'est pas moi qui l'ai rendu public.

Dans ce sens, cela a éclairci un certain nombre de choses, mais ce que je peux vous affirmer à partir d'aujourd'hui, c'est que, contrairement à ce qui se passait sous votre administration, les autorités de Quebecair doivent maintenant passer par la Société québécoise des transports, qui relève du ministre des Transports, et non plus s'adresser directement au bureau du premier ministre. C'est la différence avec avant le 2 décembre.

Mme Harel: M. le Président, puis-je

demander au ministre de déposer ce document auquel il fait allusion? S'agit-il du procès-verbal d'une rencontre?

M. Côté (Charlesbourg): Le document auquel je fais allusion - vous le savez très bien - c'est le document que le chef de l'Opposition avait entre les mains. Vérifiez...

Mme Harel: On peut tenir pour acquis que c'est le même document?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'ailleurs, il avait même oublié à ce moment de citer le dernier paragraphe que je peux peut-être me permettre de vous lire.

Mme Harel: Donnez-moi d'abord le titre de ce document.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très simple. Le titre du document, c'est l'"Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, loge 1981, Dorval".

Mme Harel: Je remercie le ministre. Ce document était affiché sur tous les babillards des différents bureaux de Québecair pour que l'association puisse ainsi transmettre l'information de la rencontre qu'elle avait eue avec le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes bien informée de ce qui se passe là-bas, pour savoir que c'était sur des babillards.

Mme Harel: C'est évidemment accessible à toute personne, puisque c'est là une information publique.

M. Côté (Charlesbourg): Quasi publique. Alors, première question.

Mme Harel: M. le ministre, vous connaissez certainement bien l'état financier actuel d'un certain nombre de transporteurs aériens. Vous savez que l'année 1985 a été une année difficile pour tous, enfin, pour la majorité d'entre eux. Vous savez certainement que CP Air, pour ne pas la nommer, qui avait, en 1984, réalisé un profit de 13 000 000 \$ a dû, en 1985, reconnaître une perte de 26 000 000 \$ au chapitre du transport aérien. Il en est de même pour Air Canada qui, après un profit, en 1984, de 28 000 000 \$, a dû reconnaître - c'était publié dans la Gazette du 27 mars dernier - une perte de 14 000 000 \$. C'est donc dire que 1985 a été une année difficile pour les transporteurs aériens.

Somme toute, la question, c'est de se demander, dans ce contexte, comparativement aux grands transporteurs, si l'état de la situation de Québecair relativement aux autres n'a pas été de loin

meilleure si on prend en considération le taux de croissance de ses activités. J'aimerais, à ce moment-ci, obtenir de vous le pourcentage du taux de croissance qu'a connu Québecair. Vous disiez aux membres de cette commission, hier, être en mesure de répondre à toutes nos questions. Alors, quel est le taux de croissance de Québecair pour l'année 1985? Quel est son déficit réel?

Vous avez multiplié les déclarations dans les médias en ce sens que ce déficit était plus ou moins 10 500 000 \$. J'aimerais savoir du ministre quelle est la part des frais financiers qui est attribuable au coût d'une dette en argent américain. Quand on sait que les entrées sont en argent canadien, quelle est la portion du déficit? D'abord, quel est ce déficit? Et quelle est la portion du déficit qui est attribuable au financement de la dette et, surtout, au coût encouru par le taux de change?

D'entrée de jeu, puisque le ministre participe avec son collègue le ministre délégué à la Privatisation à un comité conjoint mis sur pied à la suite d'un mémoire en ce sens au CMPDE et qui doit veiller à la privatisation, j'aimerais savoir du ministre quel est le type de solution qu'il recherche pour la société Québecair. Je ne parle pas des conditions d'acquisition - on reviendra sur cela - mais plutôt du type de solution qu'il recherche.

J'ai retrouvé dans un document du ministre délégué à la Privatisation, parmi les critères de succès de l'exercice, la nécessité que le gouvernement détermine clairement - je lis le document - le type de solution recherchée pour une société et son option stratégique avant d'annoncer publiquement sa privatisation. La privatisation est déjà annoncée; quel - est le type de solution recherchée pour cette société? Le ministre délégué à la Privatisation nous a dit cet après-midi qu'il ne s'agissait pas de démanteler les actifs - est-ce que cela nous sera confirmé par le ministre des Transports? - ce n'est pas un démantèlement d'actifs, disait-il, ce n'est pas un démembrement, c'est donc la vente d'une société. Doit-on comprendre qu'il en est ainsi également pour le ministre des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous faire part de mon étonnement cet après-midi, en Chambre, lorsque la députée de Maisonneuve s'est levée pour poser une question à mon collègue d'Outremont, ministre délégué à la Privatisation. Je me suis dit: Peut-être qu'elle craint de ne pas avoir de réponse cet après-midi ou tente de trouver, entre le ministre délégué à la Privatisation et le ministre tuteur, une faille quelconque dans les déclarations qui ferait qu'on puisse nous mettre en mauvaise situation. Vous posez des questions relatives au bilan de Québecair. Effectivement, j'ai

fait un certain nombre de déclarations - quand même très limitées. Le 18 décembre dernier, lorsque j'ai demandé à rencontrer les gens de Quebecair, on avait évoqué, à ce moment-là, un déficit d'un montant X. Lorsque j'ai demandé de nouveau à les rencontrer, le 8 janvier, un mercredi matin avant le Conseil des ministres, on m'a révélé un déficit possible - parce que l'année se terminait le 31 décembre - nettement supérieur à ce qu'on m'avait dit environ trois semaines plus tôt, ce qui m'a grandement étonné. Par la suite, il y a eu déclaration, le 20 janvier, sur l'ensemble du dossier de Quebecair, au lendemain de l'annonce par M. Bourassa de privatiser Quebecair, ce qui était conforme au programme du Parti libéral, et c'était très clair. Dans ce sens-là, on m'informe que le conseil d'administration de Quebecair est réuni depuis ce matin et, comme la commission parlementaire siège, ils sont privés de la sagesse du président de la Société québécoise des transports, qui est ici pour me seconder cet après-midi.

Normalement, Quebecair devrait, ce matin ou aujourd'hui, approuver le bilan financier qui lui a été soumis par les comptables et vérifié par le Vérificateur général. Donc, ce dont nous parlons, aujourd'hui, est un document qui n'a pas encore été approuvé et non plus transmis à l'actionnaire, la Société québécoise des transports, pour approbation. Par la suite, il y aura dépôt à l'Assemblée nationale, en conformité avec la loi, du rapport de la Société québécoise des transports, à l'intérieur duquel sera contenu le bilan de Quebecair. Voilà pour le bilan! (16 heures)

Quant aux opérations dont vous faisiez état tantôt, évidemment vous vous servez de chiffres comparatifs avec de grandes sociétés comme Air Canada, CP Air, au niveau de 1984-1985. Il faudrait pousser la comparaison un peu plus loin pour voir ce qui se passe dans le dossier. Nous l'avons toujours dit et nous continuons de le dire. Nous voulons privatiser Quebecair. Nous avons évoqué des principes qui nous guident dans notre volonté de privatiser Quebecair, comme le service aux régions, l'importance de conserver la prédominance francophone à l'intérieur de Quebecair. Au centre des négociations, en ce moment, avec l'éventuel acquéreur, on a parlé de l'aspect financier; on a aussi parlé du nombre d'emplois que nous devons tenter de conserver dans cette fusion.

Comme je l'ai dit à madame hier, l'idéal a été échappé en 1981 lorsqu'on a parlé d'une fusion qui était presque conclue entre Nordair et Quebecair et cela, il ne faut jamais le perdre de vue, pour des motifs qui n'avaient rien à voir avec une saine gestion des deniers publics. Si, en 1981, le gouvernement du Québec avait accepté la proposition qui avait été négociée de bonne

foi et qui était partagée par une très large majorité de membres du Conseil des ministres, dont Jacques Parizeau à l'époque, si cette hypothèse avait été entérinée et confirmée, vous auriez réalisé le rêve des francophones dans l'aviation, soit que Nordair et Quebecair deviennent une compagnie francophone avec siège social à Montréal et oeuvrant dans le nord de l'Ontario et dans tout le Québec. Ce rendez-vous a été manqué et vous savez qui a fait manquer le rendez-vous et pourquoi, aujourd'hui, nous portons la responsabilité de ce geste posé en 1981.

Mme Harel: M. le Président, je pense que je vais reprendre certaines questions, mais la préoccupation de la formation à laquelle j'appartiens maintenant et précédemment a toujours été d'en arriver à un seul transporteur régional de première force pour le Québec. Je crois que, à maintes occasions, il y a des efforts redoublés qui se sont manifestés pour en arriver à cette solution qui, comme le souligne le ministre demeure la meilleure: celle d'un seul transporteur régional majeur. Je rappellerai notamment la proposition que, conjointement, le ministre ontarien des Transports et le ministre québécois des Transports avaient faite de fusionner Air Ontario, Nordair, Régional et Quebecair pour en faire un transporteur majeur en août 1982. À cette époque, ce projet conjoint contenait même une proposition de participation de 20 % d'Air Canada. Je rappellerai au ministre que le ministre fédéral des Transports avait - cela, c'est un autre rendez-vous manqué parce qu'il y a plusieurs rendez-vous manqués dans ce dossier - éconduit, sans autre volonté d'en discuter, cette proposition conjointe du Québec et de l'Ontario.

Je reviendrai à la situation qui est la nôtre, maintenant, en demandant de nouveau au ministre, pas seulement de me parler des principes ou de me les rappeler ou de me les répéter, mais de me parler du type de solution recherchée pour une société comme Quebecair. Je reviens à cet énoncé d'orientation qui devrait guider, disait-on, tout cet exercice de privatisation et où on faisait valoir, avant même d'annoncer publiquement la privatisation, que le gouvernement entendait déterminer clairement le type de solution recherchée pour une société et son option stratégique. Je repose la question au ministre: Le type de solution recherchée, est-ce la vente de la compagnie Quebecair ou le démantèlement de ses actifs? Première question.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me permettez, quand même, de revenir à juillet 1981, parce que c'est extrêmement important dans le dossier. Je vous ai dit tantôt que

nous avons manqué, comme Québécois, le rendez-vous de l'histoire de l'aviation francophone entre Nordair et Quebecair. C'est l'entêtement de M. Bernard Landry qui, en 1981, a fait avorter la fusion Nordair-Quebecair. C'est à la suite de cela que le gouvernement du Québec, par un communiqué du 24 juillet 1981, est intervenu en achetant Quebecair. Cela, c'est extrêmement important.

Le rêve de tout le monde a toujours été de voir Nordair et Quebecair fondues dans une même société de transport aérien desservant les francophones de Québec et le nord de l'Ontario. Nous aurions eu une compagnie vraiment solide, de premier niveau, respectant le fait français. Vous savez que, dans certains milieux, on disait que c'était la volonté de M. Landry de voir une cocarde sur la queue de l'avion. Ainsi, il aurait pu se promener et atterrir à Paris sans prendre Air Canada. C'est ce genre de raisonnement qui a guidé l'intervention en 1981, principalement, de M. Bernard Landry et qui a fait avorter ce dossier. Aujourd'hui, on se trouve, à la suite de la décision que vous avez prise en 1981, obligé d'intervenir dans le dossier de Quebecair avec des sommes de tout près de 90 000 000 \$ d'investies dans Quebecair. Notre position a toujours été claire: nous avons toujours dit avant comme après l'élection que nous allions privatiser Quebecair.

Pour en arriver à votre question spécifique, il y a certaines dates dont vous devez tenir compte avant de poser vos questions: le 18 janvier, un dimanche, où M. Bourassa a annoncé la privatisation; le mardi suivant, une rencontre de presse que j'ai faite où j'ai dit à la presse que nous enclenchions le processus de privatisation de Quebecair. Voulez-vous me rappeler la date du dépôt du document de M. Fortier?

Mme Harel: Vous le savez plus que moi.

M. Côté (Charlesbourg): Au mois de mars. Donc, il ne faut pas voir entre l'action décrite dans le document de M. Fortier et l'action déjà enclenchée pour la privatisation de Quebecair, des erreurs de parcours ou des choses qui ne sont pas conformes à la volonté du document de fond préparé par M. Fortier, puisque le processus de Quebecair était déjà, à ce moment-là, enclenché et qu'il n'a été soumis qu'en cours de route à l'opération dont vous faites état.

En ce qui nous concerne, les principes sont très clairs. Pour nous, ce qui est très important au moment où l'on se parle, c'est de garantir un service de qualité, sécuritaire, aux régions, et les régions n'ont pas à payer plus cher que d'autres pour être desservies. Deuxièmement, le fait français dans l'aviation est pour nous extrêmement

important. Troisièmement, il y a quand même des sommes investies dans Quebecair de 90 000 000 \$ jusqu'à maintenant que nous tenterons de récupérer. Ce sont les principes qui guident notre action au moment où l'on se parle dans le processus de privatisation de Quebecair.

Mme Harel: M. le ministre, je pense que ce serait trop facile de faire des procès d'intention à des absents, mais je vous demande: En 1986, est-ce que vous avez renoncé? Vous nous parlez comme si vous aviez à ce moment-ci comme ministre titulaire abdiqué sur la question de reprendre pied dans la voie d'un seul transporteur régional ou d'un transporteur régional majeur?

Actuellement, Quebecair détient 34 % des actions de Nordair. C'est certainement là un moyen de négociation que les négociateurs ont à leur disposition.

M. Côté (Charlesbourg): Il est très bien utilisé.

Mme Harel: Je comprends que vous avez fait connaître les intentions de votre formation politique à l'égard de la privatisation de Quebecair, mais je ne crois pas que ce soit cette question qui soit en cause présentement. La privatisation n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Remise en question?

Mme Harel: Ce n'est pas la privatisation dont il actuellement question, c'est le type de solutions que vous envisagez. Nous ne remettons pas nécessairement en cause l'opportunité de privatiser Quebecair; tout dépendra du type de solutions que vous retiendrez pour privatiser cette société. La question que je vous repose, c'est: Ceux qui vont l'acheter doivent-ils s'engager à la faire fonctionner?

M. Côté (Charlesbourg): Ceux qui vont acheter Quebecair doivent répondre en premier lieu aux critères que nous nous sommes fixés quant aux services aux régions, à la présence des francophones, au prix et à un certain maintien du niveau des emplois. À l'intérieur de ça, il y a une fourchette de négociation. Ce n'est pas du fait que nous sommes des libéraux que nous voulons nous débarrasser des intérêts du Québec. Nous négocions cela et c'est clair que ça fait partie de l'objet de nos négociations. Vous aviez fort raison de dire tout à l'heure que les 34,5 % des actions détenues était un levier de négociation extrêmement important. Nous avons effectivement joué cette carte, jusqu'à maintenant, à fond. Des gestes sur le plan juridique témoignent assez régulièrement

de ce que nous avons fait pour maintenir et utiliser ce levier de négociation afin de tenter d'obtenir le plus pour Quebecair. C'est ce que nous continuons de faire. La semaine dernière, lorsque vous m'avez interrogé en Chambre en me demandant si nous ne négocions qu'avec CP Air, ou à peu près, ce qui était la nouvelle du lendemain, vous vous êtes rendu compte, en cours de route, que vous étiez obligée d'ajouter un transporteur aérien à votre liste de ceux avec qui nous négocions et vous devriez peut-être en ajouter d'autres, parce qu'il y a bien des intéressés dans le cas de Quebecair. Même s'il y a bien des intéressés, j'imagine qu'on réussira, à travers tout cela, à défendre les intérêts du Québec le plus adéquatement possible.

Mme Harel: Vous ne nous avez pas parlé du maintien du siège social. Est-ce que cela fait encore partie des principes ou des critères?

M. Côté (Charlesbourg): Le président de la SQT me signalait que j'avais oublié d'en parler. J'ai la petite note ici et je vous confirme que cela fait partie de nos préoccupations.

Mme Harel: La conception que vous avez d'un siège social, est-ce le principal lieu d'activités? Est-ce le centre des activités? Je pense, par exemple, à certaines banques qui ont leur siège social à Montréal, mais qui n'ont aucune ou presque pas d'activités et qui fonctionnent de l'extérieur. Quelle est votre notion d'un siège social, qui fait partie de vos critères?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je voudrais installer dans mon côté, c'est-à-dire quelque chose qui est le plus gros possible.

Mme Harel: M. le ministre, vous nous dites qu'il y a plusieurs acheteurs. Est-ce que ces acheteurs vous semblent intéressés à continuer les opérations de Quebecair? Sont-ils plus intéressés aux actifs ou à continuer les opérations?

M. Côté (Charlesbourg): Vous dire, ma chère madame...

Mme Harel: Appelez-moi Mme la députée de Maisonneuve, cela va être suffisant!
(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Maisonneuve, il y a une multitude de personnes et de compagnies qui ont offert de négocier avec nous l'achat de Quebecair. Pour le moment, nous en avons repoussé un certain nombre qui, d'après nous, ne correspondaient pas à des transporteurs de premier niveau. Les personnes avec qui nous

négocions, les compagnies avec lesquelles nous négocions sont des compagnies très sérieuses qui ont aussi les intérêts du Québec à coeur et qui connaissent l'importance du nombre de personnes qu'il y a à véhiculer au Québec. C'est ça qui guide notre négociation actuellement et, si ce n'était pas des gens sérieux, on ne négocierait pas avec eux. Dans ce sens, toutes les compagnies avec lesquelles on négocie sont des gens très sérieux qui savent très bien où on se loge, compte tenu des propositions et des principes qui ont été évoqués sur le plan public. C'est dans ce cadre qu'il y a négociation.

Mme Harel: Est-ce que, à ce sujet, Air Canada a signifié son intérêt? L'article paru dans la Presse est donc plausible?

M. Côté (Charlesbourg): Je me souviens qu'il n'y a pas tellement longtemps, au lendemain du 20 janvier, alors que des journalistes tentaient de rejoindre le président de CP Air pour lui demander s'il y avait de l'intérêt à acheter Quebecair, la réponse était non. Je vous parle de quelques jours au lendemain du 20 janvier. Mais comme par hasard, à un moment donné, venue de Terre-Neuve, la réponse, c'était oui. Alors, tout est possible,

Mme Harel: M. le Président, le ministre des Transports peut-il confirmer à cette commission que, dans le mandat qui est confié à celui qui poursuit les pourparlers avec les acquéreurs éventuels, il est clairement établi qu'il n'est pas question de démanteler les actifs de Quebecair. Par exemple, un scénario comme le suivant est-il écarté, à savoir achat des 737 par CP Air, achat par Nordair des avions comme le Convair, les 748 par Nordair Métro et les DC 8 par Nationair? Le démantèlement des actifs est-il écarté?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez pour le moment? Pour le moment, ce type de scénario est écarté.

Mme Harel: Éventuellement, vous nous laissez entendre que vous pourriez l'utiliser?

M. Côté (Charlesbourg): Je réponds à votre question. Vous me demandez si, pour le moment, il est question de l'écartez; je vous réponds que, pour le moment, nous négocions pour l'ensemble.

Mme Harel: Le mandat qui est donné à Me Fernand Latonde exclut ce type d'option ou ce type de solution de démembrement?

M. Côté (Charlesbourg): Le mandat donné à M. Lalonde est assez large pour qu'un négociateur puisse faire son travail.

Mme Harel: Vous comprendrez que pour le public en général, les membres de la commission, en particulier, cela peut laisser entendre, contrairement à ce que disait le ministre délégué à la Privatisation aujourd'hui, que le démembrement des actifs n'est pas écarté.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez des réponses et vous avez pris la flotte, morceau par morceau. Je dois répondre à une question dans son ensemble. Vous me parlez des 737, vous me parlez des 748, vous me parlez des DC 8. Vous allez peut-être me parler des bâties tantôt.

Quand vous me posez une question de cette nature, je suis obligé de vous donner une réponse assez générale. Si vous me demandez: Est-ce qu'on a eu des offres d'achat d'une partie de la flotte de Quebecair, sur les DC 8, par exemple, par d'autres que ceux avec qui on négocie, on va vous dire oui, pour être assez précis.

Vous allez me demander: Est-ce que vous avez entendu la demande? Est-ce que vous avez analysé la demande? C'est non. Si vous me demandez: Est-ce que vous allez éventuellement analyser la demande? Je vais vous répondre: À la lumière des négociations que nous avons avec les transporteurs de premier niveau, nous verrons.

Mme Harel: Le ministre connaît certainement bien le dossier d'EPA.

M. Côté (Charlesbourg): Très bien.

Mme Harel: Le ministre sait certainement que la compagnie Eastern Provincial Airways qui a été achetée par CP Air de Vancouver a vu, contrairement aux promesses qui avaient été faites, un très grand nombre de ses opérations transférées à Vancouver. On me dit que même la comptabilité a été transférée à Vancouver, semble-t-il que même les chèques sont faits de là. Il n'y a même plus de comptoir de cette compagnie Eastern Provincial Airways qui dessert les Maritimes, à Montréal. Même les pilotes qui sont membres de la CALPA se plaignent que, contrairement à cet engagement qui, semble-t-il, avait été pris à leur égard, il n'arrivent pas à obtenir leur intégration dans la liste des pilotes de CP Air. Dois-je comprendre que c'est un scénario que le ministre connaît?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un scénario que le ministre connaît et qui est très bien campé dans le dossier que nous avons. Tous les faits et gestes posés dans le cas d'EPA nous sont connus. Nous nous inspirons, je dirais même quotidiennement, de certains engagements pris et de certains gestes posés par la suite. Cela nous rend donc extrêmement prudents dans notre

négociation et, merci pour nous, il y a eu des expériences ailleurs avant.

Mme Harel: Quant aux actions que Quebecair détient dans la compagnie Nordair, la compagnie CP Air a présenté une offre qui, je crois, se termine le 9 mai. Avez-vous des intentions à cet égard?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui! Certainement des intentions.

Mme Harel: Avez-vous l'intention de vendre ces 34 % d'actions?

M. Côté (Charlesbourg): Votre question m'étonne un peu vu l'insistance que vous aviez tout à l'heure à parler de l'importance stratégique des 34,5 %. Si c'est d'importance stratégique à ce moment-ci, si cela l'a été au mois de janvier et que nous avons signifié que nous ne vendions pas les actions... Je ne peux pas vous dire que nous ne les vendrons pas à l'échéance. On ne sait pas ce qui peut se passer d'ici ce temps. Lorsque nous serons à l'échéance, nous verrons où nous en sommes et nous déciderons à ce moment. C'est un outil extrêmement important que nous avons entre les mains, et que nous jouons à fond, tel que je vous l'ai dit tout à l'heure, et que nous allons continuer de jouer à fond.

Mme Harel: Une part importante des revenus de Quebecair, près de la moitié je pense, vient de ses activités de nolisement. On dit régulièrement que les vols vers le sud financent en partie ceux du nord.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend quel nord!

Mme Harel: Évidemment, pas ceux du Grand-Nord. J'aimerais, d'ailleurs, connaître les intentions du ministre concernant les contrats que détient Quebecair pour la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Nous y reviendrons. Sans doute le président de la SQT peut-il nous indiquer quelle est la part des revenus de Quebecair qui provient de ses activités de nolisement?

M. Côté (Charlesbourg): Certaines indications de chiffres maison - il faut les prendre comme tels - disent que le nolisement de DC 8 est pour 30,4 % des revenus de 1985 alors que les autres nolisements y sont pour 9,8 %, ce qui voudrait dire 40,2 %; donc, tout près de 60 % des revenus seraient internes.

Mme Harel: Puisque vous consultez des chiffres, même maison, il m'intéresserait de savoir quelle est la proportion du déficit qui est imputable à la perte sur le change étranger. On a parlé d'une perte. Quelle est

la proportion?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas. Comme les bilans sont à être acceptés par Quebecair, je m'engage, aussitôt que j'aurai les informations, à vous les transmettre.

Mme Harel: Je pense que c'est de notoriété publique qu'un des problèmes de Quebecair est celui de sa sous-capitalisation. Dans le passé, le gouvernement a assumé la dette, mais il n'y a pas eu refinancement à long terme. C'est comme si on avait - c'est peut-être un peu simplifier les choses - acheté des 737 avec 1 \$ et qu'on avait financé le reste. Si on exclut les frais d'amortissement et les frais financiers, je ne sais si le président de la SQT peut nous dire quelle est la croissance des bénéfices d'exploitation. C'est là, pour les membres de la commission, un chiffre clé pour comprendre la situation.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait être très prudent. J'ai fait des réserves quant au bilan. J'ai donné quelques chiffres maison, comme j'ai dit. Nous allons avoir, d'ici quelque temps, le bilan approuvé par comptable, par le Vérificateur général, par Quebecair, par la Société québécoise des transports. Je pense que nous pourrions discuter, à ce moment, sur une base beaucoup plus solide. Tout étant relatif, vous avez fait des comparaisons tout à l'heure avec...

Mme Harel: Où pourrions-nous en discuter, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu que vous allez vous servir, en Chambre, de toute une série de possibilités. Cela peut être un débat du mercredi, cela peut être la période des questions.

Mme Harel: En commission parlementaire?

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que vous êtes jeune dans l'Opposition, vous allez apprendre tous les moyens que nous avons utilisés. On fera face à la musique à ce moment. Lorsque tout cela sera public, je n'ai pas d'objection à ce qu'on puisse en discuter. Nous verrons à ce moment le forum idéal pour en discuter. Dans ce sens, je ne veux pas mettre sur la table des chiffres maison qui ne sont confirmés par personne. Nous sommes en phase finale. Nous les déposerons et, à la lumière de cela, s'il y a des questions, il y aura une discussion. S'il faut en avoir une, il y en aura une.

Il faut quand même faire attention à ce qu'on compare. Dans ce sens, vous avez parlé de CP Air, d'Air Canada, vous avez

parlé de profits et de pertes de 27 000 000 \$ et de 13 000 000 \$; il faudrait peut-être aussi comparer les revenus d'Air Canada et de CP Air par rapport à ceux de Quebecair. Tout est relatif.

Mme Harel: Le déficit aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On verra.

Mme Harel: M. le ministre, peut-être sera-t-il intéressant que les membres de la commission retiennent l'intérêt que vous portez à ce qu'on fasse une étude approfondie. Peut-être que cela nous permettra d'accepter un mandat d'initiative ou, tout au moins, d'utiliser les règlements qui sont à notre disposition pour examiner les sociétés, régies et offices. Nous pourrions passer beaucoup plus de temps, à ce moment, afin d'avoir une vue d'ensemble de toute la situation de Quebecair.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux vous rappeler que ce n'est quand même pas facile d'avoir des mandats d'initiative. J'en avais proposé un, à un certain moment, sur l'industrie touristique. Je me souviens que votre formation politique s'était opposée à ce mandat d'initiative.

Mme Harel: À ce moment, on pourra utiliser l'étude des sociétés d'État, qui est à la portée des parlementaires, certainement.

Tantôt, vous sembliez nous laisser entendre que, pour la desserte Montréal-Toronto, la ligne qui a été, semble-t-il, un succès à Quebecair durant ces derniers mois, c'était une ligne assez coûteuse. Vous aviez laissé entendre qu'elle était aux frais d'autres usagers ou passagers.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce que je vous ai simplement transmis, ce sont des représentations que j'ai eues de gens de Rimouski. Lorsque j'ai rencontré la chambre de commerce, un individu m'a interpellé pour me dire qu'il lui en coûtait, de Rimouski à Toronto, aller-retour, 529 \$ alors que, pour Montréal-Toronto, il ne lui en coûtait que 59 \$. Il se trouvait très injustement traité, compte tenu du fait que lui-même payait à même ses taxes les sommes qu'on avait investies dans Quebecair et qu'il était obligé de payer plus cher pour avoir un service en régions que le parcours de Montréal-Toronto. C'est tout simplement ce que j'avais dit. (16 h 30)

Mme Harel: De deux choses l'une. Est-ce que la ligne à 59 \$ est déficitaire?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas vous le dire à ce moment-ci. Tout ce que je peux vous dire, c'est que l'individu se plaignait aussi qu'à 529 \$ il était traité comme l'individu qui en payait 59 \$; donc, il

n'avait pas de repas. C'était cela, la plainte.

Mme Harel: Vous en concluez quoi? Qu'il faut augmenter les subventions pour réduire le coût de l'usager de Rimouski à Toronto? Vous en concluez que la ligne Montréal-Toronto est déficitaire et qu'il faudrait l'interrompre? Qu'est-ce que vous concluez de cet exemple que vous nous donnez?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut conclure, c'est que les gens des régions n'ont pas à payer pour d'autres services qui sont donnés entre Montréal et Toronto. C'est tout simplement cela, le vœu exprimé par les gens des régions et je pense qu'ils ont raison et que la qualité...

Mme Harel: Alors, je vous repose la question: Est-ce que c'est déficitaire, la ligne Montréal-Toronto?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le sais pas, je n'ai pas le bilan de la ligne Toronto, ici.

Mme Harel: Cela aurait été avantageux d'avoir ici les gens de Quebecair pour répondre à ces questions. M. le président de la Société québécoise des transports peut-il nous répondre?

