



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (1)

Le mardi 18 avril 1989 - No 70

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

leg 4
89.08.15

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-3555
Remarques préliminaires	CAE-3558
M. Jean Garon	CAE-3558
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3562
Discussion générale	CAE-3565
Système de transport terrestre	CAE-3573
Recherche et développement	CAE-3580
Transport en commun	CAE-3581
Transport adapté	CAE-3589
Boulevard Métropolitain	CAE-3590
Situation financière de la CTCUM	CAE-3593
Financement des sociétés de transport de la région de Montréal	CAE-3597
Transport sur rail dans la région de Québec	CAE-3603
Régie de l'assurance automobile	CAE-3607
Temps supplémentaire	CAE-3607
Système ambulancier	CAE-3610
Immatriculation des véhicules	CAE-3631
Société des traversiers du Québec	CAE-3632
Traverse Québec-Lévis	CAE-3633

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Guy Chevette

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* M. Jean-P. Vézina, Régie de l'assurance automobile

* M. Jean-Yves Gagnon, Société des traversiers du Québec

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1080, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E8 tél. 418-643-2754

Courier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 18 avril 1989

Étude des crédits du ministère des transports

(Dix heures dix-huit minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1989-1990. Y a-t-il des remplacements, ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. Sur ce, j'invite M. le ministre à faire des remarques préliminaires.

Organisation des travaux

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, des remarques très préliminaires, comme on en a pris l'habitude à cette commission, en particulier, avec ce type d'Opposition, c'est davantage dans les questions spécifiques que vous entendez de grandes envolées d'une demi-heure ou de trois quarts d'heure qui marquent, en règle générale, l'étude des crédits.

Comme il y a effectivement beaucoup de matière et que c'est quand même un budget qui frise les 1 900 000 000 \$, je préfère, dans ces circonstances, que l'on puisse aborder l'analyse des crédits et tenter de répondre aux questions que pourrait soulever l'Opposition ou la partie gouvernementale pour chacun des programmes énumérés à ce moment-ci.

Je suis accompagné de fonctionnaires qui pourraient répondre à la place du ministre dans la mesure où le ministre n'a pas la réponse au sujet des gestes posés par le gouvernement au cours de la dernière année budgétaire, en particulier au ministère des Transports, et de même, discuter des dossiers d'avenir.

En ce sens, M. le Président, ce que je souhaiterais en tout premier lieu, c'est que l'on puisse voir dans la progression de nos travaux à quel moment il sera possible de faire venir le président de la Commission des transports, un peu comme cela avait été le cas l'an passé. Cela pourrait être cet après-midi, ce soir ou demain, dans la mesure où M. le député de Lévis ou d'autres collègues de l'Assemblée le souhaitent, en termes d'organisation de nos travaux, de façon que les gens ne passent pas une journée ici à attendre si on est pour les faire venir demain. En termes d'organisation de travaux, c'est ce que je souhaiterais.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

M. le député de Lévis.

idéalement, on pourrait les faire venir, au choix, ce soir ou demain matin. Cela m'est indifférent.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être plus demain matin. Cela leur donnerait la journée, si cela vous convient.

Il y aurait la Commission des transports?

M. Garon: La Commission des transports, la Société des traversiers et la Régie de l'assurance automobile. On pourrait recevoir la Régie de l'assurance automobile ce soir, elle est à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Dans tous les cas, sauf...

M. Garon: Ceux qui ne sont pas à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a peut-être M. Ferland de la Commission des transports; quant aux autres, ils sont à Québec. Il s'agit de vérifier leur horaire pour savoir s'ils sont à l'extérieur ou pas, dans la mesure où c'est possible.

M. Garon: Après le dîner, en revenant à midi. Pour la Régie de l'assurance automobile, on pourrait dire ce soir. Pour la Société des traversiers. Pour demain matin, lequel avez-vous dit?

M. Côté (Charlesbourg): La Commission des transports.

M. Garon: La Commission des transports pourrait venir demain matin.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire les contacts nécessaires.

M. Garon: Cela évitera un coucher.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Cela évitera un coucher.

M. Côté (Charlesbourg): On va faire les contacts nécessaires auprès de la Société des traversiers du Québec et de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour ce soir...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...de sorte que, demain matin, ce soit la Commission des transports. On va faire les vérifications nécessaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Ce point étant éclairci, est-ce que vous avez des remarques préliminaires, M. le député de Lévis?

M. Garon: Pour les présidents d'organismes,

M. Garon: Avant les remarques préliminaires.

res, j'aimerais demander au ministre... Traditionnellement, il y a certains renseignements qui sont fournis dans les cahiers de demandes générales et particulières préliminaires aux travaux. Parmi les documents qui devaient être fournis, il y en a qui ne l'ont pas été. Je pense particulièrement au livre des demandes générales. Tous les ministres ont fourni les salaires des membres de leur cabinet depuis 1986, sauf le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Tous les autres l'ont fait mais, vous, vous ne l'avez pas fait.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas d'objection fondamentale. Ce n'est pas parce que j'ai des choses à cacher, mais c'est moi qui avais des réticences à livrer les salaires des employés du cabinet. Dans la mesure où vous le souhaitez de manière très ferme, je n'ai pas d'objection qu'on puisse faire des photocopies pour les donner cet après-midi.

M. Garon: Cela a toujours été fourni dans le passé par l'ancien gouvernement. Actuellement, on m'informe, même si je n'ai pas les crédits de tous les ministres, que le seul à ne pas les avoir fournis, c'est vous.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que le ministère des Transports les fournissait lors des années antérieures.

M. Garon: Je n'étais pas responsable des autres mais, moi, je les ai toujours fournis; il n'y avait pas de cachette.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je parle de l'année antérieure qui me concerne. Il faut bien se comprendre. Je veux dire au député...

M. Garon: Il est arrivé qu'on ne les ait pas toujours demandés.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais...

M. Garon: Mais, cette année, il y a eu une demande formelle.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous dis, c'est que, dans mon cas - je ne parle pas de ceux qui m'ont précédé comme ministre des Transports - au cours des années antérieures où j'ai eu à défendre des crédits, je ne crois pas les avoir fournis. De toute façon, ce n'est pas un drame. Si vous le souhaitez, on vous les fournira cet après-midi.

M. Garon: Depuis 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces conditions, vous les aurez depuis bien avant 1986.

M. Garon: Cela ne me fait rien. Je n'ai pas besoin de ceux d'avant 1986. Je vous demande les salaires depuis 1986.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que vous n'en aurez pas besoin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Donc, vous dites au début de l'après-midi. Il y avait aussi une demande de ventilation des programmes d'amélioration du réseau municipal...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... depuis 1980.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Habituellement, je pense que c'est fait par comté.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On n'a pas eu de réponse non plus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement la même réponse depuis que les gouvernements existent, y compris le vôtre et le nôtre: Cela n'a jamais été déposé.

M. Garon: Cela n'a jamais été demandé.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas vrai.

M. Garon: En quelle année cela a-t-il été demandé? Moi, je ne l'ai jamais demandé avant. C'est la première année.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous donne la réponse. Jamais un gouvernement n'a déposé Ça.

M. Garon: Je ne parle pas du passé. Ma devise, c'est maîtriser l'avenir plutôt que de gérer le passé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est pour ça que je vous le demande...

M. Côté (Charlesbourg): Alors, dans ces conditions, les subventions...

M. Garon:... parce que vous ne l'appliquez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces condi-

tions, ce sont des subventions du passé.

M. Garon: Donc, pour les dernières années. C'est pour cela que je vous **demande** la ventilation des programmes d'amélioration du réseau municipal depuis 1980. D'ailleurs, cela va vous permettre de faire des comparaisons entre les anciens gouvernements et le vôtre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une question au feuilleton que votre collègue de Jonquière soulève depuis un an. J'imagine que si j'avais pris la décision de déposer ce document, je l'aurais fait à l'Assemblée nationale. Je ne l'ai pas encore fait.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez à cacher?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai rien à cacher. J'emploie exactement les mêmes raisons que sous votre gouvernement pour ne pas le déposer.

M. Garon: Vous refusez carrément de ventiler les programmes d'amélioration du réseau municipal.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je ne refuse pas carrément. Je continue ma réflexion sur l'idée de les déposer ou non.

M. Garon: Vous êtes un peu comme votre collègue de la Santé. Elle réfléchit sur un dossier d'urgence de l'Hôtel-Dieu de Lévis depuis décembre 1985.

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a un député de l'Opposition qui ne doit pas se plaindre de la collaboration qu'il a eue du ministre des Transports, c'est bien le député de Lévis. Je n'ai à peu près jamais gardé des dossiers chez nous de manière indue. Sur le plan de la communication, j'ai toujours accepté avec beaucoup d'empressement de donner des dossiers qui étaient accessibles et j'ai même pris les devants dans certains cas. Alors, au-delà de tout cela, il n'est pas question de priver l'Opposition de renseignements. Dans ce cas particulier, j'ai tenté de suivre la tradition établie par mes prédécesseurs. Pour le reste, je suis encore...

M. Garon: Les traditions sont faites pour être changées. Les mauvaises habitudes ne sont pas nécessairement des traditions.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison et j'imagine que le ministre doit avoir son mot à dire quant au moment où on doit changer la tradition.

M. Garon: Actuellement, il y a des gens qui se plaignent de cela. Ils disent qu'il n'y a pas de répartition équitable des budgets d'un comté à

l'autre. C'est pour cela que je vous le demande. En même temps, cela permettrait de faire la lumière sur ceux qui ont porté ces accusations.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, il y a des gens qui se plaignent. Je vais vous donner des exemples précis. Le député de Brome-Missisquoi se plaint que le député de Shefford a plus d'argent que lui compte tenu des responsabilités et de l'enveloppe discrétionnaire des députés. Celui de Berthier se plaint que celui de Joliette en a plus que lui. J'entends ces plaintes de manière assez régulière.

Ce que nous avons tenté de faire l'an passé, c'est d'en arriver à introduire des critères les plus objectifs possible sur le plan de la distribution des enveloppes, compte tenu du nombre de municipalités dans chacun des comtés. **Au-delà** de tout cela, il y a un critère qui n'existait pas en 1988, celui du kilométrage sous la responsabilité de chacune des municipalités. Donc, le deuxième critère qui va être introduit cette année dans l'attribution des subventions, c'est celui de la distance, sous la responsabilité de chacune des municipalités, pour tenter de mettre un peu d'ordre où il n'y en avait pas, au cours des années antérieures. Ce sont deux critères objectifs qui vont nous permettre de déterminer des balises, ce que nous n'avions pas auparavant.

M. Garon: Votre réflexion a des chances d'aboutir à peu près...

M. Côté (Charlesbourg): **Peut-être** même très rapidement.

M. Garon: Vous allez regarder les chiffres et si cela a l'air pas pire, vous allez les déposer, mais si cela a l'air épouvantable, vous ne les déposerez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. J'ai tous les documents entre les mains depuis déjà fort longtemps. Ce sont des documents mis à jour. Ce n'est pas une question de connaissance ou de non-connaissance des dossiers. À titre d'exemple, le député de Jonquière s'est toujours plaint d'être maltraité par nous et vous retrouverez facilement là-dedans qu'il a obtenu, certaines années, une subvention de 700 000 \$ à la municipalité, ce qui était scandaleux par rapport à d'autres comtés. Ce sera déposé demain matin. De ces choses, vous allez en trouver là-dedans, qui ont été faites sous votre gouverne et sous notre gouverne. Le député de **Rouyn-Noranda**, lors de la première année d'attribution de subventions, a été privé d'une subvention. C'était une injustice flagrante qui avait échappé à une série de calculs et qui a été corrigée l'année suivante.
(10 h 30)

M. Garon: Avant de faire des remarques préliminaires, j'aimerais vous dire que, ce soir,

j'aimerais que les gens arrivent avec l'information concernant la Régie de l'assurance automobile. J'ai l'intention de leur demander comment il se fait qu'il y a eu plus de 68 000 heures de temps supplémentaire effectuées l'an dernier. C'est considérable. Vous reprochez à la STCUM qu'il y ait du temps supplémentaire. Vous avez un organisme sous votre juridiction où il y a beaucoup de temps supplémentaire, 68 000 heures. C'est curieux. Il y aurait eu 6433 employés qui auraient fait du temps supplémentaire...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que dans le cas...

M. Garon: ...alors qu'on dit qu'il y a un total de 2349 employés à la régie.

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que la différence entre le temps supplémentaire de la Régie de l'assurance automobile et celui de la STCUM vient du fait que les employés de la RAAQ n'ont pas été payés pour aller écouter leur président-directeur général. C'est peut-être la différence.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, vous voulez l'avoir ce soir, vous l'aurez et vous pourrez poser des questions.

M. Garon: J'espère que ce ne sont pas eux qui ont été affectés à poser les autocollants pour le plan de transport dans la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Des autocollants?

M. Garon: Oui, parce qu'on voit que des autocollants ont été achetés pour faire la publicité du plan de transport...

M. Côté (Charlesbourg): Et puis? Qu'est-ce qu'il y a de mal à faire de la publicité du plan de transport?

M. Garon: ...dans la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): La régie n'est pas du tout mêlée à ça. Je ne vois pas pourquoi vous mêlez la régie à ça.

M. Garon: Cela fait beaucoup de monde. Il y a 6433 employés qui auraient effectué...

M. Côté (Charlesbourg): Parce que vous faites un lien entre le nombre d'heures supplémentaires et les autocollants?

M. Garon: Non, c'est parce que vous dites qu'ils n'ont pas été payés pour aller écouter le président de la régie. Mais 68 000 heures, c'est quand même beaucoup de temps. C'est pour ça que je vous dis tout de suite que je vais deman-

der des explications aux gens de la régie ce soir, afin qu'ils ne disent pas qu'ils n'avaient pas les données et qu'ils ne le savaient pas. Je ne vous prends pas par surprise. Il y a 68 000 heures de temps supplémentaire; 6433 employés en auraient effectué alors que la régie en compte au total 2349, et pour avoir aussi une comparaison, en termes de temps supplémentaire, avec les années précédentes. Qu'est-ce que c'est cette affaire-là?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. D'ailleurs, c'est une réponse à vos questions. C'est vous qui aviez souhaité avoir ces éléments de réponse.

M. Garon: Comme ils vont venir ce soir, et si on veut clarifier ça ce soir, il y a un renseignement qu'on voudrait leur demander. C'est un peu un avis pour qu'ils aient le renseignement et qu'ils ne disent pas: nous ne l'avons pas, et qu'on leur demande de revenir le lendemain matin pour nous donner le renseignement. C'est un peu dans ce sens-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous commençons les remarques préliminaires M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous reconnais pour les remarques préliminaires.

M. Garon: C'est le ministre qui commence normalement. Je ne sais pas s'il en a.

Le Président (M. Saint-Roch): J'avais cru conclure des propos de M. le ministre que ses remarques préliminaires étaient complètes. M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, pour vos remarques préliminaires.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, lors de l'étude de ces crédits, les points sur lesquels nous allons poser des questions au ministre sont principalement ceux qui intéressent le public. Les gens se rendent compte actuellement que dans le domaine des transports au Québec, cela ne marche pas. Que ce soit dans le domaine du transport routier, dans le secteur de l'entretien, dans le domaine du transport en commun où, actuellement, c'est le capharnaüm le plus total qui est en train de s'établir au Québec, que ce soit dans le domaine maritime où le ministre a eu des initiatives qui ont fait patate, dans le domaine ferroviaire, où le réseau ferroviaire québécois est en train d'être désorganisé, que ce soit dans le domaine

du transport aérien où, actuellement, le Québec, particulièrement la région de Québec, est en train de devenir une bourgade... Il faudra peut-être revenir aux signaux par fumée comme dans le temps de Jacques-Cartier parce qu'on paiera pour le radar dans l'Ouest mais apparemment, au Québec, on reviendra à une époque coloniale.

Quand on regarde le bilan après quatre ans, on se rend compte que le ministre, qui avait la réputation d'être un ministre fort, a été fort comme organisateur politique. Je pense que personne ne nie qu'il est un bon percepteur de fonds pour son parti, mais, lorsque la négociation de ses budgets est arrivée, il s'est fait plumer. Cela a été comme un mouton qu'on tond et qui fait peut-être beuh! beuh! mais qui n'a pas de budgets. À tel point que le ministre a dit qu'il aurait besoin de 70 000 000 \$ pour entretenir le réseau routier et qu'il aurait besoin de 35 000 000 \$ par année, pendant dix ans, pour les ponts. Il a parlé de 70 000 000 \$ pour les routes, 35 000 000 \$ pour les ponts ce qui fait un beau total de 105 000 000 \$ par année. Si on compare les quatre dernières années du gouvernement précédent avec les quatre années du régime actuel, c'est-à-dire, 1982, 1983, 1984 et 1985, en dollars constants avec 1986, 1987, 1988, et la prévision de budget déposée le 23 mars dernier, on se rend compte que le ministre aura investi, tant en construction qu'en réparation du réseau routier, 477 000 000 \$ de moins, ce qui veut dire environ 120 000 000 \$ de moins. Si l'effort du gouvernement du Parti libéral avait été le même que celui du gouvernement précédent, il aurait investi 120 000 000 \$ de plus dans le réseau routier québécois, et, à ce moment-là, il aurait eu plus que les sommes qu'il considère nécessaires pour assurer l'entretien du réseau routier puisque lui-même a dit qu'il lui aurait fallu 70 000 000 \$ pour les routes et 35 000 000 \$ pour les ponts.

À plusieurs reprises, j'ai indiqué au ministre, que l'on voit des trains routiers en plus grand nombre au Québec qu'ailleurs. L'an dernier, j'ai fait 19 000 kilomètres sur les routes du Canada et des États-Unis pour joindre l'utile à l'agréable, pour voir comment cela se passait ailleurs et ici. Je dois vous dire que nulle part ailleurs aux États-Unis, dans la partie que j'ai visitée, qu'il s'agisse de l'Ouest ou du Mid-West, la traversée complète des États-Unis, je n'ai vu de trains routiers autant que j'en ai vu ici, non plus que dans le reste du Canada. Il y a un endroit où j'en ai vu quatre ou cinq de suite, dans l'Utah, mais ailleurs, on n'en voit à peu près jamais.

Le ministre m'a dit: Cela n'a pas d'importance sur les routes, parce que si le nombre d'essieux voulu est là, cela ne pèse pas plus par essieu, donc cela n'entame pas le réseau. Ce raisonnement n'est pas vrai pour les ponts, parce que quand un train routier arrive sur un pont, avec la pesanteur qu'il représente, à ce moment-là, quand il y a une charge sur le pont - c'est

le rapport qu'on vient de voir dans le journal **La Presse** concernant les 800 ponts qui sont en état de détérioration, et on a demandé que le ministre nous transmette les documents, il n'a pas voulu le faire - beaucoup plus forte qu'un seul camion, quel que soit le nombre d'essieux, cela fait une pesanteur beaucoup plus forte sur la structure du pont. Le ministre aura sûrement des explications à apporter.

Je pense qu'aujourd'hui, il est de notoriété publique... Évidemment, cela n'a pas commencé à apparaître tout d'un coup en 1986 ou en 1987, mais tout le monde se rend compte actuellement que le réseau routier est dans un état de délabrement comme on ne l'a jamais vu au Québec, parce que, depuis quatre ans, on ne met pas les sommes voulues sur l'entretien du réseau routier; 477 000 000 \$, ce ne sont pas des pinottes, c'est de l'argent. Les efforts qui auraient dû être faits ne le sont pas. On ne parle plus seulement des routes de gravier, des routes de campagne, on parle des autoroutes qui sont actuellement en train de ressembler à des routes haïtiennes, sans vouloir faire de discrimination et sans qu'on qualifie mes propos de racistes. Je veux simplement dire que la route 20, entre Québec et Montréal, une route centrale, est en train de ressembler au boulevard Métropolitain. C'est une route avec des ornières, des craques, des trous, et qui est dans un état de détérioration incroyable.

Je prends l'exemple, seulement dans mon comté, et ce n'est pas loin, cela me frappe, à Saint-Romuald, où la route 132 a été construite il y a quelques années. Elle n'a pas bronché, elle est dans un état parfait. L'an dernier, à Saint-David, par exemple, il y a une partie qui a été faite. La route n'est faite que depuis six mois, soit depuis l'automne, et il y a déjà des "patches" un peu partout. Il y a quelque chose qui ne va pas. Je me promène sur cette route, et je me dis qu'il y en a une qui a été finie en 1985 et elle est dans un état parfait. Vous verrez il n'y a pas de "patche" nulle part. Quant à l'autre, il reste une couche à mettre, mais elle est déjà pleine de "patches", en l'espace de quelques mois. Il y a quelque chose que je ne comprends pas, et c'est visible à l'oeil nu. Je peux vous indiquer des endroits. Par exemple, avant d'arriver aux signaux lumineux de la route des îles à Saint-David pour aller vers Ultramar, vous vous en rendez compte. Du côté sud de la 132, il y a beaucoup de "patches". Un peu plus loin du côté nord, il y en a beaucoup aussi. C'est quand même curieux qu'on soit obligé de recommencer à "patcher" une route en dedans de quelques mois à partir du moment où les travaux ont été effectués. C'est pourquoi il y en a qui se demandent actuellement si les normes de construction sont les mêmes que celles d'il y a quelques années, parce que, quand on dit qu'il y a moins d'argent pour l'entretien... Je me rappelle une phrase du ministre qui m'avait dit: On essaie d'en faire plus avec moins. Est-ce qu'on

essaie d'en faire plus avec moins en diluant les travaux? On peut faire plus de vin avec moins, en mettant de l'eau dedans, mais je ne suis pas convaincu que le produit est aussi bon à ce moment-là.

On se rend compte, actuellement, dans le réseau routier, que la marchandise livrée n'est pas là, que ce qui aurait dû être fourni n'y est pas. Est-ce qu'on a baissé les normes d'entretien? Est-ce qu'on a réduit les normes de construction ou si l'inspection est moins sévère et qu'on tolère ce qu'on ne tolérât pas antérieurement? Je pense que ce n'est un secret pour personne et que les gens se rendent compte de ça à l'oeil nu, actuellement. Ce n'est plus seulement une question de preuve d'ingénieur. On ne peut pas dire à des centaines de milliers de personnes: Vous êtes dans l'erreur, quand elles se rendent compte qu'il y a actuellement des ornières qu'on ne trouvait pas antérieurement sur la 20 et qu'on retrouve essentiellement depuis 1987. Elles se rendent compte à un moment donné, puis ça, je l'ai vécu moi-même... Vous vous en allez dans votre automobile et, à un moment donné, vous vous mettez à sauter. Vous vous dites: Comment cela se fait-il? Est-ce que j'ai une roue carrée, une roue gelée? Je me suis moi-même arrêté pour regarder si mes pneus étaient corrects. J'ai regardé l'asphalte et j'ai vu qu'il y avait des "craques" à quasiment tous les dix ou quinze pieds, de sorte qu'on s'en va en sautant. Je vous donne l'exemple d'un tape-cul, parce que je trouve que ça ressemble un peu à un sentier de motoneige. Cela n'a pas de bon sens, sur une autoroute majeure. Je n'ai pas vérifié quel est le nombre de véhicules qui passent actuellement par jour, mais c'est un nombre considérable. Je suis convaincu que ce ne sont ni les motos ni les automobiles qui font ça, mais qu'il faut d'autres raisons pour briser l'asphalte des routes autant que ça.

On se rend compte également que ce n'est pas seulement le secteur routier, que l'ensemble des crédits du ministère ne sont pas là, que non seulement les crédits ont baissé, mais qu'il y a encore des crédits périmés. Par exemple, les crédits de 1 714 000 000 \$ en 1985 étaient réduits, en 1986, à 1 639 000 000 \$, ce qui est une baisse considérable, et, malgré ça, il y avait encore des crédits périmés de 43 000 000 \$, ce qui veut dire que les dépenses réelles, qui avaient été de 1 660 000 000 \$ en 1985, étaient réduites à 1 596 000 000 \$ en 1986, chiffres réels des dépenses, et qu'on n'a jamais récupéré le niveau des investissements effectué sous l'ancien gouvernement par le ministère des Transports. Alors, il s'agit de montants considérables.

Comment le ministre peut-il expliquer que son budget du ministère des Transports diminue en termes réels en 1989-1990? Comment explique-t-il que la croissance des crédits de son ministère est inférieure à la hausse des dépenses du gouvernement? Comment le ministre expli-

que-t-il le niveau si élevé des crédits périmés du ministère des Transports en 1986-1987, par exemple, alors qu'il y avait déjà une baisse considérable des crédits? On aurait pu comprendre, à ce moment-là, qu'il aurait dépensé plus que son argent. Mais non, les crédits périmés étaient considérables.

On remarque dans les budgets de cette année, avec les sommes additionnelles qu'il a promis de mettre à Montréal, que comme il n'a pas les sommes suffisantes pour l'ensemble de son budget pour les routes, il faudra qu'il les prenne dans le reste du Québec. Si on tient compte de l'indexation de l'argent, il faudra qu'il économise dans le reste du Québec pour mettre les 40 000 000 \$ additionnels à Montréal, parce qu'il n'a pas, en termes de budget global pour les routes, les sommes suffisantes pour cette augmentation de 40 000 000 \$. Alors, si le ministre investit ces 40 000 000 \$ à Montréal, comme il l'a annoncé, il devra épargner dans le reste du Québec. Cela est important.

(10 h 45)

Si on regarde également le transport ferroviaire... Avant de passer au transport ferroviaire, je parlerai de l'évolution des dépenses du ministère des Transports depuis 1985-1986. On se rend compte qu'en dollars courants, en 1985-1986, les dépenses réelles étaient de 1 660 000 000 \$ et que, si on les compare à celles de 1989-1990, sans même compter les périmés, en fonction de l'argent annoncé, en dollars constants, le budget sera de 1 549 000 000 \$, c'est-à-dire 111 000 000 \$ de moins qu'en 1985-1986. Si on regarde chacune des années, on se rend compte que le budget total du ministère aura été, en dollars constants, en 1986, de 129 976 000 \$ de moins qu'en 1985; en 1987, 114 500 000 \$ de moins; en 1988, 76 000 000 \$ de moins, et en 1989, 111 000 000 \$ de moins, pour un total, à son ministère, de 432 000 000 \$ de moins. Ce sont des sommes d'argent considérables.