M. Côté (Charlesbourg): Madame, si vous voulez déposer des questions auxquelles je n'ai pas de réponse, je vous donnerai le bilan de la ligne Montréal-Toronto. Je vous dirai ce qu'il en est. Jusqu'à maintenant, je vous l'ai dit très clairement tantôt, c'est le ministre des Transports qui est responsable de Quebecair. S'il y a des questions auxquelles je ne peux donner de réponse que normalement vous devriez avoir, je m'engage à vous les transmettre. Je vais aller les chercher et je vais vous les transmettre. Je n'ai pas de cachette là-dessus, mais c'est le ministre des Transports qui va répondre parce que le ministre des Transports est le ministre responsable de la Société québécoise des transports à qui appartient Quebecair.

Mme Harel: Oui, je pense que le contribuable dont vous nous parlez a aussi le droit de savoir s'il y a des lignes Montréal-Toronto qui se font sur son dos, finalement. Les informations que j'ai, c'est que la ligne Montréal-Toronto a connu une croissance exceptionnelle des chiffres de coefficient de remplissage qui ont fait passer de 800 à 3000 les passagers par semaine sur la ligne Montréal-Toronto. Alors, avant de laisser entendre à des contribuables de régions éloignées qu'ils seraient injustement traités, disiez-vous, encore faut-il savoir si c'est plus en termes de revenus qu'en termes de déficit pour les usagers des autres régions.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que Madame pourrait me dire le coût du billet au moment où c'était 800 personnes?

Mme Harel: Je pense que vous devriez être plus en mesure de le dire que moi. Ce serait plutôt à vous de me donner des réponses. Est-ce que le ministre a l'intention d'appuyer la requête de Quebecair pour obtenir la ligne de desserte de Fort-Chimo? Vous savez certainement qu'en appel actuellement la Commission des transports doit entendre toute la demande, la requête sur cette attribution de la ligne Fort-Chimo. À ma connaissance, en appel il y aurait une recommandation favorable au ministre des Transports fédéral. Est-ce que cette requête est connue du ministre titulaire qui est le ministre de Quebecair et entend-il donner son aval ou faire connaître son appui sur cette requête?

M. Côté (Charlesbourg): La Commission canadienne des transports a d'abord dit non à une première demande. Des conversations que j'avais eues avec les autorités de Quebecair, leur intérêt dans un premier temps a d'abord porté sur la desserte en passant par Sept-Îles pour aller desservir le nord et en termes de cargo, évidemment. Finalement, on s'est très rapidement rendu compte, après analyse, qu'il n'y avait pas suffisamment de cargo pour exploiter une ligne comme celle-là. On s'est, semble-t-il, retourné de bord et on s'est dit: On va desservir Montréal-Fort-Chimo. À la Commission des transports on a fait appel de la décision pour ce service.

Que le gouvernement du Québec ou que le ministre des Transports donne son accord ou non, que je sache, c'est bien la Commission canadienne des transports qui va décider si elle donne le permis ou pas. Je ne suis pas convaincu que c'est le ministre des Transports qui va faire la différence dans la décision que la Commission des transports a à prendre.

Mme Harel: Alors, vous n'avez pas de point de vue sur cette question?

M. Côté (Charlesbourg): J'attendrai qu'on me donne la justification et les avantages parce qu'on a ouvert certaines lignes qui, dans le passé, devaient être mirobolantes et qui ne se sont pas nécessairement traduites par des succès, comme vous le prétendez dans le cas de Toronto. Dans le cas de Montréal-Toronto, il s'agira de savoir quel était le prix à 800 passagers et quel est le prix de 3000 passagers à 59 \$ pour savoir s'il y a des entrées d'argent supérieures avec 800 plutôt qu'avec 3000. J'imagine que cela doit demander un peu plus d'avions ou de départs à 3000 qu'à 800. Il faut peut-être voir les coûts d'exploitation aussi.

Mme Harel: Évidemment, M. le ministre, vous comprendrez que c'est plutôt à nous de vous poser les questions sur ces... Nous aurions été très heureux de les poser au directeur des opérations de Quebecair, qui aurait certainement pu clarifier toute cette question et nous donner toutes les informations pertinentes.

M. Côté (Charlesbourg): Je prends bonne note des questions. Je ne peux vous répondre et je me ferai un plaisir de vous écrire.

Mme Harel: M. le ministre, vous nous parliez justement de ces lignes et je pense en particulier à l'arrêt de la ligne Boston et à cet effort qui a été exigé de Quebecair de rentabiliser le plus rapidement possible ses opérations, eu égard à l'intérêt général de certaines régions et du Québec, mais de certaines de ses régions. Je pense aux produits de la pêche des Îles-de-la-Madeleine, je pense aux crevettes de Matane ou au homard de la Gaspésie qui auraient pu trouver un débouché sur le marché de Boston qui, me dit-on, est le marché le plus important en Amérique du Nord et cela pouvait donner lieu également à un accès sur les marchés internationaux. Tout le transport par cargo, quel est le point de vue du ministre sur cette question?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une analyse très sérieuse que nous avons faite durant la période de janvier, février, mars et avril, qui est donc dans plusieurs cas terminée sur l'ensemble des activités de Quebecair et qui nous a amenés à avoir une position en termes de négociations. Ceci fait, bien sûr, l'objet, est entre les mains de ceux qui négocient pour nous et, parler à ce moment-ci de telle ligne ou telle ligne... Je pourrais facilement vous parler des représentations que j'ai eues des gens, outre les gens du homard et de la crevette, de la région de Québec qui ont investi sur le plan financier dans de la publicité avec Quebecair et qui, du jour au lendemain, sans bien sûr en aviser le ministre... Comme tout le monde, j'ai appris par la voie des journaux qu'on avait arrêté d'exploiter la ligne Boston-New York-Québec avec des avions de gros calibre, alors que les représentations de l'industrie touristique laissaient savoir que, s'il n'y avait pas de volume suffisant pour employer tel type d'avion, nous pourrions employer des Convair et ainsi continuer de respecter notre parole vis-à-vis des gens là-bas, ayant des avions beaucoup plus conformes à ce qui avait été demandé au trafic sur ces lignes.

Sur toutes les lignes, il y a des questions, il y a des interrogations. On parle de débouchés et les gens de la région de Québec sont très préoccupés - je les ai

d'ailleurs rencontrés hier - de cette situation. J'ai transmis dès hier soir au président de la Société québécoise des transports ma préoccupation à ce niveau. Je me suis dit que, si on était capable au niveau de la société Quebecair de rajuster très rapidement une desserte au Saguenay-Lac-Saint-Jean avec des Convair, j'imagine que si c'était rentable pour New York ou Boston, on devrait aussi être capable de rajuster notre tir là-bas. D'ailleurs, au grand étonnement de compagnies concurrentes de Quebecair, qui ont toujours cru que nous allions abandonner Quebecair et qu'eux pourraient s'installer en plein monopole, un autre nouveau monopole, mais privé, cela n'a pas été le cas. Nous avons soutenu Quebecair jusqu'à maintenant et il a toujours été question chez nous de ne pas faire une vente de feu et il n'en est pas question encore. Nous travaillons dans ce sens pour tenter d'améliorer Quebecair.

Mme Harel: Vous faites référence au transport des personnes entre New York et Québec et entre Boston et Montréal. Il aurait été intéressant également, je pense, de connaître de la direction de Quebecair les motifs qui l'ont amenée à cesser les liaisons Québec-New York et Montréal-Boston.

J'aimerais, M. le ministre, savoir si le transport des marchandises, parce que vous nous dites qu'il y avait un gros gabarit qui était utilisé... Était-ce pour permettre ce transport de marchandises conjointement avec le transport des personnes? Ce transport des marchandises qui n'est plus possible, compte tenu de l'arrêt de ces liaisons, quelle incidence économique aura-t-il notamment dans certaines régions comme les Îles-de-la-Madeleine? Il y avait là une possibilité d'exportation importante également pour Gaspé et le départ de Mont-Joli. Vous nous dites être bien préoccupé par le transport des personnes entre New York et Québec. Quel est votre point de vue sur le transport des marchandises? Je n'ai pas entendu votre opinion là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Que cette ligne de Boston soit arrêtée, cela n'empêche pas d'aller ailleurs pour faire du cargo. Vous avez parlé de homard tantôt, j'imagine que vous parliez du homard de la Gaspésie parce que, aux Îles-de-la-Madeleine, avec ces avions, il n'y a pas de possibilité d'atterrir.

Mme Harel: C'est juste.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était donc pas le problème du homard des îles. Le problème du cargo, si cela peut permettre à Quebecair de faire des profits, c'est ce que nous souhaitons depuis déjà fort longtemps. Alors, exploiter des lignes de cargo, ce n'est

certainement pas le ministre des Transports qui va s'y apposer, pour autant que ce soit rentable, cependant.

Mme Harel: Mais cette rentabilité, vous l'exigez maintenant parce que c'est justement le type d'extension de marché qui peut nécessiter parfois quelques années avant d'atteindre le niveau de rentabilité. Je vous rappellerai que Boston est le marché d'approvisionnement sur le plan de l'ensemble des États d'Amérique. Concernant cette piste d'atterrissage aux Îles-de-la-Madeleine incidemment, est-ce que des représentations ont été faites auprès de votre homologue pour assurer son agrandissement? Je pense qu'il manque quelque 200 milles ou je ne sais trop... Pas 200, excusez-moi...

M. Côté (Charlesbourg): 2000 pieds.

Mme Harel: 2000 pieds plutôt, pour permettre justement qu'elle puisse être convenable pour des transporteurs de gros gabarit.

M. Côté (Charlesbourg): La voix sous-ministérielle s'est fait entendre à Ottawa et la voix ministérielle, elle, sera entendue le 8 mai.

Mme Harel: Je vous parlais de Boston tantôt. Je revois mes notes. C'est la banque principale d'exportation de poisson en Amérique du Nord, semble-t-il. C'est d'autant plus important d'assurer une liaison. La question qu'il aurait été certainement intéressant de poser aux dirigeants de Quebecair est la suivante: Eux qui avaient prévu une liaison avec Boston l'ont interrompue pour quelle raison? Et cette recherche de rentabilité a-t-elle finalement conduit à cette décision qui, à moyen terme, peut s'avérer contraire aux intérêts et au développement des régions?

M. Côté (Charlesbourg): Je répondrai à madame que Boston est une plaque tournante sur le plan du poisson. J'ai connaissance personnellement que les pêcheurs de Saint-Joachim-de-Tourelle ont leur liaison par camion, eux, directe avec Boston. Si, demain matin, il y a une liaison qui devait s'installer sur le plan du cargo, cela peut être par charter. Il n'y a rien qui empêche Quebecair de le faire.

Quant à une question précédente, vous avez évoqué le fait que ces lignes mettaient un certain temps à se rentabiliser, peut-être deux ans, peut-être trois ans. Vous avez parfaitement raison. Ce que je veux vous dire, c'est qu'on n'attendra pas deux ans avant de privatiser Quebecair. Donc, éventuellement, ce sera le problème d'un autre.

(16 h 45)

Mme Harel: Oui, mais on doit comprendre, également, que vous ne le ferez pas à n'importe quel prix, dans n'importe quelles conditions et donc, dans le respect intégral de tout ce que vous nous avez dit.

M. Côté (Charlesbourg): Assurément, madame, c'est notre préoccupation, même si à l'occasion cela trouble mon sommeil.

Mme Harel: M. le président de la Société québécoise des transports, vous avez accepté la responsabilité de la présidence. Ce n'est pas à titre bénévole, mais presque, nous a dit le ministre à l'ouverture de l'étude de ses crédits. Il nous a même mentionné le montant de 4000 \$. Est-ce qu'on doit croire que vous poursuivez d'autres activités en parallèle de celle qui vous occupe à la présidence de la Société québécoise des transports?

M. Côté (Charlesbourg): Vous conviendrez, madame, que pour ce qui est du mandat du président de la SQT, il a à répondre ici. S'il a d'autres mandats, il répondra là où il doit répondre. Le contrat d'engagement est exactement le même que celui qui a prévalu dans le cas de M. Jean Guy, qui était son prédécesseur. C'est exactement le même, avec l'obligation pour Me Rémillard, qui s'est retiré de son cabinet d'avocats, de ne pas obtenir de contrat, comme avocat, soit à la Société québécoise des transports ou Quebecair.

Mme Harel: Vous voyez l'intérêt que nous portons à Me Rémillard. Enfin, c'est un intérêt de bon aloi puisqu'il s'est retiré de son cabinet d'avocats, qui, je pense, avait des contrats ou en tout cas a représenté, comme mandataire, la compagnie CP Air devant la Commission des valeurs mobilières dans le dossier de l'offre d'achat des actions que Quebecair détient dans Nordair. Comme Me Rémillard s'est retiré de son étude, nous nous interrogeons simplement sur les occupations auxquelles il vaque maintenant. Est-ce que la décision gouvernementale de cesser toute allocation sous forme de jeton aux membres de conseils d'administration de sociétés, régies, offices, vaut également pour la Société québécoise des transports?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez soulevé un certain nombre de choses qui irritent le peu de cheveux qu'il me reste sur la tête. D'abord, vous avez repris une affirmation mensongère que votre chef a véhiculée, à savoir que Me Rémillard aurait représenté CP Air...

Mme Harel: Pas du tout. M. le Président, question de règlement. L'étude de Me Rémillard.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. L'étude de Me Rémillard, au moment...

Mme Harel: Où il était associé.

M. Côté (Charlesbourg): ...où il était associé, mais bien antérieur au moment où il est devenu président de SQT. C'est donc assez extensible comme interprétation. Je pense que comme bureau d'avocats, certains avocats sont localisés à Québec, d'autres sont localisés à Montréal. Cette cause étant défendue, si je ne m'abuse, par le bureau de Montréal, donc, finalement par des avocats de Montréal et comme c'est un cabinet d'avocats, ils peuvent facilement prendre les causes qu'ils veulent. Me Rémillard a démissionné de son cabinet d'avocats avant même la confirmation de son mandat comme président de la SQT. Il touche exactement la même chose que le prédécesseur à la tête de la SQT touchait, soit 4000 \$ par année, avec jetons, au moment où il a été mandaté. Exactement comme c'était le cas avant, avant même que les décisions gouvernementales soient prises au niveau des sociétés d'État. Si j'avais à renommer aujourd'hui Me Rémillard comme président de la SQT, il toucherait les 4000 \$ annuellement mais sans jeton. Cela a été fait au moment où ces règles étaient appliquées. Il y a une distinction très nette qu'il est très important de faire à ce moment-ci, puisque nous abordons la question. J'ai déclaré antérieurement qu'à ma connaissance, M. Jean Guy ne s'était jamais personnellement placé en situation de conflit d'intérêts. Ce que j'avais déploré à l'époque, c'est que M. Jean Guy avait informé - et c'est très clair dans les procès-verbaux de la Société québécoise des transports - mon prédécesseur qu'il acceptait la présidence de la Société québécoise des Transports mais qu'il ne voulait pas que cela affecte son bureau d'avocats pour des causes qu'il défendait au niveau de Quebecair ou au niveau de la Société québécoise des Transports.

J'ai quand même mis la condition que M. Rémillard ne puisse pas jouir du même privilège. Ce n'est pas M. Jean Guy... parce qu'il aurait refusé la présidence de la société québécoise si on lui avait dit: Votre bureau ne pourra plus avoir de... Je trouve que de tenter de faire le lien entre le fait que l'étude légale de Me Rémillard, qui a défendu une cause de CPR au mois de février, si je ne m'abuse, est maintenant, lui, retiré de l'étude, président de la société québécoise par rapport à ce qu'il était antérieurement, c'est un rang de campagne vis-à-vis une autoroute.

Mme Harel: M. le Président, je suis contente d'entendre le ministre des Transports nous dire clairement qu'il n'a

jamais considéré que Me Jean Guy s'était placé en conflit d'intérêts. Pourtant, il s'agit de propos qu'il aurait lui-même tenus puisque tous les médias... Si un seul l'avait rapporté, j'aurais pu penser que c'était là un défaut du journaliste qui rapportait inconsidérément les propos. Mais différents médias ont rapporté cette référence au conflit d'intérêts, qu'aurait faite le ministre des Transports à l'égard du président de l'époque de la Société québécoise des Transports.

Je pense que Me Rémillard participait à une étude qui a des bureaux à Québec ou à Montréal mais il s'agit bien de la même étude. Contrairement à Me Jean Guy, il ne s'agissait pas d'un mandat pour défendre les intérêts de Quebecair, mais bien plus d'un mandat qui était confié par un rival de Quebecair. Si le ministre ne voit pas là de différence, pour le commun des mortels il s'agit d'une différence assez considérable. C'est la même chose que confondre représenter les intérêts ou représenter les intérêts du rival. Je pense qu'il peut y avoir une différence.

Pour ce qui est de Me Rémillard, à la lecture même de son curriculum - je n'ai pas le plaisir de le connaître mieux - il n'avait personnellement partie prenante, je pense, à aucun dossier de transport. Je ne crois pas que c'était le type de dossier que gérait Me Rémillard à l'étude où il était associé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison de noter cela mais je veux revenir sur le cas de M. Jean Guy. Vous faites référence à un communiqué de presse que j'ai moi-même émis à la suite de l'affaire Jean Guy et qui était très clair. J'ai rencontré à plusieurs reprises M. Jean Guy. Nous avons eu des rapports extrêmement courtois. Je vous réfère au communiqué de presse qui rapporte véritablement ce que le ministre des Transports a dit à l'époque. J'ai dit que le gouvernement, par l'entremise de mon prédécesseur, a joué avec le feu, en autorisant à sa connaissance et du fait que les procès-verbaux témoignent très nettement que M. Tardif avait été informé de la possibilité de. Et lorsque vous vous réunissez autour d'une table pour décider de mandat des firmes d'avocats et que le président est obligé de sortir pour qu'on prenne des décisions, je pense qu'on place du monde dans des situations pas faciles.

L'expertise du bureau de M. Guy dans le domaine du transport aérien est très précieuse actuellement à nos services, et ce n'est jamais cela qui a été mis en doute. Sauf que, par la volonté gouvernementale de vouloir confier à M. Jean Guy la présidence de la Société québécoise des Transports, alors que son étude légale avait à la fois des mandats de la Société québécoise des Transports et de Quebecair, le plaçait dans une situation qui, pour lui, n'était pas facile.

Mais lui personnellement n'a jamais voulu se mettre en conflits d'intérêts. C'est ce que j'ai dit et que je répète. Le communiqué de presse est très clair là-dessus.

Mme Harel: Vous avez dit tantôt que Me Rémillard devait répondre de ses autres activités là où il devait le faire, c'est-à-dire qu'on doit ici conclure qu'il s'agit d'activités qui ne concernent pas le secteur des transports. C'est bien le cas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est bien le cas. C'est cela. Ni le ministère des Transports.

Mme Harel: Qui ne concernent pas le ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Des Transports.

Mme Harel: Et le gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Pour cela, le gouvernement répondra.

Mme Harel: Vous en êtes un peu, beaucoup, passionnément.

M. Côté (Charlesbourg): Je réponds pour la partie du gouvernement que je suis, le ministère des Transports.

Mme Harel: Je pense, M. le Président, que, dans ce dossier, nous pouvons certainement souhaiter avoir les informations les plus complètes possible au fur et à mesure que nous allons interroger le ministre. Je pense qu'il y va de l'intérêt de tout un secteur d'activité. Je pense qu'il faut reconnaître qu'actuellement la promotion des francophones passe de bas en haut, beaucoup par le maintien d'un transporteur régional qui aurait sa principale place d'affaires et d'activité ici à Montréal. Il y aura toujours des francophones chez les pilotes de brousse, il y aura toujours des francophones dans les airs, mais il faut aussi qu'il y ait des francophones dans l'administration des affaires aériennes et un des critères essentiels est certainement le maintien d'activités principales dans la région de Montréal, avec les incidences que cela a sur l'ensemble des régions. Une de nos préoccupations est également qu'il continue d'y avoir des flottes d'avions de gros gabarit de manière que ce ne soient pas que des avions qu'on appelle les turbopropulsés qui desservent les régions, qu'il y ait une flotte importante qui maintienne un niveau élevé d'activité, avec une qualité de service telle que cela augmente d'autant l'achalandage et que cela permette justement une promotion réelle au sein même d'un transporteur pour les francophones qui n'auront pas à quitter pour pouvoir, au sein même d'une entreprise,

se faire un pian de carrière.

M. le ministre, puisque vous avez l'air bien pressé de conclure sur ce dossier... Dans les prochains jours, dois-je comprendre, ou les prochaines semaines tout au plus...

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais reprendre un certain nombre de choses pour rappeler à Mme la députée de Maisonneuve que la progression des francophones dans l'aviation a été une préoccupation des libéraux, et pas uniquement aujourd'hui. C'est une subvention de 25 000 \$ en 1976 qui a permis aux Gens de l'air de prendre leur envol comme organisation. C'est aussi avec grand plaisir que tout dernièrement j'ai confirmé des subventions substantielles pour les Gens de l'air qui sont les principaux défenseurs des intérêts francophones dans l'aviation. Je leur ai dit à ce moment: Ce n'est pas une subvention qui vise à obtenir votre servilité, c'est une subvention qui vise à obtenir de vous que vous brassiez la cage des hommes politiques s'ils ne défendent pas suffisamment les intérêts des francophones dans l'aviation. On s'est très bien compris et, dans ce sens-là, c'est extrêmement important.

Vous avez parlé des pilotes de brousse. Ils sont regroupés à l'intérieur de l'AQTA. Je les ai reçus et leur principale plainte était qu'ils avaient de la concurrence: Quebecair Inter. Cela vous dit quelque chose, Quebecair Inter? Dans ce sens-là, c'était une de leurs préoccupations au-delà de l'abolition, comme bien du monde, des 9 % de taxe.

Quant au dernier point soulevé, votre affirmation disant: Vous semblez pressé, on est pressé dans la mesure où nous avons une solution qui correspond aux objectifs que nous nous sommes fixés. Dans ce sens-là, nous allons continuer la négociation le temps qu'il faudra. Chez nous, ce n'est pas plus pressé que cela. Il faut trouver une solution qui soit juste, équitable et raisonnable, et c'est ce que nous tentons de trouver actuellement.
(17 heures)

Mme Harel: M. le Président, nous allons terminer l'étude des crédits du programme du transport maritime et aérien et j'aimerais connaître, certainement avant que nous terminions, le point de vue du ministre sur la fermeture de l'École des contrôleurs aériens, à Saint-Jean. Il a certainement eu l'occasion, depuis son arrivée au ministère, de faire le point sur cette question.

M. Côté (Charlesbourg): Si le but de Mme la députée de Maisonneuve est de vérifier si je vais parler avec mon collègue de l'Éducation, de qui relève l'école...

Mme Harel: Je vais vous expliquer mon but. Vous nous avez dit que, tout prochainement, vous deviez rencontrer votre

homologue fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: C'est absolument, je crois, essentiel de lui parler de cette question de la formation des contrôleurs aériens ici au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais même aller plus loin. Je vais le mettre à l'ordre du jour avec un autre point qui est extrêmement important et que j'ai évoqué dans le dossier des Gens de l'air, à savoir que l'aéroport d'Ottawa devienne un aéroport bilingue. Vous voyez jusqu'où on veut défendre l'intérêt des francophones.

Mme Harel: Concernant ce dossier, il n'y a plus que l'école du ministère qui est en activité. C'est donc dire qu'il n'y a plus d'étudiants au collège de Saint-Jean. Transports Canada n'a pas renouvelé le contrat avec le cégep de Saint-Jean et on aurait pu espérer qu'il se produise, dans le domaine du transport aérien, ce qui s'est réalisé avec l'école de marine qui est de juridiction québécoise au cégep de Rimouski. Peut-être faut-il examiner avec votre homologue un scénario dans ce sens puisqu'il faut obtenir, il faut qu'il y ait entente avec le fédéral à ce sujet. Je pense que tout le monde reconnaît que, pour ces seuls besoins dans ces juridictions, le Québec ne pourrait pas ouvrir une école. Il doit le faire de plain-pied avec le fédéral. Actuellement, il n'y a que l'école de Cornwall, qui est l'école du ministère, et il y a certainement, de toute évidence, intérêt pour le ministre de faire valoir ce dossier auprès de son homologue.

M. Côté (Charlesbourg): Pour me rendre à votre vœu, je l'ajoute à ma liste dans le chapitre des préoccupations des francophones.

L'utilisation de l'avion gouvernemental

Mme Harel: Qu'en est-il de la directive ou des directives qui ont été certainement émises, je ne sais si c'est par le bureau du premier ministre ou par le ministre des Transports, à l'intention de leurs collègues, quant à l'utilisation de l'avion gouvernemental?

M. Côté (Charlesbourg): Qu'en est-il? Elle est très bien suivie, au grand désappointement du service aérien. Très bientôt, je pourrai vous donner des statistiques. Il y a trois semaines, j'ai eu l'occasion d'aller visiter le service aérien, un vendredi matin, et on m'a fait part de la préoccupation des gens du service où, semble-t-il - je vous le donne sous réserve - les nouveaux ministres utilisaient cinq fois

moins l'avion que les précédents.

Une voix: Combien? Cinq fois?

M. Côté (Charlesbourg): Cinq fois moins.

Mme Harel: Est-ce que c'est le signe que les ministres se déplacent moins pour rencontrer les populations dans les régions?

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire, ma chère madame, que je ne peux répondre que de moi, mais si vous voulez me suivre, vous serez la bienvenue. Je peux vous dire que ces derniers temps j'ai parcouru Valleyfield, Sorel, les Laurentides, Rimouski, le Lac-Saint-Jean, et je serai dans l'Outaouais la semaine prochaine. Je peux vous envoyer la liste, sauf que je voyage davantage en voiture que je ne le fais en avion et je pense que c'est aussi l'attitude de mes collègues. Il faudra voir à un moment donné si effectivement, comme vous le disiez ce matin, c'est plus efficace.

Mme Harel: C'est proportionnel au nombre de kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'au moins on aura eu la volonté de voir si, effectivement, cela valait la peine de moins utiliser le service aérien, mais probablement qu'on y reviendra. Quant au service aérien, qui est d'excellente qualité et qui rend des services innombrables à la population, encore dernièrement - je pense que c'est encore en cours - le CL-215 était au Mexique, remplissant une mission extraordinaire. Je pense que la réputation du service aérien dépasse, et de beaucoup, les limites des frontières du Québec.

Mme Harel: Vous faites évidemment allusion aux avions citernes gouvernementaux qui ont rendu parfois des services essentiels - je pense aux îles Galapagos - je crois, à un certain moment, au maintien du patrimoine de l'humanité. Je vais terminer là-dessus, M. le ministre. On aura l'occasion certainement de revenir sur un certain nombre d'autres dossiers, autres que celui de Québécois. Je sais que mon collègue de Joliette est impatient de poursuivre l'étude de ces crédits avec vous.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que M. le député de Joliette et moi-même avons eu l'occasion, au cours des dernières années, d'être présents aux mêmes tables dans des postes différents et j'anticipe moi aussi beaucoup de plaisir à étudier mes crédits avec lui.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, est-ce que ceci signifie qu'on peut adopter le programme 7, "Transports maritime et aérien", éléments 1 et 2?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'étude du programme 8, "Transport aérien gouvernemental", éléments 1 et 2 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Je vais suspendre nos travaux pour deux minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 5)

(Reprise à 17 h 13)

Le Président (Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! Avant de reprendre nos travaux, j'aimerais faire part d'un consentement mutuel. M. le député de Joliette remplacera Mme la députée de Maisonneuve et, pour la séance de ce soir, le député de Berthier, M. Houde, remplacera M. le député de Louis-Hébert...

M. Chevette: Le parrain...

Construction du réseau routier

Le Président (Saint-Roch): ...et le député de Champlain, M. Brouillette, remplacera le député de Nicolet, M. Maurice Richard. Nous allons débiter et continuer notre séance par l'étude des programmes 3, 4 et 5. M. le député de Joliette.

M. Chevette: M. le Président, si le ministre a des déclarations préliminaires ou quelques remarques préliminaires, j'aimerais mieux qu'il les fasse. Je pense que c'est de mise.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce que j'avais à dire, je l'ai dit au début et je suis fort conscient que le député de Joliette était occupé ailleurs et qu'il a certainement des propos... Connaissant le député de Joliette pour avoir croisé le fer avec lui du temps où j'étais dans l'Opposition, il attendait ce jour avec beaucoup d'impatience pour me remettre une partie de la monnaie de ma pièce et je veux lui laisser toute la liberté de faire son exposé pour qu'on puisse commencer les échanges par la suite.

M. Chevette: M. le Président, si j'ai bien compris, l'ordre de la Chambre va

jusqu'à 18 h 30 ici, de 17 heures à 18 h 30. Je tiens pour acquis que les quinze minutes ont été pris par ma collègue, donc qu'il n'y a pas de problème. Les avis à la Chambre qui ont été donnés, je vous le dis tout de suite - il faut bien qu'on s'entende pour ne pas qu'il y ait de mésentente là-dessus - c'est de 17 heures à 18 h 30 pour les crédits et de 20 heures à 22 h 30, pour faire les quatre heures de consentement donné par les deux partis. C'est bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous dire qu'on est arrivé trop tôt ici cet après-midi?