Quand on regarde, par exemple, ce que représentait le budget du ministère des Transports, par rapport à l'ensemble du gouvernement, en 1985-1986, le budget du ministère des Transports représentait 6,3 % du budget du Québec, c'est-à-dire 1 715 000 000 \$, par rapport à un budget total de 27 327 000 000 \$. En 1989-1990, ce qui vient d'être annoncé, c'est que le budget du ministère des Transports a baissé à 5,6 % du budget total du gouvernement, passant à 1 870 000 000 \$, par rapport à 33 213 000 000 \$, donc, une baisse relative du budget du ministère des Transports, par rapport à l'ensemble du budget du gouvernement, alors que jamais le gouvernement n'a collecté autant d'argent de la part, principalement, des automobilistes, dont les sources de paiements effectués au gouvernement ont apporté des sommes d'argent plus considérables que jamais au gouvernement. À tel point que, sous l'ancien gouvernement, dans les dernières années, sur 2 \$ payés par les automo-

bilistes, 1 \$ leur était retourné, alors que sous le nouveau gouvernement, le gouvernement du Parti libéral, on retourne au secteur routier, en transport et entretien, seulement 1 \$ sur 3 \$.

Je me rappelle les discours virulents, flamboyants, apocalyptiques que faisaient les députés libéraux lorsqu'ils étaient dans l'Opposition. On avait l'impression qu'on n'était pas seulement dans la médecine de guerre, on était quasiment sur les routes de Berlin en 1945, au Québec. Il avait promis des sommes fulgurantes dans le domaine des transports. Le ministre avait promis des choses. De mémoire, il me semble que c'était de rattraper, en ayant, seulement pour les routes, 5, 2 % du budget, de ramener le seul budget de la construction des routes à 5, 2 % du budget, imaginez-vous, alors que tout le budget du ministère des Transports a baissé à 5, 6 %. Vous pouvez vous rendre compte que le budget des routes, maintenant, n'est plus un gros budget, par rapport à l'ensemble du budget. Il est d'à peu près trois fois moins que ce que les députés libéraux avaient promis lorsqu'ils étaient dans l'Opposition.

Le ministre va trouver des explications, sauf que la réalité, c'est ça; le portrait réel, c'est ça. C'est pour ça que, lorsqu'on regarde les chiffres, on se rend compte que la marchandise n'a pas été livrée en aucune façon et qu'on se retrouve avec un réseau routier vraiment détérioré, pour lequel il va falloir récupérer près de 500 000 000 \$. Cela a même pris une étude, comprenez-vous, pour se rendre compte que ce n'était pas les motocyclistes qui brisaient les routes. Il y a même un député qui s'est exercé pendant quelques mois, tandis que nous, nous n'avons pas eu besoin d'étude pour porter notre jugement, en disant: Ce n'est pas correct d'avoir un comportement discriminatoire. Le député, je l'ai remarqué, a étudié pendant six mois pour en arriver à notre conclusion, soit qu'il ne fallait pas adopter un comportement discriminatoire, sauf que ça a pris longtemps avant de le dire. C'est un peu comme le premier ministre qui, actuellement, découvre l'aquaculture. Après quatre ans, il vient de découvrir ce qu'on avait mis en marche dans les années antérieures à 1985 où, pendant quatre ans, ça a été la traversée du désert.

Le gouvernement aurait dû aller à l'école, lorsqu'il était dans l'Opposition, pour comprendre d'avantage les politiques appliquées par l'ancien gouvernement, parce que là, il fait un paquet d'études pour se rendre compte que ce qu'il n'a pas économisé depuis des années, c'était une erreur. C'étaient des erreurs qu'il faisait. Ce qu'il préconisait n'était pas bon.

Aujourd'hui, le ministre commence à dire, par exemple, dans le domaine des transports, qu'il faudrait mettre 105 000 000 \$ de plus par année, pour avoir un entretien convenable de nos ponts et de nos routes, alors que s'il avait gardé le même budget qu'il y avait sous l'ancien gouvernement, il aurait eu même plus que

105 000 000 \$, il aurait eu 120 000 000 \$ de plus par année pour faire l'entretien des routes et des ponts. C'est quelque chose, M. le Président.

Ce n'est pas un gouvernement d'étudiants qu'on élit normalement; c'est un gouvernement de gens qui ont fini leurs études, des diplômés qui normalement sont prêts à administrer, et non pour faire des études pour se rendre compte que ce que faisait l'ancien gouvernement, c'est cela qui était correct. Pendant ce temps-là, les gens ont été pénalisés par rapport à la situation qu'ils ont vécue pendant quatre ans. Je dirais qu'un des secteurs qui a le plus écopé, c'est le secteur des transports parce que les budgets n'étaient pas là. Quant au secteur routier, je vais limiter ici mes commentaires pour le moment.

Le transport maritime. Vous vous rappelez comment le ministre avait parlé de son contrat fulgurant de Relais Nordik? On s'en est rendu compte au bout d'un an et demi que cela ne fonctionnait pas. On a été obligé de revendre le contrat à une nouvelle entreprise. Il a dit: Cela va être le même contrat, pas une "cenne" de plus. J'aimerais savoir si le ministre peut encore dire que ça ne coûte pas une "cenne" de plus aujourd'hui ou si les sommes ont changé. Je me rappelle que le 27 avril 1988, le ministre des Transports, M. Côté (Charlesbourg), a dit: Il y avait une autre condition: le contrat devait être respecté. C'est très clair dans mon avis. Je parle du contrat signé pour cinq ans par Relais Nordik.

J'aimerais savoir si, au bout d'un an, le ministre peut nous dire si le contrat de Relais Nordik a été respecté ou si des sommes considérables d'argent n'ont pas été plutôt ajoutées? Tout un grand sparage pour se rendre compte qu'il avait erré et que tout ce sparage n'avait rien donné. Il n'a rien donné sauf de priver pendant un certain temps des gens d'un service dont ils auraient dû bénéficier.

Quand on regarde le secteur ferroviaire, on se rend compte que les relations d'amitié qui lient le ministre des Transports du Québec et le ministre des Transports fédéral est une amitié stérile. Cela existe les amours stériles. Il y a même des gouvernements qui veulent avoir des amours productives. Le ministre s'est même vanté que son amitié était gratuite, sauf que les citoyens aimeraient peut-être une amitié moins désintéressée. Dans le domaine des transports ferroviaires - j'aurai l'occasion de revenir là-dessus - c'est le désastre. C'est le désastre total. Le Québec est la province qui se fait le plus "enfiouâper" de tout le Canada. La petite province de Terre-Neuve va se chercher une entente de 800 000 000 \$ pour enlever 1169 kilomètres, dont 700 000 000 \$ vont être payés par le fédéral pour compenser, pour améliorer le réseau routier. Le fédéral veut enlever à peu près la même quantité chez nous, autour de 1000 kilomètres, sans aucune compensation, alors que le fédéral - j'ai vu des documents là-dessus - s'est organisé pour rendre non rentables des lignes de chemin de fer, n'essayant en

aucune façon d'aller chercher des clients ou de développer les affaires sur ces lignes, pour les abandonner un jour.

De même dans l'Ouest du Canada. Dans ce fédéralisme incroyable, le Québec n'a pas la liberté de choisir les pauvres qu'il veut aider. Apparemment, nous sommes condamnés, d'une façon éternelle, à aider l'Ouest et les Maritimes. J'aimerais mieux aider les Africains, les vrais pauvres, à se développer, que de toujours aider les gens de l'Ouest et des Maritimes. Le fédéral leur garantit 20 000 kilomètres non rentables qui sont développés dans l'Ouest jusqu'à l'an 2000, les améliore, compense les déficits des compagnies de chemin de fer, avec des sommes considérables. Pendant ce temps-là, le réseau routier québécois va mettre en péril le développement économique de certaines régions du Québec. En plus, il va hypothéquer le réseau. C'est évident que les quantités de matériel lourd qui sont transportées sur des voie ferrées, pour ensuite être transportées sur les routes du Québec, seront une charge additionnelle sur les routes du Québec. Il y a des conséquences à ça.

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, M. le député.

M. Garon: S'il y a tant de milliers de tonnes qui sont transportées sur les routes plutôt que par chemin de fer, il y a des conséquences en termes d'usure des réseaux routiers. Ailleurs, le fédéral paie; ailleurs, il maintient des lignes non rentables, alors qu'ici, il dit: Non, c'est la rentabilité. Je me demande jusqu'à quand nous devrons payer, car on paie par nos taxes pour le réseau ferroviaire dans l'Ouest et dans les Maritimes.

Vous me dites que mon temps est presque écoulé, alors...

Le Président (M. Saint-Roch): Il est plus qu'écoulé, M. le député de Lévis.

M. Garon:... je reprendrai après les propos du ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, évidemment, je ne m'attendais pas beaucoup à autre chose de la part du député de Lévis, en cette année électorale, qu'une intervention tout à fait débordante d'enthousiasme sur les solutions d'avenir qu'il peut nous proposer. C'est clair, c'est bien évident, c'est très symptomatique de l'état d'esprit du député de Lévis. Finalement, il n'a pas caché son jeu, c'était clair d'entrée de jeu: on va faire un bilan de quatre ans. Si vous faites un bilan de quatre ans, en général, c'est parce que vous avez des choses derrière la tête.

À partir du moment où vous avez quelque chose derrière la tête... Je ne le blâmerai pas. Chaque député, peu importe sa formation politique, envisage de se faire réelle, autant que possible - dans son cas, c'est probablement un peu de nostalgie - dans des positions de décision plutôt que dans des positions de critique. Je le comprends, c'est normal. C'est l'ambition humaine qui, finalement, dans ce cas-ci, a bien guidé l'intervention du député de Lévis.

Déjà, d'entrée de jeu, l'objectivité était là. On va faire un bilan de quatre ans. C'est une année électorale et on va en profiter, on va river le clou partout où l'on peut et on va se taper le cul partout où l'on peut, et peut-être, autant que possible, avec des idées aussi. Finalement, se taper le cul pour le député de Lévis, ça paraît bien.

Dans ce cas-ci, je voudrais reprendre un certain nombre de points que le député de Lévis a évoqués et, en tout premier lieu, lui redire, pour la nième fois, que je n'ai jamais tenté de nier que le ministère des Transports n'avait pas de besoins additionnels sur le plan budgétaire. Je n'ai jamais nié ça. Je ne l'ai pas nié en 1986-1987, ni en 1987-1988, ni en 1988-1989, et je le ferai encore moins en 1989-1990. Le député de Lévis, c'est bien connu, du temps où il était ministre, c'était: Moi d'abord, moi avant tout; le gouvernement, je m'en fous. Cela a été la règle de conduite du député de Lévis dans sa défense de crédits, du temps où il était ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Je ne dis pas qu'il a mal servi le monde de l'agriculture, mais je dis qu'il était un personnage très égocentrique, très centré sur lui-même et qu'il a, à certaines occasions, réussi à traverser le Conseil du trésor. Dans ce sens, tant mieux pour les clientèles qu'il défendait à l'époque, mais lorsqu'on siège à un Conseil des ministres, lorsqu'on accepte d'être ministre, il faut avoir une vision beaucoup plus large, il faut avoir un esprit gouvernemental et ne pas nécessairement toujours écraser le voisin. On fait des analyses de la situation budgétaire gouvernementale et on doit les respecter.

À l'époque, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, le gouvernement du Québec avait un déficit extrêmement important et on avait besoin de redonner confiance à l'économie. C'est ce à quoi le gouvernement s'est attaqué. La santé était un secteur où il y avait des besoins assez impérieux, et l'éducation devait continuer d'être une priorité parce que c'est la formation de base de la jeunesse dans tout le Québec; c'est extrêmement important, c'est notre investissement pour l'avenir. Quand le député de Lévis et le député de Charlesbourg seront à leur retraite, ils pourront peut-être encore bénéficier d'un fonds de retraite si les jeunes d'aujourd'hui ont été bien formés et travaillent. C'est là que le ministre des Transports a fait des sacrifices, à l'époque, avec l'objectif de remettre sur les rails les finances du Québec, et c'est ce qui a été fait

pour restimuler l'économie, pour que ça redémarre, pour qu'il y ait des investissements, comme il y en a actuellement pour des alumineries un peu partout sur le territoire du Québec, et ça, je pense que c'était un geste d'équipe. On ne l'a jamais caché, on l'a toujours dit. Je n'irai pas vous dire aujourd'hui, parce qu'on est dans une année électorale, qu'on n'a pas de besoins à combler sur le plan financier.

(11 heures)

La conclusion que je tire des besoins financiers additionnels est celle-ci. Dans la mesure où mes démarches actuelles et futures me permettront d'obtenir des sommes additionnelles pour le réseau routier - construction et entretien - au cours des prochaines semaines, et dans la pure hypothèse selon laquelle on réussissait à avoir 100 000 000 \$, on pourrait conclure des propos du député de Lévis que, les 100 000 000 \$ étant ajoutés, on n'est pas meilleurs que le PQ était, mais on serait tout au moins aussi bons, parce qu'on aurait les mêmes budgets. Dans ce sens-là, c'est la démonstration que nous a faite le député de Lévis ce matin. On verra. L'avenir nous le dira. Historiquement, peu importe que ce soit le PQ ou le Parti libéral au pouvoir, lorsque le budget arrivait, il y avait toujours des sommes additionnelles consacrées au ministère des Transports. Comme la décision finale ne m'appartient pas mais davantage au ministre des Finances, on verra à ce moment-là.

Évidemment, le député de Lévis a fait un tour de piste tout à fait extraordinaire en disant: Le député de Charlesbourg est un bon collecteur de fonds pour le Parti libéral. Qu'est-ce que ça a à faire avec les crédits du ministère des Transports? Êtes-vous jaloux que l'Association libérale de Charlesbourg ait amassé 330 000 \$ pour sa campagne de financement, alors qu'elle avait amassé 250 000 \$ l'année précédente? Je comprends. De toute façon, avec la situation financière de votre parti, je comprends que vous puissiez être jaloux, mais c'est humain. Encore là, c'est très humain et je salue davantage dans votre intervention le fait qu'un comté de la région de Québec ait pu se classer d'une manière aussi importante sur le plan du financement.

Au-delà de tout cela, il y a toute une série d'interventions sur des dossiers touffus. C'est pour ça que, très prochainement, on abordera les dossiers un par un. On pourra régler les dossiers un par un ou, à tout le moins, discuter des dossiers un par un.

Il nous a parlé des trains routiers. Il nous a parlé de son voyage aux États-Unis, à travers le monde: 19 000 kilomètres. Je suis bien content pour vous. Cela forme la jeunesse. Effectivement, on peut tirer des expériences à l'extérieur qui sont très intéressantes. Ce voyage a l'air de vous avoir marqué. Vous auriez dû en faire bien avant parce que ça aurait marqué très certainement certaines orientations de votre parti.

On en est arrivé au train routier. Cela a été le constat de son voyage. Le train routier

existe en plus grand nombre au Québec qu'ailleurs, et c'est aussi très important. Si le ministre nous avait dit l'année passée: Évidemment, un train routier dépend de ce qu'il y a dedans et cela dépend du nombre de roues, bien sûr. Cela dépend du nombre d'essieux sur le plan du support. Cela ne prend pas un doctorat pour être capable de comprendre que la boîte attachée derrière la boîte principale a des essieux; que les autorisations de permis sont en fonction de la capacité portante et que traditionnellement, ces permis de train routier ont été donnés pour des marchandises qui n'ont pratiquement pas de poids. Par exemple, le transport des chips - pas des chips de bois - des croustilles. Dites-moi donc la différence que cela ferait d'avoir un train routier qui passe sur un pont avec un voyage ou deux voyages de chips? Dites-moi donc si le pont est en danger? Traditionnellement, c'est ce qui a été fait avec les trains routiers.

Aujourd'hui, on nous dit: Autant que possible, tentez d'avoir une extension de peur... Ce n'est pas vous qui avez mis sur la place publique qu'on avait des ponts à retaper parce que ça n'a jamais été votre préoccupation, et ça n'a jamais été la nôtre jusqu'à maintenant. Des officiers du ministère responsable ont entrepris, avec mon approbation, une série d'analyses des structures et des ponts au niveau du ministère des Transports et c'est ce qui a été mis sur la place publique: pas une tentative de cacher des choses, mais de dire au public: Voici l'état de la situation et ce que nous devons faire: intervenir. Penser ou tenter de faire croire à la population du Québec que les gens du ministère des Transports sont assez irresponsables pour autoriser ou donner des permis pour circuler sur les routes du Québec au-delà de la capacité portante des ponts, cela frise l'irresponsabilité. Ce n'est pas ce que vous avez dit. Vous avez dit: À un moment donné, quand on arrive avec des trains routiers, c'est très pesant. Imaginez-vous quand cela roule sur un pont. La zone grise n'est pas très loin sur le plan du danger. Si ce n'est pas ce que vous avez voulu dire, exprimez-le clairement. Au-delà de tout ça, il y a des règles chez nous qui font en sorte qu'on peut émettre des permis, compte tenu de la capacité. Tous les permis de transport au Québec, des permis spéciaux ou réguliers, s'émettent, et les limites de charge sont fixées en fonction de la capacité portante de chacun des ponts.

Vous voulez qu'on en parle? On va en parler des ponts quand on y arrivera. C'est pour vous dire que, historiquement, il se donnait des permis sans que, nécessairement, on soit capable de vérifier si le pont était capable de porter le poids, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. La signalisation nécessaire sur une carte routière et sur les lieux mêmes sera faite, à partir de 1989, pour indiquer les capacités à tous les gens. Au-delà de tout cela, cela ne veut pas dire qu'à partir du moment où on donne un permis aux gens, ceux-ci le respectent. C'est autre chose.

Cela s'appelle du contrôle. J'imagine qu'on en repariera éventuellement aussi.

Évidemment, on a parlé de bien des choses. On dit: C'est bien beau, on fait des travaux à Montréal sur le Métropolitain et sur l'autoroute 20, mais il est clair que cet argent est pris dans les régions pour le mettre à Montréal. Il faut toujours mettre un petit peu d'huile sur le feu pour tenter de faire en sorte qu'il y ait de la chicane entre le rural et Montréal. C'est clair; l'objectif, c'est cela. Pouvoir continuer de faire ce que vous faites, vous promener dans les régions du Québec et dire: C'est bien évident, l'argent qui va à Montréal, c'est l'argent des régions. On a vu le stratagème en l'année 1989. Voyons donc! On a vu clair. Mais vous êtes-vous déjà posé la question: Combien avez-vous investi dans les réparations du boulevard Métropolitain ou de l'autoroute 20 pendant vos dix années de pouvoir? Si vous l'aviez fait à l'époque, on ne serait pas pris à investir, cette année, 64 000 000 \$ et presque autant l'an prochain pour retaper ces structures. Autant d'argent aurait pu être dévolu en additionnel au budget dans les régions du Québec. Non, vous aviez fait d'autres choix à l'époque, que je n'ai jamais contestés et que je ne contesterai pas, parce que vous aviez la légitimité du gouvernement. Vous aviez fait le choix et le pari d'un budget de développement du transport en commun et vous aviez abandonné littéralement tout ce qui était construction dans la grande région de Montréal. Vous souvenez-vous? Mon prédécesseur, M. Tardif, s'est levé en Chambre, un de ces bons matins, pour répondre à une question de l'Opposition qui, le matin même, avait été saisie de morceaux de béton qui étaient tombés sur une des artères importantes à Montréal. Il avait dit qu'il n'y avait pas de danger. Il avait peut-être raison parce que, finalement, quelques années plus tard, il n'y a pas eu de problèmes importants sauf que cela dénotait, dès ce moment, des problèmes importants sur le plan des structures à Montréal et que les morceaux de béton n'ont pas commencé à tomber avec l'arrivée du Parti libéral au pouvoir; cela avait commencé sous votre régime.

Au-delà - de cela, vous avez parlé de la qualité. M. le Président, je vous vois vous avancer, mais c'est un trait de scie qui est très large, vous l'admettez, mais qui va régler une série de problèmes en cours de route. On a toujours eu la largesse de faire un certain nombre de choses pour autant qu'il y ait partage.

Le député de Lévis a parlé de qualité. Vous avez raison de vous interroger sur la qualité des travaux, mais il faut pousser l'honnêteté le plus loin possible, malgré le fait qu'on soit de tendance politique différente en cette année électorale. Vous avez pris un exemple qui m'a sauté aux yeux. Vous avez pris l'exemple de Saint-David où l'on vient de finir les travaux. Ce n'est pas le ministère qui a fait les travaux.

C'est la municipalité qui a eu la maîtrise d'oeuvre. Cela doit vous rappeler quelque chose. Ce sont des protocoles qui ont été signés sous votre temps et payés par nous. À partir de cela, le lancer comme cela sur la place publique, cela laisse croire qu'il n'y a pas de préoccupation sur le plan de la qualité au ministère des Transports. Vous avez raison; il n'y en a pas eu avant 1988. De tous les temps, on s'est préoccupé de la qualité, mais il n'y avait pas de préoccupation intégrée de la qualité au ministère. Un comité a été mis sur pied et travaille maintenant; une formation est assurée au niveau de tout le ministère, avec un objectif, un principe extrêmement important: la qualité, mais à tous les niveaux: qualité dans la conception de ce qu'on va faire, qualité à toutes les étapes, y compris celle de la réalisation.

Vous avez pris l'exemple de Saint-David et je ne veux pas lancer la pierre à la municipalité de Saint-David. On engage toujours des professionnels pour surveiller la qualité des travaux, et ces travaux, forcément, se font par des entrepreneurs. C'est tout cela qu'il faut regarder. C'est tout cela qu'il faut maintenant surveiller afin d'en avoir pour notre argent. Ayant pris Saint-David, on aurait pu prendre un autre tronçon routier où c'est le ministère qui aurait pu être maître d'oeuvre et on aurait pu se retrouver avec le même genre de problème. Au-delà de tout cela, très habilement, très bien orienté, le député de Lévis, avec une habileté politique qui s'inscrit, bien sûr, en député de l'Opposition, en "challenger" du pouvoir en cette année 1989, est arrivé et a dit: Pendant cette période, les crédits périmés du ministère des Transports passaient, en 1986, à 43 000 000 \$. Oui, c'était pour régler les équilibres budgétaires que vous n'aviez pas réglés avant de partir. Je me souviens encore d'une parole de M. Duhaime qui était ministre des Finances. Il avait traversé la Chambre juste avant l'ajournement et qui avait dit: Vous serez au pouvoir et je vous souhaite bonne chance après, parce qu'il était au courant des manoeuvres faites à l'époque pour tenter de camoufler un certain nombre de choses qu'on a trouvées en arrivant. En 1986, 43 000 000 \$. Oui, parce qu'on a participé à l'effort collectif pour régler le problème. En 1987, 35 000 000 \$ et là il s'arrête, il est mort. Ouf! on n'entend plus rien, comme si on sautait à 1989 tout de suite et il a demandé des documents. On les lui a fournis. L'honnêteté aurait exigé de vous que vous alliez jusqu'au bout, en disant qu'en 1988, les crédits des périmés du ministère des Transports ont diminué de 50 %, 18 000 000 \$. Allez voir dans l'histoire du ministère ce que ça donne sur le plan des crédits périmés. Allez voir sous votre gouvernement ce que ça donnait. Comme par hasard, la mémoire étant une faculté qui oublie, l'intention politique permettant d'être sélectif quant aux arguments, le député de Lévis a oublié l'année 1988. On a parlé de bien des choses. L'aquaculture, M. le Président. Il a même trouvé le tour

de parler d'aquaculture, comme pour vous dire qu'il n'est pas encore sorti de son siège de ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, et il a osé venir dire que l'aquaculture au Québec est venue au monde avec lui.

Je vous rappellerai une date, 1975-1976, et je vais vous donner un nom à part cela: M. Lachance, que j'accompagnais à l'époque avec Louis-Philippe Lacroix aux Îles-de-la-Madeleine sur l'aquaculture aux Îles-de-la-Madeleine. Je vous mets au défi de faire la démonstration que l'aquaculture aux Îles-de-la-Madeleine n'est pas arrivée avant votre gouvernement. Je vous donne un nom, M. Lachance, qui s'occupait de recherche en aquaculture au ministère. Ce n'est pas important, bien sûr, parce que, finalement, l'aquaculture ne prend pas de recherche sur neuf ans. Il ne faut pas faire l'inventaire des sites possibles et comme s'il n'avait rien eu avant lui, s'en accaparer, s'accaparer la réussite totale et ne pas être capable de donner à personne d'autre le crédit de ce qui lui revient. Juste pour vous dire, M. le député de Lévis, en termes d'aquaculture, si vous voulez être capable d'arriver avec une série de moules, il faut commencer par une; il faut commencer par la recherche. C'est ce qui a été fait en 1975-1976.

Finalement, on aura l'occasion, dans les autres volets, de parler du domaine maritime effectivement, et on aura aussi la possibilité de parler du domaine ferroviaire. Bien sûr, il se promène. Il se promène sur le ferroviaire et il dénonce la situation. Il se promène avec notre dossier, avec le dossier qu'on a nous-mêmes rendu public au mois de février 1987. Il n'y a pas rien de neuf là. J'ai vu le député de Lévis faire une conférence de presse et il reprenait notre dossier, un dossier qu'on a nous-mêmes monté. Et venir nous dire qu'on ne s'en occupe pas, c'est le comble du bonheur; le comble du bonheur et de la satisfaction personnelle. Dans ce sens-là, j'imagine qu'on aura beaucoup de plaisir à analyser les crédits, un par un, programme par programme, M. le Président, élément par élément, et je ne suis pas pressé.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie M. le ministre. Sur ce, nous allons débiter...

M. Garon:...

Le Président (M. Saint-Roch): Écoutez, normalement, M. le député de Lévis, il y a des remarques préliminaires de chaque côté. M. le ministre a un droit de réplique.

M. Garon: Oui, mais il n'y a pas de limite dans les remarques préliminaires, c'est-à-dire que j'ai un droit de parole qui dure tant de minutes, ensuite je termine.

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

tre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si cela peut vous éclairer, comme de toute façon, on est limité dans l'enveloppe de temps pour l'acceptation des crédits, je me sens très à l'aise d'avoir une discussion beaucoup plus ouverte avant même qu'on aborde chaque programme. Cela a été notre règle dans le passé. Soyez bien à l'aise de nous la faire partager encore cette année.

Le Président (M. Saint-Roch): Si c'est le voeu de la commission, je n'ai aucune objection à être d'un grand libéralisme et à autoriser ces remarques plus que préliminaires, mais à la fin de l'enveloppe de temps alloué, je me verrai dans l'obligation d'appeler les programmes pour leur adoption. M. le député de Lévis.

Discussion générale

M. Garon: M. le Président, j'écoutais le ministre. Il ne peut pas me reprocher de comparer les quatre ans avec quatre ans, parce que c'est la première année qu'on a quatre ans. On ne pouvait pas faire ça en 1986, en 1987 ou en 1988. Mais là, il est intéressant de comparer un mandat complet d'un gouvernement avec le mandat complet d'un autre. C'est pour ça que cela me permet de comparer les années 1982 à 1985 avec les années 1986 à 1989. Je ne pouvais le faire avant. Cela prenait les chiffres de quatre ans avant cette année. Les alumineries, je dois dire que cela a été entrepris par l'ancien gouvernement. Pechiney, c'est l'ancien gouvernement. Vous lui aviez reproché cela et aujourd'hui, vous êtes content d'annoncer l'agrandissement. (11 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on avait reproché de Pechiney est le prix que vous aviez payé pour l'avoir: 500 000 000 \$ pour être minoritaire; c'est ce qui avait été reproché.

M. Garon: Oui, un instant. N'importe quand, on peut comparer ces choses. Mais ce n'est pas l'objet de la réunion d'aujourd'hui.

Une voix: Non mais tu dis "n'importe quand".

Une voix: Oui, mais tu en parles.

M. Garon: Non, mais on avait simplement dit qu'on commençait par le programme d'alumineries. Essentiellement, ce sont des agrandissements d'alumineries dont la construction a commencé sous l'ancien gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Alouette et Alu-max? 3 000 000 000 \$

M. Garon: On attendra si cela va se

réaliser. On attend les choses, quand les choses sont bâties.

M. Côté (Charlesbourg): Tiens, le sceptique.

M. Garon: J'ai même déjà vu Laterrière commencer et retarder de quelques années. On verra les prix de l'aluminium. Dans le cas d'Alu-max, on se reverra pour la pelletée de terre et la coupure du ruban. On se reverra. Je vous conseillerais de suivre le prix de l'aluminium.

M. Côté (Charlesbourg): Si cela se fait en 1989, est-ce que le député de Lévis est prêt à admettre que...

M. Garon: La coupure du ruban avant les élections? Possiblement pour inaugurer les travaux. Ce n'est pas ce que je dis. On coupera le ruban quand l'usine commencera à dépenser de l'électricité et à faire de l'aluminium.

M. Côté (Charlesbourg): Votre concurrent au leadership* M. Johnson, avait coupé le ruban chez Hyundai juste avant les élections.

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): L'implantation à Bromont de Hyundai.

M. Garon: Oui, et l'usine s'est bâtie.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! Cela veut dire que...

M. Garon: Sauf que pour les alumineries, on dit: attendons un peu. Vous n'apprendrez pas à un vieux singe à faire des grimaces, je vais vous dire une affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Surtout quand elles sont naturelles.

M. Garon: Quand on regarde actuellement les alumineries, j'ai hâte de voir. Je pense que les agrandissements vont se faire, mais les nouvelles alumineries, on regardera pour voir si elles vont toutes se construire. Je vous conseille de lire la revue de l'Alcan sur l'aluminium et de suivre l'évolution du marché de l'aluminium, cela vous renseignera beaucoup.

Deuxièmement, le ministre nous dit: Si j'avais 100 000 000 \$ de plus au budget... Vous diriez que ce n'est pas plus que dans le temps du PQ. Je ne dirais pas que ce n'est pas plus, je dirais que c'est 400 000 000 \$ de moins parce que, si on compare mandat à mandat, 1982-1985, 1986-1989, même si le ministre avait 100 000 000 \$ dans le budget, je l'ai dit tantôt, en dollars constants 477 000 000 \$ de moins, quatre ans comparés à quatre ans, le ministre aurait encore près de 400 000 000 \$ de moins,

dans un mandat complet, de 1982 à 1985, comparé à 1986-1989. C'est pourquoi je dis que le réseau est détérioré. Maintenant, il va sans doute coûter plus cher que ce qu'il aurait coûté à entretenir si on l'avait entretenu en temps utile, si l'argent avait été investi en 1986. Je suis persuadé que M. Michaud... Je ne lui demande pas de donner une opinion publique, il va être mal à l'aise et ne voudra pas me dire cela publiquement, mais je suis certain que si on était à huis clos et qu'on lui demandait: Le fait de ne pas entretenir un réseau routier quand c'est le temps, pensez-vous que cela n'accélère pas la détérioration? Quand quelque chose commence à se briser, avez-vous remarqué que quand un bas commence à avoir un petit trou, s'il n'est pas rapiécé immédiatement, le trou s'agrandit beaucoup plus rapidement? Les enfants apprennent cela. Je suis convaincu que le ministre sait que sur un réseau routier qui n'est pas entretenu quand c'est le temps, la dégradation se fait. Quant on voit un petit trou dans l'asphalte, s'il est réparé immédiatement il ne s'agrandit pas, c'est fini, réglé. Mais si on le laisse s'agrandir, l'agrandissement va en s'accélération. Je dirais même une croissance exponentielle et non pas arithmétique. Pourquoi? Parce que c'est cela la vie, la réalité.

Je ne veux pas parler des trains routiers qui transportent des "chips", c'est évident, mais des trains routiers qui ont de la pesanteur. Le ministre a tout de suite compris que je lui répliquerais immédiatement: Quand il donne des permis aux camions, est-ce qu'il les suit? Il ne les suit pas et c'est évident que le camion qui aura son permis ne dira pas qu'il va passer par telle ou telle route, mais excepté qu'il donne des permis pour des pesantiers qui sont considérables. L'article de La Presse n'a pas été démenti. Il disait qu'aujourd'hui on augmentait constamment la tolérance des ponts. Je dis tout simplement au ministre: Il y a un article dans La Presse. Les journalistes ont apparemment eu des "briefings" ou il y a eu des fuites qu'on n'a pas eues. J'ai demandé au ministre de nier cela en Chambre. Il n'a pas voulu le nier en déposant ses études. Donc, je dois dire qu'il y a du vrai là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas des fuites, juste pour corriger le député de Lévis tout de suite, je suis allé à Jonquière devant l'AQTR et cela a fait l'objet d'une partie de mon énoncé devant elle. Il y a un journaliste qui s'est réveillé, un parmi la gang, deux semaines plus tard, et qui a écrit un article à partir de cela. Il n'y a pas de fuites. Ce sont des propos qui ont été tenus devant 350 personnes à Jonquière, au congrès de l'AQTR.

M. Garon: En tout cas, c'est encore mieux, vous ne pouvez pas nier vos propos. Si l'article est basé sur ce que vous avez dit, donc... Mais là...

M. Côté (Charlesbourg): Un instant.

M. Garon: ...je voudrais finir, si vous voulez, je ne veux pas faire de dialogue... Cela ne marchera pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, un instant. Les propos, c'est une autre affaire, on y arrivera.

M. Garon: M. le Président, je vais finir mon exposé et le ministre pourra répliquer après.

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

M. Garon: L'analyse des 800 ponts. La source doit être vraie si elle provient du ministre. Le ministre n'a pas sorti ça de son chapeau. Quand il a laissé entendre que les analyses des ponts avaient commencé sous son gouvernement, est-ce qu'il a voulu dire que l'administration du ministère des Transports ne faisait aucune analyse des ponts dans le passé, que c'est la première fois, en 1988, qu'on fait l'analyse des ponts? Il a laissé entendre que c'était quasiment la première fois que ça se faisait. Je suis un peu étonné, parce que c'est une grosse affirmation. Vu le nombre d'ingénieurs au ministère des Transports, cela voudrait dire que ces ingénieurs, une fois les ponts construits, ne s'occupaient pas de la viabilité des ponts, de la sécurité des ponts? J'aimerais bien le savoir, si l'administration publique s'occupait de l'entretien des ponts et de la vérification de leur capacité, surtout parce que dans l'article du journal *La Presse* on dit qu'on a augmenté les capacités portantes au cours des années. Est-ce que ça a été fait sans vérification? Je vous dirai une chose: Cette affirmation n'est pas un cure-dent, c'est un madrier.

À ce moment-ci, le ministre dit qu'il y a une étude. Si l'étude démontre que tout se fait correctement dans les temps utiles, à ce moment-là, il s'agit simplement de déposer l'étude. Cela va sécuriser tout le public qui, actuellement, est inquiet après avoir vu un article comme ça, puis encore plus inquiet quand il saura possiblement que c'est à partir des... Les journalistes nous disent toujours qu'ils écoutent les perroquets, mais, moi, je ne gagerais pas qu'ils écoutent toujours quand on parle. Mais si on voyait qu'ils ont entendu les propos du ministre et qu'ils faisaient un article pour dire: Non seulement les 800 000 000 \$ viennent du ministère, mais ils viennent du ministre lui-même, parce que le ministre dit: C'est à partir de mes propos que l'article a été écrit. Alors, je vais vous dire que c'est plus qu'une fuite, que ce n'est pas seulement une fuite, que c'est un énoncé ministériel.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le député de Lévis...

M. Garon: Deuxièmement, dans les dépenses prévues pour la région de Montréal, le ministre nous dit: Vous ne dépensiez pas beaucoup. Je ferais remarquer au ministre que, dans la région de Montréal, quand les gens sont venus pour le plan de Montréal, ils ont dit: On ne veut pas 1 600 000 000 \$ de dépenses dans la région pour les dix prochaines années, on voudrait le même effort fait par l'ancien gouvernement au cours des dix dernières années, soit 2 200 000 000 \$ en dollars constants. Je vous ferais remarquer qu'ils demandaient 600 000 000 \$ de plus que ce qu'a annoncé le ministre. En plus, nous, au cours des dix années précédentes, avions fait un moratoire sur la construction des autoroutes. Alors qu'il n'y a même pas eu de moratoire sur la construction des autoroutes, le ministre va dépenser 600 000 000 \$ de moins? Il fallait qu'on mette cet argent quelque part. Si on ne le mettait pas sur la construction des autoroutes, on le mettait sur deux choses: l'entretien du réseau routier et le transport en commun, les deux.

Là, la région de Montréal a elle-même demandé d'avoir 2 200 000 000 \$, comparative-ment aux 1 600 000 000 \$, et ça, c'était le consensus de la région de Montréal. On a demandé au ministre de faire le même effort que celui qui a été fait au cours des dix dernières années. Pendant une certaine période, il y avait un moratoire sur la construction des autoroutes, alors, imaginez-vous, si le ministre n'a pas de moratoire et qu'il veut faire la 30, la 20, la 13, etc., des bouts ici et là, et qu'en plus il ne dépensera que 1 600 000 000 \$, l'entretien de même que le transport en commun vont sûrement en souffrir. Si le ministre met 600 000 000 \$ de moins en dix ans alors qu'il investira sur les autoroutes et que nous ne mettons pas d'argent sur les autoroutes mais investissons 600 000 000 \$ de plus pendant dix ans, cela ne prend pas... En cinquième année forte, quelqu'un commence à faire des règles de trois, c'est facile à comprendre. Je ne complique rien quand je fais ces affirmations.

Maintenant, je voudrais continuer le propos que je tenais dans les remarques préliminaires. J'ai dit un mot du secteur maritime - on parlera plus des traversiers ce soir - mais j'aimerais dire également, concernant le secteur maritime, que c'est clair qu'il n'y pas de politique de transport maritime au Québec. Même les directions au ministère ont été démantibulées: directions du transport aérien, du transport maritime, du transport ferroviaire. Avant, il y avait des directions qui s'occupaient de ces questions et aujourd'hui, le personnel a été disséminé dans le ministère. Cela ne fait donc pas une recherche et une analyse cohérente. Même si on peut avoir une personne qualifiée ici et là, ce n'est pas comme une direction dont la responsabilité est de s'occuper du transport maritime, du transport ferroviaire et du transport aérien. Cela a été une des grandes erreurs du ministre d'avoir démantibulé ces directions. C'est une des grandes

erreurs, parce qu'on en est arrivé à ne plus concevoir, comme dans le temps de Taschereau, le transport comme de la voirie, mais comme un transport intermodal où étaient interreliés les transports terrestre, maritime, ferroviaire et aérien, et ça, c'était une évolution qu'avait connue le ministère des Transports au cours des dernières années, principalement sous l'ancien gouvernement. Le ministre a ramené le ministère des Transports vingt ans en arrière, à mon avis, en revenant davantage à un ministère de la voirie ou à un ministère du transport terrestre.

Concernant le transport aérien, on se rend compte qu'actuellement, le ministre du Transport du Canada - très important - se prépare à faire un plan de développement du système de radar au Canada; on me dit qu'il pourrait être autour de 840 000 000 \$. Sauf que dans le système de radar, il n'y aurait qu'un centre au Québec, ce serait Montréal. Québec sortirait du décor. Par ailleurs, on paierait pour les municipalités, on paierait, sans doute, pour l'aéroport de Winnipeg, Winnipeg qui n'a pas plus de population que dans la région de Québec. Tout le Manitoba a 1 000 000 de population, imaginez-vous que... Mais on va payer, nous autres. On va payer pour l'aéroport de Calgary, j'en suis certain; on va payer pour tous les petits aéroports locaux à qui on va donner une structure comme si c'était un grand aéroport national au Canada, alors que Québec a une population plus grande que celle de la plupart des provinces du Canada, plus grande que celle de Terre-Neuve, plus grande que celle de l'Île-du-Prince-Édouard, plus grande que celle du Nouveau-Brunswick, plus grande que celle de Nouvelle-Écosse, à peu près égale à celle du Manitoba et à celle de Saskatchewan. On va payer pour leurs aéroports, qu'on va considérer comme des aéroports à grand volume, alors que l'aéroport de Québec va être relégué à un aéroport de troisième classe, à un aéroport de compagnie.

Si on parle de véritablement développer les centres de ski, si on veut développer le tourisme à Québec, il ne faut pas penser seulement à des moyens de locomotion anciens, mais il faut penser aux moyens de locomotion les plus modernes, et c'est une lacune actuellement. Le ministre a parlé de Québécois et a fait tous ses sparages. On vous fera remarquer que les liaisons qui avaient été établies, au cours des années, avec des centres américains, ont été abandonnées. À toutes fins utiles, les liaisons qui étaient importantes pour l'avenir de Québec, avec New York ou avec des aéroports américains qui pouvaient permettre de développer nos centres de ski, ont été abandonnées. Aujourd'hui, quand on voit que le gouvernement fédéral se prépare à mettre un système de radar au Canada, où on va positionner Toronto, l'aéroport de secours, par rapport à Montréal, va devenir Toronto, qui ne sera même pas capable d'assurer les services en français. On n'est pas dans le CLSC des Chutes-de-la-Chaudière qui devra fournir des services en

anglais pour moins de 1 % de la population. Toronto prendra la relève de Montréal, s'il y a un brio dans le système de radar, et Toronto n'a jamais été capable d'assurer des services en français.

Il y a des conséquences à ça et on a l'impression que le ministre est heureux. Il est heureux, mais sa maison est en feu. Actuellement, on assiste à une dégradation. Cela me fait penser, sur le plan des systèmes de transport ferroviaire, aérien et maritime, à quelqu'un qui déliterait la galerie pour chauffer le poêle, parce qu'il est en train de contribuer à réduire les immobilisations au Québec dans ces secteurs. Il peut être heureux, temporairement, dans son salon, avec sa fournaise, jusqu'au moment où il sera tout seul avec la fournaise. C'est ce qui se passe actuellement, une détérioration du transport aérien dans la région de Québec, qui est la région du ministre; c'est le ministre régional de la région de Québec. J'aimerais avoir un ministre plus vigoureux, pas seulement vigoureux vis-à-vis de nous autres, mais aussi quand il négocie avec les autres. Actuellement, on n'a pas la livraison de la marchandise, à Québec. Québec n'est pas une bourgade. Actuellement, dans le plan de transport aérien, un paquet de petites municipalités, de petites villes des maritimes, de petites villes de l'Ouest vont avoir des services de radar plus considérables que Québec, qui sont en train d'être mis en place par le gouvernement fédéral, avec son ami Benoît Bouchard.

(11 h 30)

M. le Président, c'est pour ça que je dis qu'il faut que le ministre se ressaisisse et qu'il réalise qu'il n'est pas assez vigoureux dans les dossiers où il devrait l'être, trop, peut-être, dans d'autres. Dans ceux où il devrait l'être, je pense qu'il ne l'est pas assez. Je ne suis pas certain quand il dit: Je suis content d'avoir ramassé 330 000 \$ dans Charlesbourg... Je trouve cela trop. Je ne dis pas que c'est assez, je trouve ça trop, parce que les dépenses électorales de tels montants ne sont pas permises. 330 000 \$ c'est trop d'argent pour faire des élections dans un comté. Ce n'est pas là qu'il doit mettre ses efforts à mon avis. Il met trop d'efforts, là-dedans, justement. Il en ramasserait moins et ça serait correct. Là où il faut mettre des efforts, c'est comme titulaire du ministère des Transports. Si le ministre des Transports n'est pas vigoureux, personne ne va l'être; il n'y a personne pour prendre sa place. Personne d'autre ne peut défendre le secteur aérien, le secteur ferroviaire, le secteur maritime, le secteur du transport terrestre au Québec.

Voici mon dernier point dans les remarques préliminaires: Transport en commun. Regardez Montréal. Le ministre regarde ça aller. Le diable est aux vaches. Vous allez me reprocher d'employer un exemple agricole, je peux employer une autre expression pour dire que cela ne marche pas dans la région de Montréal. On le voit dans le transport en commun. Au mois d'août 1987, les

gens lui ont demandé d'être le leader; c'est quelque chose, c'est une marque de confiance. Ils ont dit: Provoquez des choses. La contribution du gouvernement du Québec dans le transport en commun est assez importante pour que le ministre soit capable de jouer un rôle de leadership dans le transport en commun de la région de Montréal. Actuellement, il n'y a pas de leadership. Regardons ce qui se passe. On se demande ce qu'il va arriver. Le ministre y met des fonds.

Quand il me parlait de mes routes de Saint-Romuald et de Saint-David, je ne lui ai pas dit que ce n'était pas les municipalités qui faisaient de l'ouvrage. Ce n'est pas ça. Mais comme le gouvernement a contribué à 75 %, Il doit s'assurer que les montants ont été bien dépensés. Je lui ai dit simplement que dans le cas de Saint-Romuald, c'est la municipalité qui a fait faire les travaux. Dans le cas de Saint-David, c'est la municipalité aussi. Elle ne les a pas fait elle-même, elle a fait faire les travaux. Il s'agit d'aller faire un tour et de constater que le travail qui a été fait il y a quelques années est en meilleur état que le travail qui vient d'être fait il y a quelques mois. Je ne fais pas de politique en disant ça. Je sais bien que ce n'est pas le ministre lui-même. Je ne comprends pas pourquoi. La route n'est pas terminée, il reste une couche, comment se fait-il qu'on est en train de la "patcher" ou de la rapiécer, si on veut - ce serait mieux - après quelques mois, alors que l'autre est en bon état? Quand on constate la multiplication des regards sur les routes, il faut que ces regards soient au niveau. Il ne faut pas que cela fasse des trous un peu partout. On s'en va, on frappe un regard et on a l'impression qu'on a cassé une roue. Il faut aussi que cela soit mieux ajusté. Cela aussi fait partie des choses qui doivent être examinées. Quand le ministre des Transports paie, il doit vérifier la qualité des travaux pour lesquels il a payé, même si ce n'est pas lui qui l'a fait. Il y a des comptes à demander concernant la surveillance de ces travaux.

J'aurai tantôt l'occasion de poser des questions comme celle-là, concernant la STRSM. Les gens m'appellent et me demandent ce qui se passe. Dans le domaine du transport en commun, je ne critique pas le ministre et je ne lui dis pas: Vous auriez dû faire ci, ça ou ça. Je lui dis: On vous a demandé de jouer un rôle de leader en 1987. Étant donné l'argent que vous y mettez... Tout le monde constate que la situation est en train de se détériorer. Le ministre a un rôle à jouer et les gens se demandent: Qu'est-ce que le ministre attend? Il attend qu'on ait un système de transport en commun qui ressemble aux transports libanais pour réagir? C'est le gouvernement qui parlait de la médecine de guerre. Regardez ce qui se passe dans le domaine des routes. Regardons ce qui se passe dans les transports en commun. Il y a des menaces de grève à la STRSM. Qu'est-ce qui va arriver? Le ministre doit donner des réponses. Il a un rôle.

C'est lui le grand coordonnateur de la politique des transports au Québec. C'est à lui qu'on a demandé d'assumer un rôle de leadership. C'est à lui qu'on a dit: Étant donné que vous versez autant d'argent, vous êtes capable de faire ce qu'une municipale locale n'est pas capable de faire, parce qu'elle n'a pas d'autorité. Même un organisme régional, alors qu'il y en a trois dans la région de Montréal... Les gens ont dit au ministre: Vous êtes le seul, à cause des sommes d'argent que vous véhiculez, que vous versez, qui êtes capable de jouer ce rôle de leadership. Tout le monde l'a dit au ministre. Depuis ce temps-là, le ministre ne bouge pas. Il n'arrive rien. Le transport se détériore, non seulement le transport, mais la sécurité également. Vous ne pouvez pas dire que ça n'a pas l'air, encore là, d'une image de guerre, quand on voit ce qui se passe actuellement dans le secteur du transport en commun dans la région de Montréal. Lors de l'étude du plan de transport dans la région de Montréal, j'avais posé une question sur la sécurité...

Le Président (M. Saint-Roch): En conclusion, M. le député.

M. Garon:... à ce moment-là, les gens disaient: Bof! Ce n'est pas si mal! Vous remarquerez qu'aujourd'hui, il n'y a plus grand monde qui dit: Ce n'est pas si mal. Si on laisse ça aller, tantôt, il y aura des conséquences, et quand on a perdu... Vous savez, la confiance en politique, c'est comme la confiance dans le dollar. Le dollar, il n'y a plus d'or pour ça, c'est la confiance des gens. Si, demain matin, on n'a plus confiance que le dollar est bon, c'est fini, le dollar. Dans le système de transport en commun dans la région de Montréal, la confiance est en train de s'effriter parce que les gens voient la sécurité se détériorer, il s'agit d'une population vieillissante et si les gens commencent à avoir peur d'utiliser le système de transport en commun, là encore, il va y avoir des conséquences.

C'est pour ça que je dis que celui qui a un rôle à jouer, à qui tout le monde a demandé de jouer un rôle, c'est le ministre des Transports. On lui a demandé de jouer un rôle de leadership à cause des sommes d'argent importantes qu'il verse chaque année. Il me semble que le ministre des Transports devrait intervenir. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Je vais maintenant reconnaître M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Évidemment, la phase II devait être en parfaite harmonie avec la phase I, à quelques nuances près par l'adoucissement de certains propos. Ce que j'ai remarqué de positif, c'est quand vous dites que le ministre est le seul

homme capable de prendre la situation en main, et je remercie le député de Lévis de la confiance qu'il me témoigne.

Je vais tenter de reprendre chacun des propos du député de Lévis. Concernant les ponts, j'ai dit que j'avais fait une intervention, et sur les 800 ponts dont il était question dans ce programme de dix ans, il s'agissait de données dont j'avais moi-même parlé à Jonquière. Je n'ai pas dit que je cautionnais tout ce qui était écrit dans l'article par le journaliste concernant les ponts au Québec. Voyons **donc!** Je pense que le député de Lévis, dans nos discussions qui, en règle générale, sont toujours très colorées, est capable de faire la distinction entre un certain nombre de choses, et je lui demande de la faire dans ce cas-ci. Lorsqu'on abordera la question des ponts, il sera à même de constater que si on se compare à d'autres provinces, on n'est pas si mal. S'il le souhaite, on fera toute cette discussion concernant les ponts.

Il a réservé deux passages très importants de sa dernière intervention au plan du transport dans la région de Montréal. Il était un peu mêlé au début et à la fin, mais, de toute façon, il a parlé de certains aspects sur lesquels j'aimerais bien revenir. Il disait: La principale constatation des gens concernant le plan de transport, c'est qu'il fallait investir de 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$ de plus pour investir ce que le PQ a investi pendant les dix dernières années. Voyons donc, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Je n'investirai pas 2 000 000 000 \$ parce que le PQ a investi 2 000 000 000 \$, je vais investir 2 000 000 000 \$ s'il y a des besoins qui justifient cet investissement. Si c'est comme ça que vous avez fonctionné pendant le temps où vous aviez la gouverne de l'État, ce n'est pas pour rien qu'on s'est retrouvé avec un déficit record et des problèmes très importants sur le plan des finances publiques du Québec. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Tu réponds à des besoins, tu ne dis pas que tu vas en faire plus que les gens t'en demandent ou que les gens en ont besoin, voyons donc!

Ce qui est tout à fait extraordinaire, M. le Président, c'est qu'il n'y a pas de nuance, sachant que ça frappe. 500 000 000 \$ de plus, à Montréal, c'est extrêmement important. Oui monsieur! Lorsqu'on pose des questions précises au député de Lévis, comme ça a été le cas en commission parlementaire, on dit: Dans votre cas, M. le député, et dans votre parti, est-ce que vous êtes pour ou contre le parachèvement de l'autoroute 30? Là, c'est la route des méandres sur le plan de la réponse, il y a beaucoup de S, de zigzags et, comme le dit un animateur bien connu, de zigonnage. Le passé du PQ sur l'autoroute 30 est très clair.