Remarques générales

M. Guy Chevette

M. Chevette: Non, pas pour... Vous étiez avec ma collègue. C'est le temps qui est imparti à la commission et c'est devenu un consentement en Chambre pour déroger aux heures habituelles de 18 heures et de 22 heures.

M. le Président, je voudrais tout d'abord vous dire que nous aurons l'occasion au cours des heures qui viennent d'assister à un exercice d'étude des crédits qui mettra en lumière de façon fort éclatante le double langage systématique du Parti libéral, une vision de l'avenir dorée pendant la campagne électorale, des promesses électorales étourdissantes d'au-delà de 2 000 000 000 \$ en construction de routes. Il y en avait pour tout le monde. Chacun a eu droit à sa promesse, à son bout de route, quand ce n'était pas à son autoroute chromée. Il suffisait de changer de gouvernement, M. le Président, pour réaliser toutes ces promesses, a-t-on laissé croire à la population. Je vais même, M. le Président, déposer le texte officiel que le Parti libéral rendait public au cours de la campagne électorale. Vous y verrez que les libéraux s'engageaient formellement à faire passer le budget de la construction routière au cours de leur mandat de 1,4 % du budget global du gouvernement à 5,2 %. Ce qui veut dire que, compte tenu que le budget du gouvernement pour 1986-1987, qui est de 28 750 000 000 \$, on devrait retrouver, au programme 3, un montant qui commencerait à se rapprocher de 1 460 000 000 \$ pour être conforme à ce qui était promis par les libéraux avant le 2 décembre. Dans les faits, les chiffres du budget de construction du réseau routier passent de 1,4 % qu'il était - je le répète - à 1,15 % du budget total et subit donc, par le fait même, une diminution nette de 59 800 000 \$. Donc, au lieu d'y lire 393 000 000 \$ comme c'était le cas pour la dernière année du Parti québécois, on y lit 333 000 000 \$ pour la première année du gouvernement du Parti libéral.

Peut-on avoir une démonstration plus claire, plus transparente de tromperie politique quand on lit dans le communiqué libéral du 6 novembre 1985 que le gouvernement libéral de Robert Bourassa s'engage à "augmenter sensiblement le budget de construction de routes". C'est tout à fait aberrant!

J'entends déjà le ministre des Transports entonner la nouvelle chanson libérale "C'est la faute du gouvernement du PQ." Je vous rappellerai que M. Bourassa lui-même, l'actuel premier ministre du Québec, avait dit qu'il n'utiliserait jamais cette phrase pour la non-réalisation de ses promesses. Donc, la nouvelle chanson libérale s'intitule "C'est la faute du gouvernement du PQ". Je le préviens tout de suite que son vidéoclip ne convaincra personne, d'autant plus que, au cours de la dernière campagne électorale, le chef du Parti québécois, M. Pierre Marc Johnson, avait pris bien soin de discuter de façon responsable de la situation financière réelle du Québec alors que l'actuel premier ministre, M. Robert Bourassa, se promenait dans le paysage avec des 550 000 000 \$ de marge de manoeuvre qu'il savait être fictive.

Vous croyez peut-être que, si le gouvernement met la hache dans la construction de routes, il met l'accent sur la conservation et l'entretien du réseau routier. Non, détrompez-vous, là encore on observe une diminution de plus de 13 500 000 \$ par rapport à la dernière année du gouvernement du Parti québécois, ce qui veut donc dire que, même à ce chapitre, le Parti libéral agit de façon carrément contraire à ses engagements et à ses promesses.

Nous aborderons, dans quelques minutes, l'étude des crédits du secteur de la voirie. C'est sans doute un mauvais moment à passer pour le ministre des Transports. Non seulement, comme nous l'avons vu, cela enlève de la crédibilité au Parti libéral et à son gouvernement, mais au ministre lui-même. Je pense que tout le monde constatera que le "tigre" politique du Parti libéral, grand organisateur personnel du premier ministre Robert Bourassa, se fait littéralement édenté les budgets qu'il devait normalement défendre.

En terminant, permettez-moi de citer de nouveau le texte du 6 novembre 1985 du Parti libéral. À cette occasion, les députés libéraux Yvon Vallières, de Richmond, actuel whip en chef du gouvernement, Georges Vaillancourt - celui qui a failli être détrôné et qui est resté - le député d'Orford, les ministres John Ciaccia - j'en ajoute des bouts pour votre information, M. le ministre, et, Dieu merci ne souhaitez pas que je sorte trop souvent - député de Mont-Royal, actuel ministre de l'Énergie et ex-critique du ministère des Transports, et Mme Monique Gagnon-Tremblay, l'actuelle ministre déléguée

à la Condition féminine, attribuaient ce qu'ils jugeaient être des budgets trop faibles pour l'entretien et la construction de routes à, et je cite sur-le-champ - on peut lire ceci dans le document - "l'incompétence et l'improvisation péquistes et au manque de leadership politique des ministres qui se sont succédé au ministère des Transports". Voilà la raison pour laquelle il y avait peu d'argent dans les budgets du ministère des Transports. Ce beau monde disait cela à l'époque. Alors que les budgets de voirie sont parmi ceux qui, contrairement aux promesses libérales, sont les plus diminués, je me demande quelle opinion ont aujourd'hui du ministre des Transports ses propres collègues qui considéraient que les ministres des Transports antérieurs avaient été très faibles pour laisser les budgets diminuer, alors qu'on n'a jamais eu une diminution aussi forte que celle que l'on nous présente aujourd'hui.

J'espère que ses collègues auront observé que leur conférence de presse détonne par rapport à la réalité, d'après la présentation des crédits 1986-1987. Je pourrai démontrer tantôt qu'en pleine crise économique, en 1982, le ministre Clair, à l'époque, avait augmenté les coûts d'entretien de 7,2 % et vous le retrouvez dans une revue que je vous exhiberai tantôt.

En conclusion, ces crédits nous permettront de découvrir, une fois de plus, comment ce gouvernement a trompé la population et nous pourrions découvrir très facilement les incohérences, les contradictions et les leurres. Jamais dans toute l'histoire du Québec le budget du ministère des Transports en matière de construction routière n'aura eu une si faible importance par rapport au budget global du Québec. Jamais on n'aura eu si peu pour l'entretien des routes. Pourtant, jamais aussi, on n'aura eu autant d'engagements formels pris par ces équipes en campagne électorale, engagements qui, entre vous et moi, ne sont pas respectés. Je me permettrai de déposer, pour le bénéfice de la commission, le texte du telbec qui a été envoyé le 6 novembre 1985 par le Parti libéral du Québec s'engageant à réhabiliter le réseau routier secondaire et tertiaire du Québec. Il reprend exactement les passages de mon exposé, ce qui prouve hors de tout doute que les paroles que j'ai dites sont extraites in extenso du telbec du Parti libéral, le 6 novembre dernier. Cela dit, le président du Conseil du trésor a aussi annoncé qu'il y avait des compressions confuses, diffuses, en tout cas, on ne sait pas trop, elles sont cachées. On voudrait savoir quant aux coupures qui vous sont imputées dans un premier temps, si vous pourriez faire la ventilation de ces 18 000 000 \$ de compressions diffuses, confuses, introuvables.

Une voix: Merci.

M. Chevette: Ah, oui, et j'en ai d'autres. Je commence. C'est ma première question.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): En guise d'entrée en matière, je connais très bien le député de Joliette. Je me serais attendu que ce soit encore plus sévère, plus critique. Je pense qu'il a quand même fait un effort louable. Avant de lui répondre, j'ai déposé, hier, je ne sais si cela lui a été transmis, avant même qu'on me le demande, la ventilation des coupures de façon qu'il n'y ait pas de cachette chez nous. C'était assez clair. Ce n'était pas mon objectif de cacher ce montant non plus. Peut-être juste, très brièvement, pour reprendre le député de Joliette. Je n'ai pas tenté de le cacher. Quant aux coupures, à partir du moment où le gouvernement du Québec avait décidé, par son Conseil des ministres, que l'Éducation et la Santé étaient des secteurs prioritaires quant à l'intervention du gouvernement et que des ministères devaient faire leur part dans les coupures, je l'ai faite.

Je l'ai faite, étant fort conscient qu'aujourd'hui, je pourrais avoir un discours différent de celui que M. le député de Joliette me sert, et je ne l'en blâme pas s'il fait son travail de l'Opposition. Quant au double langage, je rappellerai au député de Joliette que le mandat est suffisamment clair pour que nous allions jusqu'au bout. Les engagements du Parti libéral étaient des engagements de mandat et, dans ce sens, nous verrons, en cours de route, ce que nous pourrions respecter. J'ose espérer que nous respecterons toutes les promesses. Je compte bien sur lui pour qu'il soit encore là au moment de la prochaine élection - si les rumeurs se confirment, il ne sera plus là - pour nous féliciter dans la mesure où nous remplissons nos engagements ou pour nous dénoncer dans la mesure où nous ne remplissons pas ces engagements. Je pense que finalement, le débat électoral nous permettra dans quatre ans d'en discuter très objectivement et d'en reparler l'an prochain.

J'avais donc le choix, compte tenu des coupures. Lorsque le député de Joliette fait état que le chef du Parti libéral s'est promené dans le décor en prenant des engagements insensés sur le plan électoral, compte tenu de la marge de manoeuvre budgétaire du gouvernement, si je ne m'abuse, à moins qu'il ne me dise le contraire, les informations sont que le Parti libéral aurait pris des engagements, en cours de campagne électorale, pour à peu près 550 000 000 \$ alors que le PQ en aurait pris pour à peu près 250 000 000 \$, laissant ainsi une différence de 300 000 000 \$.

Le problème de l'impasse budgétaire du gouvernement n'est pas un problème de

300 000 000 \$ mais davantage un problème de 1 500 000 000 \$. C'est là replacer dans leur véritable perspective les choix budgétaires que nous avons eu à faire. En cela, après avoir établi des priorités dans le monde de l'éducation et dans le monde de la santé, on a demandé à chacun des ministères de faire leur part. J'ai fait - il n'y a personne qui me l'a imposé - ma part chez nous en coupant au ministère des Transports là où on pouvait couper, dans la mesure où je n'avais que quelques jours. Étant arrivé au ministère le 12 décembre, je n'avais que quelques jours pour être capable de faire le travail nécessaire. Dans ce sens, effectivement, c'est la construction qui a écopé, donc, des choses qui ne sont pas en cours. Nous avons effectivement coupé là.

Évidemment, au sujet de la conservation du réseau routier, on pourra confronter nos chiffres tout à l'heure. L'importance des coupures, des compressions budgétaires du dernier gouvernement, de 1981 à 1986, par rapport à l'importance des coupures à l'entretien chez nous... Il y a eu une inversion des coupures. On pourra effectivement s'en parler en cours de route.

Quant à la question précise qu'a posée le député de Joliette, je ne sais s'il a les documents. Je peux lui en donner une copie s'il...

Les compressions budgétaires

M. Chevette: M. le Président, je voudrais peut-être préciser. On sait globalement qu'il y a 18 000 000 \$ spécifiques à la voirie dans les compressions dites diffuses et internes au ministère. Est-ce que, à la voirie comme telle, dans la construction autant que dans l'entretien, il y a une partie de ces 18 000 000 \$ qui cadre sur ces deux programmes? Vous vous rappelez les termes utilisés par le président du Conseil du trésor: rationalisation interne, compressions diffuses, compressions internes? Il a utilisé trois ou quatre mots lorsqu'il a parlé de ses crédits. Il a déposé une ventilation, mais globale, par ministère. Pour la vôtre, c'était écrit 18 200 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense que c'est assez clair. D'abord, effectivement, il y a 12 197 000 \$ des 18 000 000 \$ qui sont affectés à ces programmes qui relèvent de 400 postes qui ont fait partie des postes coupés en décembre, des postes qui n'étaient pas occupés.

M. Chevette: Qui n'étaient pas occupés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'étaient des postes vacants. Donc, la situation de décembre par rapport à aujourd'hui est la

même en termes de postes occupés. Cela, c'est pour 12 197 000 \$.

Il y a diverses activités administratives et techniques, pour 327 000 \$... Ah! Ce sont 550 postes, finalement, pour la construction et la conservation du réseau routier, des postes qui n'étaient pas occupés. En décembre, lorsque...

M. Chevette: Vous parlez des postes permanents ou de postes occasionnels?

M. Côté (Charlesbourg): Permanents. Au moment où le Conseil du trésor a décidé de geler des effectifs en décembre, le 18 ou le 19 décembre.

M. Chevette: Donc, sur les 18 000 000 \$, les deux programmes qui concernent plus spécifiquement le critique de la voirie, c'est un montant d'environ 12 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 12 200 000 \$.

M. Chevette: 12 200 000 \$. Et ce sont surtout des emplois, 550 postes non comblés.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Qui n'étaient pas comblés au moment où ils ont été... C'étaient des postes vacants à l'époque.

M. Chevette: Est-ce que, chez les occasionnels, il y a eu également des compressions?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le montant... J'ai voulu sauvegarder cela au moins parce que je sais l'importance, pour les régions, des occasionnels. C'est 54 000 000 \$ que nous avons au budget l'an dernier. C'est le même montant que nous avons cette année pour 2605 personnes-années. C'est le même niveau.

M. Chevette: Donc, les conventions changeant ou le taux horaire changeant, cela fait quand même une diminution.
(17 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous donne, c'est l'importance en millions et en personnes-années.

M. Chevettes: On n'a pas l'indexation ministérielle des 3,5 % à l'interne?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit, c'est que, finalement, dans d'autres secteurs du ministère, il y avait du temps supplémentaire pour les occasionnels et on récupère ces sommes afin de maintenir les emplois occasionnels au même niveau.

M. Chevette: Est-ce que je mentirais si j'affirmais que ce sont 550 postes exclusivement en régions, en dehors de Québec et de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce qu'on me dit, vous mentiriez effectivement puisque, semble-t-il, il y en aurait plus à Québec.

M. Chevette: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, si vous affirmiez cela, je pense que vous auriez une bonne chance de mentir. Je vais vous donner l'occasion de ne pas l'affirmer.

M. Chevette: Sur le territoire de Québec, la ville de Québec...

M. Côté (Charlesbourg): Il y en aurait davantage dans la région de Québec. Il y en a sur l'ensemble du territoire, mais pas...

M. Chevette: Je veux dire que les grandes villes ne sont pas touchées par la voirie. Donc, qu'on ne vienne pas me dire que ce sont les villes de Montréal et Québec qui sont touchées par les emplois. Est-ce que je me trompe?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même faire attention. Le gars qui a le rôle est en régions, mais ceux qui font les préparations de plans et devis, il y en a Québec et à Montréal.

M. Chevette: Je comprends. Quelle proportion diriez-vous qu'il y a d'employés sur le terrain et d'employés de bureau?

M. Côté (Charlesbourg): On est à le vérifier. J'en ai rencontré un bon nombre.

M. Chevette: Vous avez dit dans une de vos déclarations ronflantes que vous en aviez rencontré un bon nombre. Je pense que c'est devant le 35e congrès annuel de l'Association du camionnage du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Dans une de mes déclarations ronflantes?

M. Chevette: Une de vos interventions.

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que c'est un tigre qui est dormant.

M. Chevette: Non. Je pourrais vous citer des phrases merveilleuses.

M. Côté (Charlesbourg): Allez!

M. Chevette: Vous savez, on décrit souvent les politiciens: Paroles, paroles, que de paroles, disent certains. Certes, il y en a

qui ne se contentent que de paroles, mais moi, j'aime être accompagné. Alors que ceux qui ne s'attendent qu'à des paroles accordent leur instrument. J'espère aussi qu'ils comprennent bien la musique, car nous allons tous jouer la même partition à la mesure de nos capacités.

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'est pas beau?

M. Chevette: Enfin, il faudra constater que, si le spectacle a été jusqu'à maintenant mauvais, nous avons dorénavant un nouveau chef d'orchestre qui baisse...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Joliette pourrait dire devant quelle association?

M. Chevette: L'Association du camionnage du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Cela s'adressait dans le cas particulier à l'Association du camionnage du Québec et c'était...

M. Chevette: "Paroles, paroles, paroles, cela s'adresse à un politicien qui ne se contente que de paroles, disiez-vous.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Un instant! Si vous voulez citer des textes, vous allez les situer dans le contexte où ils ont été dits et devant les associations auxquelles cela s'adressait. L'Association du camionnage du Québec avait des dossiers qui traînaient sur les bureaux au ministère depuis un certain nombre d'années et c'est à cela que je faisais allusion. Si vous manquez d'informations, vous demanderez à mon prédécesseur, M. Tardif, de quelle manière il avait été accueilli par l'Association du camionnage du Québec. On est allé régler des dossiers; neuf dossiers sur dix ont été réglés à cette association. C'est dans ce sens-là qu'on disait: "Des paroles, des paroles, des paroles." C'était la réponse au président qui, dans le passé, n'avait eu que des paroles.

M. Chevette: Est-ce que les électeurs québécois devront dire: Paroles, paroles, paroles parce que vous avez promis 2 000 000 000 \$ et que vous livrez une diminution de budget? C'est à cela que je voulais l'appliquer, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, si vous le sortez du contexte pour l'appliquer dans d'autres domaines, je dois vous dire que le ministre des Transports est aussi préoccupé que le député de Joliette quant aux engagements du Parti libéral au cours de la campagne électorale, mais je ne ferai pas de leçon de démocratie au député de Joliette

pour lui apprendre qu'un mandat peut aller sur cinq ans - au moins quatre ans - et que des engagements sur le plan électoral, ce sont des engagements de quatre ans. Voilà!

M. Chevette: Est-ce que vous maintenez toujours que le Parti libéral grimpera le budget de réfection et d'entretien à 5,2 %?

M. Côté (Charlesbourg): À combien?

M. Chevette: Juste de construction à 5,2 %.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je maintiens cela? Où ai-je dit cela?

M. Chevette: C'est votre propre parti, le 6 novembre, qui a pris un engagement public.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous parlez de l'ensemble de la période où nous serons au pouvoir? Est-ce que le député de Joliette admettra que les engagements qui ont été pris le 6 novembre...

M. Chevette: Est-ce que le ministre connaît les engagements que son parti a pris?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le ministre les connaît très bien, mais le ministre sait très bien aussi que ces engagements ont été pris pour la période où le Parti libéral serait au pouvoir - il a eu le mandat le 2 décembre - soit pour quatre ans et peut-être cinq ans. Vous me posez la question: Est-ce que le ministre maintient qu'il gardera ce niveau en termes de construction sur la période du mandat? Je vous dis oui.

M. Chevette: Vous allez remonter cela à 5,2 %.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Nous verrons. Je me fie sur le député de Joliette pour prendre son petit carrosse et faire les régions durant la prochaine campagne électorale pour dire, si on ne l'a pas réalisé, ce que le Parti libéral n'aura pas réalisé. Je sais ce que c'est, être dans l'Opposition, moi, je l'ai vécu. Je dois vous dire que c'est la préoccupation du ministre des Transports actuellement de remplir des engagements pris par...

M. Chevette: Je suppose que, lorsque vous aurez une mutation dans deux ans, vous pourrez dire: Ce n'est pas moi qui suis là.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si jamais je l'ai dans deux ans, j'aurai été deux ans et demi au ministère des Transports, ce

qui sera un record sur mes prédécesseurs.

M. Chevette: Je ne vous souhaite pas deux baisses consécutives dans votre budget des Transports, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On s'en reparlera l'an prochain si vous êtes encore là, si vous n'êtes pas au fédéral.

M. Chevette: Vous passez de 1,46 % à 1,15 %.

M. Côté (Charlesbourg): On s'en parlera l'an prochain si vous n'êtes pas rendu au fédéral.

M. Chevette: Ha! Ha! Ha! Soyez sans crainte. Vous pouvez vous gaver...

M. Côté (Charlesbourg): On a effectivement des craintes parce que vous êtes un des bons éléments.

M. Chevette: Je suis ici pour quatre ans au moins dans l'Opposition et sûrement pour un autre bon mandat au pouvoir, pour votre information.

M. Côté (Charlesbourg): Comme ça, vous serez douze ans dans l'Opposition, d'après ce...

M. Chevette: Vous commencez à prévoir déjà. L'arrogance va les tuer. M. le Président, c'est épouvantable, l'autosuffisance! Si elle était alimentaire, au moins.

M. le Président, j'aurais une autre question qui est la suivante: Je voudrais savoir si le ministre a l'intention d'aller en crédits supplémentaires cet automne.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député me donnait cinq minutes pour aller retourner l'appel, je parlerais au ministre des Finances.

M. Chevette: Si c'est urgent, il n'y a pas de problème. Vérifiez si c'est urgent; il n'y a pas de problème. On n'est pas là pour vous arrêter de gouverner.

M. Côté (Charlesbourg): Ce dont je me contente à ce moment, c'est de comparer ce qui est comparable. Je comprends le député de Joliette - il est député de l'Opposition - de parler des crédits qui sont diminués. Je n'ai jamais cherché à le cacher, c'est la vérité. Quant aux crédits supplémentaires, on verra. Quant au budget qui sera prononcé le 1er mai, on verra. On franchira cette étape au moment où on y sera rendu. J'ai fait un certain nombre de représentations au ministre des Finances et on verra ce que cela donnera comme résultat.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais savoir comment le ministre concilie cela. Il arrive avec des coupures d'environ 12 000 000 \$ à des postes non occupés, non remplis, dit-il. Il dit qu'il maintient à peu près les occasionnels en récupérant sur du temps supplémentaire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, un instant! Nous avons effectivement perdu, au 19 décembre, 700 postes qui n'étaient pas occupés, d'accord? Ce que j'ai dit, c'est que j'ai maintenu le montant de 54 000 000 \$ qui était affecté au paiement des occasionnels pour 2605 personnes-années. La question que vous m'avez posée était: Pour les ajustements sur le plan salarial pour les occasionnels, où est-ce que vous allez prendre l'argent? Je vous ai dit qu'on allait le récupérer sur des heures supplémentaires qui normalement étaient faites par d'autres personnes. Pour bien me faire comprendre, c'est ce que j'ai dit.

M. Chevette: J'essaie de compiler le nombre de postes perdus depuis le 19 décembre à votre ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Aucun.

M. Chevette: Le 19 décembre, vous en avez perdu 700.

M. Côté (Charlesbourg): Ils n'étaient pas comblés. Sous votre administration, ils n'ont jamais été comblés.

M. Chevette: Non, ce n'est pas cela. Vous m'arrivez aujourd'hui en disant: Il y en a 550. Est-ce que vous avez comblé 150 postes entre le 19 décembre et le dépôt des crédits le 25 mars?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il y a d'autres programmes au ministère. Vous m'avez parlé au chapitre...

M. Chevette: Les 700, c'est pour l'ensemble du ministère et les 550, c'est pour les programmes spécifiques qu'on étudie.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est là qu'est le monde.

M. Chevette: D'accord. Cela représente environ 12 000 000 \$. Tenez-vous pour acquis que ce sera 3,5 % d'augmentation pour dire que vous allez maintenir le nombre de postes qui est là?

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau des occasionnels?

M. Chevette: Est-ce que vous avez calculé le maintien du nombre de postes d'occasionnels et celui du nombre de postes

de permanents ouverts en fonction d'une prévision de 3,5 %?

M. Côté (Charlesbourg): L'augmentation?

M. Chevette: L'augmentation prévue et annoncée par le Trésor.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, dans les négociations en cours?

M. Chevette: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est la règle pour les autres ministères aussi. Il n'y a rien de prévu ici, mais il y a une réserve, semble-t-il, à quelque part. C'est le même cas pour l'Éducation et les Affaires sociales.

M. Chevette: Donc, je comprends bien que les 3,5 % ne figurent pas dans vos budgets.

M. Côté (Charlesbourg): Cela viendra plus tard, lorsque les négociations seront terminées. C'est exactement la même situation pour les Affaires sociales et l'Éducation, si mes informations sont bonnes. M. Michaud me dit que c'est une règle de pratique générale du gouvernement dans ces situations.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais aborder un peu la façon dont fonctionne le ministère, parce que cela ressortait dans votre déclaration d'hier et c'est pour cela que je voulais commencer par ça. Je voudrais savoir si vous allez maintenir les programmes, le programme quinquennal, le programme triennal, etc., comme cela se faisait.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Chevette: Avez-vous l'intention de mandater votre sous-ministre en titre ou vous-même, je ne sais pas, parce que les deux se sont faits depuis quelques années... J'ai eu la chance de le vivre. L'adjoint parlementaire, lorsqu'il y avait un adjoint parlementaire, faisait le tour des régions du Québec et il présentait aux élus en régions, à tout le monde en même temps, autant de l'Opposition que du pouvoir - je me souviens d'avoir siégé souvent avec M. Ryan, entre autres - le programme quinquennal. Il présentait également le programme triennal et il demandait l'opinion des députés pour voir s'ils ne valorisaient pas tel aménagement ou tel entretien plutôt que tel autre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est une très bonne pratique. J'ai eu

l'occasion d'y assister moi-même pour un projet que j'ai eu pendant trois ans concernant Charlesbourg. Mais la pratique est bonne, parce que cela permet effectivement au programme quinquennal ou triennal du ministère de se coller davantage aux priorités des régions. C'est un exercice extrêmement valable et cela n'a jamais même effleuré mon esprit qu'il pourrait disparaître.

M. Chevette: Je vous remercie de noter qu'on a eu une initiative qui a été pas pire.

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

M. Chevette: Merci. J'espère que vous en direz davantage et que je n'aurai pas besoin de vous les extirper toutes une après l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. J'ai, à l'occasion, vanté certains coups de mon prédécesseur, M. Tardif et, là-dessus, je ne me gêne pas. Je pense que tout n'est pas mauvais dans un gouvernement et vous me répondrez très certainement que tout n'est pas bon, non plus. Très honnêtement...

M. Chevette: Le verre est toujours soit à moitié plein ou à moitié vide, selon que tu es positif ou négatif.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me signale est assez intéressant. Cette tournée a été instituée en 1973.

M. Chevette: Elle n'a pas été faite en 1974 ni en 1975? Vous vérifierez.

M. Côté (Charlesbourg): En 1974, si vous n'étiez pas là, il y avait peut-être des bonnes raisons.

M. Chevette: Je n'étais pas là, mais il y a du monde qui était là avant nous. Ce n'est pas parce qu'on n'était pas là qu'on ne sait pas ce qui se passait, monsieur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela a été institué en 1973. Alors, le principe était là.

M. Chevette: Il aura dérogé d'un an et, à défaut du ministre, on a même envoyé les sous-ministres le faire, même quand ils l'étaient par intérim.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire une chose. Je me rappelle cette période où moi-même j'étais député, de 1973 à 1976, et j'ai participé en 1974, en 1975 et en 1976 à ces réunions.

M. Chevette: Est-ce que vous nous assurez, M. le ministre, que nous ne serons pas convoqués par votre poteau partisan dans le milieu, mais que cela va vraiment être le ministère qui va nous convoquer? Vous savez à quoi je fais référence, sinon, je vais vous le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela peut être le ministre.

M. Chevette: C'est ce que je veux dire. Est-ce que cela peut être le ministre ou le sous-ministre qui convoque les élus et non pas le poteau patroneux libéral du coin? C'est ce que je veux dire.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois dire que c'est mésestimer un peu le sens...

M. Chevette: Non, cela s'est fait, M. le ministre, et vous savez à quoi je me réfère. Vous êtes allé dans le comté de Berthier, il y a à peine une semaine et demie, et les maires ont été convoqués par le président de l'association libérale. Personnellement, dans l'administration publique, je trouve cela un peu grave.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je vais vous dire que j'ai été informé de ce fait sur place.

M. Chevette: Je le sais. J'ai toujours compris que cela ne s'était pas nécessairement fait par vous. Ce n'est pas vous que j'accuse. Je vous demande si vous allez prendre cette précaution. Parce que, quand même, si on est convoqué comme élus par un ministère, que ce soit par l'appareil administratif ou par l'appareil politique, je pense que cela doit originer nécessairement d'une des deux autorités et non pas du poteau. On ne reviendra pas au temps de 1940, quand même!

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne voudrais pas me faire vieillir à ce point!

M. Chevette: Non, moi, non plus!
(17 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): On a eu le respect de m'inviter personnellement comme député de Charlesbourg, chaque année, même si je n'avais pas de projet - je l'ai apprécié - pour au moins être capable d'exprimer mon opinion sur les projets qui me concernaient, même si j'étais député de l'Opposition. C'est une tradition qui est là pour être maintenue, au moins le temps où je serai là. S'il le faut, le ministre vous convoquera lui-même. Aussi, on aura probablement beaucoup de plaisir à notre réunion au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

M. Chevette: Sûrement. Vous avez pris

connaissance, M. le ministre, d'une étude faite par l'Association des constructeurs de routes et, grands travaux, qu'on appelle l'étude Trip, je pense, qui fait état du réseau routier au Québec. J'aurais préféré avoir plus que cette brochure pour vérifier parce qu'il y a quelques différences qu'il faudrait mettre pour le Québec quand on constate que, dans la revue **Chantier** de janvier 1986, on n'arrive pas aux mêmes conclusions et ce sont eux-mêmes qui donnent les chiffres. Cela m'a surpris un peu parce que, dans l'étude, on affirme une baisse continue au niveau de l'entretien du réseau routier et, dans la revue **Chantier**, à la page 15, il est bien dit qu'au niveau des budgets de construction et d'entretien, de 1974 à 1986, il est évident qu'il y a eu une chute dans la construction - tout le monde le sait - mais, qu'en 1982, au niveau de l'entretien, il y a eu quand même une augmentation de 7,02 %, et c'est dans la brochure **Chantier**.