Il nous dit: Si on a investi autant d'argent, bien sûr qu'on l'a investi à la fois dans le transport en commun et dans l'autoroutier. Parce que là, il marche au radar. Comme on avait un moratoire sur l'extension du réseau routier dans

la construction, la conclusion est toute simple: Forcément, on l'investit dans l'entretien. C'est extraordinaire. C'est ça votre conclusion. Je suis ici, j'écoute. Forcément, on l'a investi dans l'entretien. Vous me ferez cette démonstration des sommes d'argent que vous avez investies dans l'entretien des structures à Montréal pendant ces dix années de moratoire. Je vais vous faire la démonstration contraire. Je l'ai toujours dit et je le répète, je veux avoir cette honnêteté-là: Vous avez fait le choix du transport en commun pendant cette période-là et vous avez fait un bon choix, mais vous avez investi l'argent dans le transport en commun. C'est extraordinaire. On arrive et on peut facilement endormir les gens avec des chiffres.

Je vais prendre une période de crise économique: 1980-1981. Le Conseil des ministres se réunit: Période de crise, il faut trouver le moyen de relancer l'économie du Québec. Un des moyens de la relancer, c'est que le gouvernement du Québec s'implique de manière plus substantielle dans des projets à caractère public. Là on annonce, lors d'une grande conférence de presse au salon rouge, que le gouvernement du Québec a pris des décisions. Il investira et paiera 100 % de la construction du métro à Montréal, y investissant au cours des années 1982-1983-1984-1985 500 000 000 \$ pour la prolongation du métro, payée à 100 % par les contribuables du Québec. C'est l'investissement du PQ. On dit: Parfait! tentant de laisser croire aux individus qu'ils ont tout investi cet argent et que ça allait bien. Mais quand on finance un métro sur un service de la dette de 40 ans, il faut peut-être savoir quand on paie. On dépense, mais il faut savoir quand on paie de temps en temps. Cela n'a jamais été la préoccupation de ces gens, à quel moment on payait, et on a vu dans quel état on a pris les finances du Québec.

Donc, les travaux qu'ils ont faits de 1982-1983-1984-1985 sur le métro ont été pelletés dans l'avenir, sur le paiement d'un service de la dette. On a dit: Pas de problème, à la Communauté urbaine de Montréal, on reconnaît votre rôle et au lieu de 60 % comme avant, on prend cela à 100 %, puis on dit: Pas de problème, les générations futures paieront pendant 30 ans, 40 ans. Cela paraît bien: On a investi dans le plan de transport à Montréal tant de millions de dollars. On ne s'est pas préoccupé qui payait. On va pelleter ça dans le temps. C'est aujourd'hui qu'on paie les services de la dette sur chacun de nos budgets. Dans ce sens-là, c'est important de le dire aux citoyens du Québec aussi.

Finalement, le député de Lévis dit: Sur le plan de transport à Montréal, les gens ont dit au ministre en 1987: Vous êtes celui qui devez prendre le leadership. C'est exactement ce qu'on a fait dans le cas du plan de transport, on a pris le leadership. La première et la plus importante constatation de la commission parlementaire du mois de janvier a été de la part de tous les intervenants de dire: Les mesures en transport

en commun dans le plan de transport répondent à 90 % des demandes des citoyens et il y a donc satisfaction de la part des intervenants. Si vous voulez des lettres, je vous enverrai des copies de lettres que j'ai reçues par la suite quant à la volonté du gouvernement.
(11 h 45)

Donc, l'élément principal du plan de transport qu'est le transport en commun, la Communauté urbaine de Montréal, qui inclut la ville de Montréal, dit oui. 90 % de satisfaction, c'est assez extraordinaire. Finalement, 100%, cela aurait été prétentieux, 90 %, cela fait une bonne note de passage. Cela fait, en règle générale, dans des institutions scolaires, des élèves bien brillants. À 90 % de satisfaction pour un gouvernement, vous savez ce que cela veut dire; cela veut dire que le député de Lévis, à la prochaine élection, ne serait pas là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): 90 % de satisfaction sur le transport, M. le Président, c'est important. Cela ne veut pas dire que tous les problèmes sont réglés.

M. Garon: Vous devriez consulter les députés libéraux fédéraux qui avaient un taux de satisfaction de 85 % et qui se sont fait battre.

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir.

M. Garon: Des amis de M. Trudeau.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, laissez-moi finir. On va voir ce que cela donne. Cela ne veut pas dire qu'il ne restait pas de problèmes et le député de Lévis a l'art de tout mêler. En août 1987, lorsqu'il est arrivé comme critique en matière de transport, il me tenait le même genre de propos. Je disais: C'est parce qu'il n'a pas compris comment cela marche. Il va apprendre cela et, à un moment donné, il va se rétablir. Il a le même raisonnement qu'il avait en 1987. Donc, cela était volontaire en 1987. C'est bien difficile de remettre cela sur le sens quand cela n'a pas de sens et que cela veut se maintenir pas de sens. Il y a des éléments. Vous vous rappelez des dates. Vous vous rappelez 1979, au moment où votre gouvernement a décidé de déléguer au monde municipal, en particulier à la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec, la responsabilité pleine et entière de la gestion du transport en commun; 1982, Montréal; 1984, Société de transport de la rive sud de Montréal. Vous avez, sous votre gouvernement, décidé que c'était le monde municipal qui avait la pleine et totale responsabilité de la gestion du transport en commun. Il faut donc être conséquent avec les gestes qui ont été posés à l'époque et continuer de supporter le service sur le plan financier mais que l'autorité et la responsabilité de la gestion demeurent la

responsabilité des élus locaux qui l'ont revendiquée et à qui vous l'avez donnée. Donc, 1 faut être logique, c'est ça. Tenter de dire au ministre aujourd'hui: C'est le bordel partout au niveau du transport en commun, c'est mentir effrontément. C'est mentir effrontément au public que de dire que c'est le bordel partout. Je ne suis pas sûr, si j'étais M. Robert Perreault, que me faire dire par le député de Lévis que c'est le bordel dans le transport en commun à Montréal, que j'accepterais cela facilement. Je ne suis pas sûr, si j'étais Mme Louise Roy, que me faire dire une affaire comme celle-là je serais très heureuse de ceux que j'ai supportés dans le passé. Dans ce sens, il est clair que l'organisation du transport en commun relève de leur responsabilité. Cela ne veut pas dire qu'en cours de route il n'y a pas de problème, mais il ne faut pas grossir les problèmes de manière démesurée, de telle sorte qu'on mette en doute toute la capacité de gestion de ces gens. Il y a du travail qui a été fait. Il reste des problèmes, en particulier des problèmes d'effet de débordement, d'autres sortes de problèmes de dépenses, mais c'est de la responsabilité du monde municipal. C'est tellement de leur responsabilité que le législateur que vous étiez à l'époque, à l'intérieur de la législation du ministère des Transports, il n'y a aucune espèce de poignée qui nous permette d'aller faire ce qu'on voudrait faire à l'occasion sur le plan de certaines vérifications. On peut le faire uniquement dans la mesure où la société ou les dirigeants de la société le permettent. Je ne vous dis pas que ce ne sont pas des choses qui ne seront pas révisées. C'est une autre affaire.

Quand vous abordez le problème spécifique de la Société de transport de la rive sud de Montréal, avec tous les problèmes qu'elle vit actuellement, c'est normal qu'elle vive ces problèmes-là, compte tenu du bébé que vous leur avez laissé. Vous les avez mis au monde et vous leur avez donné une tonne pour mettre les autobus en-dessous. Vous les avez mis au monde, vous les avez mis dans des locaux temporaires pour être sur le plan administratif et après ça, vous avez dit: Prenez le syndicat et organisez-vous avec.

En plus de ça, cela a été même mieux que ça, il y a eu le partage des biens. Et, vers 1980, vous leur avez imposé un achat unifié d'autobus. On a dit: Vous n'avez rien à dire, c'est la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui achète les autobus pour toutes les sociétés. Vous allez les prendre à Sainte-Thérèse à Montréal. Donc, elle s'est retrouvée avec un problème d'autobus qui avaient de la rouille prématurée, avec tous les problèmes que cela suppose sur le plan de la qualité du service offert à la Société des transports.

Qu'est-ce qu'on a fait avec la STRSM? On a dit: On va vous traiter en adulte. On va faire en sorte que vous soyez bien établis chez vous, que vos autobus puissent être comme dans les autres sociétés, à l'intérieur de garages, acceptés

par le ministère sur le plan des équipements. On a dit: Vous allez avoir un centre administratif. Vous allez être capables de fonctionner de manière convenable. On a dit: C'est parfait, vous avez un problème spécifique d'accessibilité au centre-ville de Montréal. On a reconnu un plan des amendements au projet d'acquisition d'autobus. On leur a reconnu la possibilité de faire l'acquisition de 22 autobus articulés qui vont entrer en service au début de l'automne et on vient, la semaine dernière, d'accepter de bâtir au centre-ville de Montréal un terminus d'accueil moderne, au lieu d'être dans un champ de patates, dans le respect de la voie de service qui transporte au-delà de 12 000 personnes par jour. C'est ce qu'on a fait en termes de respect.

Il reste, en cours de route, des problèmes de gestion, des problèmes d'accommodement avec le syndicat qui est militant, et Dieu sait que ce sont des syndicats militants. Ce n'est pas un reproche. Mais, au-delà de tout ça, avec tous les efforts que le gouvernement du Québec a investis sur le plan financier, soit par des immobilisations, soit quotidiennement par une partie des coûts d'exploitation, il est clair que la situation ne pourra persister sur le plan de la qualité du service offert à la population de la Montérégie. Le message est clair et c'est dans ce sens qu'il va.

Au-delà de tout cela, lorsqu'on dit que le transport en commun demande un leadership, c'est ce leadership que nous avons exercé et que nous allons continuer d'exercer parce qu'il reste un dossier à régler, qui est une structure régionale sur le plan de l'organisation, de façon que les individus provenant de la rive-sud de la Montérégie puissent utiliser le transport en commun de la même manière sur l'île qu'en Montérégie et de la même manière pour Laval.

La réunion qui devait avoir lieu au cours de l'hiver n'a pas eu lieu pour la simple et bonne raison que la préoccupation de la Société de transport de la rive-sud de Montréal, à la suite des perturbations de décembre 1988, était davantage de rassembler l'ensemble de la Société de transport de la rive-sud de Montréal. Et, dès que j'aurai rencontré, la semaine prochaine, le 25 ou le 27 avril, le président de la Société de transport de la rive-sud de Montréal, M. Aubertin, maire de Boucherville, nous serons en mesure d'annoncer une date où se tiendra la première réunion de l'organisme régional des transports pour faire la boucle sur l'ensemble des dossiers concernés, soit l'immobilisation, le fonctionnement et une structure régionale du transport en commun.

M. le Président, je veux terminer. Le maritime, on en reparlera parce que ce n'est pas un bateau. Je pense, d'après les propos du député de Lévis, qu'il n'est pas évident que le bateau flotte. On y reviendra. S'il pense à une marine québécoise sur le plan du Québec, je pense qu'on n'est pas rendu là. Je lui rappellerai que mon prédécesseur, dans le comté de Charlesbourg,

s'est coulé avec cela. On abordera, au plan maritime, des dossiers de traverses et des dossiers de politique maritime par la suite.

Je veux terminer avec l'aérien, parce qu'encre encore là cela a été cette préoccupation de l'année 1989, guidée par des intérêts sur le plan électoral. Après s'être attaqué au ministre des Transports, il s'attaque au ministre responsable de la région de Québec. Il dit: C'est le radar. Il dit: C'est le chaos dans la région de Québec sur le plan du transport aérien. On est rendu comme dans une bourgade. Il faut le faire. Il dit: On va maintenant communiquer par signaux. Je vais juste lui rappeler un certain nombre de choses, pour sa bonne compréhension, et quand il abordera ce dossier, il aura cela bien en tête. Ce sera de nature à calmer les signaux de boucan, et à avoir davantage de choses rationnelles à mettre sur la table sur le plan du service aérien.

Vous vous rappelez qu'à notre prise de pouvoir en 1985, il y avait un service à l'aéroport de Québec qui était celui de Quebecair, une société d'État, qui coûtait une fortune à administrer annuellement. Effectivement Québec avait des liaisons avec New York et avec Boston, mais il y avait trois passagers par vol. Cela a été tenté, et les gens de la Nouvelle-Angleterre n'ont pas voulu le prendre pour venir faire du ski à Québec comme on le souhaitait. C'est un beau rêve que d'offrir une qualité de services à ces populations et de les amener à faire du ski dans la région de Québec, ou à visiter le Vieux-Québec. Ce n'est pas fou comme rêve. Cela a du bon sens. Mais, au lieu de mettre du Boeing 737 comme Quebecair l'a fait à l'époque parce qu'elle se foutait des coûts et que c'était l'État qui payait la différence, on aurait peut-être pu mettre des appareils plus adaptés aux besoins. Au lieu de mettre en disposition un appareil de 100 à 120 places, alors qu'il y avait trois passagers à bord, il aurait peut-être été préférable d'en mettre un d'une quarantaine de places et qui aurait finalement fait la même chose. Il n'appartient ni à l'État ni au gouvernement du Québec de le faire, parce que, demain matin, avec l'aéroport de Saint-Hubert, la Montérégie va nous demander d'installer la même chose, pour être capable de drainer des gens chez elle.

Et pourquoi pas Amos, où on a participé au plan de l'aéroport, pour amener du tourisme en Abitibi, parce qu'il y a des pourvoyeurs dans ce coin qui peuvent attirer du tourisme? Ce n'est pas le rôle du gouvernement du Québec de faire cela. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a redonné Quebecair au monde de l'aviation. Et qu'est-ce que cela a eu comme résultat? Cela a amené à l'aéroport de Québec Air Alliance, City Express, Nordair Metro qui s'est transformée, et toute une petite série de compagnies qui font en sorte, et Je mets au défi le député de Lévis de me comparer une période aussi prospère, à l'aéroport de Québec, sur le plan de l'activité... Au-delà de ça, la privatisation de Quebecair a

fait quoi? Il devrait s'en réjouir. Au lieu de faire effectuer l'entretien des CL-215 à Montréal, ce qui coûtait beaucoup plus cher sur le plan des opérations, du simple fait que le CL-215 devait partir de Québec pour se rendre à Montréal, avec les heures-personnes là-bas et les coûts de carburant, on l'a ramené à Québec, sa base naturelle.

Et, même si vous n'êtes plus ministre, vous devez à l'occasion prendre l'avion et aller à l'aéroport. Cet hiver, c'était une période d'abondance. Juste sur le plan visuel, si vous allez faire un tour à l'aéroport de Québec, vous allez constater que tous les appareils CL-215 sont là, que ça fait longtemps qu'ils n'y étaient pas et que le contrat que vous aviez donné pour l'entretien des CL-215, à l'époque, était une manière détournée de financer Quebecair - c'était ça, l'histoire - en confiant à Quebecair l'entretien des CL-215, alors qu'il est fait actuellement par le secteur privé et qu'il n'est pas plus mal fait par le secteur privé qu'il ne l'était par le public. L'entretien des CL-215 est très bien fait.

Finalement, on se retrouve avec une situation où l'aéroport de Québec joue un rôle extraordinaire sur le plan des liaisons. Allez voir dans les régions du Québec, allez à Sept-Îles, allez à Mont-Joli, allez à Gaspé, allez aux Îles-de-la-Madeleine, pour voir si effectivement la qualité du service offert par Quebecair n'a pas augmenté de manière très sensible. Au lieu des HS 748, achetés au prix du Venezuela, qui avaient peut-être fait la première guerre du Liban, on a maintenant mis à la disposition des gens des appareils comme les ATR-42 flambant neufs, pas payés par le gouvernement du Québec mais payés par la compagnie qui, elle, a voulu développer des marchés. Air Alliance a mis des Dash en compétition sur le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Allez voir partout, vous n'entendez plus de critiques.

Et, au-delà de tout cela, le gouvernement du Québec a fait une chose que vous n'avez jamais eu le courage de faire sur le plan du transport aérien, malgré le fait que vous l'aviez dans des documents, dans des propositions: on a diminué de 25 % le tarif des gens qui sont isolés sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord, des gens isolés sur les Îles-de-la-Madeleine. Vous n'avez jamais osé le faire, malgré le fait que vous ayez eu un ministre venant des Îles-de-la-Madeleine, Mme Leblanc-Bantey. Finalement, c'est ça, et c'est ce qu'on a fait avec l'argent du ministère des Transports, en reconnaissance de cette différence et de cet isolement des gens, qui fait en sorte que le domaine aérien au Québec, à tous les points de vue, y compris dans la région de Québec, à Sept-Îles, aux Îles-de-la-Madeleine, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, est en très bonne santé parce qu'on a privatisé Quebecair, qu'on l'a retournée là où elle devait aller, et Dieu sait que la région de Québec en a grandement bénéficié. Allez voir ce qui se passe à l'aéroport de

Québec, vous allez vous apercevoir que c'est loin de la période de stagnation de l'époque.

Au-delà de tout ça, tout ça est soulevé en fonction du radar, à Québec.

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui, j'allais conclure. Finalement, M. le Président, toute la trame de fond du député de Lévis est très claire: avec le retour de M. Parizeau comme chef, c'est le retour de la philosophie de l'indépendance. Vous parlez du secteur ferroviaire, c'est la faute du gouvernement fédéral; vous parlez du secteur maritime, c'est la faute du gouvernement fédéral; vous parlez du radar à Québec, c'est la faute du gouvernement fédéral. La conclusion qui s'impose dans des situations comme celles-là est très simple, c'est que l'indépendance du Québec devient le but ultime, et si on a l'indépendance du Québec, on va avoir un radar à Québec; si on a l'indépendance du Québec, on va remettre des voies de chemin de fer et on va les faire financer par le gouvernement du Québec, et on va construire d'autres bateaux au chantier maritime de Davie, pour avoir notre propre flotte de navires, et tout va bien aller, après ça, sauf qu'on ne dit pas au monde comment on va payer ça.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Là-dessus, la commission va suspendre ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 12 h 7)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission reprend maintenant ses travaux. J'en conclus que nous en sommes au programme 1. M. le député de Lévis, Système de transport terrestre.

Système de transport terrestre

M. Garon: Seulement un mot de réplique à ce que disait le ministre. Il n'a pas répondu à ma question, en réalité. Je ne veux pas essayer de parler de telle ou telle chose, sauf qu'il dit que le transport, à Québec, s'est amélioré considérablement, mais dans le nouveau plan de radar que veut mettre en place le gouvernement fédéral, Québec n'est plus dedans. Il sera desservi par Montréal et, en cas de panne, ça ira à Toronto. S'il dit qu'il y aura plus d'achalandage encore, grâce à son action vigilante, à plus forte raison faudrait-il que Québec... C'est ce que j'ai dit, je n'ai pas dit que c'était une bourgade, actuellement. J'ai dit que ça va devenir une bourgade sur le plan du transport, parce qu'on ne sera plus considérés comme un centre de

radar, et on va le perdre, ce qu'envisage de faire le gouvernement fédéral. Je me dis que la région de Québec est aussi importante que le sont n'importe quelles villes des Maritimes, parce que seulement dans la région de Québec, il y a plus de monde que dans n'importe quelle province maritime. Dans les provinces de l'Ouest, aussi, on parle de centres de radar dans chacune des provinces, alors que c'est nous qui allons payer pour ça. Ce n'est pas eux qui vont payer pour ça. Ne nous cassons pas la tête, c'est nous, avec nos 7 000 000 de population, qui allons payer pour leur radar, dans les Maritimes et dans les provinces de l'Ouest.

Je n'admets pas qu'au Québec, à ce moment, il n'y ait qu'un centre. C'est important. Prenez l'accident de Bonaventure. Comment vont fonctionner les radars, dans ce domaine, si le centre de Québec n'est plus là? Je trouve que c'est important, pour assurer la liaison en français, au Québec, parce que j'ai vu des chiffres, déjà, que je n'ai pas avec moi, mais il y a un fort pourcentage de gens qui pilotent des avions qui ne parlent pas l'anglais. C'est important d'avoir, à Montréal et à Québec... La région de Québec, c'est presque 1 000 000 de population, alors c'est dans ce sens-là, ce n'est pas dans le sens... Le ministre a fait un aparté plus qu'autre chose, mais ce n'est pas de ça que je lui parlais. Je lui disais essentiellement qu'il est important qu'il y ait un centre de radar à Québec.

Au Québec, au fond, on a presque 7 000 000 de population; qu'il y en ait un à Montréal et un à Québec, je trouve que c'est normal, et ça fait une soupape sécuritaire en même temps que ça assure les services en français, parce que les gens de la région de Québec sont des francophones presque à 100 %, et ceux qui sont de langue maternelle anglaise parlent aussi le français, normalement. C'est une région francophone, l'Est du Québec est francophone, et ça permet d'assurer une sécurité aérienne. On va tellement payer pour les autres, qu'il serait peut-être bon que le gouvernement fédéral considère que Québec n'est pas à Charlottetown ni à Gander ni à Saint John's, mais qu'on est dans un endroit important, sur le plan de la population. D'autre part...

M. Côté (Charlesbourg): Juste, peut-être, là-dessus, si on veut régler les dossiers. Évidemment, lorsqu'on le met en perspective de sécurité, sur le plan aérien, c'est clair que vous avez raison de le soulever. Ce n'est pas la première fois que ça l'est. Dès le moment où M. Bouchard a été nommé ministre des Transports, il est allé au congrès des Gens de l'air et c'est un sujet qui était dans l'air, à l'époque, et qui a été discuté. Lui-même s'était engagé à ce que le radar de Québec ne disparaisse pas mais, à tout le moins, les fonctionnaires devaient le justifier. Lorsque j'ai rencontré M. Bouchard le 8 mars dernier, à Ottawa, le premier sujet discuté a été l'existence du radar de Québec. M. Bouchard

nous informait, à ce moment, qu'il y avait six villes à travers le Canada susceptibles de perdre ce statut, dont Québec, mais il a admis que le caractère particulier de Québec, à cause du fait francophone, était un élément extrêmement important, et comme les radars sont là pour sécuriser, sur le plan aérien, l'utilisation des appareils devenait extrêmement important. Quant à lui, la réponse qu'il a faite, c'est qu'on devrait lui faire la démonstration hors de tout doute qu'on ne mettait pas en danger la sécurité aérienne. C'est en cours. Il est clair qu'on a rencontré l'Association des gens de l'air, l'AQTA et on a eu des rencontres avec des gens qui travaillent dans la tour. On va continuer de battre le fer. Je suis très heureux qu'on puisse le faire ensemble pour revendiquer le maintien du radar à Québec. C'est clair que c'est un dossier qui, pour nous, est extrêmement important.

M. Garon: Sur le plan du transport dans la région de Montréal, je n'ai pas dit au ministre de gérer le transport à la place des gens qui sont là. Ce n'est pas ça. Toutefois, quand on verse les sommes d'argent que le gouvernement du Québec verse et qu'on ne peut pas dire que, dans le domaine du transport en commun, les gens sont heureux, actuellement, je pense qu'en vertu des sommes d'argent que le gouvernement du Québec verse, non seulement le ministre peut, mais il a eu l'invitation de le faire des intervenants eux-mêmes. Ce sont les gens eux-mêmes qui ont dit: Si on veut avoir une action coordonnée dans la région de Montréal, le ministre est l'homme le mieux placé, non parce que c'est lui, mais parce que dans sa fonction, il verse tellement d'argent dans le domaine du transport - le gouvernement du Québec verse tellement d'argent - qu'il peut jouer un rôle de leader à cause de l'argent qu'il verse. Autrement, c'est évident que chacun veut protéger davantage ses intérêts sous-régionaux ou de zones régionales, si on veut, par rapport à la grande région. Quand j'ai dit que ce n'était pas pour gérer, j'étais content de voir qu'il avait des propos plus mielleux vis-à-vis de la CTCUM, parce que j'ai remarqué que l'an passé, je trouvais qu'il passait la varlope un peu fort; mais il semble avoir adopté le vieux principe que si je les regarde, je me déssole mais si je les compare, je me console...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toujours un déficit quand même.

M. Garon: À ce moment-là, ce que je dis tout simplement au ministre, c'est que les gens lui ont demandé d'intervenir à cause des sommes d'argent qu'il met. Ça lui donne un pouvoir de regrouper les gens et de faire une concertation dans laquelle il assumerait un certain leadership.

Par ailleurs, je pense que quand le gouvernement verse des sommes d'argent et qu'il voit les gens aussi malheureux, il me semble qu'il a le devoir d'intervenir. J'ai déjà vu des dossiers où

quand ça va bien, les gens jouent leur rôle mais s'il y a, à un moment donné, des mauvaises décisions qui se prennent et que le gouvernement du Québec met beaucoup d'argent, puis que les gens sont en train de prendre des décisions qui mettent tout le monde de mauvaise humeur, bien, un instant! On ne mettra pas d'argent là pour rendre les gens plus malheureux! Comme celui qui verse ces fonds au gouvernement, c'est le ministre des Transports, et comme les gens lui ont demandé d'intervenir, il me semble que ça lui donne un peu un devoir d'intervention. C'est uniquement dans ce sens-là que je l'ai dit et non dans le sens de la gestion quotidienne des opérations. Ce serait fou raide.

Ensuite, il y a le plan de la sécurité. Sur ce plan, si on laisse la situation se dégrader dans le domaine du transport, il va y avoir des conséquences non seulement sur le plan du transport. Il va y avoir des conséquences plus grandes que ça et je pense qu'il faut intervenir pour que ça arrête au plus sacrant. Il doit y avoir une action coordonnée pour arrêter ce genre d'événements qui se passent maintenant dans le service du transport en commun dans la région de Montréal parce qu'autrement, il va y avoir des conséquences, et rétablir la foi dans un système une fois que les gens l'ont perdue, ça prend beaucoup plus de temps que d'empêcher les gens de la perdre. C'est pour cela qu'il me semble qu'il y a une *urgence*. Je regarde ce qui se passe et je ne sens pas que le ministre ressent ce caractère d'urgence.

(12 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Sur les deux points, M. le Président, le leadership a été assumé et on a eu de multiples rencontres avec différents comités à la suite de nos travaux en commission parlementaire au mois d'août 1987. On a eu de multiples rencontres où tout le monde a travaillé de bonne foi pour tenter d'en arriver à des solutions. D'ailleurs, il y a déjà des choses visibles; je pense au transport adapté pour lequel on a eu un comité qui incluait la STRSM, la STCUM, et la STL et qui a mené une enquête auprès des personnes à mobilité réduite; c'est un sondage qui sera connu, sur le plan de son analyse, à la fin de mai ou au début de juin. Il est un résultat intéressant d'une politique que vous aviez mise de l'avant, qui répondait à un besoin, celui du transport adapté, et qui n'avait pas fait l'objet par la suite d'une analyse ou d'une évaluation auprès de la clientèle, ce qu'on a fait. C'est une résultante de notre réunion en commission parlementaire au mois d'août 1987 et, souvenez-vous que les gens de RUTA, par exemple, étaient venus nous dire que l'argent y était mais qu'ils n'avaient pas nécessairement une préoccupation quotidienne de leurs besoins.

Dans d'autres domaines aussi, il y a eu des comités qui ont travaillé, ne serait-ce que pour tenter d'uniformiser les boîtes de perception entre les trois sociétés. Je vous le dis, notre document de réflexion est prêt à être expédié à

tous les intervenants, et au cours du mois de mai, il y aura la rencontre attendue depuis fort longtemps au sujet d'un organisme régional de transport. Mais pour la faire, il fallait attendre, la STRSM, à tout le moins, pour donner la chance aux nouveaux arrivants de stabiliser leur situation et de pouvoir aborder ces dossiers en toute quiétude d'esprit.

Lorsque vous parlez de sécurité, c'est vrai que c'est une préoccupation de l'heure, compte tenu de ce qui se passe dans le métro et dans les autobus à Montréal. Vous vous souviendrez qu'à la dernière session, on a adopté un projet de loi qui visait à nous donner la possibilité de certaines mesures de sécurité dans le métro. Si on l'a fait, c'est parce que cela n'existait pas. Donc on a marqué un pas en avant en disant: Oui, il faut se donner des pouvoirs sur le plan législatif, auxquels vous avez concouru. Vous vous souviendrez des nombreuses questions que vous avez posées à l'époque. C'était en même temps que l'adoption d'une loi sur l'achat des wagons de Montréal-Rigaud, où on discutait de l'épaisseur du métal, pour savoir si la rouille allait s'y former ou non, parce que les gabarits et les modèles avaient été faits pour la Pennsylvanie. Vous en souvenez-vous? C'est en même temps. À partir de cela, on s'est donné un pouvoir. On est allé plus avant dans ce sens-là, afin de pouvoir régler un certain nombre de problèmes. Mais est-ce que je dois comprendre de l'intervention du député de Lévis qu'il pense que le temps est venu d'apporter des amendements à notre loi qui nous permettraient d'intervenir auprès de certaines sociétés, dans des circonstances particulières, que ce soit sur le plan de la gestion ou celui de la sécurité publique? Vous pensez que le temps est venu de faire ça?

M. Garon: Ce sont des problèmes différents que ceux sur le plan de la gestion. Ce n'est pas la gestion dont il est question. Les gens ont demandé qu'il y ait une concertation au point de vue du transport en commun dans la région de Montréal et que le ministre, à cause des sommes importantes d'argent qu'il versait, puisse jouer un rôle de leader dans cette concertation. C'est une chose. D'autre part, je pense qu'avec la sécurité et les problèmes qu'il y a eu dans les dernières semaines et les derniers mois dans la région de Montréal concernant la sécurité dans le transport en commun, il devra sûrement y avoir une rencontre du ministre des Transports et des organismes régionaux, pour qu'ils voient ce qu'ils feront face à cette situation, parce qu'elle ne peut pas durer.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux bien qu'on se comprenne. Peu importe que ce soit sur le plan de la sécurité ou celui de la gestion, vous avez dit tantôt: De se prémunir contre des abus. Est-ce que, si on arrivait demain matin avec des amendements à la Loi sur le ministère des

Transports qui permettraient au ministère des Transports d'intervenir, l'Opposition serait d'accord que le gouvernement se donne un principe comme celui-là, et vous l'avez dit tantôt, compte tenu du fait que c'est un des grands bailleurs de fonds? Selon ce que je comprends de votre intervention, est-ce que vous seriez d'accord qu'un principe comme celui-là soit introduit dans la loi, donnant au ministre, à tout le moins, une assise juridique pour qu'il puisse intervenir dans des situations comme celles-là?

M. Garon: Je n'ai jamais cru que les assises juridiques étaient toujours les meilleurs moyens. L'autorité morale, parfois, est plus forte. Concernant les assises juridiques pour assurer la sécurité dans le transport à Montréal - je vois bien qu'actuellement il n'y a pas de sécurité aussi forte qu'on le voudrait dans le transport en commun - je pense et c'est ce que les gens lui ont dit: En vertu des sommes d'argent importantes que le gouvernement du Québec verse, ça donne le pouvoir au ministre... Il ne verse pas des sommes d'argent pour que les gens soient malheureux; normalement, c'est pour qu'ils soient plus heureux. D'ailleurs, vous devez comprendre cette philosophie parce que j'ai déjà parlé du bonheur national brut. Le président de la fédération libérale a même essayé de vous faire adopter mon programme personnel, le bonheur national brut. Je me dis: En vertu de cela, le gouvernement du Québec verse des sommes importantes d'argent. Ce n'est pas pour que les gens soient de plus mauvaise humeur. Il me semble que le gouvernement du Québec et le ministre des Transports, on l'a dit, jouent un rôle de leader et à cause des sommes importantes d'argent qui sont versées, je pense que cela donne un pouvoir au ministre de faire des rencontres pour exercer la concertation voulue pour faire en sorte qu'on en arrive à une solution au point de vue de la coordination du transport en commun dans la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Disons que...

M. Garon: Il n'y a pas rien qu'une façon de solutionner le problème, sans doute. Il y a peut-être plusieurs possibilités mais, à mon avis, cela doit être fait en commun entre le gouvernement du Québec et les organismes de la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne partage pas votre opinion que les gens sont bien malheureux du transport en commun. Les gens en veulent toujours plus mais de l'offre de transport en commun actuellement, les gens ne sont pas si malheureux que cela; les études le démontrent. De toute façon, continuer de dire que les gens sont très malheureux du transport en commun, il faut quand même faire attention. Il y a une marge. Il y a des situations qui peuvent irriter

et cela m'apparaît extrêmement important.

L'élément fondamental, je le tire de l'intervention du député de Lévis qui disait tantôt que compte tenu du fait que le gouvernement du Québec était un bailleur de fonds extrêmement important et qu'on n'avait pas d'assise juridique pour intervenir - ce n'était pas lui qui le disait, c'était moi - le député de Lévis me dit: Vous savez, ce n'est pas nécessaire d'avoir une assise juridique. Le pouvoir moral est peut-être plus fort à certaines occasions. Disons que le ministre des Transports actuel, le député de Charlesbourg, n'a pas tout le pouvoir moral que pourrait avoir le député de Lévis dans les mêmes circonstances. Si le pouvoir moral ne fonctionne pas, est-ce qu'on serait dans une situation où, effectivement, sur le plan législatif on pourrait avoir des moyens d'intervenir?

Mettons-nous dans la situation où, demain matin, c'est l'impasse totale à la Société de transport de la rive sud de Montréal. Je n'ai aucun moyen légal qui me permettrait d'intervenir. Peu importe, on ne vise pas à trouver qui est coupable. Est-ce que c'est le syndicat, les nouveaux administrateurs, les anciens administrateurs? En ont-ils trop donné par rapport à ce qu'ils étaient capables de payer? Ce n'est pas ça le fond. Le fond, c'est le risque, qu'il n'y ait plus de service demain matin. Effectivement, la folie, c'est que le gouvernement du Québec paie 75 % des coûts d'immobilisation des infrastructures et verse son gros tiers pour ce qui est du fonctionnement. Pourquoi? Pour permettre aux individus qui veulent aller dans l'île de Montréal ou à l'intérieur de la Montérégie de voyager en transport en commun au lieu d'en auto. Donc, on se retrouve dans une situation où, demain matin, si des gens se braquent, tout arrête. Je n'ai pas de moyen d'intervention autre qu'une loi à l'Assemblée nationale pour me permettre d'intervenir. Est-ce que le député de Lévis, dans une circonstance comme celle-là, ne trouverait pas normal que le gouvernement du Québec ait, à l'intérieur de sa législation, des assises qui lui permettraient d'intervenir et de tenter de régler le conflit?

M. Garon: Je pense qu'il y a d'autres façons de faire, auparavant. La coercition légale doit être un dernier recours si c'est nécessaire, mais avant d'employer ces armes, il faut que le ministre ait pu agir. Quand on paie les sommes d'argent que le gouvernement du Québec paie, c'est évident que cela donne un pouvoir important au ministre. Je pense qu'un pouvoir juridique sans argent, c'est souvent moins fort qu'un pouvoir moral avec de l'argent. Le ministre sait que le gouvernement du Québec met beaucoup d'argent dans le transport en commun dans la région de Montréal. Je pense que ça lui donne le droit d'exiger, au bout du compte, que ça marche et que les gens soient de bonne humeur.

M. Côté (Charlesbourg): Exiger avec un

pouvoir moral, vous n'allez pas loin. Je vous donne un exemple. Demain matin...

M. Garon: Exiger avec de l'argent, c'est plus qu'un pouvoir moral. C'est un pouvoir moral qui donne du pouvoir.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas toujours pour régler des problèmes. Envisageons l'hypothèse où, demain matin, tous les membres du conseil d'administration de la Société de transport de la rive sud de Montréal démissionnent. Je n'ai aucun moyen d'intervenir. Les lois ne me le donnent pas. Je n'ai aucun moyen d'intervenir.

La question de relations de travail, c'est réglé par des lois qui régissent les relations de travail, c'est une affaire, mais je n'ai aucun pouvoir d'intervenir. Ce sera qui? La Commission municipale, demain matin? Ne serait-il pas normal que le ministère sectoriel responsable ait une poignée quelque part pour pouvoir intervenir? Je pense que oui, mais vous ne semblez pas partager mon avis.

M. Garon: Je ferai remarquer au ministre qu'on lui a demandé d'intervenir au mois d'août 1987, d'exercer ce rôle de leadership. Là c'est évident que la situation se détériore. La détérioration de la situation rend plus difficile cette action-là, mais cela fait longtemps que je dis au ministre qu'il doit agir au plus vite. Quand les gens lui ont demandé en août 1987, cela fait déjà presque deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le député de Lévis mêle deux choses: le problème qui a été soulevé c'est celui d'une intégration des services à l'usager STRSM, STCUM, STL

M. Garon: Cela fait partie de ça.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je soulève. Cela a été fait. Les résultats ne sont pas toujours probants, mais la concertation a été faite. La dernière s'en vient au cours du mois de mai, puis c'est l'épreuve finale. Ce dont je vous parle c'est d'une société de transport STRSM qui éprouve des difficultés à fonctionner malgré le fait que l'on ait donné les sommes d'argent nécessaires sur le plan des immobilisations, pour les rendre capables de poursuivre leur activité puisqu'il y a des problèmes entre la direction et les syndicats. Ce sont des problèmes de relations du travail, mais qui font en sorte que demain matin les gens pour qui on investit, soit le transport en commun, risquent de ne pas en avoir malgré le fait qu'on investisse, malgré le fait des lois sur les relations du travail, malgré le fait de notre pouvoir moral. Cela signifie que demain matin on n'a aucune espèce de poignée pour pouvoir aller sur place et dire: On prend les opérations pour une semaine ou un mois pour pouvoir mettre ça sur pied et repartir le dossier. On n'en a pas.

Est-ce que le député de Lévis serait d'accord avec un amendement comme celui-là?

M. Garon: Quand un ministre verse des sommes d'argent, il a le droit de poser des conditions.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement la loi. La loi crée une illusion et cela retarde le débat. Je connais le député de Charlesbourg; c'est *un fin renard*. Je sais bien que lorsqu'il parle d'une loi, il parle de délais additionnels, qui peuvent le reporter dans plusieurs mois. Je ne suis pas d'accord avec ça, je pense qu'actuellement il faut agir immédiatement, qu'il aurait dû agir il y a plusieurs mois et que parler d'une loi à ce moment-ci, c'est laisser une situation se détériorer encore pendant des mois.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je veux dire au député de Lévis...

M. Garon: D'autant plus s'il y a des élections dans le décor. Disons que s'il y a des élections à l'automne, cela veut dire que votre loi n'arrivera pas avant le printemps prochain sans doute ou peut-être avant Noël, mais je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela dépend toujours du niveau d'ouverture de l'Opposition. C'est l'Opposition qui mène en Chambre.

M. Garon: En tenant pour acquis que vous voulez gagner.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'Opposition qui mène à l'Assemblée nationale à partir du moment où un projet de loi est déposé. Vous le savez, ce n'est pas le pouvoir. Un pouvoir cela prend le rouleau compresseur et vous savez que dans un cas comme celui-là il n'y a jamais de rouleau compresseur.

Juste pour vous illustrer que le programme d'aide ne fixe actuellement qu'une seule condition pour autoriser l'émission du chèque de subvention, c'est pour qu'il n'y ait pas de discrimination quant au lieu de résidence. C'est le programme dont j'ai hérité au moment où je suis arrivé. Donc, s'il était bon à l'époque, il est encore bon aujourd'hui. Mais la question est claire: Est-ce que l'Opposition serait d'accord aujourd'hui pour qu'on introduise une mesure au-delà de celle-là qui nous permette dans certaines circonstances, comme vous le **décrivez**, de régler des problèmes ponctuels que vous avez qualifiés tantôt de gestes abusifs?

M. Garon: Le ministre sait très bien qu'on ne peut pas donner son accord sur des lois qu'on n'a pas vues et que je connais **un** président de l'UPA qui l'a fait concernant la loi **100** sur la

protection du territoire agricole. L'histoire montrera à quel point il a erré et qu'avant de voter des lois, il faut les voir et les analyser.

Sur le plan du fonctionnement, ce serait une erreur de procéder à ce moment-ci par voie législative avant d'avoir essayé d'autres moyens. Je regarde, par exemple, au mois de décembre 1988 c'était écrit: "Le ministre des Transports sermonne la STCUM. La société doit réduire ses dépenses avant d'exiger 12 000 000 \$ des banlieues." Il en a posé des conditions. Il est arrivé qu'il l'ait fait, mais là il est dans une situation où, à mon avis, il peut assumer un rôle de leadership à cause des sommes importantes qui sont versées.

M. Côté (Charlesbourg): Juste pour faire la distinction très simple au député de Lévis, j'ai fourni une aide conditionnelle à la STCUM parce que c'était une demande additionnelle aux programmes réguliers, compte tenu de sa situation de déficit. Là, on est dans le cadre d'un programme régulier, normé, donné à la STRSM, donné à la STCUM, donné à la STL et à d'autres organismes de transport. Il y a une distinction fondamentale entre les deux. J'ai pu le faire à la STCUM parce qu'on me demandait de l'argent additionnel. J'ai dit: Je vous en donne, mais à telles conditions. Si vous ne respectez pas les conditions, vous n'en aurez pas. Donc, j'ai un pouvoir politique, un pouvoir moral, un pouvoir financier, alors que dans le cas des programmes existants, la seule balise que j'ai pour intervenir, pour retenir les chèques et mettre de la pression financière, c'est la discrimination quant au lieu d'origine.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a consentement pour que nous poursuivions nos travaux de façon à combler le retard que nous avons pris ce matin?

M. Côté (Charlesbourg): Je préférerais que ce soit à 18 heures, M. le Président, si le député de Lévis le permet, parce que j'avais...

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Garon: J'aurais une question à lui poser, avant, parce que le chef de l'Opposition m'a transmis une note. Cela va prendre quelques minutes, si le ministre est d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je lui poserai la question et il va répondre oui ou non. Ce sera assez simple, cinq minutes. Quelques minutes.

Je pourrais peut-être la poser, le ministre saurait de quoi il est question.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas tomber en "rack" parce qu'on pourrait se servir des ambulances.

M. Garon: Vous avez raison, c'est ça. Jeudi matin, le chef de l'Opposition, M. Chevette, a posé des questions à Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux concernant les ambulances. La réforme va coûter 54 000 000 \$ dont 35 000 000 \$ vont provenir d'une hausse de la tarification des transports ambulanciers à la suite d'un accident d'automobile. L'ancien tarif était de 70 \$, il va passer à 1430 \$, selon les notes que j'ai ici.

M. Côté (Charlesbourg): 1500 \$.

M. Garon: 1500 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que la différence, c'est 1430 \$.

M. Garon: Ah bon. 1500 \$, c'est encore pire.

M. Côté (Charlesbourg): Tant qu'à avoir la vérité...

M. Garon: Non, non, ça va. Le chef de l'Opposition m'a demandé les résolutions du conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile sur ces questions. La ministre de la Santé et des Services sociaux avait dit: Pas de problème. Selon les informations qu'on a eues, vous avez appelé la ministre de la Santé et des Services sociaux pour lui dire de ne pas les donner, et que si l'Opposition voulait les obtenir, il fallait vous les demander à vous puisque c'est vous qui êtes le ministre responsable de la Régie de l'assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais d'abord vérifier si j'ai effectivement appelé Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux pour lui dire de ne pas les donner.

M. Garon: Non, ce n'est pas vous, ce n'est pas nécessairement vous, mais elle a eu le message.

M. Côté (Charlesbourg): Non, si j'ai bien entendu, c'est ce que vous avez dit.

M. Garon: Je vous dis que... Je n'étais pas présent lors de cette conversation.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je vais vérifier.

M. Garon: De toute façon, on me dit de vous demander à vous, le ministre de tutelle de la Régie de l'assurance automobile, les résolutions du conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile sur ces questions.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais prendre ça en délibéré.

M. Garon: Est-ce que vous allez demander qu'on les apporte cet après-midi?

M. Côté (Charlesbourg): Je prends ça en délibéré compte tenu du fait que les gens de la Régie de l'assurance automobile seront avec nous ce soir.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ça répond à votre question, M. le député de Lévis?

M. Garon: Cela ne répond pas à ma question. Le ministre me dit qu'il va prendre ça en délibéré pour réfléchir à la réponse qu'il va me donner. Je ne peux pas le forcer à me donner des réponses aux questions que je lui pose.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je n'ai pas dit non.

M. Garon: Je n'ai pas dit que vous aviez dit non non plus.

Le Président (M. Saint-Roch): Là-dessus, la commission va suspendre jusqu'après la période des affaires courantes. Il sera peut-être possible, si on est vigilants, après la période des affaires courantes, de combler les quelques minutes de retard à ce moment-là.

Une voix: À quelle heure est-ce qu'on est censés recommencer?

Le Président (M. Saint-Roch): Normalement, après les affaires courantes, de 15 h 30 à 18 heures. Si la période des affaires courantes est un peu écourtée et si on fait diligence, on pourra peut-être reprendre les dix minutes qui nous manquent. Là-dessus, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 41)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, pour l'année financière 1989-1990. Au moment de notre suspension, nous en étions au programme 1, Système de transport terrestre. Est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Garon: Le ministre avait pris en délibéré une question que je lui avais posée. Il devait nous donner, au début de l'après-midi, des renseignements dont on avait parlé ce matin.

M. Côté (Charlesbourg): On va déposer, M.

le Président, comme le souhaitait le député de Lévis, la liste des salaires des membres de mon cabinet, de même que celle de M. Tardif et de M. Lemay, pour les mêmes dates, qui avaient des responsabilités que j'assume. Cela en prenait deux pour faire ce que je fais. Cela apparaît aussi au niveau des montants dévolus sur le plan des cabinets. Il y a une économie, avec un ministre, de 200 000 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): On vous remercie, M. le ministre. Nous avons fait faire des photocopies et nous en ferons maintenant la distribution.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, oui! Vous étiez en avance, M. le Président. Vous avez même fait faire des photocopies avant que je les dépose. Vous avez un système d'information extraordinaire, digne de la Sûreté.

M'aviez-vous demandé autre chose?..

M. Garon: Oui, sur le réseau municipal.

M. Côté (Charlesbourg): Cela est un délibéré qui est beaucoup plus long qu'une simple demi-journée. Qu'est-ce qu'il y avait d'autre?

M. Garon: Il y avait les ambulances.

M. Côté (Charlesbourg): C'était la résolution de la Régie de l'assurance automobile?

M. Garon: Les décisions, les résolutions...

M. Côté (Charlesbourg): Je peux la déposer. Vous pourriez, M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Nous acceptons le dépôt de cette résolution. M. le secrétaire fera faire des photocopies pour les membres de la commission. Est-ce qu'il y a d'autres interventions, au programme 1, M. le député de Lévis?

M. Garon: Attendez un peu, on commençait.

Le Président (M. Saint-Roch): Je pensais qu'il était adopté.

M. Garon: Non. Vous n'avez pas indiqué le total par année, pour votre cabinet?

M. Côté (Charlesbourg): Par année, vous l'avez dans les documents qu'on vous a transmis. On vous avait donné la masse totale par année, mais on ne vous avait pas donné la ventilation. On vous avait donné le nombre de personnes au cabinet, mais on ne vous avait pas remis le total des montants d'argent pour chacune des personnes, ce qui est fait maintenant. Je suis en parfaite harmonie et conformité avec mes collègues.

Recherche et développement

M. Garon: Bon! Nous en étions à l'élément 1. Ce qui nous a frappés à l'élément 1 du programme 1 c'est qu'on a une baisse considérable à la recherche à tel point que si on compare avec l'année 1985 où il y avait 11 445 000 \$, on peut dire qu'en dollars constants maintenant, les 9 600 000 \$ que vous prévoyez cette année équivaldraient à moins de 8 000 000 \$ c'est-à-dire 3 500 000 \$ de moins alors que le ministre délégué à la Technologie parle de l'importance de la recherche et de ses créateurs d'emplois. C'est frappant de voir... Comment expliquez-vous ce désengagement du ministère des Transports concernant la recherche et le développement?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas nécessairement de désengagement du ministère des Transports. Cela dépend et je suis convaincu que si, demain matin, on avait 20 000 000 \$ en recherche en transport, on pourrait les dépenser en recherche en transport. Le CRDT a donné un certain nombre d'avis au ministre sur le plan des axes privilégiés sur le plan de la recherche au ministère des Transports, et c'est ce qu'on a tenté de suivre.

Maintenant, est-ce que la recherche doit être faite par chacun des ministères? C'est une autre paire de manches. Au fil des années, on a voulu développer une expertise, en particulier, dans le domaine de la recherche en transport, ce qui n'était pas mauvais. Est-ce que ça signifie, demain matin, sur le plan technologique, compte tenu des sommes qui sont disponibles en ce qui concerne le MICT, que des sommes pourraient être affectées à la recherche en transport? Je suis pleinement convaincu qu'il va y avoir de ces sommes affectées et si on va chercher ce qu'il y a d'affecté au MICT à la recherche en transport, on va se trouver dans une situation où il se dépense plus de ce qui se dépensait à partir du budget même du ministère des Transports. C'est ce qui se fera au cours de l'année, mais ce n'est pas la seule place où on peut avoir de l'argent à l'intérieur du gouvernement du Québec pour de la recherche en transport. Il y en a ailleurs. Le MICT en est un exemple frappant.

M. Garon: Combien de demandes ont été reçues et acceptées pour chacune des années depuis la mise en place du programme d'aide à la recherche en transport?

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'année financière 1988-1989?

M. Garon: Non, pour chacune des années depuis le début? Le programme a commencé vers le milieu des années quatre-vingt, soit 1984 ou 1985. Si on compare avec l'année 1985, on observe qu'il y a près de 11 000 000 \$ de moins en dollars constants que le niveau de l'année 1985. C'est pour cela qu'on dit que ça fait des

sommes considérables.

M. Côté (Charlesbourg): Pour 1986, je n'ai pas le nombre de projets soumis au ministère par rapport au nombre de projets retenus. Ce que j'ai, dans ce cas-ci, ce sont des projets pour 1986-1987 qui ont été retenus. J'imagine qu'on pourrait faire la même chose pour l'année 1988.

M. Garon: Par rapport aux demandes?

M. Côté (Charlesbourg): On répond à environ 50 % à 55 % des demandes. Je vous déposerai, pour les années que vous souhaitez... Voulez-vous me rappeler les années?

M. Garon: Toutes les années du programme. C'est un programme qui a été mis en place vers 1984 ou 1985. En 1985, M. y avait 11 445 000 \$ et cela a baissé à chaque année. Cela a été moins. Il n'y a pas une année où vous avez mis autant, après 1985, en chiffres absolus. Les gens du secteur disent qu'il y a un grand besoin, dans le domaine de la recherche, et on remarque que les budgets diminuent.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous l'ai expliqué tantôt, les sommes du ministère des Transports affectées à la recherche, par les budgets que vous voyez, ont diminué. Mais cela ne veut pas dire pour autant que la recherche en transport ait diminué dans l'ensemble du gouvernement. Je vous l'ai dit tantôt, le MICT donne des subventions à la recherche, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science donne des subventions à la recherche, et on s'est retrouvés, effectivement en cours de route, avec des dossiers qui demandaient des sommes au ministère des Transports, sur le plan de la recherche, et qui en demandaient aussi au ministère de l'Enseignement supérieur et de la Science.

M. Michaud était à l'origine du projet dont vous parlez et il y a un écart très substantiel entre ce que vous prétendez que c'était et ce que c'est en réalité. Je laisserais peut-être M. Michaud vous expliquer ce qu'était le programme en 1984-1985, et ce qu'il est aujourd'hui. Vous verrez qu'il n'y a pas de différence substantielle.