M. le ministre, après avoir déclaré que vous aviez fait votre part dans l'entretien du réseau routier, je voudrais connaître vos priorités. Est-ce au niveau du réseau routier municipal, du réseau routier intermunicipal ou du réseau routier national que vous avez l'intention de mettre votre priorité quant au "reconditionnement" ou encore à l'entretien?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison d'évoquer la proposition du rapport Trip Canada qui est endossée par l'ACRGQTQ. Cela a été l'un de ses dossiers au cours des deux dernières années en termes de revendications et il fait état d'un besoin de 450 000 000 \$ d'investissements au cours des cinq prochaines années sur le réseau routier. C'est effectivement une préoccupation au niveau du ministère aussi. Nous avons un système routier qui a vieilli, qui a 20 ou 25 ans et qui atteint maintenant un âge où il faudra le retaper. Nous sommes pris dans un cul-de-sac. Il faudra réparer ce que nous avons et, forcément, on aura de la difficulté à retaper ce que nous n'avons pas. Par conséquent, on risque d'aller à certains endroits plus prioritaires compte tenu de la sécurité. Ce sont des critères comme ceux-là qui vont guider notre action, avec les évaluations faites au niveau du ministère. Effectivement, nous commençons cette année avec Décarie et le pont Viau. Ce sont des structures qui ont un urgent besoin d'être retapées. Vous répondez aujourd'hui que ce sera le réseau régional ou interrégional ne répondrait pas parfaitement à la question compte tenu de ce que nous avons comme connaissance actuellement du réseau et de ses déficiences. Nous devons aller au plus pressant et c'est ce sur quoi on s'attable aujourd'hui.

Évidemment, la préoccupation qui est partagée par vous et par l'ACRGQTQ l'est

aussi par nous. L'ACRGTO va même très loin. Je ne sais pas si elle vous en a fait part, mais elle propose que nous allions chercher un cent le litre d'essence pour l'affecter aux routes. Si le député de l'Opposition me donnait son accord aujourd'hui, je pourrais probablement faire des messages très rapidement au ministre des Finances.

M. Chevette: Je peux faire plus que cela et tout de suite...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: ...si vous vous engagez à faire immédiatement l'évaluation quant à la baisse à la pompe que vous avez le droit de faire tous les trois mois. Si cela représente 0,10 \$ de baisse à la pompe, que vous gardiez même 0,02 \$, M. le ministre, pour la réfection du réseau routier, cela serait cohérent. Vous avez imposé une taxe au mois de janvier, alors que vous n'étiez pas obligés de le faire, et vous vous rappellerez très bien que l'évaluation, c'est vous autres qui l'avez demandée, c'est vous autres qui avez imposé une taxe de plus et vous n'étiez pas obligés de le faire. Vous avez même voulu vous décharger sur un fonctionnaire qui aurait passé cette taxe.

Votre premier ministre a été obligé de reculer là-dessus pour dire: Je ne savais pas trop, je savais, est-ce que je savais ou est-ce que je ne savais pas? On ne le sait pas. M. le ministre du Revenu a commencé par dire qu'il n'avait pas signé un décret, il l'a signé par la suite. Si vous avez pris, à cette époque, 0,04 \$ de trop, si vous voulez en remettre 0,02 \$ pour les travaux routiers, je suis d'accord.

Plus que cela, si vous voulez évaluer, faites la réévaluation de la chute du prix du pétrole qui est rendu autour de 10 \$ et qui était à 30 \$. Un ascenseur, cela monte et cela descend. La taxe ascenseur. Je vous garantis que, si vous faites l'évaluation actuellement du prix du pétrole à la pompe au Québec, vous pourriez descendre de 0,10 \$ le gallon minimum. Si vous gardiez 0,02 \$ en expliquant à la population que c'est pour réparer les trous, pour l'entretien du réseau routier, pour la sécurité du monde, je suis convaincu qu'il y a des Québécois qui vont être heureux de baisser de 0,08 \$, mais de voir des routes améliorées. À votre question, vous avez une réponse.

M. Côté (Charlesbourg): Vous m'étonnez un peu, M. le député de Joliette.

M. Chevette: Ce sont les faits.

M. Côté (Charlesbourg): Vous m'étonnez - si vous voulez me laisser compléter - un peu lorsque vous me parlez de l'ascenseur

qui monte et qui ne redescend jamais. J'ai bonne souvenance...

M. Chevette: J'ai dit: Un ascenseur cela monte, mais cela redescend.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'aviez pas cela comme politique quand vous étiez au pouvoir.

M. Chevette: Parce qu'on était en pleine crise économique, le prix du pétrole était à 30 \$ le baril et là il est rendu à 10 \$. Sans vous forcer vous aviez une occasion rêvée pour appliquer vos critiques faites dans le temps où vous étiez dans l'Opposition. Vous aviez une occasion rêvée, à la fin de janvier, de dire au monde: L'ascenseur descend, on l'a assez crié pendant neuf ans quand on était l'autre côté de la Chambre. Vous avez essayé de faire porter sur le dos des fonctionnaires la remontée d'un étage additionnel. C'est ce qui vous est arrivé.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Joliette admettra qu'en décembre nous avons commencé à faire redescendre l'ascenseur pour les régions, un ascenseur qui avait été monté au "top" par vous?

M. Chevette: L'ascenseur a monté pour les hauts salariés de 30 000 \$ et plus.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Les hauts salariés en régions?

M. Chevette: Pas en régions. Je parle des impôts que vous avez améliorés à Noël, ceux des hauts salariés.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant, vous me parlez de...

M. Chevette: 10 \$ pour les petits et 800 \$ pour les gros.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez parler de pétrole, on va parler de pétrole. Si vous voulez parler d'autre chose, on va parler d'autre chose. Il ne faudrait pas mélanger les pommes avec les oranges.

M. Chevette: Vous avez baissé à Noël et vous avez augmenté à la fin de janvier. Vrai ou faux?

M. Côté (Charlesbourg): De par une loi que vous avez adoptée qui obligeait le ministère du Revenu à le faire.

M. Chevette: Absolument pas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: C'est marqué: Le

ministre, le gouvernement peut...

M. Côté (Charlesbourg): Peut. C'est cela.

M. Chevette: Vous n'étiez pas obligé.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que, de votre temps, le gouvernement pouvait aussi?

M. Chevette: Quand c'est marqué "doit", vous êtes obligés de le faire. J'ai négocié pendant dix-sept ans. Une clause de convention, quand c'est écrit "peut", tu peux le faire comme tu peux ne pas le faire, mais quand c'est marqué "doit", tu dois le faire. La loi dit que le gouvernement peut, par décret. Vous en avez fait un "doit" dans votre tête parce que cela faisait votre affaire. Vous êtes allés récupérer en janvier autant que vous aviez donné en décembre et même plus.

M. Côté (Charlesbourg): Si le ministre veut parler de l'ensemble des finances du Québec...

Une voix: Le député.

M. Côté (Charlesbourg): Le député. Je suis habitué à le voir en tant que ministre. Probablement que cela va prendre bien du temps avant que je le revoie à ce poste.

M. Chevette: Contentez-vous pendant que vous allez être là. Vous trouverez que ce ne sera pas long,

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous inquiétez pas pour moi, je suis assez grand pour défendre seul ma petite santé.

M. Chevette: Moi aussi.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est pour cela qu'on se comprend bien et qu'on peut échanger ces propos. Est-ce que le ministre...

M. Chevette: Le député.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous voyez, dans ce cas, c'est un ascenseur qui reste accroché.

M. Chevette: Celle-là, je ne l'aurais pas haïe.

M. Côté (Charlesbourg): Le député ne conviendra-t-il pas que la situation financière du Québec était quand même assez précaire? Vous l'avez vous-même évoqué tout à l'heure en parlant du discours responsable qu'avait eu M. Johnson, votre chef, au cours de la campagne électorale. Cela présumait d'une situation financière qui était assez difficile.

L'écart entre les engagements sur le plan électoral pour le Parti libéral et le Parti québécois était - on peut se disputer sur ces chiffres bien longtemps - de l'ordre de 300 000 000 \$ à 350 000 000 \$. L'exercice auquel nous nous sommes astreints est que, pour être capables de remplir des engagements envers ceux qui financent le Québec - c'est même évoqué dans le discours de Me Duhaime au mois de mai 1985 - pour être capables d'atteindre ces objectifs, il nous fallait aller récupérer tout près de 1 500 000 000 \$, soit en coupant ou en allant imposer de nouvelles taxes. C'est ce à quoi nous sommes conviés actuellement et c'est l'exercice que nous faisons.

M. Chevette: Comment pouvez-vous dire tout cela sans sourire? Vous me dites que vous saviez cela depuis mai 1985, M. Duhaime l'a écrit. Dans le rapport du député de Bonaventure, M. Gérard D. Levesque, il est écrit que cela fait cinq ans que la situation est comme ça. C'est écrit noir sur blanc. Comment pouvez-vous toujours soutenir que vous ne connaissiez pas l'état des finances publiques du Québec? Cela n'a quasiment pas de bon sens de faire cela à froid, après avoir écrit cela vous-mêmes dans vos livres? Cela n'a pas de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais tellement être assis à la place du député de Joliette pour lui dire: Comment auriez-vous fait, vous, comme ministre d'un gouvernement péquiste, pour régler la situation financière du gouvernement du Québec à laquelle nous sommes confrontés actuellement?

M. Chevette: Il y avait une différence. Nous connaissions les états financiers et vous les connaissiez aussi, mais vous refusiez... C'est peut-être un meilleur calcul que nous que vous avez fait. Vous avez dit: Mentons, mentons, il en restera toujours. Envoyons-en des promesses. C'est ce que vous avez dit. Vous en avez promis pour 2 000 000 000 \$ alors que, chez-nous, les promesses n'étaient pas faramineuses, parce que nous connaissions la situation financière. Mais vous avez dit: Ils vont nous croire à court terme et après cela on verra bien. C'est un peu cela que vous avez fait comme évaluation. Nous aurions peut-être dû faire cela, je ne le sais pas. Je pense qu'à moyen et à long termes, cela paie d'être franc.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Joliette admettra que le total des engagements grosso modo du Parti libéral au plan électoral était d'environ 600 000 000 \$?

M. Chevette: Bien, voyons! Donatien Corriveau a promis un hôpital à Joliette de

45 000 000 \$ à 50 000 000 \$. Voyons! Cela n'a pas d'allure.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant!

M. Chevette: Vous n'avez pas tout comptabilisé, certain.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, un instant! Celles du Parti québécois étaient de l'ordre de 250 000 000 \$. Donc, l'écart est là. Si vous voulez qu'on parle des promesses...

M. Chevette: Des routes, on en compte pour 2 000 000 000 \$ dans votre cas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais si vous voulez qu'on en parle des promesses, puis des engagements, je me suis astreint un petit peu à cela...

M. Chevette: On va en parler.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour être capable de savoir effectivement ce que cela représentent les promesses du PQ par rapport aux promesses du Parti libéral. J'ai un petit document ici qui relate très bien ce qui s'est passé. Je dois vous dire que, si vous voulez qu'on en parle, on peut en parler et on va en parler longtemps, parce que vous en aviez un bon chapelet, vous aussi. Vous en avez peut-être échappé dans le décor. Nous avons vu cela lors de la campagne électorale. Votre contrôle n'était pas total sur la machine. Nous avons vu cela un petit peu partout. Les engagements - et j'en ai deux séries ici - sont facilement comparables: les engagements du Parti libéral et les engagements du PQ. On peut s'en parler.

M. Chevette: Écoutez, on va s'en parler certainement. Vous sentez le besoin, dans la **Presse** de Montréal du mardi 26 novembre, de dire ceci et c'est vous-mêmes qui parlez: Les libéraux ont promis pour 2 000 000 000 \$ de routes, mais il s'agit-là d'objectifs et non d'engagements, précise le parti. Vous commencez à être mal à l'aise. Vous gigotez dans vos bottes un peu, elles sont trop grandes. Vous vous en rendez compte à ce moment-là.

Je vais vous donner un exemple dans le même comté. C'est deux Vallières, M. Michel Vallières, notre représentant dans Richmond, et M. Yvon Vallières, votre représentant dans Richmond aussi. Un dit: Moi, je ne promettais pas mer et monde. Cela ne sert à rien, nous n'avons pas l'argent. Devinez lequel, à vos yeux? Yvon Vallières, lui, qu'est-ce qu'il dit? Ce n'est pas croyable. Il se reprend avec son 1,4 % à 5,2 %. Il y a des routes un peu partout; il y en a, en veux-tu, en voilà. "Les libéraux promettent

de procéder à du rattrapage dans les travaux routiers." C'est partout ainsi et je pourrais prendre région par région. C'est très politique ce que je vous dis. Je le sais que ce n'est pas technocratique du tout.

Je voudrais juste vous faire remarquer qu'à un moment donné vous avez été "squizzés". Quand vous dites 250 000 000 \$ ou 500 000 000 \$, ce n'est pas vrai. C'est 2 000 000 000 \$. Tout le monde promettait n'importe quoi: des autoroutes à double voie, l'ancienne route 55 qui est doublée un peu partout et où les terres sont rétrocédées depuis, je pense, 1979. Il y en a qui s'imaginaient que cela appartenait encore au ministère. Vous savez, la connaissance minimale des dossiers est nécessaire avant de faire des promesses ou de lancer des projets.

M. le ministre, je comprends que vous n'êtes pas maître des engagements de chacun des députés. Cela je le conçois. Mais, comme parti, 2 000 000 000 \$ en constructions pourraient ne pas être faramineux si dès le départ vous alliez chercher à peu près 1 000 000 000 \$ par année. Parce qu'en argent constant, cela prendra plus que 1 000 000 000 \$ la deuxième année. Les 2 000 000 000 \$ que vous avez promis, ils vont vous coûter combien au bout de quatre ou cinq ans? Là, vous vous pliez. Vous aurez fait votre bout de chemin encore. Parce qu'à l'Éducation, il y aura des problèmes chaque année. La santé? Vous vous interrogez, vous riez de la longueur des jaquettes quand vous étiez dans l'Opposition. Je me rappelle les périodes de questions que j'ai subies.

(18 heures)

Je vais vous montrer comment vous êtes cohérents. Dans le Journal des débats de l'an dernier, en mars 1985 - cela n'est pas loin - vous faites une motion, un Parti libéral fort: Le phénomène de la dégradation de l'infrastructure routière, qui n'est, d'ailleurs, pas exclusif au Québec, puisqu'il constitue également un problème crucial ailleurs au Canada et aux États-Unis... Là, vous nous adressez à cause de cela une motion de blâme. Là, ça urge. Vous avez les recettes à tous les maux. Vous allez peser sur les pitons et vous allez tout régler, vous autres.

M. le ministre, vous nous présentez un budget qui baisse de 1,4 % à 1,1 %. Vous n'êtes pas gêné un peu? Vous n'êtes pas mal à l'aise un peu? Je comprends que vous vous êtes peut-être fait avoir par vos collègues. Peut-être que ce sont vos choix politiques à vous, mais sur les deux programmes qui me regardent - je ne parle pas des autres à l'intérieur de votre ministère - pourquoi avez-vous fait porter les coupures surtout là-dessus, quand vous saviez que c'était urgent au bout, quand vous aviez dénoncé le gouvernement antérieur, quand vous avez pris la peine de faire miroiter à l'ensemble des

municipalités, à l'ensemble des électeurs dans plusieurs comtés que vous aménageriez des routes, que vous répareriez les routes. Dès votre premier budget, à la première chance, à la première occasion que vous avez, sur ces deux points précis de démontrer à la population qu'il y a une cohérence entre votre discours électoral et votre action, c'est une baisse substantielle. Il n'y a pas un certain malaise? Est-ce que vous auriez besoin de l'Opposition pour vous battre devant le Trésor? Est-ce qu'à l'intérieur vous n'auriez pas pu faire d'autres choix politiques? Pardon, M. le Président, si M. le député de Berthier veut grogner...

Une voix: Arrête donc!

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

M. Houde: Ils se prennent pour d'autres, avoir besoin d'eux autres pour revendiquer de l'argent!

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

M. Chevette: Ce que le député de Berthier n'a jamais compris, c'est qu'une bonne question de l'Opposition, des fois, à un ministre en Chambre, c'est meilleur qu'une question plantée. Cela aide, des fois, le Conseil du trésor à comprendre qu'un collègue peut être mal pris et qu'il a besoin de son appui. Cela se fait. Il faut comprendre cela, par exemple.

Cela dit, M. le ministre, je voudrais vous poser deux questions.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux répondre à cela?

M. Chevette: J'aurais un autre volet juste à celle-là pour vous permettre de faire un tout. C'est l'aide de l'Opposition, peut-être, pour montrer l'urgence. Deuxièmement, est-ce que ce sont des choix politiques personnels que vous avez faits parce que le président du Conseil du trésor a dit ceci en témoignage... Je voudrais vous situer son témoignage, je n'ai pas l'intention de vous le faire contredire. Le président du Conseil du trésor a dit: Moi, je n'ai pas imposé au ministre les coupures. Je lui ai envoyé une commande de tant de millions et c'était à lui de choisir l'endroit où il coupait. Est-ce que vous n'auriez pas pu, M. le ministre, à l'intérieur du budget global du ministère, faire des ponctions à d'autres endroits qu'à la construction ou à la réfection, tout au moins à l'entretien du réseau routier, quand on parle de sécurité? Vous avez vous-même rendu public un rapport parlant de la sécurité routière. Je suis surpris que vous ayez fait porter les efforts de vos

compressions là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que j'ai en ma possession tous vos volets?

M. Chevette: Cela devrait. Si je n'en ai pas assez, je reviendrai bien.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est effectivement un choix de gouvernement. Il y a eu des choix de gouvernement en termes de priorités à l'Éducation et aux Affaires sociales pour régler certains problèmes d'urgence que le député connaît très bien parce qu'il était le ministre responsable de ce dossier préalablement au 2 décembre. Lorsque vous évoquez le fait que le président du Conseil du trésor a dit: Oui, ça me prend tant de millions du ministère des Transports, prends-les où tu voudras, je vous confirme que le président du Conseil du trésor nous a demandé une coupure à l'intérieur même du ministère, ce que j'ai fait. Cela a été mon choix. Je vais vivre avec, j'en suis fort conscient.

Ce que j'ai fait, quand je suis arrivé au ministère, j'ai réuni mes officiers supérieurs et j'en ai discuté avec eux. On a regardé dans chacun des programmes là où on pouvait intervenir. Je ne pense pas avoir de leçon à vous donner sur la structure du ministère des Transports. Transport terrestre des personnes, transport en commun, deux gros blocs au niveau du ministère, plus ce qu'on appelle communément la voirie, qui se partagent à peu près également, de manière égale, environ 800 000 000 \$, grosso modo, si on arrondit les chiffres dans les deux secteurs.

Lorsqu'on a regardé du côté du transport en commun, 47 % du budget est un budget de transferts, donc, des ententes qui nous lient avec le transport scolaire, 308 000 000 \$ qui étaient intouchables compte tenu du fait que l'année scolaire était en cours. Au-delà de 427 000 000 \$ dans le transport en commun où on a toute une série d'ententes avec les commissions de transport des communautés urbaines, soit pour des subventions à l'exploitation, soit pour l'achat d'équipements. Donc, la compression maximale que nous pouvions obtenir dans ce bloc de 800 000 000 \$ était d'à peu près 13 000 000 \$, si ma mémoire est bonne. La commande du Conseil du trésor était supérieure à cela.

Qu'est-ce qui restait par la suite? Il restait par la suite le bloc de la voirie. Compte tenu du fait que les budgets des commissions de transport étaient en cours, je me devais par la suite de regarder au niveau de la voirie ce qui était le plus facile à couper ou l'endroit où nous pouvions aller

chercher de l'argent Je plus rapidement parce que l'échéance, il faut se le dire, M. le ministre... Je vais finir par l'avoir, M. le député, c'est peut-être parce que je vous vois davantage au fédéral que je vous appelle M. le ministre.

M. Chevette: Détrompez-vous, vous êtes pris avec moi pour longtemps! Les deux ans que vous allez être là à peu près ou un an.

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons donc le choix de couper à la voirie, c'est là qu'il y avait des sommes disponibles et dans le peu de temps que nous avons, à la lumière de ce qui avait été déposé sur la table, j'ai donc décidé de couper dans ce qui n'existait pas. J'ai coupé dans les projets de construction de routes, donc, dans des routes qui n'existent pas sur le terrain. Je l'ai fait pour tenter d'épargner au maximum ce que nous pouvions épargner pour l'entretien du système routier.

Quant au député de Joliette qui m'offre son appui pour défendre mes crédits au Conseil du trésor, je vais vous le dire, je suis très heureux de son offre et la journée où j'aurai l'impression que son appui peut m'aider, je vais lui téléphoner, mais, d'ici là, qu'il ne perde pas trop de temps à attendre le téléphone. J'imagine qu'il aura autre chose à faire.

M. Chevette: Juste vous suivre, c'est déjà de l'ouvrage. Vous venez d'affirmer ceci et ça m'inquiète en "moses". Vous faites partie du gouvernement. Vous avez affirmé ceci - on pourra relever les "galées" - Face au peu de temps que nous avons eu. Ce ne sont pas des farces, vous vous êtes empressé de déposer les crédits: "face au peu de temps que nous avons eu." Quand on manque de temps, on prend son temps. On ne s'empresse pas de poser des gestes qu'on regrette après. Vous venez d'affirmer cela vous-même. On a épargné ce que nous pouvions épargner.

Il y a des choix politiques que vous faites. Je vous en donne un, par exemple, que vous venez de faire. Par exemple, vous avez promis, comme équipe libérale, dans un premier temps, que les bénéficiaires de l'aide sociale de 18 à 30 ans se verraient accorder la même chose que les 30 ans et plus. Dans un premier temps. Je me rappelle la déclaration. Dans un deuxième temps, nuance: Il y aura peut-être des modalités. Dans un troisième temps, là, il y a plus que des modalités, c'est apte et inapte. Il y a eu une évolution dans votre pensée et dans vos engagements face aux assistés sociaux. N'aurait-il pas pu y avoir également une évolution dans votre pensée quant au choix politique à poser dans le domaine des ponctions à l'intérieur de votre propre budget

si vous aviez eu plus de temps? Par exemple, vous auriez pu faire comme Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux et imposer un ticket modérateur alors qu'elle avait pris l'engagement de ne pas en imposer. Cela aurait pu être une évolution. Au lieu de faire une ponction, vous auriez pu imposer un ticket modérateur sur je ne sais trop quoi, sur un pont ou sur un autre, pour venir à bout d'arriver...

M. Houde: M. le Président, est-ce que vous pourriez rappeler le député de Joliette à la pertinence parce qu'on est rendu pas mal loin? On n'a pas tellement de temps pour discuter des transports. Il me semble qu'on pourrait ramener le député de Joliette à la pertinence.

M. Chevette: Quand il aura compris que je donne des comparaisons d'évolution de mentalités...

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

M. Chevette: ...il faut que je les donne. Je comprends que cela peut le dépasser, mais ce n'est pas ma faute.

M. Houde: Un exemple, ce n'est pas cinq ou six exemples. Ne charrie pas!

Une voix: Mesquin!

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

M. Chevette: Je m'excuse, M. le Président, je suis tout à fait dans l'ordre. Je demande au ministre si, à l'instar de sa collègue, il peut y avoir un ticket modérateur au ministère des Transports. C'est tout à fait dans l'ordre de donner une comparaison. Il y en a qui ont compris cela. Ils se sont tus, d'ailleurs.

Je demande au ministre s'il n'a pas été dans ce sens-là un petit peu.

M. Côté (Charlesbourg): Un ticket modérateur où?

M. Chevette: Je ne sais pas, moi. Sur le pont Jacques-Cartier. Vous n'avez pas pensé à aller chercher de l'argent sur le pétrole? Vous n'avez pas pensé à aller chercher des sommes pour la réfection du réseau routier, vous qui l'aviez défendu avec acharnement?

Une voix: Ce sont vos suggestions?

M. Chevette: Non, non, je demande son évolution dans sa pensée. Écoute!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas pensé à imposer un ticket modérateur parce que je pense qu'on est dans une période où vous avez éliminé le péage - si vous parlez de péage - ce qui a fait le bonheur de régions qui en souffraient. Bravo pour vous autres! Je ne pense pas qu'on puisse revenir à cette période-là pour le moment.

Dans le temps qui nous est imparti, Mme la députée de Maisonneuve, qui était ici avec nous depuis le début des crédits, hier, m'a dit qu'en cela je défendais une très large partie du budget qui avait été préparé par mes prédécesseurs. C'est un peu vrai. À l'intérieur de cela, j'ai eu des choix à faire, que j'ai faits. Compte tenu du temps que nous avions à notre disposition et des règles parlementaires, ce sont des choix, je l'ai dit tantôt très franchement et très ouvertement, avec lesquels j'aurai à vivre au cours de l'année. Je vais vivre avec parce que pour moi, contrairement à ce qui a été le cas dans le passé, je fais partie d'un gouvernement. Il y avait des choix de gouvernement au niveau de l'Éducation et de la Santé et c'est ce que j'ai respecté. À partir du moment où on a respecté cela et qu'on fait des demandes au ministère, j'ai à faire l'analyse de mes programmes afin de savoir où je peux couper.

Dans le domaine du transport terrestre des personnes, le danger qu'il y aurait eu de couper dans le transport en commun en particulier, cela aurait pu être l'usager qui en aurait fait les frais, compte tenu de la structure qui existe actuellement où, chaque fois qu'on demande un effort additionnel aux commissions de transport et aux municipalités, c'est, de tradition, l'usager qui paie une bonne partie de la facture.

J'avais donc le choix d'aller chercher de l'argent là et de voir l'usager, celui retirant des prestations d'aide sociale, l'étudiant, la personne âgée et le reste aussi être accablés par cette mesure. J'avais le choix pour 800 000 000 \$; 427 000 000 \$ dans le transport en commun; 308 000 000 \$ de budget dans le transport scolaire, donc des écoliers. Compte tenu des budgets en cours négociés avec ces différentes instances, mon action ne pouvait porter pour cette année dans ce secteur particulier. Ce que j'ai annoncé, livres ouverts, au cours de la discussion des crédits, c'est que j'ai entrepris dès maintenant la réflexion qu'il faut de façon à être en mesure, pour l'an prochain, d'aller chercher l'argent qu'il faut pour être capable d'en mettre sur les routes, à la fois dans la construction et dans l'entretien, mais d'abord en privilégiant l'entretien. À partir du moment où ces 800 000 000 \$ sont mis de côté et que nous ne pouvons récupérer qu'à peine 13 000 000 \$, il reste un autre

bloc de 800 000 000 \$ pour le ministère, partagé entre la construction et l'entretien.

Il y a effectivement une baisse de 12 000 000 \$ ou 13 000 000 \$ dans les crédits de cette année par rapport à ceux de l'an dernier pour l'entretien, mais j'ai tenté d'inverser la tendance des années antérieures en termes de coupures et de compressions budgétaires. Le phénomène des compressions budgétaires n'est pas apparu en 1986. Vous l'avez vécu vous-même comme ministre d'un gouvernement antérieurement. Il y a eu des compressions budgétaires antérieurement. (18 h 15)

Il y a eu des compressions budgétaires antérieurement. Selon les chiffres que j'ai et qui peuvent être invalidés dans la mesure où les informations que j'ai ne sont pas bonnes, au cours des six dernières années, là où on allait chercher la ponction la plus importante au niveau des compressions budgétaires, c'était au niveau de l'entretien, d'une moyenne, semble-t-il, d'à peu près 50 % alors que la construction était d'environ 25 % ou 27 %.

Ce que j'ai fait à l'intérieur de ce budget dans les deux volets construction et entretien, j'ai renversé la vapeur et je suis allé chercher, en termes de compressions, 64 % dans la construction et 20,8 % au niveau de l'entretien. C'étaient les choix que j'avais à faire pour tenter de respecter une des priorités très importantes au niveau du ministère qui est l'entretien. Nous dégageons à ce moment-ci et nous enclenchons une action qui aura des résultats sur le budget de l'an prochain au niveau de la construction et de l'entretien. Et je mets le député en garde, on n'est pas à l'abri d'ajouts de sommes en cours d'année.

M. Chevette: Mais, M. le ministre, sur votre dernier avancé, je regarde, depuis 1981, en ce qui regarde l'évolution des budgets de voirie, votre montant de 800 000 000 \$ grosso modo dont vous parlez, 772 861 400 \$ en 1980-1981, 774 223 600 \$ en 1981-1982; il y a une augmentation également en 1982-1983, cela monte à 825 247 500 \$; en 1983-1984, encore une légère augmentation. Je ne parle pas d'augmentations faramineuses, mais il y a une légère augmentation, environ 856 000 000 \$; en 1984-1985, il y a 845 000 000 \$, légère baisse, mais pas de l'ordre de 92 000 000 \$ comme celle que vous venez de présenter.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, M. le député, est-ce que vous pourriez me parler de l'évolution du déficit du Québec pour les mêmes années?