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

M. Michaud (Pierre): Dans le budget du programme 1, il y a peut-être un montant de dépenses de transferts de 3 000 000 \$, mais ce à quoi vous réferez principalement, en ce qui a trait aux contrats de recherche sur lesquels le ministère fait des appels d'offre à des dates fixes deux fois par année, les demandes et les projets de recherches sur lesquels les gens veulent avoir une contribution de l'ordre de 50 %, le montant qui est disponible au ministère est de l'ordre de 500 000 \$. Ce montant a été reporté d'année en année. Les gens proposent

des projets. Ils ne sont pas tous acceptés parce qu'il y a une grille d'acceptation de projets, et, pour ceux qui peuvent faire avancer réellement le domaine des transports, cela va, les projets passent, que ce soit dans le domaine routier, dans le domaine du transport ferroviaire ou dans le domaine du camionnage. Cette liste peut être distribuée.

M. Côté (Charlesbourg): C'était 500 000 \$ au début du projet, et c'est toujours 500 000 \$. Donc, ce n'est pas 11 000 000 \$.

M. Garon: Mais l'ensemble du programme, c'est cela.

M. Michaud: L'écart dans l'ensemble du programme est dû au fait qu'au départ, le ministère donnait peut-être des subventions dans lesquelles d'autres ministères n'étaient pas du tout présents. La SDI n'était pas là, le fonds technologique du MIC n'était pas là non plus. Maintenant, ces ministères ont formé le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, et c'est justement pour aider le domaine de la recherche au Québec. Le ministère est maintenant plutôt promoteur et, pour des cas ad hoc, dans des dépenses de transferts, il continue, d'accord, mais les grosses enveloppes ne sont plus au ministère des Transports dans le cadre de la recherche. Il y aura un fonds technologique qui va être géré par le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie.

M. Garon: De combien est le budget au ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, concernant le transport.

M. Michaud: Pardon?

M. Garon: Vous dites qu'il y a de l'argent au ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie. Combien y en a-t-il?

M. Michaud: Disons que je dois rencontrer prochainement, pour faire état des besoins du ministère des Transports, la sous-ministre adjointe du ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, Mme Willis, je crois, et la rencontre aura lieu d'ici deux semaines. C'est là qu'on pourra faire part de nos besoins, parce que l'Industrie doit aussi exprimer ses besoins. Le partage se fera en conséquence.

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'année budgétaire 1989-1990, par rapport à 1988-1989, il y a des dépenses de transferts qui, par exemple, vont dans l'expérience de Voyageur, en termes de recherches appliquées, sur le corridor Québec-Montréal, avec les autobus articulés. Il y a une série d'ententes que nous avons avec Bombardier, en termes de recherches et boogie pour faire la lumière sur certains dossiers. Dans le cas de 1989-1990, ce sont 3 054 000 \$, alors que

c'était 4 014 000 \$ en 1988-1989, et si on ajoute à cela les 500 000 \$, cela fait 3 500 000 \$ qui vont à la recherche. Évidemment, quand on parle de 3 500 000 \$, c'est 3 500 000 \$ d'argent du gouvernement du Québec qui ont incité des entreprises comme Bombardier ou Voyageur à faire des mises de fonds d'environ 8 000 000 \$ dans la recherche.

M. Garon: Ce sont des sommes consacrées à l'élément 1, programme 1, moins considérables en dollars constants de 10 755 000 \$ depuis 1985. Le budget total de recherche et de développement a baissé considérablement.

M. Côté (Charlesbourg): Dans les piastres et cents, quand j'entends constant, vous êtes constant dans vos propos. Il y a une question de constance, d'après vous. Mais...

M. Garon: Il faut tenir compte de l'inflation.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'essaie de vous dire, c'est que, avec les mesures fiscales qu'il y avait dans le budget de M. Levesque sur le plan de la recherche, avec le budget additionnel qui a été annoncé au sommet sur la technologie et qui va aller à la recherche, forcément, la recherche en nouvelles technologies inclut aussi le transport. Dans ce cadre, il y a énormément de recherches qui sont subventionnées par le ministre de l'Enseignement supérieur et de la Science et qui touchent aussi des domaines comme ceux du transport.

Transport en commun

M. Garon: À l'élément 2, comment expliquez-vous que, si on additionne chacune des années, 1986-1987, 1988-1989, en dollars constants diminués de l'inflation, dans le domaine du transport en commun où tout le monde reconnaît qu'il y a un besoin considérable, il y a une baisse des crédits de 12 119 000 \$? Il y a eu une augmentation dans le budget de 1989, mais cela a diminué pour chacune des années antérieures. Il y a eu moins d'argent consacré au transport en commun en 1986, 1987, 1988 en dollars constants qu'aux dépenses de transfert en 1985.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu. Je veux bien qu'on se comprenne dans les chiffres.

M. Garon: Dans les dépenses de transfert.

M. Côté (Charlesbourg): Les chiffres que j'ai pour 1989-1990, c'est 445 000 000 \$.

M. Garon: Non, non, je parle des dépenses de transfert. Vous prenez le budget au complet. Je ne parle pas du budget au complet. Je parle de l'aide au fonctionnement du transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Pariez-vous de la subvention à l'exploitation?

M. Garon: Non. Transports. Budget 1989-1990, Sommaire des crédits de transfert aux municipalités, Transport en commun, fonctionnement. Vous remarquez qu'il y a une augmentation en 1989-1990.

M. Côté (Charlesbourg): Pour être capables de nous comprendre, vous êtes dans ce livre-là?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À quelle page?

M. Garon: Page 29-10, Sommaire des crédits de transfert.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai la page 29-10 à l'élément Municipalités. C'est là que vous êtes?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes à transfert en ce qui concerne le transport en commun? Autres dépenses de transfert?

M. Garon: C'est ça. Non, fonctionnement.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, il y a 247 000 000 \$?

M. Garon: Oui, cette année...
(16 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à...

M. Garon: ...mais si on calcule les chiffres de 1985, 1986, 1987, 1988 et 1989, qu'on les dégonfle de l'inflation, en dollars constants, si on additionne, il y a eu une baisse dans chacune des années 1986, 1987, 1988 et il y a une augmentation en 1989. Mais si on additionne tout ça, on arrive à une baisse nette de 12 119 000 \$ dans l'aide au fonctionnement du transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je veux bien comprendre que vous essayez de dire qu'il y a un désengagement. Il n'y en a pas de désengagement.

M. Garon: Oui, il y a un désengagement.

M. Côté (Charlesbourg): On va bien se comprendre. La patente de remonter jusqu'en 1985, à un moment donné, elle finira par être usée.

M. Garon: Non, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez comparer des choses, on va comparer des pommes

avec des pommes, autant que possible.

M. Garon: Je compare des piastres avec des piastres.

M. Côté (Charlesbourg): Des piastres constantes, actuelles, de 1985, de 1984.

M. Garon: Tout le monde comprend ça. C'est simple.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je ne suis pas sûr du tout que le monde vous suit.

M. Garon: Ce sont des dollars dégagés de l'inflation. Avec une inflation de 5 %, cela veut dire que, pour acheter avec une piastre ce que vous achetiez l'an dernier, cette année cela vous prend 1.05 \$. C'est l'a b c des statistiques. Ce n'est pas compliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais cela...

M. Garon: En dollars constants, pour chacune des années en comparaison avec le budget de 1985, on remarque une baisse si on regarde les quatre années.

M. Côté (Charlesbourg): En dollars, c'est 247 000 000 \$ par rapport à 214 000 000 \$ l'an passé. C'est ça les chiffres qui sont là. Tous les autres chiffres que vous ajoutez, vous partez avec votre table de liste d'épicerie et votre table d'inflation.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Cela vous prendra deux tables bientôt. Dans mon livre, on est partis de 214 000 000 \$ en 1988-1989 et on est rendus à 247 000 000 \$. Expliquez-moi la baisse.

M. Garon: Nous, on a pris les chiffres de 1985, 1986, 1987, 1988, 1989 et on a mis ça en dollars constants. En quatre ans, il y a eu une diminution en dollars constants de 12 119 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des choses que je ne comprends pas dans vos calculs. Vous pourriez peut-être avoir l'amabilité de nous les transmettre avant pour qu'on les examine.

M. Garon: C'est simple ce que je vous dis, c'est en dollars constants.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant, ce n'est pas si simple que ça. Les programmes d'aide au transport en commun sont indexés à l'indice des prix à la consommation. De plus, on a ajouté de l'argent dans le cas de la STCUM. Dites-moi qu'on en arrive à un moins maintenant. J'aurais besoin de voir vos chiffres pour être capable de (es valider).

M. Garon: Je vais vous dire, les niveaux d'inflation qu'on a calculés en 1986, c'est 4.1 % par rapport à 1985, 4.4 % en 1987, 4 % en 1988 et 4.5 % en 1989-1990. Alors, quand on ~~dégonfle~~ les dollars de cette inflation, cela donne des chiffres en dollars constants. C'est l'a b c des statistiques. On n'est pas au cinquième niveau d'abstraction.

M. Côté (Charlesbourg): Je viens de saisir un peu. Cela va rafraîchir la mémoire du député de Lévis parce qu'à l'époque, il avait d'autres préoccupations que celles des transports. Vous aviez introduit dans le programme d'aide une mesure qui s'appelait "mesure de plafonnement", qui signifiait que c'était fini pour une société de transport ayant atteint tel plafond, c'est ce qu'elle avait comme subvention. Au cours de ces années-là quand vous comptez 1986, on a appliqué la mesure que vous aviez adoptée concernant le programme d'aide. Donc, certaines sociétés sont arrivées avec des mesures de plafonnement, même si on ajoute l'indice d'inflation, cela ne fonctionne plus, un plafond, c'est un plafond. Quelques-uns sont arrivés à ce plafonnement. C'était une des revendications essentielles de la Société de transport de la communauté urbaine. Je me souviens encore que M. Yves Ryan, maire de Montréal-Nord, nous avait fait la démonstration que, plus il y avait de passagers, plus ils étaient stimulés et travaillaient fort pour avoir une augmentation de passagers, plus ils étaient pénalisés sur le plan de la subvention avec la patente à quinze têtes, une pieuvre. C'est peut-être la meilleure illustration de ce que vous aviez inventé. Il y avait 75 tentacules où on pouvait aller chercher de l'argent, mais à un moment donné, il y avait une mesure de plafonnement.

M. Garon: Est-ce parce que vous avez abaissé le pourcentage de 75 % à 60 %?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ne mêlez rien. Un instant!

M. Garon: Vous avez abaissé le pourcentage.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est le fonctionnement ça. Si vous voulez parler des immobilisations, on est passé de 75 % à 60 % concernant le nombre d'autobus. Venez me faire la démonstration que cela n'a pas été utile.

M. Garon: Cela n'a pas été quoi?

M. Côté (Charlesbourg): ...utile. Les sociétés de transport, en particulier la STCUM, maintenant, n'a plus d'autobus dans ses entrepôts à louer à la commission de transport de l'Ouataouais. Elle en a encore quelques-uns qu'elle loue à la Société de transport de la rive sud de Montréal. L'exercice est extraordinaire. Le gouvernement du Québec, avec la mesure que

vous aviez appliquée, payait 75 % à l'achat des autobus. Ils étaient dans le garage et, à un moment donné, quand une société en avait besoin, une société soeur comme la STRSM, on louait à gros prix l'autobus qui avait été payé à 75 % et qui devait servir à transporter des gens à la STCUM et on le louait à la STRSM. Quand on a appliqué la mesure de 65 et 60, il y a eu une chute dramatique du besoin d'autobus parce qu'on les achetait davantage en fonction des besoins que pour les louer. La différence était très nette. Voilà pour les immobilisations.

Sur le plan du fonctionnement - pour ne pas mêler les dossiers - des mesures de plafonnement avaient été instaurées sous votre régime qui ont eu cours en 1986-1987. C'était l'une des revendications de La Tuque devant la commission parlementaire de 1987 qui voulait avoir une entente de cinq ans indexée. On a pris effectivement cette histoire avec l'année de référence 1987 et on a indexé toutes les subventions au transport en commun sur le plan du fonctionnement pour les cinq années suivantes. Donc, ne venez pas me dire qu'on est en désengagement. On n'est pas en désengagement, on a pris cela, on a déplafonné et on a dit: Maintenant, c'est l'année de référence 1987 et on indexe. Alors, les calculs que vous avez faits sur le plan de l'inflation, retournez en arrière et rappelez-vous le programme d'aide que vous avez adopté vous-même étant solidaire des décisions du Conseil des ministres à l'époque où il y avait une mesure de plafonnement. Donc, c'est vous qui l'avez décidée. C'est nous qui l'avons appliquée et c'est ce que cela donne. L'artifice de 12 000 000 \$ de moins est peut-être en bonne partie, et presque uniquement, causé par la mesure de plafonnement que vous aviez adoptée dans le programme d'aide au transport en commun.

M. Garon: Oui, mais le gouvernement ne règle pas un plafonnement de façon indéterminée. Un plafonnement est établi à un moment donné. C'est drôle que vous vous sentiez engagé dans certaines affaires et que, par exemple, dans d'autres affaires, comme lorsque vous avez pris des engagements aux élections, et apparemment nos politiques vous engageaient plus que vos engagements. C'est drôle.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous avez pris des engagements aux élections.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est drôle, ce sont nos politiques. On n'est plus au gouvernement et c'est nous qui sommes en cause. Je ne comprends pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Garon: Vous avez pris des engagements et vous avez dit à la population: On ne peut pas changer cela, le PQ a mis cela en place. Cela n'a pas de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): Non, absolument pas. D'ailleurs, en 1988, on l'a changée. Elle n'avait pas de bon sens, la mesure de plafonnement.

M. Garon: Cela vous a pris du temps.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Cela vous a pris du temps.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Garon: Elle n'était pas bonne.

M. Côté (Charlesbourg): On ne comprend pas toujours tout d'un coup les vices cachés de vos formules. Vous êtes passablement alambiqué sur bien des choses que vous avez faites dans le passé.

M. Garon: Moi, je ne trouve pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela en est un exemple. Quand je vous parlais de la pieuvre.

M. Garon: Pour percevoir l'argent des automobilistes, vous avez trouvé les moyens d'en percevoir plus que jamais avec la taxe sur l'essence. Pour toutes sortes d'affaires, vous avez trouvé les moyens. Quand il s'agissait de changer des choses qui pourraient profiter aux gens, là, vous étiez barrés net. La taxe sur l'essence, par exemple, n'a jamais été aussi élevée. Pourtant, vous aviez pris des engagements. Vous vous sentez plus engagés par ce qui est en oeuvre que par vos engagements politiques. C'est ce que je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): J'écoute le député de Lévis. Le député de Lévis me pose une question. Il dit: Quand on fait les calculs, nous autres, dans notre petit coin, avec la petite règle de l'inflation...

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg):... on sort la règle, 4, 1 %, 4, 6 %, on part de 1985 et on s'en va jusqu'en 1988 et on applique cela. Il y a 12 000 000 \$ de moins parce que, finalement l'exercice, ce n'est pas de tenter de savoir si on a les crédits qu'il faut pour répondre aux besoins. Dans ce cas-ci, c'est de faire la démonstration qu'il y en a moins. Donc, l'objectif de départ, ce n'est pas de savoir la vérité, c'est de prouver qu'il y en a moins. Il arrive avec sa petite règle de calcul. Il dit: Jusqu'où faut-il

monter, en ajoutant l'inflation, pour arriver à ce qu'il y en ait moins? Alors, il dit: Parfait, il a trouvé cela pour 1985. Quand on part de 1985 et on ajoute la petite règle 4, 1 %, 4, 6 %, 4, 7 %, 5, 2 %, on arrive à la fin et quand on compare cela, il en manque 12 000 000 \$. Parfait, j'ai mon point et je vais planter Côté aux crédits et lui poser des questions là-dessus.

M. Garon: Pas du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! La vérité est la suivante. Quand on compare les crédits de 1988-1989 avec ceux de 1989-1990, on passe de 214 000 000 \$ à 247 000 000 \$. Somme baisse! Mettez donc votre petit calcul de 4 % à 214 000 000 \$, cela va faire à peu près 8 000 000 \$. Mettez-en 10 000 000 \$ si vous voulez, cela va faire 224 000 000 \$. Cela veut dire qu'il va y avoir 23 000 000 \$ de plus en 1989-1990 qu'en 1988-1989. Sur la période que vous couvrez, quand vous faites la règle de l'inflation, vous oubliez qu'on a appliqué la politique que vous aviez adoptée en 1984-1985. L'année 1985, normalement, cela devrait résonner à vos oreilles. C'est l'année où vous avez fini, au mois de décembre 1985. Il faudrait au moins voir si cela fonctionnait ou pas cette politique. Il nous reproche d'avoir pris deux ans - imaginez-vous donc - deux ans pour être capable d'analyser leurs mesures étiquées de plafonnement et il connaissait les résultats que cela donnerait à ce moment-là. On l'a changée, en 1988, à la satisfaction des sociétés de transport. Si vous voulez trouver des trous, ne cherchez pas là, cherchez ailleurs. Les gens sont satisfaits de cela. C'est ce qu'ils revendiquaient depuis longtemps. Ils gèrent; ils ont une enveloppe fermée pour cinq ans. C'est la première fois qu'ils savent, cinq ans à l'avance, ce qu'ils vont avoir comme subventions indexées pour être capable de gérer et de planifier. Avant, c'était toujours la petite règle de calcul - pas une, cela devait en prendre au moins cinq, six - parce qu'il y avait toutes sortes de mesures pour être capable de s'en sortir. Quand on interrogeait au mois de février les gens du ministère pour savoir ce que cela allait coûter, ils disaient: On ne peut pas vous le dire, l'année finit le 31 mars. On ne le saura qu'après. Belle gestion! Maintenant, on sait ce que cela nous coûte, et ce qu'il y a là, ce sont les montants que ça va coûter; ce ne sont pas les chiffres de la petite règle qui va être extensible dans deux, trois, quatre mois. C'est bien plus clair. C'est transparent. Il n'y a pas 50 tentacules à la pieuvre; il n'y en a qu'une: un programme avec la subvention de base indexée. Est-ce que c'est clair ou non?

M. Garon: Ce n'est pas une conclusion. Je vous pose simplement une question. Au cours des années de prospérité, vous avez mis moins d'argent qu'on en mettait dans les années de

crise, en dollars constants. Vous allez connaître des années plus difficiles. Les taux d'intérêt sont plus hauts. On va voir les miracles que vous allez faire avec les intérêts qui augmentent. La petite règle à calcul vous amuse, sauf que ma petite règle à calcul fait que les gens, quand ils payent des intérêts et qu'ils vivent l'inflation, ils savent combien de piastres ils ont dans leurs poches chaque mois. Vous pouvez bien rire de ça, sauf que les citoyens consommateurs, ils savent ce que l'inflation veut dire. Ils savent ce que les taux d'intérêt veulent dire. Vous irez voir, même dans Charlesbourg, cette année, s'il se vend plus de maisons, si les prix sont meilleurs. Les gars ont pris leur petite règle à calcul et ils se disent: Au niveau où sont l'inflation et les taux d'intérêt, nous n'avons plus les moyens. C'est pour cela que je dis que le ministre met moins d'argent, en dollars constants.

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

M. Garon: Il économisait en 1986, 1987, 1988, et en **met** plus en 1989, l'année des élections; il a économisé pendant trois ans.

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

M. Garon: Voyons donc.

M. Côté (Charlesbourg): C'est faux ce que le député de Lévis dit. Cela n'a pas de maudit bon sens. C'est faux, c'est cacher la vérité au monde.

M. Garon: M. le Président, j'avais la parole.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, M. le Président. Je ne laisserai pas aller ça.

M. Garon: Je n'ai pas fini, j'avais la parole. Cela ne me fait rien que vous parliez à votre tour.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez prendre la chance de vous corriger? Je vous laisse la chance.

M. Garon: Pas du tout. Je vais vous donner les chiffres. C'est simple. C'est 193 000 000 \$. Pour accoter cela, il faut tenir compte d'une inflation, en 1986, qui est de 4,1 %. Le montant que vous avez mis en 1986, est un peu moins - pas beaucoup - 378 000 000 \$, en dollars constants.

Une voix: 378 000 \$.

M. Garon: 378 000 \$, pardon. En 1987, vous avez 198 000 000 \$ dans votre budget, comparé à 193 000 000 \$ en 1985. Cela équivaut à 180 000 000 \$ de 1985. C'est 13 255 000 \$ de moins. En 1988, vous avez 214 098 000 \$; en dollars de 1985, cela équivaut à 185 409 000 \$,

7 984 000 \$ de moins. En 1989, l'année des élections, vous avez 247 127 000 \$, mais cela équivaut à 202 891 000 \$, soit, en dollars constants, 9 498 000 \$ de plus. Si on additionne les moins et les plus, on arrive à un écart où vous avez mis, dans le transport en commun, 12 119 000 \$. Vous dites: On n'a pas besoin de plus d'argent. Je ne vous demande pas plus. Je vous ai demandé tout simplement: Pourquoi avez-vous mis 12 119 000 \$? Vous avez répondu: On n'en a pas besoin de plus. C'est assez, les besoins sont satisfaits. Pourquoi voudriez-vous qu'on en donne plus quand le client n'en a pas besoin de plus. C'est ce que j'ai compris de ce que vous avez dit.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Sauf qu'en dollars constants, c'est 12 119 000 \$ de moins. C'est tout ce que je constate. Je ne constate que des faits objectifs.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est sûr.

M. Garon: Je vous demande quelle est votre vision.

(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, si vous demandez aux sociétés de transport si elles en ont assez, elles vous diront toujours qu'elles n'en ont pas assez. Quand le député de Lévis dit: Nous dans une période de crise, nous donnions l'argent qu'il fallait, plus l'inflation. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai dans le transport en commun. Ce n'est pas vrai, parce qu'il y avait la mesure du plafond. Quand la mesure du plafond s'appliquait, ce n'était pas vrai. C'est conter de gros mensonges à la **population** lorsque vous dites ça. Au contraire, la politique qu'on a mise en place respecte l'inflation, respecte les dollars constants, dans le sens que c'est une enveloppe fermée pour cinq ans et indexée. C'est la vérité toute crue. Donc, à partir de ça, que le député de Lévis ne vienne surtout pas me dire, dans ce domaine... Je suis bien prêt à prendre tout ce qu'il faut de blâme en ce qui concerne la construction du réseau routier, mais dans le cas du transport en commun, vous **avez** besoin de chausser d'autres bottes que celles que vous venez de chausser pour me faire accroire qu'on s'est désengagés.

Les budgets qui sont là sont des budgets qui correspondent aux demandes des sociétés de transport, indexés sur le plan du fonctionnement. Alors, si vous vous cherchez un cheval de bataille, trouvez-en un autre que celui-là.

M. Garon: Il y a deux sociétés de transport qui vous en ont demandé plus cette année.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Pourquoi, y a-t-il deux sociétés de transport qui vous en ont demandé plus cette

année?

M. Côté (Charlesbourg): Elles en demandent plus.

M. Garon: Il y a deux sociétés de transport qui vous en ont demandé plus: la STCUM et la STRSM.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est très simple, la STCUM en a demandé davantage, en particulier sur le plan stratégie. La STCUM, c'est une stratégie, c'est pour combler ses besoins. C'est historique, et vous ne l'avez jamais réglé. Les effets de débordement, ce n'est pas un dossier qui date d'aujourd'hui. Comme par hasard, il n'est pas arrivé en 1985 lors de notre élection, cet effet de débordement. Les effets de débordement existent presque depuis que Maisonneuve est arrivé à Montréal.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a toujours eu. Il y avait les canots...

M. Garon: Dans ce temps-là, c'était le fleuve qui débordait, mais, au moins, il coulait plus vite.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il débordait moins longtemps.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas un problème qui n'existe que depuis hier; c'est un problème qui existe depuis longtemps. Le problème avait moins d'acuité quand Longueuil était desservie par la STCUM. Il a plus d'acuité maintenant parce que c'est une société indépendante, autonome. C'est la même chose pour Laval. C'est un débat qui dure depuis fort longtemps. Demandez-le à M. Perreault, à M. Doré, à M. Hamelin. Cela a été une stratégie de la communauté urbaine d'en demander davantage et de faire payer aux gens des deux rives, sud et nord, l'utilisation du transport en commun sur l'île de Montréal, et ça, peu importe qu'il y ait déficit ou non de la STCUM. Ils se disaient que si ces revenus venaient, cela en ferait moins à payer aux municipalités et aux usagers.

Donc, on se retrouve dans cette situation. La STCUM en a demandé en additionnel et nous avons accepté d'en ajouter pour augmenter la qualité du service dans l'est de Montréal. C'est ce qu'on a accepté, et une reconnaissance ad hoc de certains effets de débordement de 5 000 000 \$.

Quant à la STRSM, son argumentation est fort simple. La STRSM a dit: Comme vous avez pris l'année 1987 comme année de référence, nous, en 1986 et 1987, nous avons fait une rationalisation de nos dépenses. On s'est donc retrouvés pénalisés par rapport à d'autres

sociétés qui n'avaient pas fait la même rationalisation. Voilà la base de la demande de la STRSM, compte tenu de certains problèmes particuliers que nous allons examiner au cours des prochaines semaines.

M. Garon: Quant on regarde l'ensemble des crédits de transfert du ministère des Transports du Québec pour le transport en commun, on se rend compte qu'en dollars constants, 360 454 000 \$ en 1985, malgré ce qui semble être des augmentations en chiffres absolus, représentent une diminution de 38 420 000 \$. Si on dégonfle ces chiffres de l'inflation au même taux que je disais tantôt, de 4,1 % en 1986, de 4,4 % en 1987, de 4 % en 1988 et de 4,5 % en 1989, si on les compare aux 360 000 000 \$ de 1985, ils deviennent, en dollars constants: 351 000 000 \$ en 1986; 349 000 000 \$ en 1987; 343 000 000 \$ en 1988; et 359 000 000 \$ en 1989. Donc, pour aucune de ces années, on a atteint le niveau de 1985, ce qui veut dire, en dollars constants, une diminution de 38 420 000 \$ sur quatre ans. C'est ça au fond.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un débat qu'il m'importe peu de continuer, mais, sur cette base, je pense qu'on va s'obstiner longtemps.

La première question: Est-ce que l'argent dévolu au transport en commun est suffisant pour répondre aux besoins des sociétés? La réponse est oui. **Est-ce** qu'à travers cela, il y a des dépenses de transfert? Évidemment, on arrive à des dépenses totales de transfert de 445 000 000 \$, en 1989-1990, alors qu'elles étaient de 398 000 000 \$ en 1988-1989. Est-ce qu'on doit conclure pour autant qu'on les a privées? Une inflation de 4 %, pour 400 000 000 \$, ça fait 16 000 000 \$; 398 000 000 \$ plus 16 000 000 \$, ça fait, chez nous, 414 000 000 \$. À 445 000 000 \$, elles sont pas mal misérables, par rapport à l'inflation.

M. Garon: L'inflation, ça s'additionne d'une année à l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Reculons, d'accord? Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas des paiements sur des immobilisations qu'on a fait commencer au cours des années antérieures, qui ne sont pas terminées et qui viennent jouer dans ces chiffres. Forcément, quand on paie des immobilisations, ça doit finir un jour. Alors, peut-être qu'en cours de route, il y a eu de ces immobilisations qui ont pris fin. **Est-ce** qu'il y en a eu pour l'écart dont vous parlez? Je ne pourrais vous le dire. Je pense que le prochain coup, dans l'étude des crédits, on va vous demander de nous envoyer une série de questions à l'avance, outre les traditionnelles, pour qu'on soit capables de faire des calculs et d'arriver avec ce que vous souhaitez, parce que je veux bien que ce soit une période de réponses, aussi. À partir de ça, il est clair que ce

n'est pas la conclusion à tirer, soit qu'il y aurait 32 000 000 \$ de moins aujourd'hui, par rapport au budget de 1984-1985, en dollars constants, qu'il y a eu forcément diminution. Ce n'est pas aussi clair ni aussi facile que ça. Il faut examiner le fonctionnement, il faut examiner les subventions aux immobilisations.

M. Garon: Pour vous aider à mieux comprendre le mécanisme, si vous regardez le budget de 1989-1990: Renseignements supplémentaires - le président du Conseil du trésor, quand je lui ai posé la question, a été surpris de voir ça là; je pense que ça avait échappé à sa vigilance - on y indique un peu le contrôle des dépenses qu'il y a eu sous les différents gouvernements, les différents mandats, et vous voyez qu'entre 1971 et 1975, alors que le taux d'inflation était de 7,3 %, le niveau des dépenses augmentait de 18,6 %. Si vous regardez le contrôle, à la page 8: Évolution des dépenses gouvernementales... Vous pourrez le montrer au premier ministre aussi...

M. Côté (Charlesbourg): Vous pensez qu'il ne l'a pas vu.

M. Garon: ...ça lui évitera de dire des choses qui ne sont pas vraies au cours de la campagne électorale.

M. Côté (Charlesbourg): Vous pensez?

M. Garon: En tout cas, regardez bien...

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'avez pas de leçon à donner à qui que ce soit, à ce chapitre.

M. Garon: Non, je vais vous donner le score bien juste; on va avoir du plaisir. Vous allez voir qu'on va avoir du plaisir.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes aussi bien d'être juste.

M. Garon: De 1971 à 1975, vous voyez que le taux de dépenses augmentait de 18,6 %, à cette période, alors que le taux d'inflation était de 7,3 %. Cela veut dire que les dépenses du gouvernement était 11,3 % plus élevées que l'inflation. Après ça, vous voyez, le gouvernement change, on commence à contrôler la situation. Évidemment, on ne peut y arriver d'un coup sec, parce qu'il y a des choses - comme vous l'avez dit tantôt - qui ont été mises dans la machine, qu'on ne peut enlever d'un coup sec.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la faute des autres, là?

M. Garon: Non, mais regardez bien l'écart, déjà, qui se resserre. L'inflation était de 8,7 %. Je ne vous ai pas accusé de l'inflation, et ne nous en accusez pas, non plus. Avec une infla-

tion de 8,7 % - habituellement, le contexte autour joue un peu, et les politiques fédérales jouent aussi - le niveau des dépenses a baissé à 14,3 %; donc, l'écart qui était de 11,3 % baissait à 5,6 %. Deuxième mandat, 1980 à 1985, dans une période de crise économique où le taux d'inflation est à 7,4 % d'augmentation, les dépenses du gouvernement étaient de 8,8 %; cela veut dire 1,4 % au-dessus du niveau de l'inflation. C'est une période de crise économique, 1981-1982-1983, de taux d'intérêt qui étaient entre 16 % et 20 %. Vous arrivez au gouvernement, les taux d'intérêt ont baissé. Vous avez un écart de 4,3 % par rapport à 5 %. C'est 0,7 % au-dessus, mais dans cette année, si on enlève l'année 1989 ça fait quoi? Cela fait 4,5 % d'inflation par rapport à 5,8 % de dépenses: 1,3 % au-dessus, alors que dans la période précédente, 1981 à 1985, il y avait 1,4 % au-dessus de l'inflation. Cela veut dire que dans le prochain discours sur le budget du ministre des Finances, s'il augmente les dépenses de 0,1 %, il y aura un contrôle des dépenses qui ne sera pas meilleur qu'en 1981-1985, année de crise. 0,1 %, ce sont 33 000 000 \$ de plus. J'ai hâte de voir si, à un moment donné, vous dites que vous aurez 100 000 000 \$ pour les Transports, cela veut dire trois fois, 0,3 % uniquement là...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai jamais dit que j'allais avoir 100 000 000 \$.

M. Garon: Vous parlez d'hypothèse. Je fais une hypothèse. Je continue, comme vous, sur la même hypothèse.

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai dit que je voulais avoir cette somme. Cela ne veut pas dire que je vais l'avoir. Il y a une différence.

M. Garon: Si vous l'avez, cela veut dire que le niveau de contrôle des dépenses est de 0,2 % au-dessus de celui de la période de 1981 à 1985. **Voyez-vous!** C'est juste le niveau.

M. Côté (Charlesbourg): Où voulez-vous en arriver avec cela?

M. Garon: Je veux simplement comparer la situation par rapport à ce que l'on peut faire. Quand le président du Conseil du trésor met ça, il compare le niveau des dépenses par rapport à l'inflation. C'est pour ça que je vous dis que, lorsque je parle de dollars constants, je parle du niveau des dépenses par rapport à l'inflation, ce qu'il fait lui aussi. C'est pour ça que je vous disais tantôt qu'il fallait faire cet exercice parce qu'il tient compte de la réalité.

M. Côté (Charlesbourg): Oui mais pour tenir compte de la réalité, pour continuer dans votre veine, j'ai toujours compris que dans un gouvernement, il y avait deux sortes de livres. Je l'ai fait avec M. Perreault quand il est venu me voir

pour me demander de l'argent additionnel à la STCUM. Il me montrait les dépenses. Il disait: Voici les dépenses. Je pense que, lorsque je compare ça à Toronto, Washington, San Francisco, Los Angeles, on est très performant. C'est vrai qu'en regardant cela, la performance n'était pas pire que d'autres. J'ai dit: Sortez-moi l'autre page du livre, parce que, lorsque vous allez à la finance et que vous montrez seulement le niveau des dépenses, ça ne vaut pas le diable. Il m'a demandé s'il y avait une autre page qui allait avec ça, et j'ai dit: Celle des revenus. C'est quand même une page importante. Il a eu beaucoup de difficulté à me la montrer comparative-ment à ailleurs. Vous êtes comme cela. Cela a toujours été votre préoccupation que de dire qu'il n'y a pas nécessairement un équilibre entre les dépenses et les revenus. C'est pour ça qu'on y a goûté un peu sur les plans du déficit et de l'accroissement de la dette du Québec. C'est important parce qu'il faut regarder les deux. De 1971, 1972 à 1975...

M. Garon: Vous parlez comme un historien. En économique, cela ne fonctionne pas comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui en historien. Mais je peux vous dire une chose: Il y a de maudits bons professeurs d'histoire qui ont enseigné l'histoire économique et ce n'est pas mauvais non plus parce qu'à un moment donné, la mémoire est très sélective et il faut se rappeler d'un certain nombre de choses. Il faut peut-être se rappeler qu'au cours de la période 1970 à 1976, le gouvernement du Québec s'est donné des programmes sociaux, dont l'aide juridique.

M. Garon: Ce n'est pas ça qui a coûté une fortune.

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr, c'est une "pinotte"; cela n'a pas d'importance. L'aide juridique est une "pinotte". En 1973-1976, et bien d'autres. Finalement, on avait peut-être les moyens de se les payer à l'époque; lorsque vous êtes arrivés au pouvoir, on s'est peut-être payé des programmes qu'on n'avait pas les moyens de se payer.

M. Garon: Voulez-vous dire que l'aide juridique a coûté moins cher après 1976?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on avait les moyens de se le payer au moment où on...

M. Garon: Même dans les années de crise, en 1981, 1982 et 1983, on voit que le contrôle des dépenses était meilleur.

M. Côté (Charlesbourg): Le contrôle des dépenses. Quand tu coupes 20 % aux salariés d'Etat, cela paraît bien. Tu contrôles. C'est clair.

Tu as coupé 20 % d'un coup.

M. Garon: *Peu importe.* On peut dire qu'on a pris les mauvais moyens. C'est une autre affaire. On peut dire qu'on a pris les mauvais moyens.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, vous admettez que M. Parizeau a pris les mauvais moyens à l'époque.

M. Garon: J'ai dit que vous pouvez dire qu'on a pris les mauvais moyens. Ce n'est pas de cela dont je vous parle. Vous pouvez dire qu'on a pris les mauvais moyens. Ce n'est pas ce que je regarde. Je regarde les résultats globaux du gouvernement, peu importe le contenu. On peut éventuellement regarder le *contenu*, mais le résultat est là. Non, j'ai dit que vous pouviez dire ça, que les moyens n'étaient pas bons, sauf que comme résultat, les dépenses étaient contrôlées. J'ai hâte de voir le premier ministre, M. Bourassa. C'est un homme qui n'a pas la réputation d'avoir la couenne épaisse. Il a été chanceux en 1970 et en 1976. Ce n'était pas une période difficile sur le plan économique. Les taux d'intérêt commencent à grimper. Les taux d'intérêt commencent à être plus élevés et il y en a qui disent que ça va continuer à monter. On va voir si l'imagination est au travail, parce que, quand cela va tout seul... En 1986-1987, au début de 1988, disons à l'automne, au point de vue économique, l'économie nord-américaine était bonne. On a vu que le gouvernement fédéral, malgré cela, n'a pas assez contrôlé ses dépenses. (16 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes en train de nous dire que chaque fois qu'on prend le pouvoir cela va bien.

M. Garon: Non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne dis pas cela. C'est que, sur le plan économique...

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que vous dites: En 1970, quand M. Bourassa a pris le pouvoir, cela allait bien...

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg):... en 1985, quand il a pris le pouvoir, cela allait bien.

M. Garon: Non, j'ai dit l'économie nord-américaine. On a vu que cette année les pannes d'électricité ont commencé et cela dépend, apparemment, des éruptions sur le soleil. C'est un peu comme dans le temps de Jacques Cartier, quand il est arrivé, il y avait des gens qui invoquaient le soleil, parce qu'ils le craignaient.

Aujourd'hui, quand on regarde les choses concrètement, qu'on regarde les chiffres, les vôtres, pas les miens... J'ai montré cela au ministre responsable du Conseil du trésor, je lui ai dit: Regardez bien les chiffres que vous avez devant vous. Je vais vous dire qu'il a fait un tour de piste qui est pas mal drôle, parce qu'il n'était pas capable de trouver d'explication, parce qu'il voyait qu'au fond, le contrôle budgétaire s'est établi sous le gouvernement précédent. Les chiffres sont évidents, à leur face même, quand on voit la situation de 1971 à 1975, de 1976 à 1981 et de 1981 à 1985. Ce n'est pas moi qui ai mis ces années-là ensemble. Cela a été mis comme cela par le Conseil du trésor. C'est évident. Il y a même un député libéral qui m'a dit: Je n'ai pas compris pourquoi il a mis cela là. Cela montre à quel point vous aviez contrôlé le budget. Mais il aurait aimé qu'il ne le mette pas. Mais il ne l'a peut-être pas vu passer.

M. Côté (Charlesbourg): En discutant avec le député de Lévis, il vient de me donner peut-être une des réponses à son écart de 32 000 000 \$, parce que j'essaie de fouiller au-delà du plafonnement du programme. Les taux d'inflation ont peut-être joué un peu.

M. Garon: Dans quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas les taux d'inflation, les taux d'intérêt, pardon. Si les taux d'intérêt étaient plus élevés en 1985 et 1986 et qu'ils ont commencé à diminuer ensuite, peut-être qu'on payait plus cher à l'époque et qu'aujourd'hui on paie moins cher. Cela a peut-être joué aussi sur les services de la dette, parce que ceux-ci sont extrêmement importants. Quand on dit que, juste pour le métro, on paie 112 000 000 \$.

M. Garon: Non, cela n'a pas bougé. J'ai regardé cela, je peux vous donner les chiffres: 1984, 102 000 000 \$; 1985, 109 105 000 \$; 1986, 109 037 000 \$; 1987, 105 928 000 \$; 1988, 117 650 000 \$; 1989, 112 899 000 \$. Je pense bien que ce n'est pas ce qui explique 38 000 000 \$ en dollars constants.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me donnez une réponse. Vous venez de trouver vous-même 5 000 000 \$ d'écart par rapport à ce que vous disiez tantôt au niveau des immobilisations. En 1988-1989, 117 000 000 \$ pour le métro de Montréal et 112 000 000 \$ en 1989-1990. Il y a déjà 5 000 000 \$ de votre réponse.

Transport adapté

M. Garon: L'année précédente, cela avait augmenté de 12 000 000 \$, de 105 000 000 \$ à 117 000 000 \$.

Je voudrais vous poser une autre question concernant le transport adapté. Vous passez, en

1988-1989, de 17 740 000 \$ à 17 740 000 \$ en 1989-1990. Est-ce parce que vous considérez qu'on a besoin de moins d'argent? Vous savez bien qu'avec l'inflation à 4, 5 %, 17 740 000 \$ en 1989, cela achète moins qu'avec 17 740 000 \$ en 1988. Le transport adapté, c'est pour les personnes handicapées.

M. Côté (Charlesbourg): Pas des personnes handicapées. Dans le langage de transport, on les appelle des personnes à mobilité réduite.

M. Garon: Si vous voulez. Je sais qu'autrefois on parlait des pays pauvres et c'est devenu des pays en voie de développement, mais ce sont toujours des pays pauvres. On m'a dit qu'aux États-Unis, il y avait quelqu'un qui, au lieu de dire des automobiles usagées, disait des automobiles préutilisées. Cela avait l'air moins usagé. Mais ces mêmes personnes qui ont des problèmes de mobilité, handicapées, quel que soit le terme, est-ce que vous considérez qu'elles n'ont pas besoin d'argent de plus, puisque vous n'avez même pas indexé le montant de 1988 qui était de 17 740 000 \$, et qui est demeuré à 17 740 000 \$ en 1989, ou si vous avez fait un peu comme au fédéral qui a décidé de couper dans l'assurance-chômage, vous n'avez pas indexé le transport adapté.

M. Côté (Charlesbourg): Quand on regarde la croissance des dépenses pour 1984-1985, 9 000 000 \$, 10 000 000 \$ l'année suivante, 11 000 000 \$, 12 000 000 \$, 14 000 000 \$, presque 15 000 000 \$, 17 000 000 \$, on s'est aperçu que cela a été effectivement en croissance de demande. On s'est aussi aperçu qu'il y avait une croissance de la demande d'environ 20 % à 25 % par année en termes d'augmentation du budget et qu'il n'y avait pas nécessairement les contrôles qu'il fallait dans ce domaine. Alors, ce qu'on a fait, on a créé une table, STRSM-STLCUM, avec les officiers du ministère, et tout le monde s'est assis à la table et a dit: Parfait! Est-ce qu'on répond à la demande aujourd'hui? Est-ce qu'on répond bien à la demande? On a débouché sur un sondage fait auprès des clientèles - si mon souvenir est bon, c'est 1600 ou 1800 répondants - 1800 répondants, pour savoir si, effectivement, l'offre, ce qu'on donnait comme services, était des services que les gens souhaitaient obtenir et qu'on avait les moyens de se payer.

Pour faire le virage qu'il faut faire en ce qui concerne ce programme en termes de responsabilités à la clientèle, notre responsabilité face à la clientèle, j'ai rencontré, hier, le RUTA, un organisme qui défend ces droits, et on a fait un bout de chemin ensemble. Il y aura de nouvelles rencontres sur le plan de la vérification des données que le sondage nous donnera. Une chose est certaine, c'est qu'eux-mêmes... J'ai pris une liste de situations, hier, où eux-mêmes dénoncent l'abus du système, l'abus dans la gestion du

système. Si, par exemple, il s'agit, dans le cas de Montréal, à l'occasion de faire un transport, d'une personne, un transport adapté, vous prenez le téléphone, vous appelez un taxi et vous dites: Allez donc chercher telle personne à telle place. On s'est rendu compte en cours de route qu'il y a des sociétés qui le géraient mieux que d'autres. Donc, avec le même argent, elles sont capables d'en faire plus si c'est mieux géré. Dans ce cas-là, il y avait des écarts assez appréciables, par exemple, entre ce que faisait le transport adapté dans la région de Québec par la Commission de transport de la Communauté urbaine et ce qui était fait à Montréal en termes de rendement. Dans la discussion avec ces gens hier, on s'est rendu compte qu'il y avait des problèmes d'admissibilité des personnes en ce sens qu'il y avait un niveau d'acceptation très élevé. On me parlait hier de 250 nouveaux adhérents par mois, ou à peu près, selon les chiffres du RUTA qu'on va vérifier. Ils trouvaient ça énorme en termes de demandes. Ils se demandaient si les critères n'étaient effectivement pas assez serrés pour que ce soit véritablement du transport adapté.

Au-delà de tout ça, il y a eu des problèmes soulevés hier, par exemple, de changements assez fréquents de chauffeurs d'autobus à Montréal, trop fréquents parce qu'à Montréal, ça fait partie de l'ensemble du transport en commun, et c'est l'ancienneté qui prime. Semble-t-il, lorsque vous êtes en fin, qu'il vous reste deux ou trois ans à courir, votre ancienneté prime quelqu'un qui a été habitué à faire le transport et vous pouvez le "bumper" n'importe quand. Donc, ça affecte la qualité du service, non pas que les personnes qui le font ne sont pas compétentes, mais elles n'ont pas le même intérêt que quelqu'un qui pourrait faire une bonne partie de sa carrière dans le transport adapté. Il y a une série de mesures, finalement, qui font qu'il y a tout lieu de croire que l'année 1989 va être une année où on va mettre nos efforts en commun, en particulier avec les sociétés de transport et le RUTA, sur le plan de la politique pour faire les réajustements qui doivent être faits.

M. Garon: Vous avez trouvé qu'il n'y avait pas un contrôle des dépenses assez fort en transport adapté.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est clair. On a écrit, dans ce cas, aux principales sociétés. Si vous voulez avoir la lettre que j'ai envoyée à la Société de transport de la Communauté urbaine, je peux vous l'envoyer.

M. Garon: Vous pourriez faire la rencontre au nouveau bureau de Mme Robic.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous pourriez faire la rencontre au nouveau bureau de Mme Robic, à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vois pas ce que cela a à faire avec les crédits du ministère des Transports.

Boulevard Métropolitain

M. Garon: C'est pour voir si les contrôles des dépenses sont faits partout. Ha, ha, ha!

Concernant le boulevard Métropolitain - à transport terrestre - il est question de faire une étude en fonction de la dernière rencontre tenue ici avec le maire de Montréal et la communauté urbaine. Il a été question de faire une étude sur le boulevard Métropolitain, à savoir dans quelle direction ça devrait aller. Quelle sera le mandat de l'étude sur le boulevard Métropolitain? Quels sont les échéanciers? Quels sont les coûts de l'étude et quelle sera la contribution des partenaires financiers?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai écrit à M. Hamelin, le 11 mars, si ma mémoire est fidèle, une lettre lui proposant la création des deux comités sur lesquels on s'étaient entendus en commission parlementaire, un premier sur les analyses du futur sur le plan des besoins de transport en commun et un deuxième, soit l'étude que nous allons mener non pas sur le boulevard Métropolitain, il faut bien se comprendre, ce n'est pas une étude sur le boulevard Métropolitain... C'est une étude qui, en tout premier lieu, va porter sur le croisement de Métropolitain et de Décarie parce que la problématique, c'est Métropolitain, mais il y a aussi une problématique tout aussi importante dans le cas de Décarie, ce qui est très inquiétant de la part de ceux qui ont une vision régionale, c'est une préoccupation uniquement de transport d'est en ouest sur l'île et non pas du nord au sud. Dans cela aussi, on doit inclure Décarie, pour tenter de voir ce que seront les solutions d'avenir, et Métropolitain et aussi, l'ensemble de la circulation, certaines mesures qui pourraient soulager Métropolitain. L'étude va avoir une portée un peu plus large que de parier uniquement de Métropolitain ou de Décarie. Elle va avoir une portée plus large, et verra aussi certains effets de certaines solutions qui pourraient être apportées pour soulager Métropolitain, et Décarie par le fait même.

Normalement, d'ici trois semaines, un mois, l'élaboration du devis par le ministère devrait être terminée pour le soumettre par la suite, pour approbation, à la Chambre de commerce de Montréal, au Board of Trade, à la Communauté urbaine de Montréal. Quand on parle de Communauté urbaine de Montréal, bien sûr, la ville de Montréal sera impliquée. Donc, normalement d'ici un mois, on devrait être en mesure de leur déposer le devis. La préoccupation que nous avons eue depuis le début de l'année, c'était davantage de débiter les travaux de réfection de l'autoroute 20 de même que de construction d'aires de refuge sur le boulevard Métropolitain. Ces travaux débiteront dans les prochains jours.

On sera donc en mesure de mettre en marche ces études possiblement d'ici un mois, un mois et demi.

M. Garon: Quels sont les coûts prévus de l'étude et l'échéancier de réalisation?

M. Côté (Charlesbourg): Il était prévu à peu près 1 000 000 \$ en termes de coût de l'étude. Je ne sais pas si cela a varié depuis ce temps. C'était environ 1 000 000 \$ qui étaient prévus.

M. Garon: La période de réalisation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un minimum d'un an.

M. Garon: Prévoyez-vous payer à 100 %, ou à combien?

M. Côté (Charlesbourg): Non. La Communauté urbaine de Montréal avait offert la possibilité d'en payer une partie, c'est ce qu'on va négocier avec eux lorsqu'on va les rencontrer. Ces gens s'étaient même offerts à payer 50 % de l'étude. Ils s'étaient même offerts à payer, si ma mémoire est bonne, 50 % des coûts de l'étude.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention de donner suite à la demande de plusieurs intervenants de la région de Montréal à la commission parlementaire de ramener les investissements dans le domaine du transport à Montréal au niveau des dix dernières années, c'est-à-dire 1 600 000 \$ annoncés à 2 200 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un faux débat que de...

M. Garon: C'était la première demande.
(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est un faux débat. Qu'elle vienne de vous ou qu'elle vienne d'eux, elle n'est pas meilleure parce qu'elle vient d'eux que de vous. C'est une question de répondre aux besoins et c'est ce dont on a besoin aujourd'hui. À partir de cela, demain matin, des études seront en cours pour savoir si Laval doit être dotée d'un monorail, d'un minirail ou d'un transport en surface, comme on en a parlé. Dans ce sens, lorsque le moment sera venu, il y aura une série d'études à mener. Est-ce que c'est 2 200 000 000 \$? Est-ce que c'est 2 500 000 000 \$? Est-ce que c'est 1 400 000 000 \$? Nous avons identifié un certain nombre de projets qui sont évalués, en dollars de 1988, à 1 662 000 000 \$, sans Laval, Laval étant en addition à tout cela. On a parlé du métro à Montréal, on s'est entendus sur les principaux axes à privilégier. Ainsi, d'autres sommes d'argent seront nécessaires dans la construction du métro. Il n'y a rien qui me dit, si j'arrivais avec 2 200 000 000 \$, que c'est ce qu'il faut. On va

voir avec l'avancement du plan. Ce que je souhaite, c'est que d'ici la fin juin, le Conseil des ministres ait entériné les suites de la commission parlementaire pour ce qui est du plan de transport pour que l'enclenchement de tout ce dont on a besoin comme analyse et comme étude se fasse pour être capable de réaliser chacun des éléments du plan du transport. 2 200 000 000 \$, ce peut être ça aujourd'hui. Est-ce que cela va être ça demain? Je ne le sais pas.

M. Garon: Il me semble que vous avez annoncé 1 600 000 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... et que vous répondez aux besoins. Êtes-vous en train d'admettre - si je tire une logique - que, sous le gouvernement précédent, il y a eu assez de travaux de faits, que, maintenant, vous pouvez baisser le niveau à 1 600 000 000 \$? Le niveau était plus élevé antérieurement; maintenant il y a moins de besoins à combler.

M. Côté (Charlesbourg): Forcément, quand vous en faites, vous comblez des besoins. Si vous avez fait des travaux comme ceux-là sans combler de besoins, cela m'inquiète. Quand on comble des besoins, normalement il y en a peut-être un peu moins à satisfaire. C'est normal, en tout cas d'après moi. Au-delà de tout ça, je n'ai pas dit qu'il ne s'en était pas fait assez. J'ai dit que vous aviez fait le choix du transport en commun presque exclusivement dans la région de Montréal et vous aviez mis un moratoire sur le développement du réseau autoroutier. C'était votre choix à l'époque, vous avez dû en faire un peu. Au-delà de tout cela, tout le monde a accepté de prolonger la période de dix ans pour qu'on puisse être dans une situation de douze, peut-être même quinze ans, sur le plan de la réalisation. Il y a même des gens qui ont dit: 25 ans pour un plan de transport, cela pourrait être envisageable. Si c'est 25 ans, il est clair qu'on n'est pas dans la situation budgétaire qu'on a évoquée. Déjà, en ajoutant le transport de Laval, un transport à Laval plus des prolongements de métro dans l'est de Montréal, dans la mesure où le gouvernement dirait oui à tout ça, on est bien au-delà de ce que vous souhaitez obtenir.