M. Chevette: Non, non. Le déficit du Québec par rapport à l'accroissement du budget est relativement stable. Vous le savez

très bien. On parlait de 1976. On peut bien s'enligner sur cette voie, mais vous savez très bien que, par rapport à l'accroissement des revenus du Québec ou du budget du Québec, le déficit est très stable. Si on se comparait au fédéral en plus, on serait gras dur. Vous le savez comme moi. Donc, ce n'est pas ce qui justifierait cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela que plusieurs rumeurs vous envoient là-bas pour tenter de le stabiliser.

M. Chevette: Oui, mais je vous annonce tout de suite que vous pouvez continuer la rumeur. Je suis fier que vous le disiez au micro, parce que je suis convaincu que je vais rester ici fort longtemps.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne tente pas de jouer avec les chiffres, ce n'est pas mon objectif. D'entrée de jeu, j'ai admis qu'il y avait des coupures et que c'était un choix de gouvernement que je partageais. Je n'essaie pas d'amenuiser la coupure. Elle est là et il faut vivre avec elle. Et je vais vivre avec la coupure.

M. Chevette: C'est parce que vous aviez affirmé...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Je veux juste clarifier votre situation. Peut-être que je l'ai pris hors contexte. Je ne veux absolument pas chercher la bisbille là-dessus. Vous avez affirmé qu'on a vécu la période de compressions budgétaires. C'est qu'à partir du montant de 800 000 000 \$ dont vous parlez, si je regarde de 1980-1981 à nos jours, il y a toujours eu une légère croissance même dans un contexte de compressions budgétaires. En 1982-1983, au plus fort de la crise économique, Michel Clair, alors ministre des Transports, accroissait le budget d'entretien de 7,2 %.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Pour être bien sûr qu'on se comprend, je ne parle pas du budget global du ministère. Vous avez raison d'évoquer ce que vous évoquez. Je pense que les chiffres sont là. Ne pas vouloir les admettre serait véritablement être de mauvaise foi.

Ce que je dis, c'est que chaque année il y a eu, de la part des ministres des Finances et des présidents du Conseil du trésor, une volonté de compressions budgétaires. C'est des compressions budgétaires que je veux vous parler. Pour vous dire toute l'ouverture des chiffres que j'ai, sur 1981-1985 à 1985-1986, la coupure au niveau de construction et d'entretien et d'autres programmes au ministère des Transports était de l'ordre de 151 000 000 \$, soit 31,7 % au

niveau de la construction, 44 % à l'entretien et 24 % dans les autres programmes.

Étant fort conscient que comparer une année avec une période, cela peut devenir boiteux, c'est uniquement à titre d'information que je veux le donner au député pour lui dire que j'ai tenté de faire un virage dans le but de limiter les compressions à l'entretien au strict minimum par rapport aux années antérieures. Cette année, 64 % des coupures, des compressions, proviennent de la construction par rapport à 31 % pour la période que j'ai évoquée tantôt; 20,8 % à l'entretien par rapport à 44 % pour la période précédente et 14,6 % de compressions dans les autres programmes du ministère par rapport à 24 % pour la période que j'ai évoquée tantôt.

Tout cela pour vous dire qu'il y a eu, dans notre réflexion, un effort pour tenter de démontrer que, pour nous, l'entretien était important et qu'il fallait davantage tenter de conserver nos acquis dans l'entretien pour la marge de manoeuvre que nous pouvions avoir cette année, dégageant ainsi pour l'an prochain les priorités du gouvernement. Vous avez raison de vous inquiéter du fait que, dans les autres programmes, nous n'ayons pu comprimer davantage. Ce que j'ai entrepris, à la lumière de ce que j'ai vécu dans ce dossier, c'est un travail de fond afin de récupérer des sommes pour qu'elles soient affectées l'an prochain à l'entretien du réseau routier.

M. Chevette: Pour ce qui est de la ventilation que vous faites entre ce qui était consacré antérieurement à la construction par rapport à l'entretien - c'est la première fois que j'entends la ventilation officielle; donc, je ne peux pas argumenter là-dessus - n'avez-vous pas l'impression que la ponction majeure du Trésor est allée, contrairement aux années antérieures... C'est vous-même qui avez évoqué le fait qu'il y a eu des compressions depuis un certain temps à cause de la crise économique et je pense que tout le monde le reconnaît. Si on regarde la tendance du maintien des budgets de 1980-1981 à 1985-1986, au ministère des Transports, quant aux programmes construction et entretien, c'est la première fois depuis 1980 qu'il y a une ponction majeure au niveau de l'entretien et de la construction, les deux combinés totalisant la somme de 800 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il serait peut-être intéressant de voir, c'est ceci: durant cette période, qui a fait les frais, comme ministère, des compressions budgétaires? Si ce n'est pas forcément le ministère des Transports, ce sont d'autres ministères. Je pense qu'un de ces jours le ministère des Transports devait, lui aussi, être mis à contribution dans cette opération.

Si c'est cette année, tant mieux, cela présage de très bonnes années pour l'avenir, pour 1987-1988, 1988-1989 et 1989-1990. C'est la réponse que je peux donner au député. Je n'essaie pas de dire qu'il n'y a pas, cette année, un effort majeur de fait au ministère des Transports; il est là, il est très clairement exprimé. Je n'ai jamais cherché à le cacher; cela a été un choix de gouvernement et cela a été aussi un choix de ministre.

M. Chevrettes M. le Président, l'ex-ministre, le député de Joliette, s'interroge toujours sur le fait suivant: le député de Charlesbourg et actuel ministre des Transports peut-il soutenir longtemps qu'il ne connaissait pas l'état des finances publiques? La preuve, c'est que cela a été écrit en toutes lettres dans le rapport du ministre des Finances, à savoir que cela fait cinq ans que cela existe, que l'état des finances publiques était connu. Comment pouvait-il allègrement voter pour des motions de blâme à l'époque, qui remontent à 1985 - ce n'est pas loin - et, deux mois à peine après avoir été élu, accepter de se faire littéralement dépouiller de ses budgets alors que ce n'était pas assez, que ces budgets étaient insuffisants lorsqu'il était dans l'Opposition, que c'était épouvantable? C'était épouvantable, le système routier. Il arrive au pouvoir, quelques mois après avoir promis 2 000 000 000 \$ pour les routes, et en l'espace de...

M. Côté (Charlesbourg): Assorti de quelles conditions?

M. Chevrette: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Assorti de quelles conditions?

M. Chevrette: Aucune condition. Vous promettiez cela à tour de bras, jusqu'à des autoroutes. Ce n'est pas un problème, en veux-tu, en voilà, c'est pas de l'onguent.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Joliette admettra quand même...

Une voix: Del'onguent, c'est cher.

M. Chevrette: Oui, avec les pharmaciens, je sais.

M. Côté (Charlesbourg): Admettons, quand même, que c'était assorti d'une condition.

M. Chevrette: Voyons, M. le Président, assorti d'une condition! Je n'ai entendu aucun de vos députés assortir cela d'une condition. On vous a étalé en Chambre des documents.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais dans les écrits, M. le ministre... M. le député, je suis véritablement accroché au ministre.

M. Chevrette: C'est un des rares.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les écrits, il y a effectivement cette condition dans chacun des programmes qui ont été rendus publics.

M. Chevrette: M. le ministre, là-dessus, vous conviendrez que je peux vous en déposer qui ne sont pas assortis de cette condition-là, puis un joli beau paquet. Je vous dirai même votre programme. Votre programme pour monter cela de 1,4 % à 5,2 % était-il assorti de cette condition? Votre programme électoral, rendu public par M. John Ciaccia, par Mme la députée, était-il assorti...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que dans ces conditions-là, vous maintenez que, dans le programme politique du ministère des Transports rendu public le 6 novembre, non pas par M. Ciaccia parce qu'il était absent, il a été remplacé dignement par Mme la députée de Mégantic-Compton, par le député de Richmond et par d'autres candidats libéraux à l'époque vous avez chiffré cet engagement du parti?

M. Chevrette: C'est assez simple, c'est 1 400 000 000 \$ par année.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ce n'est pas...

M. Chevrette: Bien, 800 000 000 \$ qui représentent 1,4 % par rapport à 5,2 %, qu'est-ce que cela fait?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, vous avez quand même hérité d'un certain nombre de défauts de vos prédécesseurs quant à la comptabilité.

M. Chevrette: Je vais vous le lire, M. le Président. Je vais vous lire d'abord M. Yvon Vallières, lui-même. C'est en toutes lettres, je vais vous lire cela. Selon M. Vallières, lorsque le Parti québécois - c'est dans son Telbec - a pris le pouvoir en 1976, le budget de construction de routes représentait 5,2 % du budget global du Québec. Cette proportion n'est plus que de 1,4 % aujourd'hui. De plus, le budget d'entretien des routes n'a subi aucun changement depuis 1976 malgré la détérioration des routes. Ainsi, les 453 000 000 \$ alloués en 1985 ne représentent plus, en dollars constants de 1976, que 225 000 000 \$ par rapport aux crédits alloués de 229 000 000 \$ en 1976-1977. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est

votre représentant à Sherbrooke. Quand on montre cela, que l'on prend les chiffres qui représentent 1,4 % et qu'on les transpose à 5,2 %, je suppose qu'on n'a pas besoin de machine comptable pour vous faire comprendre que cela se chiffre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que vous voulez me signifier, c'est qu'on aura du rattrapage à faire au cours des prochaines années.

M. Chevette: Ce que je veux vous signifier, c'est qu'au lieu d'augmenter... Vous nous reprochiez - parce que c'était sensiblement la même chose, quelques millions de plus seulement - qu'en dollars constants on reculait. Quand on recule même en dollars courants, imaginez-vous quelle chute cela représente en dollars constants. C'est ça que je vous signifie et ne me dites pas que vous ne l'avez pas chiffré. Quand vous donnez les pourcentages de budgets connus et existants et que vous en visez d'autres, on peut établir les chiffres. Je pense bien qu'on n'a pas besoin d'être comptable pour comprendre cela.

M. Côté (Charlesbourg): Après cet énoncé comptable, M. le Président, je constate qu'il est 18 h 30.

M. Chevette: Oui, ça va vous donner le temps de vous trouver une bonne réponse pour le retour.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 30)

(Reprise à 20 h 11)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires 1986-1987 du ministère des Transports.

M. Chevette: M. le Président, si le ministre y consent bien, au lieu d'aller sur des éléments précis, on continuerait la discussion "at large" sur différents éléments, quitte, à la fin, à ce que le président appelle, pour les fins du procès-verbal, le programme élément par élément.

M. Côté (Charlesbourg): Étant donné la marque très libérale que me propose le député de Joliette, je suis d'accord.

M. Chevette: Vous allez donc constater

que la libéralité de mes propos ne sera pas retenue, ce soir. C'est-à-dire que je ne me retiendrai pas. Ceci dit, deux petites questions de clarification avant d'aller sur des sujets plus globaux. Au programme 4 - j'y vais comme je le vois ici - au sujet de la conservation, il y a 6 000 000 \$ de moins de transfert au poste 10. Je voudrais savoir concrètement ce que cela signifie et qui sera privé de ces transferts.

M. Côté (Charlesbourg): Étant donné le grand intérêt, pour l'ensemble de la députation, de cet élément, je m'attendais bien à une question.

M. Chevette: Je n'aurais quasiment plus besoin de réponse, parce que je viens de comprendre!

M. Côté (Charlesbourg): Pour qu'il n'y ait pas de méprise, est-ce que le député de Joliette pourrait répéter? J'ai mal saisi.

M. Chevette: Je vais répéter, parce que je ne pensais pas que c'était cela, moi non plus. Je connais bien l'autre programme, vous comprendrez!

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que les deux faisaient la même erreur, parce que votre question visait un programme auquel je pensais, mais ce n'est pas le programme auquel vous...

M. Chevette: Je vais reprendre ma question. Au programme 4, au sujet de la conservation, il y a 6 000 000 \$ de moins de transfert au poste 10. C'est écrit: Transfert 10, à la page 30-5. Il y a 6 000 000 \$ de moins. Cela touche quoi?

M. Côté (Charlesbourg): C'est très clair selon l'information que j'ai. Compressions par la remise, aux municipalités de 5000 habitants et moins, de l'entretien de certaines routes.

M. Chevette: C'est la remise de routes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Est-ce que le ministre peut me dire si...

M. Côté (Charlesbourg): ...entretien divers.

M. Chevette: D'accord, je comprends. J'en ai connu une couple dans mon comté. Ce que je veux savoir, c'est: Est-ce qu'il y a une politique avec des critères précis au ministère, ou s'il y a une certaine discrétion du ministre en ce qui concerne l'acceptation, le refus ou la reconsidération? Y a-t-il une

sorte de tribunal d'appel ou quelque chose du genre?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai les critères pour la remise. Il semble que cela ait été fait dans le passé de manière très inégale, que je n'ai à expliquer ou cautionner d'aucune manière. Mais il y a une série de critères ici, et je voudrais vous les énumérer.

Dans un premier temps, ce sont des sections de routes qui sont désaffectées par la suite de reconstructions. Deuxièmement, en milieu urbain: rues d'intérêt strictement local. Troisièmement, en milieu rural: chemins municipaux d'intérêt strictement local sans habitations riveraines de caractère permanent et sans vocation de transit. Quatrièmement: routes ou chemins ayant fait l'objet d'un protocole d'entente entre le ministère et la municipalité lorsque le protocole implique un abandon d'entretien. On va s'entendre, par exemple, avec une municipalité dans un protocole pour refaire. On signe le protocole à condition que la municipalité le récupère par la suite et l'entretienne. Cinquièmement: Dans le cas de la construction d'une route de contournement dont l'ancienne route devient une rue à caractère local. Ce sont les critères qui président à l'abandon et au transfert de certaines routes.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président.

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

M. Paradis (Matapédia): Serait-il possible d'avoir ces critères par écrit, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Avec le plus grand des plaisirs.

M. Paradis (Matapédia): Merci.

M. Chevette: Ces 6 000 000 \$ signifient-ils pour les municipalités, M. le ministre, l'accroissement de taxes municipales de 6 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Cela signifie que, dans la volonté du ministère, c'est de régulariser des situations, des injustices créées envers certains comtés parce qu'on les a remis ou certaines municipalités par rapport à d'autres. C'est donc d'en arriver à un équilibre...

M. Chevette: Je comprends cela. Tout le monde est d'accord pour l'équité, je suis d'accord avec cela, mais la question n'est pas là-dessus, M. le ministre. Je vais vous la répéter très lentement. Ma question est la suivante: Si cela coûte 6 000 000 \$ de

moins au ministère des Transports du Québec, donc, à votre ministère, cela voudrait-il donc dire automatiquement 6 000 000 \$ de plus en taxes aux citoyens qui seront touchés par cette mesure?

Une voix: ...

M. Chevette: Non, non, faire faire et faire payer, ce n'est pas pareil.

Une voix: Les deux. Bien oui.

M. Chevette: Non, non. Ce n'est pas pareil.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que, si cela nous coûte 6 000 000 \$, cela n'en coûtera pas nécessairement 6 000 000 \$ aux municipalités pour faire le même job, le même travail et certaines de ces routes sont admissibles aux subventions d'entretien de chemins d'hiver. Ce n'est pas un transfert net de 6 000 000 \$ de coût aux municipalités.

M. Chevette: Avez-vous une évaluation du coût approximatif du transfert? Je comprends que certaines municipalités, ce n'est pas parce qu'elles ont un mille de routes de plus qu'elles vont engager deux personnes de plus, je comprends cela, ou qu'elles vont engager un camion. Il faut bien parler correctement. Ce que je veux dire: Avez-vous une évaluation du transfert net, de taxes? Au ministère, vous n'avez pas cela?

M. Côté (Charlesbourg): On va dire que ce sera beaucoup moins que 6 000 000 \$, mais ce n'est pas fait.

M. Chevette: Vous n'avez pas les proportions?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Pourriez-vous faire faire cela par vos fonctionnaires et nous le faire connaître?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Une évaluation éventuelle des coûts.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire l'évaluation et on s'engage solennellement à vous la transmettre.

M. Chevette: J'espère que vous ne ferez pas comme l'engagement de vos six à Sherbrooke.

M. Côté (Charlesbourg): Pour vos...?

M. Chevette: Faire des engagements solennels et ne pas les respecter.

M. Côté (Charlesbourg): Mes...?

M. Chevette: Vos six collègues qui ont pris des engagements de monter les budgets et on a des coupures. Les engagements solennels de votre part, est-ce que cela va être vrai?

M. Côté (Charlesbourg): Attendez pour voir.

M. Chevette: C'est ce que vous dites là, vous êtes un nouveau chef d'orchestre.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez pour voir.

M. Chevette: Vous portez mal votre symphonie.

M. Côté (Charlesbourg): À l'ACQ, là où cela a été dit, les gens ont été à même de vérifier que, dans neuf cas sur dix qui traînaient sur le bureau, cela a été réglé dans l'espace de deux mois.

M. Chevette: Et, dans deux mois, vous vous êtes fait édenté votre budget comme jamais on ne l'a fait à un ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Imaginez-vous si j'avais un budget ce que je pourrais régler pour ce que vous n'avez pas réglé!

M. Chevette: Cela n'a aucun rapport. Vous vous êtes fait plumer comme pas un ministre des Transports ne s'est fait plumer jusqu'à maintenant.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez encore des relents de votre ancien ministère parce que vous parlez beaucoup de plumes.

M. Chevette: De mon ancien ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Auriez-vous des tendances à traiter les biologistes d'"oiseaulogues"?

M. Côté (Charlesbourg): Oh! Absolument pas!

M. Chevette: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Sachant tout le bien qu'en pense l'ex-ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Chevette: C'est exact. C'est pour

cela que je voulais vous mettre en garde de ne pas vous aventurer sur ce terrain.

Donc, M. le ministre, vous nous annoncez, en plus d'une ponction de 13 000 000 \$ dans l'entretien et de 59 000 000 \$ dans la construction, un transfert de poids fiscal aux contribuables dont on ne saurait évaluer pour le moment le montant précis, mais pour le ministère c'est une ponction de 6 000 000 \$ en plus. Donc, 59 000 000 \$, 13 000 000 \$ et 6 000 000 \$; on se comprend bien?

M. Côté (Charlesbourg): Continuez et vous allez arriver à 92 000 000 \$. Ce n'est pas bien compliqué. Si c'est à cela que vous voulez arriver, on peut faire cela dans...

M. Chevette: Ce n'est pas nécessairement à 92 000 000 \$ qu'on veut arriver, mais on veut montrer où vous mettez les ponctions et, également, où vous retransférez le fardeau de la dette aux contribuables en leur disant qu'on avait bien du retard. Donc, ils vont se payer du retard, d'après ce que je peux comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Eux-mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le principe qui est à la base de cela est un principe d'équité vis-à-vis des municipalités qui, dans le passé, se sont vu transférer des routes de manière très inégale, sans vision d'ensemble. Ce que nous voulons faire, c'est de mettre sur un même équilibre chacune des municipalités et chacun des comtés quant au transfert des routes. C'est ce qu'on veut faire.

M. Chevette: À l'élément 4 du programme 5, pour rester dans ces questions, on diminue le budget de l'aide à l'amélioration du réseau routier municipal, cette fois-ci, de 16 700 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la bonne question.

M. Chevette: Je n'étais pas sûr. Je me suis dit que j'allais venir à tomber dessus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la bonne question. J'ai fait distribuer ce matin une copie du tableau pour bien comparer parce que depuis le début de l'exercice des crédits on compare budget à budget, période à période. En pareille période, en 1985-1986, il y avait 3 850 000 \$ pour les ponts municipaux, 1 250 000 \$ pour les pistes cyclables et 3 797 000 \$ pour les chemins municipaux, soit un total de 8 897 000 \$. En pareille période cette année, 1986-1987, il y avait 4 000 000 \$ pour les ponts

municipaux, 987 000 \$ pour les pistes cyclables et 7 191 000 \$ pour les chemins municipaux, soit un total d'environ 12 000 000 \$; ce qui représente un écart d'au-delà de 3 200 000 \$ de plus, en pareille période, que l'an dernier.

M. Chevette: M. le ministre, vous comprendrez que j'ai déjà joué dans les budgets. C'est un jeu comptable. Vous allez me dire, sans doute avec beaucoup de spontanéité, combien de millions ont été dépensés l'an dernier pour les chemins municipaux, soit pour l'année financière complète 1985-1986.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, avec le plus grand des plaisirs, je vais le dire au ministre...

Une voix: Au député.

M. Côté (Charlesbourg): Au député. Je me suis certainement accroché.

M. Chevette: Je ne hais pas cela, vous pouvez continuer. Cela me fait revivre des relents.

Une voix: Cela ne reviendra jamais.

M. Chevette: Pas mal avant toi.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que le député de Joliette apprécie que je l'appelle M. le ministre, parce qu'il est à même de constater la différence entre ce qu'il a vécu et ce qu'il vit présentement.

M. Chevette: C'est plus facile de ce côté-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, le député de Joliette a raison de dire que, à la fin de l'exercice, au 31 mars, il y avait dans les budgets 25 818 000 \$ par rapport à 12 200 000 \$ actuellement, ou à peu près en arrondissant les chiffres; c'est à la fin de l'exercice. En cours d'exercice, dans le discours du budget, il y a 10 000 000 \$ qui se sont ajoutés et dans les crédits supplémentaires d'automne, aussi 10 000 000 \$. Je ferai part au député de Joliette qu'on n'est pas encore rendu au discours sur le budget...

M. Chevette: M. le Président...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant!

M. Chevette: Allez-y.

M. Côté (Charlesbourg): Je connais la spontanéité du député de Joliette. Il faut de temps en temps la contrôler. Ce que je ne vous ai pas dit mais que je veux vous dire, c'est que, parmi les 7 191 000 \$ pour les

chemins municipaux, votre générosité électorale a fait en sorte qu'il y en ait 6 600 000 \$ d'engagés...

M. Chevette: Sur les 7 000 000 \$ qu'il y a là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Cela va bien!

M. Côté (Charlesbourg): Cela va bien, n'est-ce pas?

M. Chevette: On a été brillant. Je vous demande donc à nouveau, M. le ministre... Vous présentez un petit tableau essayant de vous justifier à court terme.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas!

M. Chevette: Époque par rapport à l'autre époque. Ce que je vous dis, quand on étudie les crédits budgétaires, on les étudie en fonction d'une année. On ne peut pas prévoir, à ce stade-ci, que vous irez en chercher, d'une façon assurée, en cours de route. On peut le souhaiter et on peut prier pour que vous en obteniez. Ce que je veux dire, c'est qu'on ne peut pas prévoir, au niveau de l'étude des crédits, vous le savez comme moi, que vous en aurez.

M. Côté (Charlesbourg): De la même manière qu'on ne pouvait pas le prévoir lors de la même période, l'an passé.

M. Chevette: Exact. Dans les faits, cela s'est soldé par une différence de 16 000 000 \$ ou à peu près. Ce que je veux dire, M. le Président, vous comprendrez qu'on très très inquiet face à...

Une voix: Terrible, terrible!

M. Chevette: Il y en a qui appellent cela Ding et Dong, mais moi je vais me retenir, M. le Président, surtout face à lui.

Je vous disais donc, M. le ministre, qu'on les a eus, dans les faits, au bout de l'année financière. On ne peut pas prévoir, à ce moment-ci, que vous irez en chercher, d'autant plus que la démonstration de votre grande puissance au niveau de "l'édentement" de vos budgets est très peu éloquente.

M. Côté (Charlesbourg): Puis après!

M. Chevette: Est-ce qu'on pourrait espérer selon vous - vous vous appréciez, j'ai remarqué cela dans vos discours, le nouveau chef d'orchestre, accrochez-vous on part - est-ce que vous escomptez aller chercher des crédits additionnels, vous?

M. Côté (Charlesbourg): Si je ne me fais qu'à l'appui de l'Opposition pour convaincre le ministre des Finances j'aurais certainement de la difficulté. Quant à l'appréciation que voudrait faire le député de Joliette sur les chances, les paris sont ouverts.

M. Chevette: Donc, vous êtes en train de me dire que vous gageriez que vous allez en chercher davantage?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je vous invite à gager.

M. Chevette: Pour ou contre le fait que vous alliez en chercher?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Selon la trame que vous avez dégagée depuis le début, vous savez dans quel sens vous devez gager.

M. Chevette: Donc, vous, dans n'importe lequel sens, vous gageriez?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je me suis aperçu que, depuis un certain moment, le député de Joliette allait dans n'importe quel sens, alors c'est pour cela que je me dis...

M. Chevette: Non, pas du tout. Je vous pose la question précise. Vous, vos chances, les évaluez-vous d'aller en chercher oui ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Faites vos paris je ferai les miens!

M. Chevette: On n'est pas là pour parier. Je vous demande si vous escomptez aller chercher de l'argent.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question qui est à ce moment très hypothétique. Si le député de Joliette peut prendre son mal en patience, il aura réponse à sa question le 1er mai prochain. Malheureusement, je ne pourrai être là pour répondre aux questions qu'il pourrait me poser.

M. Chevette: Est-ce à dire que les crédits ne reflètent pas le budget?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon!

M. Chevette: Est-ce à dire que les crédits pourraient être contredits par le budget du ministre des Finances?

M. Côté (Charlesbourg): Je retournerai la question au député de Joliette. Est-ce qu'il est arrivé des événements dans le budget du ministre Duhaime du mois de mai

l'an dernier?

M. Chevette: Il est arrivé des correctifs, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Chevette: Je vous demande si c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est pas impossible qu'il y ait des correctifs. Vous me posez la question s'il y aura des correctifs dans le budget du mois de mai?

M. Chevette: Par rapport à votre ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Vous serez à même de le constater le 1er mai au soir. Ne me demandez pas de révéler au nom du ministre des Finances ce qu'il y aura dans le budget.

M. Chevette: ...aurait pu dans un moment d'inattention dire: Bien sûr, il va y avoir des correctifs. Je l'aurais su.

M. Côté (Charlesbourg): Là, vous le savez.

M. Chevette: Il n'a rien comme de s'essayer!

M. Côté (Charlesbourg): Là, vous ne le savez pas.

M. Chevette: Non, je sais que je ne le sais pas. Je vous souhaite qu'il y ait des correctifs, peut-être pas nécessairement pour vous, mais au moins pour ceux qui en bénéficieront.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! je sais que si jamais le député de Joliette souhaite que j'aie des crédits additionnels ce n'est certainement pas pour ma gloriole à moi, mais pour le service et le bien-être de chacun des députés qui attendent ces subventions.

M. Chevette: M. le Président, ceci dit, 16 700 000 \$ de différence c'est beaucoup, c'est énorme. Il est vrai qu'à chaque année il y a toujours eu des correctifs. En tout cas, si je remonte à trois ou quatre ans en arrière, il y a eu des correctifs à chaque année par rapport aux crédits déposés. Je me souviens même d'une année où il y avait eu quelque 23 000 000 \$ additionnels par rapport aux crédits déposés. Je crois que c'est il y a trois ou quatre ans, en 1983 ou en 1984. On pourrait vérifier cela. Je sais qu'il y a eu 23 000 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): En 1983-1984.

M. Chevette: En 1983-1984, c'est cela. Il y a eu des années où la liquidité était meilleure et on pouvait en donner au réseau municipal.

M. Côté (Charlesbourg): Vous l'avez dit, la liquidité était meilleure.,

M. Chevette: La liquidité par rapport à des priorités qu'avait le gouvernement à l'époque, c'est évident. On a traversé une crise économique et en pleine crise économique - je vous l'ai dit - notre budget au ministère des Transports n'a jamais été amputé autant qu'il l'est présentement et on ne traverse pas une crise économique présentement, on est en plein redressement de la conjoncture économique. C'est un choix budgétaire que vous avez fait pour en arriver à une détérioration aussi forte du budget du ministère des Transports. C'est évident que c'est un choix politique. M. le ministre ne se dédira sûrement pas par rapport à immédiatement avant la période du souper où il disait que c'est vrai que c'est un choix politique de son gouvernement et de lui-même, quant aux endroits où il y avait des ponctions. Sur cet élément particulier du budget du ministère - je ne plaide pas seulement pour l'Opposition, je plaide pour l'ensemble des députés, et vous le savez très bien, je crois que tout le monde est d'accord pour dire qu'il y a peu de discrétionnaire, entre vous et moi, pour les députés de l'Assemblée nationale, de quel que côté de la Chambre qu'ils soient. Il y a seulement deux budgets discrétionnaires qui sont à la portée des députés, c'est celui du loisir et celui de la voirie municipale. J'ose espérer, M. le ministre, que vous saurez plaider à nouveau lors des crédits budgétaires d'automne - souvent il y a des réajustements - ou encore au niveau du budget s'il y a encore place pour des correctifs afin qu'on puisse compter sur une proportion intéressante d'argent pour les députés dans chacun des comtés et en particulier - ne nous le cachons pas - les députés des milieux ruraux, semi-ruraux et semi-urbains. C'est évident.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais assurer le député de Joliette que, comme il le fait présentement pour plaider la cause de ce budget de discrétionnaire aux députés, les collègues de ma formation l'ont très largement fait au cours de réunions que nous avons eues dans l'exercice budgétaire que nous traversons. Chacun des députés avait la même préoccupation que le député de Joliette, principalement en regard des comtés ruraux. À ce niveau, je pense que c'est un souhait qui est partagé par l'ensemble des collègues de l'Assemblée nationale, peu importe le parti qu'ils représentent.
(20 h 30)

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

Projets de routes et autres travaux

M. Houde: Merci, M. le Président. J'aimerais savoir de la part du ministre quelles vont être ses intentions en ce qui concerne des expropriations qui avaient déjà été faites en 1973-1974 par les libéraux. Le gouvernement précédent, qui était le Parti québécois, a décidé de ne pas faire les routes et de redemander l'argent après qu'il eut été versé aux détenteurs de terrains. Est-ce que, selon vous, vous allez pouvoir en tenir compte et est-ce qu'on va pouvoir les programmer à nouveau pour être capables enfin de les repasser cette fois-ci?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'il y a un projet en particulier qui préoccupe le député de Berthier?

M. Houde: D'abord, cela ne touche pas seulement mon comté. Cela touche le comté de Joliette. C'est pour cela que j'espère que le député de Joliette va m'appuyer dans mes revendications. La route 131 qui, depuis 1973, 1975, 1976, devait être faite, ne l'a jamais été et il y a seulement eu une couche ou deux posées par-dessus et il n'y en a pas eu par la suite.

La voie qui avait été tracée, c'était dans les belles terres agricoles. Comme vous le savez, les terres agricoles, avec la protection du territoire agricole depuis 1979, c'est très difficile de passer dessus. Donc, ils ont décidé de mettre de côté la route et de demander aux propriétaires de terrains de remettre l'argent au gouvernement et, à partir de là, cela a toujours été la même chose.

Lorsque j'ai été élu en 1981, j'avais été rencontrer le chef divisionnaire à Joliette. Il m'avait répondu à ce moment-là, au mois de novembre 1981: M. Houde, j'ai la même opinion que vous. Il faudrait, le plus tôt possible, prendre la voie de Joliette-Saint-Félix qu'on a actuellement et la refaire. Cela presse! Plus on va retarder, plus cela va coûter des sous parce qu'on va exproprier. Quand on exproprie, cela coûte de l'argent. Il n'y a pas seulement les terrains. Les terrains sont toujours là mais ce sont les maisons, ce sont les commerces qui se construisent près de la route et on est pris avec ce dilemme actuellement.

Lorsque je voyais dans les journaux dernièrement qu'il y avait des priorités qui existaient dans le comté de Joliette, je disais que les priorités existaient avant dans Berthier plutôt que dans Joliette. Aujourd'hui, je voudrais bien savoir l'approche du ministre, s'il va pouvoir tenir compte de ces demandes qui avaient déjà été faites et qui étaient même prêtes à être exécutées. À part cela, ce n'est pas une longueur de 25 milles, c'est une longueur

d'environ 7 milles pour pouvoir tout débloquer le nord du comté. Cela aiderait énormément à amener davantage de gens dans le beau coin du comté.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que cela fait partie des préoccupations du député de Berthier depuis déjà un certain temps et il m'en a déjà parlé. Évidemment, le ministre des Transports n'est pas nécessairement au courant de toutes les routes du Québec. Sa capacité de mémoire ne lui permet pas de ramasser toutes les données concernant l'ensemble du système routier.

Évidemment, lorsqu'est arrivée la Loi sur l'expropriation, en 1974, il y a toute une série de terres où on avait prévu faire des constructions de routes qui ont été, avant même que la Loi sur l'expropriation ne soit adoptée, récupérées par le gouvernement et qui, dans certains cas, comme celui-là, ont été remises par la suite, étant donné qu'il n'y avait pas de projet à l'intérieur du ministère qu'on voyait jour de réaliser.

C'est clair que nous devons maintenant recommencer l'exercice à la lumière des renseignements et des analyses que le ministère doit faire. C'est à cela que le ministère va s'attaquer... On me signifie qu'il y a des contraintes additionnelles qui se sont même ajoutées en cours de route avec la CPTA, compte tenu qu'il y a des terres agricoles, et aussi l'avis de l'Environnement, qui est extrêmement important et qui ajoute au délai d'autorisation pour compléter ces projets.

M. Houde: Je vous remercie, M. le ministre. Vous êtes passé dans ma région la semaine dernière et vous avez pu constater qu'à partir de Joliette jusqu'à Saint-Félix, à la pointe du nord, c'est là qu'on devrait arrêter pour le moment. Je comprends qu'on pourrait monter bien plus haut mais disons pour débloquer le trafic très dense durant les fin3 de semaine et même durant la semaine avec le camionnage qu'on a.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai surtout pu constater, parce que je suis passé dans le comté de Joliette pour me rendre dans le comté de Berthier, c'est que le député de Joliette, avec son système routier, faisait l'envie du député de Berthier.

M. Chevette: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Sur la même question, M. le député de Joliette?

M. Chevette: Sur la même question.

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

M. Chevette: Non, je ne peux accepter

ce que le député de Berthier vient de souligner. Je pense qu'il a le droit de défendre ses projets. Je pense que cela touche effectivement mon comté. En particulier les fins de semaine - s'il ne l'avait pas dit, je l'aurais spécifié - il y a énormément de trafic, surtout en période estivale, à cause du tourisme du nord, de Saint-Gabriel en particulier, Saint-Michel-des-Saints, Saint-Zénon, etc. Je connais bien le coin, bien sûr, pour être né dans le comté de Berthier moi-même, M. le Président.

Il y a une autre partie du comté de Berthier qui est affectée par une circulation plus dense et plus régulière, le matin et le soir. Il s'agit des municipalités de Sainte-Béatrix, Saint-Côme, Saint-Alphonse et des municipalités de mon comté également, Saint-Ambroise et Sainte-Marcelline. Vous aurez remarqué que je parle du fameux embouteillage du rang Visitation, quant à parler de voirie. Je ne peux pas présenter au ministre un projet particulier, je sais qu'il ne peut pas connaître toutes les routes, je conçois très bien cela. Cela ne servirait à rien de dire: Connaissez-vous tel rang 9? Voyons! Il y a des rangs 9 dans chaque paroisse. Il y a aussi des 8 et des 7 dans chaque paroisse. Je veux demander au ministre si les projets terminés, qui ont toujours été reconnus comme prioritaires par les hauts fonctionnaires de son ministère, qui ont traversé toute la gamme ou les phases des Transports, du ministère de l'Environnement lui-même, de la CPTAQ, qui ont subi les arbitrages des municipalités avec l'UPA et avec le ministère des Transports comme tel, ces projets qui sont à terme, est-ce qu'ils seront continués par le ministre? Par exemple, dans le cas précis que je donnais tantôt, c'est une voie d'évitement de la ville. Je peux vous dire que sur le plan de la sécurité physique du monde il en prend 25 minutes en ambulance le dimanche soir pour se rendre de l'Auberge des gouverneurs à l'hôpital. C'est un cas de sécurité publique. Est-ce que ces projets reconnus, qui ont franchi toutes les étapes, seront respectés par le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais si le député de Joliette fait allusion au contournement ouest de Joliette? Je m'attendais un petit peu à cela. Ce que je peux vous dire, c'est: Oui, pour une longueur de 7,5 kilomètres avec un budget approximatif de 4 300 000 \$. La phase 1, c'est de la rue Beaudry au rang Double, pour 3 000 000 \$; et 1 100 000 \$ pour le rang Double à la route 343.

M. Chevette: Exact.

M. Côté (Charlesbourg): L'avant-projet est terminé. L'étude d'impacts sur l'environnement a été complétée et remise

au ministère de l'Environnement qui l'a déposée le 21 juin 1985, donc sous votre administration, au Bureau des audiences publiques sur l'environnement. Il y a eu une demande d'audience en cours de route.

M. Chevette: Par la ville, mais elle a été retirée par la suite.

M. Côté (Charlesbourg): Les plans et devis sont complétés pour la phase 1 et seront complétés en janvier 1987 pour la phase 2, en termes de plans. L'expropriation est complétée et la date possible du début des travaux - on s'étire le cou même jusqu'à - est, pour la phase 1, l'automne 1986 et, pour la phase 2, dans le cours de 1987.

M. Chevettes C'est vraiment pour les populations non seulement du comté de Joliette mais d'autres comtés avoisinants. Comme je le disais, il y a des paroisses du comté de Berthier dont les travailleurs sont affectés quotidiennement, le matin et le soir. Je remercie le ministre de ces informations.

Est-ce que les mandats confiés par vos prédécesseurs à des firmes de professionnels, pour commencer à établir les plans et devis, etc., seront respectés?

M. Côté (Charlesbourg): Normalement oui. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas respecté dans la mesure...

M. Chevette: M. le ministre, je vous pose la question et on pourra s'en reparler: Avez-vous donné des mandats à qui que ce soit de négocier autre chose quant aux mandats qui ont été donnés?

M. Côté (Charlesbourg): Si j'ai donné...

M. Chevette: Vous-même en tant que ministre, avez-vous donné des mandats à quelqu'un pour aller rencontrer des professionnels, par exemple, et leur dire: Si vous voulez continuer à conserver votre mandat, vous allez le partager moitié-moitié avec une autre firme?

M. Côté (Charlesbourg): Non, personne.

M. Chevette: Jamais donné de mandat en ce sens. Si vous appreniez que cela se fait, vous agiriez à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement.

M. Chevette: Merci, M. le ministre.

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

M. Kehoe: ...la région de Berthier et Joliette pour deux minutes et je poserai une question sur ma région, mon comté, le comté

de Chapleau, plus spécifiquement sur la ville de Gatineau. Vous savez, M. le ministre, que la ville de Gatineau est une ville regroupée de sept municipalités. En 1975, ces municipalités ont été regroupées formant maintenant une ville, la ville de Gatineau. Dans cette ville, il y a plusieurs chemins ruraux. Il y a la partie urbaine et un autre secteur rural qui compte plusieurs centaines de milles de chemin à entretenir durant l'hiver, l'été, etc. Je demande au ministre s'il y a une politique concernant justement ce cas-là. Normalement, lorsqu'il s'agit d'un comté rural, il y a une politique par laquelle le ministère donne une certaine somme d'argent pour l'entretien des chemins ruraux mais, dans un cas comme celui du comté de Chapleau où il y a un secteur rural assez important, est-ce que le ministère a une politique quelconque ou une aide quelconque aux municipalités pour l'entretien des chemins ruraux?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Kehoe: Est-ce que cela a toujours été la politique dans le passé? Est-ce que le ministère prévoit un changement quelconque ou en a-t-il déjà étudié la possibilité?

M. Côté (Charlesbourg): À la première partie de la question, c'est oui, cela a toujours été la politique. À la deuxième question, à savoir si le ministère peut envisager la possibilité d'étudier, c'est oui.

M. Kehoe: Spécifiquement pour la ville de Gatineau, compte tenu des circonstances particulières, est-ce que vous vous engagez à faire une étude, à voir s'il y aurait quelque chose à faire? À toutes fins utiles, à cause du nombre de milles en chemin rural, cela devient en partie quasiment un comté rural. La moitié du comté est rurale. Je me demande si vous pourriez envisager la possibilité de faire une exception.

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez spécialement de l'été?

M. Kehoe: Non, pas seulement l'été; l'été, l'hiver, le printemps, à longueur d'année. On n'en demande pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): J'allais vous suggérer ceci. Pour l'été, il y a des budgets discrétionnaires au député. C'est sûr que c'est moins intéressant; mais, si le député me demande d'étudier la possibilité, je vais étudier la possibilité. Mais une chose est certaine, c'est qu'il faut autant que possible avoir la même règle partout, sinon on ouvre des portes d'où on ne ressortira jamais. Je voudrais être plus gentil à l'égard du député de Chapleau qui défend très bien les intérêts de ses électeurs, mais je suis obligé d'être le

ministre des Transports pour l'ensemble des Québécois et cela amène des contraintes. Des règles doivent être appliquées autant que possible, équitablement, partout.

M. Kehoe: Je pense, M. le ministre, que vous reconnaissez que c'est un cas particulier lorsque le gouvernement, d'une manière quelconque, oblige certaines municipalités rurales à fusionner avec une municipalité urbaine. À ce moment-là, c'est créer un fardeau extrêmement lourd pour les municipalités de sorte qu'il y a une raison sérieuse pour faire une exception.

M. Côté (Charlesbourg): Je reconnais le fait que si le gouvernement oblige des municipalités à fusionner cela crée certaines obligations. Je m'engage auprès du député de Chapeau à regarder cela plus attentivement...

M. Kehoe: Merci, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...sous l'angle de l'obligation qu'a faite le gouvernement aux municipalités de fusionner.

M. Kehoe: Merci.

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

M. Paradis (Matapédia): Merci, M. le Président. J'aimerais demander au ministre si c'est de pratique courante, sauf dans les années électorales évidemment, de dépenser les enveloppes discrétionnaires par anticipation sur les budgets à venir, c'est-à-dire dépenser de l'argent qu'on n'a pas. (20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, sur les 7 191 000 \$ dont nous disposons maintenant, 6 600 000 \$ ont été engagés. Cela me paraît considérable. Je n'ai pas les chiffres des engagements des années antérieures par rapport au budget, mais on me signale que ces engagements sont de cet ordre. Il semble, selon les renseignements qu'on me transmet, que ce serait la première fois que des engagements aussi importants se font par rapport au budget.

M. Paradis (Matapédia): M. le ministre, est-il possible de ventiler les comtés dans lesquels cela a été donné?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. Il y a possibilité de déposer la liste des 6 600 000 \$ affectés à chacune des municipalités. Oui, c'est possible.

M. Chevette: Est-ce que vous pourriez faire la comparaison, mais dans le même souffle, entre 1976 et 1986? Pour vous

montrer que ce n'est pas la première année que cela se fait de cette façon.

M. Côté (Charlesbourg): Et peut-être même pousser la comparaison aussi loin que de voir quels sont ceux qui ont été respectés en 1977 et ceux qui sont respectés cette année?

M. Chevette: Non, c'était de l'argent engagé en 1976. L'asphalte sur la neige à Notre-Dame-de-la-Merci, dans mon comté, on va s'en parler.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'en souviens. C'est parce que j'ai eu des engagements de 1976 qui n'ont pas été respectés en 1977. C'est pour cela que je vous en parle assez aisément.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce qu'on peut présumer que les comtés qui étaient d'allégeance péquiste ont reçu une manne plus importante que ceux qui étaient dits libéraux?

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais c'était le cas, disons que cela n'a pas eu beaucoup d'influence sur le résultat.

M. Paradis (Matapédia): Vous avez parfaitement raison, M. le ministre.

M. Chevette: M. le ministre, je vous dirai que vous avez tellement raison qu'en 1976 vous posiez de l'asphalte sur la neige dans certaines municipalités et cela n'a pas porté fruit. Je suis convaincu que vous avez probablement raison.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, ce qui m'étonne, c'est que vous n'ayez pas tiré les conclusions de 1976.

M. Chevette: Toutes proportions gardées, je vous ferai remarquer que des travaux ont été devancés, mais j'aimerais voir les chiffres étalés. On peut bien faire de la partisanerie et se passer deux ou trois petites vites, comme on vient d'essayer d'en planter une, mais cela ne m'ébranle pas 30 secondes. Quand les travaux sont effectivement faits et que cela rend service à des municipalités, je vous avoue qu'il n'y a pas de fraude dans cela. Cela a été dûment dépensé pour des citoyens du Québec. Si cela n'a pas eu d'impact sur l'électorat, vous devriez vous en réjouir. Donc, à plus forte raison, ce sont les contribuables qui en ont bénéficié. Je peux vous dire que cela n'a pas été gaspillé et garoché à l'eau, comme j'ai déjà vu. Je vous amènerai personnellement, M. le ministre; on empruntera l'autoroute de huit milles entre Notre-Dame-de-la-Merci et Chertsey qui a été faite en 1973 dont vous pourriez très bien, l'hiver, fermer une voie

parce qu'il passe à peu près une auto à l'heure sur cette autoroute à quatre voies sur huit milles, dans le comté de Rousseau. C'était cela, vous avez une balloune au milieu, faire accroire aux gens que l'autoroute viendra un jour à se faire, penser en haut qu'il y avait un bout de fait en bas et penser en bas qu'il y en a un bout de fait dans le milieu. C'était fou comme balai. Je pense qu'il y a eu de la petite politocailerie à ce sujet. Mais l'essentiel, c'est que l'argent, ce qui a été injecté par l'État, quel que soit le gouvernement, ait servi à des fins correctes dans les municipalités.

Une voix: Et partisans.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis d'accord avec le député. En tout cas, à ma connaissance, une bonne partie de cet argent a été dépensée. Comme le député de Joliette fait allusion à une route qui a été faite en plein milieu d'une soi-disant autoroute, en bas et en haut, disons qu'au moins il y a des voitures qui passaient sur celle-là, alors qu'il y a eu certains ponts de construits dans un champ sur lesquels personne ne passait.

M. Chevette: Vous avez bien raison. On est arrivé en 1976, M. le Président, et, dans le comté de Berthier, il y a une rivière qui avait été creusée après que le pont eut été fait. Ce n'est pas grave, ça.

M. Houde: Vous ne dites pas n'importe quoi, toujours.

M. Chevette: C'est clair. Je suis d'accord avec vous qu'il y a certaines aberrations dans certains comtés.

Cela dit, M. le Président, toujours dans le domaine de la voirie...

Une voix: ...

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

M. Chevette: On revient au domaine de la voirie, M. le Président. Je voudrais demander au ministre s'il est au courant de l'étude qui a été faite par l'Université du Québec à Rimouski qui identifie onze facteurs de risque pour la sécurité routière dans l'Est.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est nous qui l'avons commanditée.

M. Chevette: Donc, M. le ministre, avez-vous rencontré ces chercheurs-là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'article du journal n'était pas très exact et vous me permettrez de corriger. Devant

la Chambre de commerce de Rimouski, il y a deux semaines environ - je ne me souviens plus de la date précise, à peu près deux semaines - le responsable du groupe de recherche de l'Université du Québec à Rimouski est venu me rencontrer pour me remettre une copie de l'étude sans la commenter. C'est à ce moment-là que j'ai pris connaissance de l'étude, très brièvement quand même. Il y a eu par la suite le dépôt de cette étude à - l'Association du camionnage du Québec ou l'AQTR? - l'Association du camionnage du Québec où l'étude a été déposée officiellement. Et il y a eu ce qui s'est ensuivi dans les journaux au cours des derniers jours.

M. Chevette: Est-ce que vous aviez garanti à ces groupes que... Vous les avez rassurés en leur disant que les budgets d'entretien, par exemple, ne subiraient aucune compression?

M. Côté (Charlesbourg): Du tout.

M. Chevette: Vous maintenez cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je le maintiens très fermement. J'ai encore frais à la mémoire, la présence du responsable, professeur d'université, qui était agenouillé à côté de moi pour me remettre l'étude. La conversation n'a pas pu être très longue; j'étais avec des invités d'honneur de la Chambre de commerce, et c'est la seule fois où je l'ai rencontré. Il m'a remis l'étude et il m'a simplement dit: Vous Pavez commanditée, on vous la remet, on voulait vous la remettre en premier. Point. La conversation s'est terminée là-dessus.

M. Chevette: Donc, il n'y a pas eu de conversation sur des garanties éventuelles où quoi que ce soit.

M. Côté (Charlesbourg): Du tout.

M. Chevette: Est-ce que M. le ministre reconnaît qu'un des gros problèmes dans le domaine de la sécurité routière, c'est la signalisation?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Les camionneurs disent ou affirment... Ceux qui s'y connaissent en sécurité routière prétendent que la signalisation n'est nullement faite en fonction du camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai annoncé, le 21 mars, une série de mesures en ce qui concerne le Code de la sécurité routière parce que la préoccupation est la sécurité routière. D'abord, dans un premier temps, un projet de loi sera déposé à l'Assemblée,

lequel vise à réduire le nombre d'accidents dus à des personnes qui conduisent en état d'ivresse et de délits de fuite.

J'ai annoncé aussi une deuxième étape pour l'automne au niveau du Code de la sécurité routière. Nous aurons agi dans ce sens-là sur deux volets importants. Effectivement, dans les causes additionnelles, il y a la signalisation routière - qui faisait d'ailleurs la préoccupation de M. Nadeau, qui a fait des reportages à la Société Radio-Canada - qui était une cause extrêmement importante. La rencontre que j'ai eue avec lui m'a permis de prendre connaissance de la signalisation dans certains pays plus avancardistes que le nôtre. Certains réajustements, bien sûr, seront nécessaires, de même qu'il faudra revoir les limites de vitesse sur certaines routes du Québec.

M. Chevette: Au niveau de la sécurité, vous arriverez avec des amendements précis que vous soumettrez, je suppose, à la commission parlementaire; inviterez-vous les gens à se prononcer en commission parlementaire?

M. Côté (Charlesbourg): Le projet de loi dont je parle, pour la première phase, a franchi les étapes du comité sous-ministériel et du Conseil des ministres, et sera déposé à l'Assemblée avant le 15 mai pour adoption avant la fin juin.

M. Chevette: Est-ce que vous avez l'intention d'inviter les groupes intéressés?

M. Côté (Charlesbourg): Pas dans cette phase-là. Dans la deuxième phase, la réforme globale du Code de la sécurité routière, nous sommes à compléter notre canevas d'intervention avec chacun des points précis. Je veux autant que possible le déposer avant même l'ajournement de juin de façon que chacun puisse en prendre connaissance. À la lumière des réactions et des informations, on jugera en cours de route si on doit entendre les gens en commission parlementaire, mais a priori je n'ai pas d'objection à ce qu'on puisse entendre les gens.

M. Chevette: Maintenant, M. le ministre, j'aimerais faire un survol de certains projets de voirie bien identifiés ou spécifiques pour savoir quels sont les degrés d'avancement dans votre ministère de certains de ces projets.

Est-ce que vous pourriez me dire où en est rendu le projet d'un pont entre l'île Jésus et Saint-Léonard?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez du pont Bélisle?

M. Chevette: Et Saint-Léonard, un engagement ferme. C'est rendu où en termes

de programmation?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai demandé aux dirigeants du ministère, c'est de sortir des études qui avaient été faites en 1976 concernant la possibilité d'un pont à cet endroit. Le voeu exprimé par la députation de ce coin est un lien par un pont reliant des voies routières qui sont déjà très bien installées et qui ont coûté 3 \$ ou 4 \$, merci! Au ministère, on est à refaire toute une série de données, de calculs, pour la simple et bonne raison que ces calculs, antérieurement, étaient faits en pieds, alors qu'il faut maintenant les convertir en mètres. Il y a du travail qui se fait présentement. C'est un travail préliminaire pour évaluer le coût relié à une infrastructure de cette nature.

M. Chevette: Est-ce que les fonctionnaires ont un mandat, à ce stade, pour préparer les plans et devis, pour faire l'étude de l'achalandage éventuel?

M. Côté (Charlesbourg): En ce moment nous sommes à dépoussiérer les plans qui étaient au ministère en 1976, et qui n'ont pas été ressortis depuis.

M. Chevette: Quant à l'autoroute 440 dans cette même région... C'est une route qui est plus connue que le rang 9.

M. Côté (Charlesbourg): Le rang 9, oui.

M. Chevette: Où en est le degré d'avancement de ce dossier si je parle de la partie centrale entre la 13 et la A-25, et entre la A-25 et Anjou? C'est une longueur de 8 kilomètres. Il y a 6 kilomètres de l'autre côté et 8,5 kilomètres de ce côté-ci.

M. Côté (Charlesbourg): En ce qui concerne l'autoroute 440 on conserve l'emprise. C'est extrêmement important et c'est ce qui a été déposé dans le schéma d'aménagement, pour éventuellement faire exécuter des travaux.

Quant à ce dont parle le député, est-ce vous voulez dire la route 19 qui pourrait être branchée sur l'autoroute 440?

M. Chevette: Non. Quand vous prenez l'autoroute 13, entre la 13 et la A-25, il y a à peu près 6 ou 6,5 kilomètres. Est-ce seulement pour garder les emprises pour le moment?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit c'est qu'on conserve le corridor et l'emprise, présentement.

M. Chevette: La même chose de l'autre côté, entre la A-25 et Anjou?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose.

M. Chevette: D'accord. Cela va. Est-ce dans les buts du ministère, d'ici quelques années, d'élargir le boulevard Saint-Martin de part et d'autre de l'autoroute 13? Est-ce qu'il y a eu des projets au ministère sur cela?

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que le député de Joliette a bien en main une série d'engagements.

M. Chevette: On ne peut rien vous cacher vous, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On s'en est rendu compte assez tôt, merci! Ce qu'on me dit...

M. Chevette: Je veux me rendre à 2 000 000 000 \$ d'ici 22 heures.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'il n'y en a pas actuellement. Je veux dire au député de Joliette qu'il y aura une série de rencontres au cours de l'été quant au plan quinquennal. Comme ministre j'aurai à prendre des décisions quant à ce plan. Possiblement, si vous me reposez les mêmes questions l'an prochain, il y aura certains changements en ce qui a trait au plan quinquennal.

M. Chevette: Maintenant, nous irons faire un petit bout dans une autre région. Est-ce dans les buts du ministère qu'il y ait une autoroute entre le coeur de Montréal et Sainte-Anne-des-Plaines?

M. Côté (Charlesbourg): Vous me touchez en plein coeur. Le député de Joliette fait allusion directement à la route 19...

M. Chevette: Bien oui!

M. Côté (Charlesbourg): ...qui...

M. Chevette: C'est celle-là.
(21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Je finis par me retrouver à travers mes routes. Surveille-moi l'an prochain; on va vous perdre dans un rang 9 quelque part.

M. Chevette: Soyez sans crainte!

M. Côté (Charlesbourg): Cette année, nous intervenons, si j'ai bonne mémoire, pour un certain bout, jusqu'au boulevard Dagenais. Lorsque j'ai fait mon séjour dans ces régions, le député de Rousseau est intervenu pour me sensibiliser au phénomène, à l'illogisme de la situation qu'on nous avait laissée pour le

bout qui partait du boulevard Dagenais, donc, logiquement, pour aller rejoindre la 440, de façon à être capable d'aller dans le comté de Rousseau rejoindre une autre autoroute dans ce coin-là.

M. Chevette: La 25 qui a pris 125 ans à se faire construire.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Joliette me le permet, je lui dirai que, visuellement, je me rappelle certaines choses. La logique allait même jusqu'à proposer la construction d'un tronçon au nord de la 440, toujours sur la 19, laissant le lien entre Dagenais et l'autoroute 440 sans route, ce qui m'apparaît tout à fait illogique.

M. Chevette: Oui, mais, M. le Président...

M. Côté (Charlesbourg): Et nous sommes à corriger un certain nombre de choses.

M. Chevette: ...la question n'est pas celle-là. Est-ce que c'est une autoroute sur laquelle vous intervenez ou si c'est une route à voie simple ou à deux voies?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut prendre son temps, M. le député. Avec du calme, on peut avoir bien des réponses. Ce que je vous dis sur l'autoroute 19, de là où on la prend à aller au boulevard Dagenais et, par la suite, du boulevard Dagenais à la 440, on parle d'une autoroute.

M. Chevette: Au coeur de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais montrer les plans au député de Joliette pour bien me faire comprendre. C'est dommage qu'on n'ait pas de télévision. Vous auriez compris, M. le député, que nous intervenons sur Laval comme autoroute ici cette année et que, dans votre programmation, vous vouliez intervenir, cette année, au nord, laissant le lien entre la 440 et le boulevard Dagenais sans route.

Je vous dis que nous examinons la faisabilité pour agir très rapidement pour avoir une certaine logique, pour qu'il y ait un lien. Vous avez parlé de route, tantôt, dans un champ où il n'y avait rien, ni en bas, ni en haut. C'est ce que vous étiez après faire. On est après corriger la situation.

M. Chevette: Êtes-vous en train de me dire qu'il ne se fera rien dans le comté de Rousseau cette année?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Chevette: Il ne se fera rien dans

Rousseau cette année?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Chevette: Si vous dites que vous intervenez de l'autre côté.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit qu'on allait agir de manière...

M. Chevette: Non, mais je parle du projet spécifique, c'est-à-dire que le projet de Rousseau qui devait se faire en 1986-1987, M. le ministre, ne se fera pas. On se comprend bien?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez à peu près compris ce qui risque de se passer.

M. Chevette: Ah, c'est bon! Donc, on est loin de l'autoroute dans le cœur de Montréal s'ils n'ont même pas le projet pour améliorer cette voie simple en 1986-1987!

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention, M. le député. Il faut agir de manière logique. On ne peut pas aller construire des routes dans le champ sans qu'elles soient reliées à aucune autre.

M. Chevette: On verra. Dans le Saguenay, le Lac-Saint-Jean et l'Ungava, j'aimerais vous entendre, M. le ministre, nous parler de la construction entre Chibougamau... Il y a toute une autoroute, 120 kilomètres à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes pas mêlé entre vos promesses et les nôtres, n'est-ce pas?

M. Chevette: Non, les vôtres, ce sont les vôtres. Il y en a une belle. L'axe routier La Baie, Chibougamau et Baie-James, prioritaire. Cela a été recommandé. Est-ce qu'il y a des projets concrets dans ce coin?

M. Côté (Charlesbourg): En ce qui concerne l'autoroute Alma-La Baie...

M. Chevette: Oui, celle-là, c'est ma deuxième question, Alma-La Baie.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux avoir le privilège de commencer par répondre à celle-là?

M. Chevette: Si vous voulez répondre à des questions qu'on ne vous a pas encore posées, cela a de l'allure.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous le voyez, je vous voyais venir, parce que, dans le deuxième cas, vous parlez de l'autoroute qu'a combattue le député actuel de

Jonquière.

M. Chevette: Pas dans le deuxième cas. Je vous ai posé une question sur l'axe routier La Baie, Chibougamau et la Baie-James prioritaire; êtes-vous d'accord ou pas pour le faire?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord? Vous demandez cela au ministre des Transports comme cela. On va regarder, on va étudier et on vous le dira.

M. Chevette: Actuellement, y a-t-il des travaux de faits en ce sens? C'est ce que je veux savoir.

M. Côté (Charlesbourg): De ce que j'ai vu dans les journaux ce matin, il y a eu de bonnes nouvelles. Au Massachusetts, un marché potentiel plus important, qu'on n'avait prévu en termes de vente d'énergie serait de nature à accélérer notre réflexion dans la mesure où on conclut des ententes.

M. Chevette: Mais, actuellement, il n'y a pas de projet sur le métier? C'est cela que je veux savoir.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: D'accord.

M. Chevette: Pour l'axe en priorité dans Roberval, la partie entre Roberval et Notre-Dame-de-la-Doré, via Saint-Félicien, il y a 50 kilomètres. Y a-t-il des projets qui existent présentement au ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des projets.

M. Chevette: Il y a des projets. Quel est l'état d'avancement de ces projets?

M. Côté (Charlesbourg): Demandez-vous tronçon par tronçon, trois milles par trois milles, pour les 50 kilomètres?

M. Chevette: Cela dépend. Si vous me dites qu'on veut faire cela par tronçon, dites-moi quels sont les tronçons prioritaires. Et si vous avez dix kilomètres d'une "shot", dites-le-moi.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse auprès du député de Joliette, mais on n'a pas les plans. On en a toute une série, mais on n'a pas ceux-là ici.

Dans certains cas, on a ici des prévisions pour 1987 et des prévisions d'investissements pour 1988.

M. Chevette: Pour l'entretien de la voie de ceinture ou de la route ceinturant le lac Saint-Jean, combien de milliers de dollars

sont prévus cette année, en 1986-1987?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis dans l'impossibilité de le dire au député actuellement. Vous conviendrez que je n'ai pas...

M. Chevette: Non, non, si c'est possible. Vous pouvez en prendre avis, M. le ministre, et me répondre subséquemment.

M. Côté (Charlesbourg): On m'informe que - c'est la même pratique aujourd'hui que sous votre régime - au niveau de l'entretien, cela ne se fait pas par sections mais cela se fait globalement.

M. Chevette: Globalement. Pourrait-on savoir, par exemple, dans un avenir rapproché, le montant des travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. J'ai l'intention de faire parvenir à chacun des députés les travaux sur lesquels on se sera arrêté. Au niveau de la construction de grands travaux, la proposition est devant le Conseil du trésor et, quant à la voirie régionale, certainement je le ferai parvenir.

M. Chevette: Considérez-vous l'amélioration comme faisant partie des grands travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Dans certains cas, cela peut être cela, mais...

M. Chevette: Cela dépend si vous refaites l'assiette de la route ou non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, cela dépend.

M. Chevette: Dans le cas du Saguenay-Lac-Saint-Jean, dans le cas de la route ceinturant le lac Saint-Jean, quand on dit "amélioration considérable de la voie qui ceinture le lac Saint-Jean..."

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans les grands travaux.

M. Chevette: C'est dans les grands travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Donc, dans le plan quinquennal. D'accord. Cela va.

M. le Président, je voudrais maintenant demander au ministre quels sont les projets du ministère concernant l'autoroute 30.

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne vouliez pas me parler de l'autoroute Alma-La Baie?

M. Chevette: Non, non, j'ai fini. Je suis rendu à l'autoroute 30.

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute 30. J'ai moi-même été visiter sur place et du haut des airs - mon prédécesseur aurait eu avantage à le faire - l'autoroute 30. Mes officiers supérieurs ont rencontré les maires de la MRC pour discuter de leur projet. Effectivement, c'est le désert depuis déjà un bon moment puisque l'autoroute 30 est arrêtée à l'autoroute des Cantons de l'Est. Effectivement, nous avons chez nous une volonté de faire des travaux. D'ailleurs, actuellement, le tracé est en préparation et il devrait normalement être déposé devant la CPTA - le député me suit? - très bientôt, avec un tracé alternatif qui est une proposition venant du milieu de la MRC là-bas, qui fait appel davantage à un corridor qui, pour 80 %, n'a pas besoin d'expropriation parce que longeant le canal et empruntant par la suite la voie ferrée qui va rejoindre le boulevard Dagenais à Valleyfield et, par la suite, la 20. C'est un tracé qui est assez définitif quant au reste de Beauharnois jusqu'à l'autoroute des Cantons de l'Est. Effectivement, chez nous, il y a une volonté d'agir à ce niveau-là, d'une manière logique, en partant de l'autoroute des Cantons de l'Est et en allant vers l'ouest, c'est clair.

Une voix: M. le Président...

M. Chevette: M. le Président, puis-je finir sur l'autoroute 30 et je vous laisserai la parole après. Je ne voudrais pas que le ministre revienne sur l'autoroute 30. Il y a deux tracés possibles...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: ...si j'ai bien compris?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Il y en a un qui irait de Sorel à Valleyfield, tel que mentionné par le premier ministre, si ma mémoire est fidèle. Est-ce prévu que c'est un projet de 40 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): De 40 000 000 \$!

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Il y a deux parties. Celle dont je viens de vous parler, c'est celle qui se situe à l'ouest de l'autoroute des Cantons de l'Est et qui va rejoindre Valleyfield. Ma préoccupation est celle-là au moment où on se parle.

M. Chevette: D'accord. Quant à celle qui va de Valleyfield à Sorel, est-ce qu'il y a quelque chose sur le métier?

M. Côté (Charlesbourg): De Sorel à Montréal, c'est fait, selon ce qu'on me dit. Le bout qui reste va des Cantons de l'Est à Valleyfield. C'est ce dont on vient de parler.

M. Chevette: Ce n'est pas 40 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): On parle dans la totalité, au moment où on se parle, d'un coût approximatif d'une centaine de millions.

M. Chevette: Une trentaine de millions.

M. Côté (Charlesbourg): Une centaine.

M. Chevette: Une centaine de millions. Donc, c'est probablement un tronçon dont on parlait à ce moment. D'accord. Monsieur va poser une question. Je reviendrai plutôt.

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

M. Paradis (Matapédia): J'aimerais revenir, M. le Président, si le ministre le veut bien, sur l'autoroute Alma-La Baie.

M. Côté (Charlesbourg): Le gouvernement précédent a signé toute une série d'ententes avec le fédéral concernant des constructions de routes. À ce niveau, il y a quand même un certain nombre de routes sur lesquelles il y avait des montants spécifiques d'assignés. Dans le cas de l'autoroute Alma-La Baie, on avait prévu, au niveau de l'entente, une évaluation de 25 000 000 \$. L'évaluation faite à ce moment-ci fait que les travaux coûteraient environ 75 000 000 \$, c'est-à-dire un dépassement de 50 000 000 \$. Le gouvernement du Québec devrait absorber 50 % des 25 000 000 \$ plus la différence, ce qui veut dire 63 000 000 \$ pour l'autoroute Alma-La Baie. Je pense que cela commence à être une charge assez appréciable.

Ce sur quoi nous nous sommes engagés, c'est que les 25 000 000 \$ qui étaient prévus à l'entente pour être dépensés sur l'autoroute Alma-La Baie le seront effectivement là. Au-delà de cela, il y aura forcément et obligatoirement des négociations avec le gouvernement fédéral afin de revoir l'enveloppe. Dans cette hypothèse, vous comprendrez qu'à partir de 75 000 000 \$ si on applique le même dépassement à la route 138 sur la Basse-Côte-Nord, on aura effectivement des problèmes majeurs éventuellement.

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

M. Chevette: Donc, il y a 25 000 000 \$ de base d'assurés pour cette

autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Avant les négociations. Est-ce que ces 25 000 000 \$ sont répartis à compter de 1986-1987 en termes d'offres?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que la première intervention devrait se faire en 1987.

M. Chevette: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): 1987. J'ai moi-même vu des plans en préparation au niveau du ministère il y a quelque trois semaines. Normalement, cela devrait être au début de 1987 en termes de première intervention sur le terrain.

M. Chevette: Me permettez-vous de revenir - je cherchais ma feuille tantôt - sur l'autoroute 30? J'aimerais demander si c'est un projet plausible, celui qui relierait la 122 dans le comté du député Khelfa... Ce dernier préconise que l'autoroute 30 aille plutôt de Drummondville à la 122. Est-ce plausible au ministère qu'il y ait un projet là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a un projet d'amélioration de la 122 qui est inscrit au plan d'équipement.

M. Chevette: Pas l'autoroute 30. Ce serait un embranchement amélioré, si je comprends bien la réponse.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des améliorations majeures à la 122.

M. Chevette: Pas le projet d'une autoroute. D'accord. Merci.

Maintenant, M. le Président, nous allons nous rapprocher de Québec un peu. J'ai eu la chance, M. le ministre, de mettre la main sur deux programmes du caucus libéral de la région de Québec. Dans l'un, c'était noir sur blanc, l'autoroute de la Beauce était un engagement. Dans l'autre, au feutre noir, la partie de l'engagement sur l'autoroute de la Beauce était biffée. Est-ce que c'est véritablement un engagement, oui ou non? (21 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): L'autoroute de la Beauce?

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Que je sache, parce que votre question va venir, selon mes renseignements sur les projet de grands travaux, il y a des bouts déjà sur lesquels nous pourrions intervenir à partir de 1987.

M. Chevette: Je vous repose la question: Est-ce que c'est un engagement?

M. Côté (Charlesbourg): Prenez-le comme vous voulez. La question qui suit l'engagement, c'est s'il y a de l'argent et je vous dis qu'il y en a en 1987.

M. Chevette: Ce n'est pas la question qui suit. C'est la seule question que j'ai. Est-ce que c'est un engagement, oui ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Prenez celui qui fait votre affaire dans le programme. Pour votre comptabilité, prenez celui qui fait votre affaire. Vous n'avez pas l'habitude de vous gêner.

M. Chevette: Vous êtes membre du caucus de Québec, vous devez savoir ce que vous avez pris comme engagements.

M. Côté (Charlesbourg): Le caucus de Québec, le caucus de la grande région de Québec, il y avait celui du Québec-Métro et il y avait celui de Québec-Sud.

M. Chevette: Vous n'étiez pas dans le grand caucus, vous.

M. Côté (Charlesbourg): Pour situer le député de Joliette, l'autoroute de la Beauce, c'est dans Québec-Sud.

M. Chevette: Parfait! Donc, on saura de la part des députés de Québec-Sud lequel de la "gang" a rayé au feutre noir.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous continuez votre analyse, probablement que vous n'aurez même pas besoin de leur poser la question.

M. Chevette: Je m'en doute. Maintenant, on va aller dans une autre région, M. le ministre. On va connaître notre province ce soir. M. le Président, est-ce que le ministre des Transports peut nous dire s'il y a des sommes d'argent de prévues dans le plan triennal pour le prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Mont-Joli?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai dit à Rimouski devant la chambre de commerce sur le projet de l'autoroute Cacouna-Mont-Joli, c'était que le député de Rimouski faisait oeuvre de missionnaire dans ce dossier et que son entêtement et son dynamisme forceraient le ministère à revoir un certain nombre de choses sans prendre d'engagement plus avant que cela.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, j'aimerais intervenir, étant donné que cela touche aussi mon comté.

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

M. Paradis (Matapédia): J'avais aussi dit, pendant la campagne électorale, que, comme prérequis à cette autoroute, il faudrait revoir et négocier une entente fédérale-provinciale au même titre que les autoroutes nationales qui ont été construites au Québec et dans les autres provinces canadiennes. Ce n'est pas un engagement ferme de 140 000 000 \$, comme le chef de l'Opposition le dit ou le disait à l'époque. On avait mis comme prérequis, je pense...

M. Chevette: Je ne parle pas du député. Je ne parle pas du tout de vos propos à vous.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est pour faire un petit cours de géographie au député.

M. Paradis (Matapédia): Cela touche mon comté et j'avais participé, à certains égards, à cette époque...

M. Chevette: Ce n'est pas vous qui avez parlé. Je ne vous dis rien. Je ne vous ai pas attaqué, ne vous défendez pas.

M. Paradis (Matapédia): Non, non, non. C'est seulement un commentaire, mon cher ami, que je faisais.

M. Chevette: Ah! Je ne voudrais pas que vous vous sentiez attaqué, cher monsieur. Je ne pariais pas de vous.

M. Côté (Charlesbourg): Pour continuer notre petit cours de géographie, je disais au député de Joliette que Mont-Joli, c'est dans le comté de Matapédia.

M. Chevette: Je sais tout cela, j'y suis allé.

M. Paradis (Matapédia): Et on a vu les résultats.

M. Chevette: J'y suis allé. C'est même lui qui s'est permis de dire: J'aime cela quand la visite vient, mais j'ai hâte qu'elle reparte.

M. Paradis (Matapédia): C'est cela. Je parlais effectivement de toi à ce moment-là.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Chevette: Il parlait de son chef. D'ailleurs, ce qu'il vient de faire, c'est antiparlementaire, mais il parlait de son chef.

M. Paradis (Matapédia): La pièce de

théâtre, la veille de l'élection, etc., vous vous en souvenez. Bon, voilà.

M. Chevette: On sait ce que vous avez dit sur les ondes de la radio. Non, mais je ne parlais pas de lui. Est-ce que je peux continuer, M. le Président?

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

M. Chevette: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Continuons de faire route.

M. Chevette: Donc, vous dites qu'il fait oeuvre de missionnaire. Si j'ai bien compris, il est dans une mission impossible?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense qu'en plus qu'il vous manque certains bouts de cours de géographie, il vous manque des bouts de cours d'histoire. Il y a des missionnaires qui ont réussi.

M. Chevette: Oui, effectivement. Il y en a qui sont morts martyrs aussi. Je me rends compte que le père supérieur, M. Bourassa, est allé dans ce comté-là. Il a nuancé lui-même la promesse régionale.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est nuancé dans vos calculs?

M. Chevette: Bien, oui. C'est nuancé dans nos calculs. On a tenu pour acquis que celle-là ne faisait pas partie des 2 000 000 000 \$; sinon, cela monterait à 2 000 000 000 \$ et quelque. Mais, est-ce que vous avez des projets là-dessus, concrètement, au ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on a au ministère, ce sont des projets qui ont été préparés pour l'amélioration de la route 132 de manière substantielle entre Cacouna, Mont-Joli et Bic. Je dois vous dire que, contrairement à ce qu'a pu faire le prédécesseur du député actuel de Rimouski, il n'y a pas de risque qu'on érige un pont qui aboutisse à peu près nulle part.

M. Chevette: Je voudrais vous demander, M. le ministre, en quelle année budgétaire est prévue la réfection de la route 132. Est-il exact qu'il s'agit d'une somme de 42 000 000 \$ sur cinq ans?

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel secteur? La route 132, elle fait le tour de la Gaspésie.

M. Chevette: Dans le secteur de Rivière-du-Loup. Pas Rivière-du-Loup, c'est Rimouski. Là, les découpages précis des

comtés...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que je viens de répondre au député en disant que les projets au ministère sont des projets de réfection de la route 132. C'est ce qu'il y a actuellement au niveau du plan quinquennal et en préparation aux plans et devis.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a des sommes prévues en 1986-1987?

M. Côté (Charlesbourg): Une douzaine de millions.

M. Chevette: Pour 1986-1987. De quels tronçons s'agit-il?

M. Côté (Charlesbourg): Différents tronçons.

M. Chevette: La route 232, elle?

M. Côté (Charlesbourg): Où est-ce qu'elle est, celle-là?

M. Chevette: Est-ce que vous avez des projets?

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est la voirie régionale.

M. Chevette: C'est dans la voirie régionale? donc, c'est dans le triennal. Est-ce qu'il y a des sommes prévues? On le saura lorsque vous allez envoyer la documentation à chacun des députés?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Parce que, si vous me le demandez pour le rang 9, je vais avoir des problèmes pour vous le dire aussi.

M. Chevette: Le rang 9, je ne voulais pas vous le demander. Une route numérotée, c'est quand même moins pire qu'un rang, entre vous et moi.

Prolongement de la 20: là aussi, ils ont prolongé la 20, un peu tout le long. Cela va.

M. le Président, je vais revenir à une question de base à l'endroit du ministre cette fois-ci, après avoir fait un tour d'horizon rapide quand même. On aurait pu aller en Abitibi, on aurait pu aller sur la 117, par exemple, pour savoir quels sont vos projets. On pourrait continuer.

Voici une question de base. Quant à la construction d'autoroutes par rapport à la conjoncture économique, par rapport au fait que la reprise est peut-être plus lente que prévue, votre ministère a-t-il l'intention d'y accorder encore une priorité même si vous affirmez dans votre texte que l'entretien est votre première préoccupation? Je pense que c'est clair, cela ressort de votre texte. Quand vous avez dit cela, la deuxième

priorité, est-ce la voirie intermunicipale, la voirie nationale ou si ce sont les autoroutes au sens strict?

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez fort bien deviné. Ce ne sera pas les autoroutes. Mais dans la mesure où des constructions d'infrastructures importantes seront nécessaires pour le développement de régions, on va les faire. Il y a des régions qui ont du rattrapage à faire par rapport à d'autres; je parle principalement de la 50 au niveau d'un raccordement éventuel de Lachute au boulevard Mirabel et de certaines routes de l'Outaouais. Il y a du rattrapage et cela peut être des routes extrêmement importantes pour le développement régional. C'est dans cette perspective que nous avons annoncé que nous allons axer nos investissements en termes de construction, au cours des prochaines années.

Si le député de Joliette me le permet - avec toute sa série de questions - j'allais l'oublier j'ai, moi aussi, fait faire un certain relevé d'engagements du PQ en termes de système routier, au cours de la campagne électorale.

M. Chevette: M. le Président, je comprends que vous pouvez relever ce que vous voulez, mais, à ce que je sache, l'étude des crédits est là pour des questions et des réponses.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Je voulais juste vous dire qu'il y a toute une série de questions...

M. Chevette: Vous pouvez les déposer, bien sûr.
M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne veux pas les déposer, mais je veux vous dire qu'il y a toute une série de questions qui étaient très intéressantes. En regardant mon document...

M. Middlemiss: M. le Président, je serais certainement intéressé à ce que le ministre ou...

M. Côté (Charlesbourg): Je m'aperçois qu'il y a des concordances en termes de volonté du PQ et du Parti libéral.

M. Chevette: Sûrement - ça, je ne le nierai pas, M. le Président - le monde vivant dans les mêmes comtés, c'est tout à fait normal qu'à un moment donné il y ait des points de convergence. C'est sur l'extravagance des sommes quand on n'a pas les montants. C'est juste sur cela qu'on diverge d'opinions. Quant aux routes, on n'inventera pas une 118 quand il y a une 117 qui va jusqu'à Val-d'Or en Abitibi, je sais ça. Ce n'est pas sur cela qu'on va diverger

d'opinions. Un type qui est en Gaspésie, c'est clair que c'est la 20 et que c'est la 132 qui longe le fleuve. On sait cela, c'est évident, on n'inventera pas de routes. Sauf que le montant des engagements de part et d'autre, ça, par exemple, on peut s'en parler et on peut même donner tous les "clippings" de presse que vous avez de toute façon à votre disposition, tout comme nous. Sur cela, on n'inventera rien, non plus.

M. Houde: On n'a pas fait le tour de tout cela!

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce que M. le ministre pourrait déposer...

M. Houde: Bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, il n'y a pas de dépôt en commission parlementaire, à ce que je sache.

M. Paradis (Matapédia): Si M. le Président le reçoit...

M. Chevette: Non, il n'y a pas de dépôt. C'est pas le président qui décide, c'est la commission.

Une voix: Ah voilà!

M. Côté (Charlesbourg): Il me fera plaisir d'en faire parvenir une copie au député.

M. Paradis (Matapédia): À la commission.

M. Chevette: Bien oui, cela va vous aider.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce que vous acceptez le dépôt, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Comme M. le ministre a mentionné qu'il en ferait circuler une copie aux membres de la commission, je crois que c'est suffisant.

M. le député de Joliette, est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Chevette: Est-ce que vous avez fini sur cela?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Chevette: Cela ne me dérange pas, moi. Ah! M. le ministre dépose les autres, cela va être bien mieux de même. Cela va renseigner. Moi, je les ai, mais pour les autres, c'est peut-être bon.

Abitibi-Témiscamingue, pour faire une petite saucette. Si j'ai bien compris votre

priorité, on la partage, M. le ministre et si vous pouvez aller chercher encore plus d'argent dans votre priorité no 1, vous comprendrez qu'on est encore d'accord avec vous. Dans l'Abitibi-Témiscamingue, il y a eu des engagements sur la 117 jusqu'à la frontière de l'Ontario. Est-ce que je peux savoir l'échéancier prévu?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des travaux de prévus cette année, il y a toute une série de projets qui sont...

M. Chevette: Non, non, M. le ministre, entre la 117... Je vais reprendre ma question.

M. Côté (Charlesbourg): Entre la 117.

M. Chevette: Sur la 117, mais en direction de l'Ontario, je dis bien, et non pas la 117 en direction de...

M. Côté (Charlesbourg): On a entamé les études préparatoires à une intervention.

M. Chevette: Mais l'argent sur la 117 n'est pas dans cette direction...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: ...mais bien sur le parcours régulier en direction de Mont-Laurier et de Val-d'Or.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Chevette: D'accord. Est-il possible que le ministère subventionne à 100% - M. le ministre je vous pose la question comme politique - la construction d'une route d'accès? Si, par exemple, on veut faire une route d'accès à la forêt du nord, est-ce possible qu'un ministère comme le vôtre subventionne à 100 % une telle route ou un tel projet?

M. Côté (Charlesbourg): Gui est une voie d'accès aux forêts ou en ...

M. Chevette: C'est pour le domaine forestier. Est-ce que cela relèverait de votre ministère ou du ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Cela relèverait davantage de la voirie forestière du ministère de l'Énergie et des Ressources.

M. Chevette: Est-ce que vous me conseillez de poser des questions au ministre de l'Énergie et des Ressources ou au ministre délégué aux Forêts?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux.

M. Chevette: Est-ce que vous me

permettez de choisir?

M. Côté (Charlesbourg): À votre guise.

M. Chevette: Merci.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu qu'avec l'autre Côté, vous aurez le même niveau de franchise qu'avec celui-ci.

M. Chevette: D'accord, pour l'Abitibi. Donc, en direction de l'Ontario, c'est seulement des études?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à ce qu'on me dit actuellement.
(21 h 30)

M. Chevette: Est-ce qu'il y a des études présentement? Y a-t-il des études de faites au ministère ou s'il y a des études qui vont être entamées?

M. Côté (Charlesbourg): Des études vont être entamées.

M. Chevette: C'est ce que j'avais cru comprendre, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez bien compris et je m'étais bien exprimé.

M. Chevette: M. le ministre pourrait-il nous dire si l'autoroute 55, axe Saint-Célestin-Richmond sera construite incessamment?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Saint-Célestin jusqu'à la 20, mais plus que cela, c'est non. Vous pouvez déjà mettre cela dans les promesses qui ne seront pas remplies.

M. Chevette: Entre La Tuque et Grand-Mère, la réfection totale de la route 155, mais pas de l'autoroute?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un engagement du député de...

M. Chevette: Non, de votre candidat.

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

M. Chevette: C'est en marche par tronçon. Quel est l'échéancier et pour quand est prévue la dernière touche?

M. Côté (Charlesbourg): On va sur le tronçon 180 cette année. On fait le tronçon 180 cette année.

M. Chevette: On va le trouver. On fait enquête. D'accord pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit même qu'on intervient aussi sur la 100.

M. Chevette: Je voudrais savoir si le prolongement du boulevard des Récollets, entre l'autoroute 755 de Francheville et le boulevard Royal, sera fait. Si oui, quand?

M. Côté (Charlesbourg): Je me rends compte, en voyant cela, que c'est une préoccupation aussi de celle qui était candidate - ministre, je pense, pendant un certain temps - dans le comté de Trois-Rivières, parce que c'est une préoccupation commune au PQ et au Parti libéral. Donc, on a intérêt à le faire.

M. Chevette: Oui, mais quand allez-vous le faire?

M. Côté (Charlesbourg): Au cours du mandat.

M. Chevette: Pensez-vous que vous pourriez le réaliser dans les deux premières années du mandat, comme le demandait votre ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dans le Nouvelliste du 1er novembre?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais examiner la faisabilité au cours des deux prochaines années, espérant que nous pourrions remplir la promesse du ministre du Loisir.

M. Chevette: Mais est-ce que c'est techniquement faisable dans les deux premières années?

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que cela puisse être techniquement faisable.

M. Chevette: Il semble que ce soit techniquement faisable. D'accord. La réfection totale de la route 155 dans tout le comté de Laviolette est prévue pour quand?

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, vous allez être obligé de soustraire tantôt, parce que vous posez les mêmes questions que vous avez déjà posées.

M. Chevette: Laviolette. Je n'ai pas parlé de... Ah oui, c'est La Tuque. C'est vrai. C'est parce que deux candidats ont parlé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez soustraire?

M. Chevette: Non, c'est d'accord. Je viens de soustraire 100 000 \$ aux 2 000 300 000 \$. Il reste donc 2 000 200 000 \$. À Warwick, le prolongement de la 955 est prévu pour quand? C'est dans le comté d'Arthabaska.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un projet

qui a pleinement de l'allure et on en a parlé au Sommet de l'or blanc. Le député de Chibougamau a dû vous faire rapport, parce qu'il était là. Il représentait le Parti québécois. Nous avons clairement indiqué notre volonté d'intervenir.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a des projets sur la table en ce sens?

M. Côté (Charlesbourg): Nous sommes à faire des projets.

M. Chevette: Pour finir. J'ai oublié un élément dans Shawinigan-Sud dans le comté de Saint-Maurice. Est-ce que les projets d'accès à l'autoroute 55 sont faits?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de la bretelle? Il y en a plusieurs qui ont perdu ce que vous savez dans ce coin avec cela!

M. Chevette: Oui, mais là c'est votre chef qui risque de se perdre, parce que c'est lui qui a pris l'engagement le 1er novembre 1985.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous saviez jusqu'à quel point je tiens à mon chef, vous auriez un aperçu de la réponse que je pourrais vous donner.

M. Chevette: Je vous la demande.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, déduisez.

M. Chevette: Je vous repose la question: Quand est prévue la bretelle à Shawinigan-Sud?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré les maires de ce coin, une délégation, avec le député à deux reprises. M. Demers les a admirablement bien reçus au moment où ils ont été le rencontrer afin de recevoir ce document de deux pouces d'épaisseur des doléances du milieu. Le ministre les a reçus, lui aussi. Nous sommes à regarder ce qui a été fait jusqu'à maintenant en termes d'avancement et, chose certaine, on ne l'annoncera pas aussi souvent que le PQ l'a annoncé.

M. Chevette: Je n'ai pas compris la dernière phrase, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit: On ne l'annoncera pas aussi souvent que le PQ l'a annoncé.

M. Chevette: Là, je vous dis que vous ne pouvez pas aller beaucoup plus haut, c'est votre chef qui l'a annoncé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais

je dois vous dire que les ministres des Transports, mes prédécesseurs, se sont succédé à Shawinigan pour l'annoncer. Il n'y a jamais rien eu de fait.

M. Chevette: Y a-t-il des études de faites?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur, il y a des études en cours.

M. Chevette: Les études d'impact sont-elles faites par l'Environnement?

M. Côté (Charlesbourg): L'étude d'impact est déjà transmise au ministère de l'Environnement.

M. Chevette: Cela veut donc dire que l'Environnement et le ministère des Transports se sont prononcés.

M. Côté (Charlesbourg): L'Environnement et le ministère des Transports? Oui.

M. Chevette: Ils se sont prononcés.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. À ce moment-ci, le ministère de l'Environnement questionne le ministère des Transports sur le projet.

M. Chevette: Il n'y a pas eu encore de demande d'audiences publiques dans ce cas?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Cela va. Dans la voie de contournement 410 de la ville de Sherbrooke, où en est le dossier?

M. Côté (Charlesbourg): L'étude d'impact est en cours et devrait être transmise au ministère de l'Environnement au cours de l'été.

M. Chevette: M. le ministre, vous avez été très catégorique tantôt et, en chevauchant dans deux régions, si on parle de la Mauricie qui comprend une partie de la rive sud dans le découpage pour des fins de régions par rapport à la région de l'Estrie, je me rends compte que, dans les deux cas, autant dans l'Estrie que dans la Mauricie, vos représentants, lors de l'élection du 2 décembre, qui sont aujourd'hui députés tous les deux, tant dans Richmond que dans l'Estrie, recommandaient la complétion de l'autoroute 55 jusqu'à Richmond et Saint-Célestin. Vous avez été très catégorique tantôt. Pourrais-je connaître les motifs, parce que c'est la première fois que vous êtes aussi catégorique? C'est la seule fois où vous avez été très catégorique en disant: Cela fera partie des engagements non réalisés. C'est la première fois que j'avais

une réponse aussi catégorique. Y a-t-il des motifs qui sous-tendent cette réponse aussi catégorique?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sur quoi nous nous sommes entendus dans les rencontres que j'ai eues avec la députation du coin et des représentants, donc, au Sommet de l'or blanc aussi, c'est de mettre davantage l'emphase sur la réfection de la 116 et, par le bout de Warwick dont vous avez parlé tout à l'heure, faire la connexion qui s'impose. Il faut se rappeler que le problème que nous avons au niveau de la 55, de l'autoroute 20 à aller dans le coin où elle est connectée présentement, c'est que le corridor qui avait été exproprié dans les terres agricoles a été remis par votre gouvernement. Cela pose des problèmes majeurs et la solution la plus économique et la plus rentable pour les régions est de voir à améliorer très sensiblement l'autoroute 116 et c'est ce sur quoi nous nous sommes entendus.

M. Chevette: M. le ministre, la rétrocession a été faite en 1978, si ma mémoire est fidèle. Est-ce que je me trompe? Vous pourriez peut-être vérifier les dates. Il me semble que c'est en 1978-1979. En tout cas, je sais que c'est à l'intérieur de notre premier mandat, à toutes fins utiles. Ces faits étaient connus de vos candidats, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine.

M. Chevette: Comment se fait-il que, dans les deux cas, dans les deux régions, on ait recommandé...

M. Côté (Charlesbourg): Ne venez pas me blâmer de vous donner une réponse très claire.

M. Chevette: Non, mais c'est seulement pour voir ce qui peut avoir amené...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous l'ai dit.

M. Chevette: ...des gens à se présenter devant une population avec des engagements précis sachant que, dans les faits, la rétrocession ne peut plus être invoquée. Ce que je veux dire au ministre, c'est que cela ne peut plus être invoqué comme un motif parce que c'est un fait connu. C'est ce que je veux dire.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous dis que la réponse, c'est non. J'en ai discuté avec les représentants du milieu et il était plus avantageux, comme bénéfice immédiat au niveau de la région, de faire des travaux majeurs sur la 116 et c'est ce que nous

avons entamé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: M. le Président, j'aimerais demander au ministre où en est rendue l'étude du contournement du village Ayer's-Cliff. Il y a une étude qui a été commencée et on me dit que c'est à la veille d'être prêt.

M. Côté (Charlesbourg): L'étude est terminée. Elle sera transmise d'ici quelques jours, par les services, à M. Michaud et à moi-même.

M. Vaillancourt: À moi-même, quand est-ce que cela va venir?

M. Côté (Charlesbourg): Dans les jours qui suivront.

M. Vaillancourt: Donc, l'étude est terminée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vaillancourt: Maintenant, en ce qui concerne la route de ceinture de Sherbrooke, où est-ce que cela en est rendu? Est-ce que cela suit l'échéancier qui a été planifié depuis quelques années?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même réponse que j'ai faite au député de Joliette tout à l'heure. L'étude d'impact va être déposée au cours de l'été.

M. Vaillancourt: Pardon!

M. Côté (Charlesbourg): Je suis heureux de vous annoncer que, sur le budget de cette année, il y a 6 500 000 \$ d'investis sur cette route. J'avais oublié de le dire au député de Joliette tantôt. Je suis bien heureux de l'apprendre au député d'Orford.

M. Vaillancourt: Combien va-t-il y en avoir d'investis en 1986?

M. Côté (Charlesbourg): 6 500 000 \$.

M. Vaillancourt: 6 500 000 \$?

M. Chevette: C'était d'ailleurs prévu. Cela fait trois ans que c'est prévu.

M. Vaillancourt: Je sais que c'est prévu.

M. Côté (Charlesbourg): Vous aurez facilement compris, à la réponse du député de Joliette, que tout ce qui est investi cette année était prévu et que tout ce qui n'est pas investi était de l'imprévu.

M. Chevette: Tout ce qui est coupé, c'est de sa faute.

M. Vaillancourt: Je voulais savoir si cela n'avait pas passé dans la coupure.

M. Chevette: C'est à lui qu'il faut que vous vous adressiez.

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a 6 500 000 \$ cette année, je connais bien des régions qui espéreraient être coupées de la même manière.

M. Vaillancourt: Merci.

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

M. Chevette: Merci. M. le ministre... Vas-y, pour le vrai. Je t'en donne une, cela va me permettre de boire, puis j'aime cela voir le ministre répondre à ses collègues,

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford,,

M. Vaillancourt: Comme je peux voir, on discute du budget dans son ensemble. On peut aller sur toutes sortes de choses, je pense. J'aimerais connaître la politique du ministre en ce qui concerne la pavage de routes. La politique du gouvernement précédent était de ne pas paver de routes, de faire des mises en forme, des réfections économiques, mais pas de pavage. Est-ce que la politique du ministre actuel va être différente ou si elle va continuer?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce domaine comme dans d'autres, au moins pour cette année, ce sera la continuité.

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

M. Chevette: Avez-vous d'autres questions? Si le député d'Orford a d'autres questions, je suis prêt à lui donner quelques minutes.

M. Vaillancourt: Non, disons que je vais vous donner la chance de poser d'autres questions.

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

M. Chevette: Bien aimable, mais je voulais être condescendant pour le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous savais magnanime, mais pas à ce point.

M. Chevette: Il y a peut-être des rires qui ne sont pas enregistrés au procès-verbal.

Une voix: Ils sont enregistrés mais il ne seront pas transcrits.

M. Chevette: M. le Président, je pose donc la question suivante: Reconstruction de la route 116 entre Kingsey-Falls et l'autoroute 55. C'est la même réponse que celle que vous avez faite à l'autre bout, tantôt, quand vous avez parlé du trajet... commun.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, vous devez le soustraire encore de votre montant.

M. Chevette: Celle-là était comptée. C'est parce que vous parlez de la réfection de la 116 sur toute sa longueur.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais être obligé d'aller rencontrer le député de Joliette dans le particulier pour voir si toutes les soustractions sont faites.

M. Chevette: Elles sont faites, vous n'avez pas besoin d'avoir peur. Je n'avais même pas compté le pavage du député d'Orford.

M. Vaillancourt: C'est facile à compter, il n'y en a pas.

M. Chevette: Dans Mégantic-Compton - je vais parler de pavage pour vous donner la chance d'aller sur du gros concret - est-ce que vous allez paver la 263 cette année? (21 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le comté d'Arthabaska et à cause des interventions du député d'Arthabaska encore aujourd'hui, compte tenu des événements que vous connaissez très bien, je lui ai adressé, ce jour même, une lettre lui disant que nous allions, au niveau de la route 263, intervenir sur le tronçon que le gouvernement précédent n'avait pas daigné faire.

M. Chevette: Est-ce que votre plan d'immobilisations est déjà connu?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Chevette: Donc, votre plan d'immobilisations est déjà accepté au Trésor?

M. Côté (Charlesbourg): Pour les grands travaux, non. Au niveau du régional, j'ai pris sur moi de prendre l'engagement, comme ministre, auprès du député d'Arthabaska de lui confirmer que nous allions intervenir sur la route 263. Il y a au moins cette discrétion que le ministre peut obtenir.

M. Chevette: Je reconnais cela. Ce n'est pas à cela que je m'en prends, M. le ministre. C'est parce que je trouvais que

l'adoption de votre projet avait été vite au Trésor. Vous comprendrez que tout de suite, quand on attend une nouvelle du genre, on s'informe pour voir si vraiment cela a été fait.

M. Côté (Charlesbourg): Engagement tenu.

M. Chevette: Oui. Je m'aperçois, M. le ministre... En tout cas, il y a une chose qui m'a frappé dans mes pérégrinations dans chaque région. Il y a deux régions où cela a été effrayant, le nombre de personnes qui se sont mouillées sur la 55, à peu près à tous les niveaux et dans toutes les tournées effectuées dans ce secteur-là. Je ne sais pas si cela vous a frappé vous-même en regardant le "clipping" de presse. Il est à peu près épais comme cela exclusivement sur la 55. Ce qui me frappe, c'est que cela revient à plusieurs reprises et c'est toujours encore une fois Saint-Célestin-Richmond: "Dans Mégantic-Compton, lors de son passage, le chef du Parti libéral appuie les revendications de ses députés ou de ses candidats." C'est intéressant. On pourra donc en rediscuter très longuement au prochain exercice financier puisque le refrain, la prochaine fois, cela ne pourra plus être: C'est la faute de l'ancien gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'à toutes les questions sur chacune des routes j'ai répondu au député que c'était la faute de l'ancien gouvernement?

M. Chevette: Sur les coupures.

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela a été un commentaire général, mais, dans le rosaire que vous venez à peine de terminer, je pense que je n'ai pas évoqué...

M. Chevette: Dans le tour d'horizon que je viens de faire, je constate une chose avec vous, M. le ministre: il y a beaucoup d'études qui vont démarrer d'ici une semaine ou quinze jours. Cela, je le constate avec vous. Il y a énormément de projets qui vont prendre vie dans les quinze prochains jours ou le prochain mois.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut faire attention, M. le député, et je vous mets au défi de prendre les galées pour chacune des réponses et de vérifier combien il y en a. Vous serez peut-être surpris.

M. Chevette: On va constater cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, mais, avant d'aller trop loin dans ce sentier-là, prenez le soin de vérifier les galées. Vous aurez en masse le temps, d'abord, d'ici les cinq prochaines années de les consulter.

M. Chevette: Il n'y a pas de problème, on va avoir le temps de les lire. Mais je constate qu'il y a beaucoup de projets qui sont sur le point de démarrer, qu'il y a beaucoup de projets qui vont voir le jour incessamment, qu'il y a des études qui vont être commandées sous peu.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Vous êtes très injuste en faisant ces commentaires parce que ce n'est pas le cas et ce n'est pas ce que vous devez tirer comme conclusion de l'ensemble de l'exercice que nous venons de faire.

M. Chevette: M. le ministre, nos conclusions nous appartiennent. Vous comprendrez cela, elle nous sont propres et les vôtres, ce sera la même chose, je les respecterai même si je ne suis pas d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Elles sont aussi propres.

M. Chevette: Je n'en doute pas, M. le ministre. Chacun a ses perceptions. Cela dit, M. le Président, avant que j'entame la conclusion ou mes remarques finales, si des députés avaient des questions spécifiques à poser sur des chemins dans leur comté, je suis prêt à leur laisser la chance de poser des questions.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député de Joliette.

M. Chevette: Parfait! Donc, M. le ministre, un tour d'horizon des plus rapides des crédits comparatifs, si je peux trouver mes deux feuilles; 1985-1986, ce doit être ici. C'est ça. M. le Président, à la page 2 du programme 4, pour regarder le programme 4 très rapidement, puisqu'on a quand même fait un tour d'horizon, je pense, assez détaillé - je ne voudrais pas reprendre chacun des sujets - je comprends bien qu'en 1985-1986 par rapport à 1986-1987, à l'activité 1 de votre ministère, c'est au-delà de 2 000 000 \$ qu'il y a en coupures.

M. Côté (Charlesbourg): Quel programme, M. le député?

M. Chevette: Le programme 4, élément 4.1, activité 1.

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau des traitements, 4 000 000 \$.

M. Chevette: Non, M. le ministre. À partir de vos propres documents que vous avez déposés, je fais la comparaison à l'élément 4.1. Dans la répartition des crédits 1986, dans le plan d'activité, il y a la conservation des chaussées et des éléments

de confort. C'est 2 000 000 \$ de moins quand vous regardez les couches d'usure, le rapiéçage. Ce sont vos textes, je pense. C'est bien une différence d'environ 2 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, je ne suis pas le député.

M. Chevette: Dans les renseignements complémentaires que vous nous avez fournis - c'est cela que j'essaie d'établir - à la page 2 par rapport à la page 11, si on regarde dans les crédits à la page 30-5, vous avez une différence de 9 000 000 \$ et, dans les correctifs, cela tombe à 2 000 000 \$. À Activité 1 c'est Conservation des infrastructures routières de transport, alors qu'à Activité 1, dans les documents complémentaires, c'est écrit: Conservation des chaussées et des éléments de confort. Dans les crédits, page 30-5, vous avez Conservation des infrastructures routières de transport, 326 000 000 \$ par rapport à 335 000 000 \$. Ce que je veux comprendre par là, c'est combien il y a d'éléments dans les 326 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous le permettez, M. Michaud peut vous...

M. Chevette: Oui, il n'y a pas de problème. C'est juste parce que je veux comprendre le correctif par rapport aux millions de dollars qu'il y a de décalage dans l'élément 1 du programme 4.

M. Michaud: Principalement, au niveau des pages 11 et 12 du document qui a été déposé, vous avez un total de 439 000 000 \$, en page 12 ce qui donne le total du programme 4. Étant donné que c'est maintenant ventilé par Activités, au niveau de l'élément 4.1, vous avez la première page et une partie de la page 12 qui totalisent différents éléments dans cela: L'exploitation d'hiver, la conservation de l'équipement de contrôle et de sécurité, la conservation des structures ainsi que la conservation des chaussées et des éléments de confort. L'ensemble de ces montants, c'est le programme 4.1. Il y a quatre activités: une de 140 000 000 \$ qui est l'activité 1, Conservation des chaussées; l'activité 2, Conservation des structures, pour 20 000 000 \$; l'activité 3, Conservation des équipements, pour 30 000 000 \$ et Exploitation d'hiver, pour 134 000 000 \$. Cela forme le total de 326 000 000 \$ de l'élément 1 du programme 4. On descend au niveau de l'activité dans le budget par programmes pour montrer un peu plus ce que le ministère entend faire sur les routes.

M. Chevette: Cela va. L'activité de soutien, cela va. Pour le soutien en matériel,

cela va. Quant au programme 4, en ce qui me concerne, on pourrait approuver les éléments 1, 2 et 3.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Chevette: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Joliette, est-ce que je dois conclure que le programme 3 est terminé ou..

M. Chevette: Oui, sur division. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais les appeler Le programme 3, Construction du réseau routier, éléments 1, 2, 3 et 4, est-il adopté?

M. Chevette: Adopté sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 4, Conservation du réseau routier, éléments 1, 2 et 3, est adopté?

M. Chevette: Adopté sur division.

Gestion interne et soutien (suite)

Le Président (M. Saint-Roch): Il nous reste maintenant le programme 5. Est-ce qu'il y a d'autres questions au programme 5?

M. Chevette: Oui, M. le Président.

M. Paradis (Matapédia): L'enveloppe discrétionnaire.

M. Chevette: Non, c'est correct, on en a parlé. On prie le saint Esprit.

Une voix: Sur division.

M. Chevette: Tout est adopté sur division. Au programme 5, M. le Président, j'ai compris que c'est là les postes. C'est bien simple, c'est clair. La grosse partie, ce sont les postes non comblés.

M. Côté (Charlesbourg): Non comblés.

M. Chevette: Non, Gestion interne et soutien. Quelle est la grande grande différence? C'est l'aide à l'amélioration du réseau municipal, c'est là les 16 000 000 \$, d'accord. Je confondais avec un autre élément. D'accord. Donc, ce sont les 16 000 000 \$ qu'on nous expliquait tantôt. Cela va. Pas de problème. 26 000 000 \$, cela va, soutien administratif. Dans le soutien administratif, vous avez coupé surtout où?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Chevette: C'est surtout où, dans le soutien administratif, que se font les économies?

M. Côté (Charlesbourg): La direction du personnel, la direction de l'informatique et ainsi de suite.

M. Chevette: Je parle des catégories de personnel. Est-ce que c'est assez normalement réparti dans les types de personnel ou si c'est au niveau des professionnels, par exemple?

M. Côté (Charlesbourg): Non, principalement, disons, la catégorie agent de bureau.

M. Chevette: Est-ce que ce serait trop demander au ministère de nous donner la liste des postes non comblés, fermés?

M. Côté (Charlesbourg): Les postes par catégories?

M. Chevette: Par catégories, par exemple. Je ne vous demande pas les noms de ceux qui étaient en poste. Je demande purement les postes...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'était la...

M. Chevette: À plus forte raison. C'est parce qu'il y en qui s'imaginent qu'un poste appartient à "un temps plein", un autre poste à "un temps partiel". Vous avez dit que c'était temps plein.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Chevette: Donc, par catégories, il y a 400 professionnels ou 200? Y a-t-il 100 professionnels?

M. Côté (Charlesbourg): On va vous fournir cela.

M. Chevette: Est-ce que c'est par directions que vous allez nous le fournir?

M. Côté (Charlesbourg): Par programmes et éléments, si vous voulez même. On peut aller jusque-là.

M. Chevette: Par éléments de programmes. Cela va. M. le Président, avant d'adopter, parce qu'une fois qu'on a adopté cela dispose de tout l'ensemble des... Non, il reste l'élément 8.

M. le Président, compte tenu du tour d'horizon qu'on a fait, je pense qu'il y a eu énormément d'espoir de créé en ce qui concerne l'électorat québécois dans à peu près toutes les régions en ce qui regarde le ministère des Transports. Il y a énormément

de dossiers - on comprendra - qui demandent encore beaucoup de travail avant d'arriver à échéance ou, encore, avant de voir le jour par les soumissions publiques dans chacune de nos régions du Québec, parce qu'il y a beaucoup d'offres.

D'ailleurs, il y a beaucoup d'incertitude dans bien des cas. On sait que le ministère de l'Environnement maintenant, avec les audiences possibles du BAPE, cela ne donne pas tellement de sécurité à certains dossiers. Même si, au départ, on pense qu'il ne doit pas y avoir d'accrochages, on sait effectivement qu'il y en a dans certains dossiers.

J'aurais voulu poser une question, mais compte tenu de l'heure on pourra en rediscuter avec le ministre, mais j'aurais aimé aborder un des sujets qui est le suivant, soit les relations entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement, parce qu'on connaît les relations entre l'Environnement et l'Agriculture, par exemple, dans certains cas. On sait que le ministère de l'Environnement a un certain droit de veto, à toutes fins utiles, sur le ministère des Transports, et cela m'a toujours frappé.

On a obtenu des amendements à la loi de la CPTAQ pour essayer de déroger au moins pour un nombre de mètres, sans avoir à retourner devant la CPTAQ. Quand on parle du ministère de l'Environnement, le ministère des Transports, malgré sa Direction de l'environnement, a un problème qui est celui d'avoir à répondre même devant le Bureau des audiences publiques, devant le BAPE lui-même comme ministère.

À ce moment, je ne veux plus demander au ministre... Compte tenu de l'heure, je pense qu'on pourra se reprendre.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être uniquement là-dessus, très rapidement.

M. Chevette: Peut-être, oui.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai la chance d'être le président du Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional et, à cette table, siègent le ministre de l'Agriculture et le ministre de l'Environnement. On a la chance d'avoir un ministre de l'Agriculture qui est fort conscient du problème du réseau routier et des délais pour avoir des accords. Nous avons eu une première rencontre. Nous en aurons d'autres pour tenter d'éliminer le plus d'irritants possible afin que ces mesures ne soient pas des entraves inutiles à compléter un certain nombre de volontés sur le plan des interventions ou sur le plan routier, tout en respectant la vocation de l'Environnement et la vocation de la CPTAQ aussi, qui ont quand même des principes à protéger eux aussi.

(22 heures)

M. Chevette: Je reconnais qu'il y a un droit à une qualité de vie et une qualité de l'environnement qui est indéniable. C'est souvent sur les plans de la procédure et des délais que le problème s'accroît. Comme député, quand on apprend par le ministère des Transports que le dossier n'est pas nécessairement entre les mains du ministre, mais entre les mains du ministre de l'Environnement et que cela prend des mois... Souvent, les contribuables pensent que c'est tel ministère et tel député qui bloque le dossier, alors que ce sont des lois et des réglementations. C'est plutôt dans ce sens. Il faut voir à faire comprendre cela bien souvent à la population. Il y a certaines contraintes qui veulent assurer que les projets sont très sérieux, mais, d'autre part, il y a des délais qui sont peut-être un peu long dans certains cas. Lorsque la section de l'environnement, par exemple, du ministère des Transports a travaillé en étroite collaboration avec le ministère comme tel, je pourrais peut-être envisager des amendements éventuels advenant que le dossier traîne en longueur et n'aboutisse pas. Je pense qu'il y a des contribuables qui ont le droit d'avoir des sorties, je ne dirais pas ultra-rapides, dans leur milieu, dans certains coins, vous savez très bien qu'il y a des engorgements et des délais. Certains individus doivent partir trois quarts d'heure, une heure avant, pour arriver à leur travail, parce que précisément... Dans ma propre petite ville, quelqu'un qui part du nord de mon comté pour se rendre au sud, à l'heure des travaillants, met trois quarts d'heure. Il n'y a pas de cachette, c'est ce qu'il faut.

M. Côté (Charlesbourg): Vous aurez facilement reconnu les hochements de tête du député de Pontiac qui acquiesçait à vos dires, compte tenu de problèmes particuliers qu'il vit à ce niveau. Mais nous allons faire une première tentative au niveau ministériel pour essayer de régler un certain nombre d'irritants et, à la lumière de ces expériences, nous réagissons en conséquence.

M. Chevette: Donc, M. le Président, je vais conclure là-dessus en disant que je regrette que les crédits budgétaires soient autant affectés, qu'il y ait eu autant de compressions, en particulier au niveau de l'entretien routier, qui est la priorité no 1 du ministre. Je trouve personnellement qu'il est inconcevable d'avoir créé autant d'attentes au niveau des contribuables, au niveau des municipalités, d'avoir fait miroiter autant d'espoir de réfection alors que tout parlementaire connaît, depuis quatre ou cinq ans, les difficultés budgétaires qui existent et qui sont connues. Le ministre des Finances l'a lui-même écrit dans son document après les fêtes. Nous en avons

parlé durant la campagne électorale d'une façon soutenue à savoir que les millions ne nous passaient pas chaque bord des oreilles. Une population aime mieux, à mon point de vue, avoir l'heure juste, à long terme en tout cas, que d'avoir des espoirs et de ne pas les voir se réaliser.

La première année même, M. le ministre, vous aurez un rattrapage. Je vous souhaite bien de pouvoir le faire en... C'est un an et quatre mois, à toutes fins utiles, de non-réalisation de vos engagements, puisque vous devrez attendre au 1er avril 1987, maintenant, pour commencer le rattrapage que vous escomptiez. Ce qui veut dire que cela vous ampute quand même d'un exercice financier complet. Les bouchées seront doubles et triples dans certains cas. Remarquez bien qu'on peut rivaliser en politique, mais autant moi comme responsable d'un dossier, comme critique de la voirie, que vous comme ministre des Transports, nous souhaitons avoir le maximum de crédits, c'est évident.

Je regrette que le budget soit décevant à l'extrême, que vous ayez comme formation politique - il faut que je le dise - créé énormément d'espoir, lancé des engagements pour je ne sais pas combien de milliards encore parce qu'on en découvre tous les jours quand on relit le "clipping", on n'a pas compté, on n'a pas totalisé les rangs et l'amélioration de ci et de ça; on est allé seulement sur les routes numérotées ou bien identifiées, pour se rendre à 2 000 000 000 \$.

Je regrette également que 'le ministre n'ait pas eu une oreille plus attentive du président du Conseil du trésor pour aller chercher au moins le minimum, pour essayer de garder la courbe qui existait. Même si on ne progressait pas nécessairement d'une façon magistrale en dollars constants, au moins en dollars courants, il y avait une amélioration de 0,4 %, de 0,5 %, de 0,2 %. Même en 1982-1983, en pleine crise économique, votre prédécesseur, M. Michel Clair, a réalisé une augmentation de 7,2 % en entretien du réseau routier, ce qui était, à mon avis, une preuve de compréhension de la situation actuelle et qu'il fallait faire des pas de géant dans ce secteur, même en pleine crise économique. Là-dessus, je regrette que le ministre n'ait pas eu la cote d'amour de ses collègues pour essayer de conserver tout au moins les crédits antérieurs. Il accusera un retard, probablement, nullement rattrapable au cours des trois ans qui resteront en mandat éventuel ou des deux ans et demi qui resteront. Je pense qu'on n'a pas d'autre choix que de sympathiser avec lui et de dire au ministre que, lui qui est perçu comme un tigre de la politique, il n'acceptera pas de se faire édenté à chaque fois de cette façon. Il va réagir et il pourra véritablement, l'an

prochain, présenter un budget qui corresponde à l'appétit qu'avaient ses collègues de travail au cours de la campagne électorale.

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

M. Houde: Trente secondes, M. le Président. Je voudrais d'abord féliciter le ministre pour le magnifique travail qu'il a fait depuis le matin et pour nous avoir donné des précisions comme il l'a fait. Si on n'avait pas à subir 1 500 000 000 \$ de déficit additionnel du gouvernement précédent, on serait au paradis cette année pour les routes, pour nos municipalités et pour nos comtés. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, si vous me permettez, serait-il possible d'adopter le programme 5, l'ensemble des crédits et après... Est-ce que le programme 5, Gestion interne et soutien, éléments 1, 2, 3 et 4, est adopté?

M. Chevette: Sur division.

Adoption des crédits

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble des crédits budgétaires de 1986-1987 du ministère des Transports est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: Sur division.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si vous me permettez un bref commentaire. J'ai passé à travers cette expérience pour une première fois. Je ne l'ai pas caché d'entrée de jeu et j'avais même dit, au mois de janvier, à une association qui était directement impliquée dans la construction de routes, que nous aurions, cette année, à souffrir afin d'être capables d'en bénéficier dans les années à venir.

Le recul dont a fait état le député de Joliette pour les coupures de 92 000 000 \$ pour l'année en cours, qui font l'objet de ses préoccupations quant au rattrapage dans des années subséquentes, ce n'est pas une côte qui est difficile à remonter. Cette côte sera remontée au cours des prochains budgets et peut-être même en cours d'année. Une chose est certaine, c'est que notre principe est l'entretien routier et nous y tenons. Effectivement, pendant la campagne électorale il y a eu un certain nombre d'engagements qui ont été pris. Nous tenterons, dans la mesure du possible, au cours des quatre prochaines années, soit cinq

ans de mandat, de réaliser le plus grand nombre possible de ces engagements, respectant ainsi notre parole. J'aurais apprécié que le député de Joliette nous dise que ces engagements n'étaient pas faits en fonction de la première année, mais en fonction de l'ensemble de la période pendant laquelle nous aurons à assumer le pouvoir, dans un premier mandat.

Chose certaine, quant à l'oreille attentive de mon collègue du Conseil du trésor, je l'ai clairement exprimé, j'ai, comme membre du gouvernement, accepté les choix prioritaires du gouvernement au niveau de la santé, au niveau de l'éducation. Il devait, quelque part, y avoir quelqu'un qui devait faire le sacrifice de coupures pour être capable de régler des problèmes d'urgence, de régler certains problèmes reliés au domaine de l'éducation et cela a été au tour du ministère des Transports cette année et j'en assume la pleine et totale responsabilité, je ne cherche pas à la fuir.

On fera face à la musique. Chose certaine, j'anticipe déjà, M. le Président, le plaisir de croiser à nouveau le fer avec le député de Joliette dans la mesure où des appels pressants d'autres milieux ne réussissent pas à le convaincre. Je croiserai le fer avec beaucoup de plaisir l'an prochain et possiblement qu'un très grand nombre de ses souhaits seront réalisés. À ce moment, j'aurai beaucoup de plaisir à revoir défiler le spectacle de cette fin d'après-midi et de cette soirée sur le parcours des routes du Québec, des routes numérotées et de ce que je lui ai dit ce soir et de ce que j'aurai...

M. Chevette: Je vous souhaite de ne pas devenir, dans un remaniement ministériel, ministre délégué aux Forêts.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Joliette veut faire des propositions au premier ministre, je dois lui dire que ce qu'il devrait davantage retenir, c'est qu'il y ait une possibilité du retour du tigre.

M. Chevette: Le retour du?

M. Côté (Charlesbourg): Du tigre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, je tiendrais à vous remercier ainsi que vos collaborateurs pour la coopération que vous avez donnée à la présidence. J'adresse mes remerciements au critique officiel, de même qu'à tous les membres de la commission.

La commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux au mardi 29 avril 1986 à 10 heures; nous étudierons alors les crédits de l'Office de planification et de développement du Québec. Je vous remercie, bonsoir.

(Fin de la séance à 22 h 11)