M. Garon: Concernant la table de concertation créée en février 1988, pourriez-vous nous dire à combien de reprises elle s'est réunie? Est-ce qu'il est possible - j'en fais la demande - de nous donner une copie des procès-verbaux de ses rencontres? Est-ce que les consensus établis autour de cette table permettent d'envisager la création d'un organisme régional de transports en commun? Quand le ministre entend-il rendre public son plan d'intégration des transports en commun dans la région de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): C'est six ou sept réunions que nous avons tenues au cours de l'année qui s'est écoulée, à tout le moins, de mémoire. Quant aux procès-verbaux de ces réunions, je pense que, pour le moment, ce sont des documents internes. Nous avons formé des sous-comités qui ont travaillé sur l'interface de réseau, sur le transport adapté et, bien sûr, sur les immobilisations de transport en commun. Quant aux effets financiers, cela a aussi fait l'objet de discussions très importantes, et peut-être les plus viriles, en termes de discussions avec Laval, la Montérégie et l'île de Montréal.

M. Garon: Quand vous parlez de discussions viriles, vous voulez dire quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très étonné que le député de Lévis ne sache pas ce que veut dire une discussion virile.

M. Garon: Je ne sais pas, des fois vous devez parler avec Mme Roy...

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Quand vous parlez avec Mme Roy...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: ...cela veut dire quoi les discussions viriles? Je ne sais plus.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que, dans ce cas-là, les réunions de la table étaient des réunions d'élus.

M. Garon: Quand vous êtes entre vous autres au ministère des Transports, cela ne peut pas être autre chose que des discussions viriles, d'après ce que je peux voir, mais quand c'est avec d'autres?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous dis, c'est que ces réunions étaient des réunions d'élus, donc Mme Roy étant directrice générale, à l'occasion, lorsqu'ils en sentaient le besoin, les participants l'ont invitée. Pour ce qui est des tables qui ont été formées sur le plan du travail, les fonctionnaires ont été davantage associés au travail et ont rapporté toute une série de réflexions dans les différents comités que j'ai évoqués tout à l'heure. Quant à l'Office régional de transport, à la dernière réunion de la table, puisque chacun a exprimé des volontés et à l'initiative de la STL et de la STRSM, en particulier, au mois de janvier, en commission parlementaire, de déposer une proposition, il est apparu nécessaire de convoquer une réunion à ce sujet. Notre document est prêt. C'est, bien sûr, l'historique de ce qui s'est passé depuis un certain nombre d'années avec une série d'hypothèses de solutions possibles qui feront l'objet de

discussions une journée ou deux au cours du mois de mai à une date qu'il reste à déterminer avec le président de la Communauté urbaine de Montréal, mais qui se tiendront vraisemblablement dans la troisième semaine de mai.

M. Garon: Cela veut dire que vous n'avez pas l'intention de déposer de loi à ce sujet.

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire qu'à la suite de ces réunions, s'il y a consensus, ce sera tout à fait extraordinaire. J'imagine que si on en arrivait à un consensus unanime, après que le député de Lévis ait pris connaissance de la proposition gouvernementale qui fait l'objet d'un consensus, on pourra faire accepter par l'Assemblée nationale la volonté populaire très largement exprimée par l'ensemble des intervenants. Dans la mesure où il n'y aura pas consensus, je ferai rapport au Conseil des ministres, comme ce dernier m'enjoignait de le faire dans une décision du mois de décembre 1988, et le Conseil des ministres décidera ce qu'il fera. À ce moment-là, selon la décision qu'il prendra, ça se traduira par un projet de loi ou par d'autre sorte de décision.

M. Garon: C'est à peu près la même chose que vous me disiez l'an passé à pareille date.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est pas mal différent au point où il y a eu les réunions, il y a eu le dépôt d'une volonté ferme de deux sociétés de transport qui se sont commises publiquement sur un projet transmis à une troisième. Il y a eu des rencontres entre les trois sociétés de transport qui ont discuté. On n'est pas à la veille d'un consensus, je vous le dis tout de suite. Le ministère a préparé un document et n'eût été la situation particulière de la STRSM à ce moment-ci, on serait dans une situation où la réunion aurait déjà été tenue. Mais on a voulu laisser aux autorités, aux nouveaux responsables de la Société de transport de la rive sud de Montréal, le temps et le soin de régler les problèmes quotidiens qu'ils vivent avant même de les inviter à une table où on va parler d'un organisme régional de transport.

M. Garon: Concernant le transport dans la région de Montréal, quels sont vos commentaires quant à la coupure du service du train de Deux-Montagnes?

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'est pas très compliqué. Les commentaires témoignent à nouveau d'une urgence de moderniser. La coupure du service est tout simplement due à un manque de matériel. C'est un train qui est brisé; c'est une locomotive qui est brisée. C'est uniquement ça. Finalement, le gouvernement s'est engagé à le faire et, très prochainement, il y aura des mandats de confiés pour le matériel roulant, il y aura des mandats de confiés pour l'élaboration

des plans et devis et leur réalisation à des professionnels.

Situation financière de la CTCUM

M. Garon: Concernant le déficit d'environ 35 000 000 \$ dans son budget de 1989 où, après certains réaménagements budgétaires ainsi qu'une subvention additionnelle de 17 000 000 \$ du ministère des Transports, le déficit a été diminué, il manque encore techniquement 12 000 000 \$ à la STCUM pour équilibrer son budget, puisqu'elle a inscrit ce montant comme compte à recevoir des sociétés de transport de Laval et de la rive sud dans son budget.

Ces deux sociétés ont Indiqué qu'elles refusaient de payer ce compte et elles ont reçu l'appui du ministre, qui a demandé à la STCUM de corriger son budget et de réduire ses dépenses avant d'exiger 12 000 000 \$ des banlieues. La STCUM a justifié son geste en invoquant le fait que les 12 000 000 \$ représentaient les coûts des effets de débordement des usagers du transport en commun de la rive nord et de la rive sud sur le territoire de la STCUM. Le ministre des Transports s'est engagé à solutionner ce problème budgétaire avant le 31 mars 1989. Alors, aujourd'hui, nous sommes rendus un peu après la mi-avril 1989 et j'aimerais connaître la position du ministre, maintenant qu'on est rendus au mois d'avril, la solution apportée ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je pourrais d'abord vous faire la lecture de quelques paragraphes de la lettre que j'ai expédiée à M. Perreault en date du 7 décembre 1988 et la déposer par la suite, si le député de Lévis le souhaite. Je disais à la page 3, parce qu'après les annonces il y avait les conditions...

Je disais ceci. Lors de l'annonce de cette contribution supplémentaire du gouvernement du Québec afin d'aider à résoudre la situation financière de la STCUM, j'ai par ailleurs indiqué clairement que le solde du déficit anticipé par cette dernière devait être épongé selon les priorités de la STCUM et de la CUM, que ce soit en rationalisant davantage, en reportant certains projets ou en augmentant la participation des municipalités et /ou des usagers. Il m'apparaissait que ces choix étaient de la responsabilité de la STCUM et de la CUM.

Je constate que le conseil d'administration de la STCUM a convenu d'autres choix politiques en réaffirmant sa volonté de faire contribuer les municipalités de l'extérieur de son territoire, selon la formule définie par la société. Je tiens donc à vous mettre en garde contre les implications d'un tel choix. En effet, dans la mesure où une telle hypothèse était retenue par le Conseil des ministres, la mise à contribution des municipalités de l'extérieur du territoire de la CUM requiert une modification législative qui ne pourrait être apportée que lors de la session de l'automne 1989. De plus, une telle modification

ne pourrait avoir un effet rétroactif, d'autant plus qu'une éventuelle contribution des municipalités de l'extérieur du territoire impliquerait une participation de leur part à la prise de décision par rapport aux coûts concernés.

C'est clair. Si jamais elles paient, elles veulent siéger au conseil d'administration de la STCUM. C'est le prix à payer. On ne peut pas demander de l'argent à la rive sud et à la rive nord pour combler un déficit sans qu'elles aient leur mot à dire sur la gestion et le processus de décision.

Dans un tel contexte - je continuais - il ne me paraît pas possible d'inscrire un compte à recevoir des municipalités des rives nord et sud pour les effets de débordement tel que vous l'avez Indiqué publiquement. Par conséquent, tout manque à gagner qui ne pourra faire l'objet d'une contribution anticipée des municipalités hors du territoire devra ultimement être imputé au déficit à la charge des municipalités du territoire de la Communauté urbaine de Montréal."

Voilà. Je peux déposer une copie de la lettre si...

M. Garon: Je vous remercie. Est-ce que vous avez eu une réponse à cette lettre?

M. Côté (Charlesbourg): Pas à ma connaissance.

M. Garon: Vous n'êtes pas sûr ou si...

M. Côté (Charlesbourg): On va vérifier. C'est non, et si jamais j'en ai eu une, je vous la donnerai.

M. Garon: C'est simplement pour savoir... Quand le ministre a contesté le geste de la STCUM, il a inscrit ce montant de 12 000 000 \$ comme un compte à recevoir de la STL ou de la STRSM. Est-ce parce qu'il ne reconnaît pas le coût des effets de débordement invoqués par la STCUM ou est-ce qu'il croit que ces coûts devraient être assumés uniquement par la STCUM?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il y a un principe fondamental. La loi constitutive ne permet pas de faire une charge financière comme celle-là. Du point de vue légal, c'est illégal. C'est le premier principe.
(17 heures)

Quant au deuxième, à savoir si les montants demandés par la STCUM sont les montants exacts qu'il faut considérer quant aux effets de débordement, le comité a siégé pendant un an avec les différents intervenants pour tenter de définir le coût des effets de débordement et s'il y avait effets de débordement. On a été confrontés à des positions que défendaient les banlieues, à l'effet qu'il pouvait peut-être y avoir des coûts, effectivement, mais qu'ils étaient compensés très

largement par l'activité économique que ces gens amenaient sur le territoire de l'île et que, par conséquent, lorsqu'on prenait ça en compte, ou qu'on réussissait à avoir une formule mathématique qui nous permettrait d'identifier ces revenus, on serait dans une situation où possiblement la Communauté urbaine de Montréal serait obligée de payer les banlieues.

D'autre part, lorsque la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal identifiait à 17 000 000 \$ le coût des effets de débordement, c'était une règle assez mathématique merci, où elle parlait du principe qu'il y avait un certain pourcentage d'utilisateurs des services de la STCUM qui provenaient hors territoire et, par conséquent, il fallait que ces gens paient le pourcentage équivalent des coûts de fonctionnement, sans nécessairement que ceux-ci aient à participer sur le plan de la gestion. C'est une règle qui n'est pas facile et, demain matin, s'il y a des gens de Longueuil, de Laprairie ou de Brassard utilisent les services en commun de la Société de transport de la Communauté urbaine, il faut dire qu'il y a des gens de Châteauguay qui les utilisent, qui ne sont pas sur le territoire juridique de la Société de transport de la rive sud de Montréal. La même chose qu'il va en venir de Sainte-Thérèse, qu'il va en venir de Rosemère qui vont les utiliser, et qui font partie de ce pourcentage, et qui ne sont pas de Laval. Donc, c'étaient des bases discutables...

M. Garon: Avez-vous fini?

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ce qu'on a tenté de faire avec les trois organismes, c'est d'identifier les coûts, et on est arrivés avec une fourchette de 17 000 000 \$ que la STCUM évalue en termes d'effets de débordement, par rapport aux banlieues qui, dans certains cas, demandaient de l'argent à la communauté urbaine. C'est la fourchette entre les deux.

M. Garon: Votre lettre est-elle du mois de décembre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est sans doute à la suite de votre lettre que... Elle a été envoyée pour qu'on la reçoive immédiatement, j'imagine, *parce* que je vois, dans *La Presse* du 9 décembre, "Le ministre des Transports s'adresse à la STCUM", et, le lendemain, "La STCUM déclare qu'elle n'a pas l'intention de corriger son budget, comme le suggère le ministre." Et le président du conseil d'administration de la STCUM, M. Perreault, dit: "À mon sens, notre budget est parfaitement *légal*." Est-ce que c'est un débat d'avis juridiques ou est-ce que les gens ont... Est-ce qu'il y a eu des consultations concernant la légalité ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Chez nous, c'est

clair, ce n'est pas légal.

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que M. Perreault ne vous dira pas, demain matin, que c'est devenu illégal, après avoir dit que c'était légal.

M. Garon: Non, sauf qu'à la fin de l'année...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Si vous regardez un des paragraphes de la lettre que je vous ai citée tantôt...

M. Garon: Je ne l'ai pas eue encore.

M. Côté (Charlesbourg): ...j'ai dit que c'étaient des décisions politiques de la Société de transport de la communauté urbaine; pas des décisions juridiques, des décisions politiques.

Sur le plan légal, imaginez-vous donc! Prenons deux exemples, si vous me le permettez. La Société de transport de la communauté urbaine s'entend avec la Société de transport de la rive sud de Montréal pour lui louer des autobus. Ce sont les mêmes qu'on a payés à 75 %. Elles s'entendent sur un contrat et chacune appose sa signature. Il y a donc une entente. Si une des parties, soit celle de la STRSM, ne respectait pas l'entente, à ce moment, sur le plan légal, la STCUM a des possibilités.

Dans l'autre cas, celui qui nous préoccupe, effets de débordement, un bon jour, M. Perreault fait entériner par la Société de transport de la communauté urbaine qu'il manque 12 000 000 \$. Les 12 000 000 \$, ce sont les banlieues qui doivent les payer. Pas de contrat, pas de démonstration de services, et elles doivent les payer. Je te dis que la base juridique en prend pour son rhume un peu. C'est pour ça que le lendemain, M. Perreault a dit: Oui, effectivement, on n'a pas l'intention de respecter la lettre du ministre sauf que, chez nous, il y a 17 400 000 \$ qui sont conditionnels. Il faut que ça s'équilibre quelque part. En cours d'année, l'argent ne partira pas comme ça par les fenêtres du ministère du seul fait qu'on a pris la décision. Il y a des conditions. Elles sont dans la lettre et ils vont devoir les respecter. Ils vont devoir arriver à la fin de l'année 1989 comme tout le monde, avec un budget équilibré. Ils ne peuvent pas ne pas avoir de budget équilibré. Et la fin de l'année 1989, c'est au mois de décembre pour eux, alors que pour nous, une fin d'année financière est au mois de mars 1990. On peut payer n'importe quand durant cette période. Donc, on va payer à partir du moment où on est sûrs qu'il y ait des choses équilibrées.

M. Garon: Vous avez même quelques lois de plus.

M. Côté (Charlesbourg): Comment? C'est ce

que je dis.

M. Garon: Avec les nouvelles lois 129 et 130, à la condition que la facture... Comme c'est l'année 1989, je pense que vous avez jusqu'à la fin de juillet pour payer, à moins qu'il y ait des conditions de date de paiement dans l'entente.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont pour des services. Cela ne s'applique pas, **semble-t-il**, dans le cas des subventions.

M. Garon: Les services, biens et marchandises vendus et livrés. C'est possible.

M. Côté (Charlesbourg): Services sous contrat, me dit-on; des contrats aussi, mais non pas dans ce cas-ci.

M. Garon: Là, c'est une entente.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. À partir de ça...

M. Garon: Au fond, cela veut dire qu'à la fin de l'année, qu'est-ce qui va arriver là-dedans? Si, en plus, vous ne payez pas les 17 000 000 \$... C'est encore sur les 12 000 000 \$ mais il y a un écart qui est rendu à...

M. Côté (Charlesbourg): On ne parle pas des 17 000 000 \$ parce qu'à l'intérieur de ce montant, il y a des dépenses qui vont se faire sur le train de banlieue Montréal-Rigaud. On va payer. Cependant, lorsqu'on devra verser les 5 000 000 \$ sur les effets de débordement, à ce moment-là, on pourra se poser quelques questions. Il ne sera pas question de couper les sommes d'argent pour le service additionnel dans l'est de Montréal, à moins que ce service n'ait pas été donné en conformité avec un des paragraphes de la lettre qui dit que le ministère des Transports devra avoir adopté préalablement le service additionnel qui est offert. Donc, on parle davantage des 5 000 000 \$ au titre spécifique d'effets de débordement.

Lorsqu'il y a eu d'autres problèmes où M. Perreault m'a transmis une lettre me demandant des sommes additionnelles vu les impacts des travaux sur le plan routier, sur l'autoroute 20, et les impacts sur le budget de la STCUM, des coûts additionnels et qu'il m'a demandé de payer une facture additionnelle, je lui ai tout simplement répondu que je ne compense pas le magasin général où on fait une route et qui va être achalandé pendant un certain temps parce qu'on construit la route. On améliore la situation. Dans ce cas-là, il n'était pas question de le faire. S'il y avait des conditionnels, c'est 1,5 % de leur budget qui est, je pense, 8 000 000 \$ affectés à de l'imprévu et qu'ils prennent là-dedans. La réponse qu'on m'a faite c'est: On ne peut pas y toucher au cas où on n'aurait pas les 12 000 000 \$ des banlieues. Ce n'est pas M.

Perreault qui a dit ça, évidemment, ce sont d'autres autour qui réfléchissaient.

M. Garon: Oul, mais au fond, cela veut dire... D'après vous, ces dépenses les ont-ils oui ou non? Est-ce qu'il s'agit de coûts? Si oui, est-ce qu'il s'agit de coûts réels? Voulez-vous dire que ces coûts doivent être assumés uniquement par la STCUM? Parce que les gens chez vous ont dû analyser cela. Ils reconnaissent ces effets de débordement et ça coûte tant ou ils ne les reconnaissent pas.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des gens du territoire de la rive-sud, de la Montérégie et du nord qui utilisent le métro ou l'autobus sur le territoire de la communauté urbaine. C'est clair. Celui qui voudrait nier ça demain matin... De la même manière qu'il y a des gens de Châteauguay ou d'autres villes en périphérie du territoire géographique de la Société de transport de la rive-sud de Montréal qui utilisent les autobus de la STRSM. Si on dit que la STRSM doit payer pour ce que ces gens utilisent sur la STCUM, on devra aussi dire que les gens de Montréal, qui vont travailler sur la rive sud, sur le territoire de la STRSM, et qui vont prendre l'autobus, parce qu'en sortant de la bouche de métro, à Longueuil, ils peuvent prendre, demain matin, un autobus de la STRSM, pour aller travailler, sur le territoire de la Montérégie, et on devra dire: Parfait, on va aussi identifier ces gens et on va aussi faire une facture à la STCUM, pour payer cette partie. Il est clair qu'en fin de compte, au net, il y a plus de gens des périphéries qui utilisent la STCUM, compte tenu du territoire couvert, que de gens de la STCUM qui utilisent les services en commun de la périphérie. Au-delà de cette zone de STL et de STRSM, peut-être que la STRSM va dire, demain matin: Nous voulons aussi être compensés parce que les gens de l'extérieur de notre territoire utilisent notre transport. Donc, ce n'est pas un dossier qui est facile. Pour tenter d'en avoir le coeur passablement net, je mène une recherche interne sur la définition de ce que pourraient être les véritables coûts reliés aux effets de débordement.

M. Garon: Avez-vous fait l'analyse, au fond, des transports subventionnés par la STCUM pour des gens qui viennent d'ailleurs, et l'inverse aussi, des transports subventionnés par la STRSM, pour les gens qui viennent de Montréal, par exemple, ou de la communauté urbaine? Avez-vous fait cette étude?

M. Côté (Charlesbourg): On essaie d'en faire une actuellement. Ce n'est pas facile.

M. Garon: Non, je sais que ce n'est pas facile.

M. Côté (Charlesbourg): On essaie de trouver le juste milieu, la vérité. À partir du

moment, par pure hypothèse, où on arrive et on réussit à trouver la vérité et à être inattaquable, cela va poser le problème de contribuables qui, soit par le paiement de leur ticket ou par le paiement de taxes à leur municipalité, paieraient éventuellement la STCUM et qui vont dire, en fin de compte: Je paye des taxes, si je paye des taxes qui vont là, je veux être partie aux décisions qui se prennent quant aux dépenses de la STCUM. C'est de là que vient l'histoire de la table ORT, organisme régional de transport.

M. Garon: Quand le ministre exige de la STCUM qu'elle réduise ses dépenses, à quelles dépenses plus précises fait-il référence?

M. Côté (Charlesbourg): En 1988, la Société de transport de la communauté urbaine a accepté d'ouvrir une partie de ses livres aux officiers du ministère et ils ont travaillé pendant une bonne période pour tenter de voir, à l'intérieur des têtes de chapitre, une certaine ventilation des dépenses et analyser ce qui, pour nous, était possiblement compressible et ce qui ne l'était pas. Dans une rencontre de travail que nous avons eue avec le conseil d'administration de la Société de transport de la communauté urbaine, on a réussi à identifier quelques postes où on pensait qu'il pouvait y avoir un certain nombre d'économies. Dans ce sens, c'est de nature très interne, évidemment.

M. Garon: Les discussions étant faites, vous aviez raison, c'était compressible, ou s'il avait raison de faire ces dépenses?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: La discussion étant faite, quelle est la conclusion? Les dépenses devaient être réduites ou si vous dites aujourd'hui que ce n'était pas trop pire?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu certains choix. Il faut se comprendre, on est dans une situation où ce pouvoir est totalement réservé au plan administratif aux sociétés de transport, où on n'a rien à dire, sauf de donner une subvention annuelle et d'approuver des plans triennaux d'immobilisation. Donc, ce qu'on s'est contenté de faire, à la lumière des informations qu'on avait, c'est de leur indiquer les écueils pour le futur, parce que les problèmes de l'an dernier sont réglés, mais cela ne veut pas dire que ceux de l'année prochaine le sont, de mettre le doigt sur des éléments qui étaient dangereux et qu'il fallait suivre de très près, parce que cela pouvait avoir des effets extrêmement importants sur le plan des dépenses, c'est ce qu'on a fait. On s'est interrogé, par exemple, sur l'informatique. Je ne peux pas en dire plus, parce qu'eux, ayant accepté d'ouvrir les livres, pour qu'on puisse en discuter un peu, aux officiers du ministère et par la suite lors d'une rencontre du

ministre avec le conseil d'administration, on a fait le travail que nous avions à faire, compte tenu des documents que nous avions à notre disponibilité. Comme le diraient certains comptables, il y a différentes formules pour dire que vous avez pris connaissance des chiffres qui vous ont été transmis et qu'à l'analyse des chiffres transmis, cela ne vous apparaissait pas si mal. Cependant, s'il arrive quelque chose, vous n'êtes pas responsable, parce que vous n'avez pas tous les chiffres. Cela ressemble un peu à ça.
(17 h 15)

M. Garon: Leur avez-vous passé vos recettes sur les règles comptables?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez des recettes de M. Châtelain?

M. Garon: Non, les recettes du ministre des Finances qu'a commentées M. Châtelain.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas de nature publique à ce moment-là. On avait assez de nos dossiers pour s'occuper de M. Châtelain.

M. Garon: Il semble que vos évaluations du coût des effets de débordement ne sont pas terminées, d'après ce que j'ai compris. Vous êtes en train d'étudier cela. Vous avez dit que ce n'était pas facile, j'en conviens, mais vous êtes encore en train d'étudier cela. Avez-vous regardé la façon dont la communauté urbaine a évalué cela à 12 000 000 \$? Considérez-vous que c'est une évaluation qui se défend ou qui ne se défend pas?

M. Côté (Charlesbourg): La communauté urbaine, ce n'est pas 12 000 000 \$. c'est 17 000 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Elle parle de 12 000 000 \$ parce qu'on en donne 5 000 000 \$. Donc 17 000 000 \$ moins 5 000 000 \$, il y a un résiduel de 12 000 000 \$.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une formule mathématique très simple, à partir de l'enquête Origines-Destination, du nombre d'usagers provenant hors territoire. À partir du moment où vous avez 10 %, 12 % ou 15 % d'usagers hors territoire, vous dites: Les dépenses sont tant, donc 10 % des dépenses, c'est ce qu'ils nous doivent. C'est un calcul mathématique très simple. Cependant, les officiers de la STRSM disent: Si, moi, j'avais tel geste à poser sur le plan administratif et que j'étais au conseil d'administration de la STCUM, je ne suis pas sûr que j'aurais autorisé cette dépense. Mais je ne suis pas là. Vous voulez me faire payer des dépenses pour lesquelles je n'ai même pas participé au processus de

décision.

M. Garon: Je pourrais prendre un billet d'Air-Canada, je ne peux pas commencer à discuter des dépenses d'Air-Canada. Je vais payer mon billet moins cher, étant donné que si j'avais été là, je n'aurais pas fait les mêmes dépenses. C'est un peu compliqué.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu. Il faut démêler les choses. Quand vous parlez du cas d'Air-Canada, qui paie un billet? C'est le passager. Le passager qui monte dans l'autobus de la Société de transport de la communauté urbaine, il paie son billet. Ce n'est pas lui qui demande de décider. C'est le pouvoir municipal, représenté au conseil d'administration de la Société de transport de la rive sud de Montréal, qui dans un cas comme celui-là serait le porteur de ballon pour aller chercher l'argent dans une subvention additionnelle de la municipalité à la société de transport, qui elle-même le transmettrait à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Ce n'est pas pareil. Ce n'est pas le même passager.

M. Garon: On pourrait toujours dire ça.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: On pourrait toujours dire ça...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: ...qu'on n'aurait pas administré ça de la même façon. Quand le ministre entend-il prendre des mesures pour résoudre de façon définitive les problèmes de financement des sociétés de transport de la région de Montréal? Est-ce qu'il y a un moment que s'est fixé le ministre pour dire: Je règle ces problèmes de façon définitive?

Financement des sociétés de transport de la région de Montréal

M. Côté (Charlesbourg): Le plan de transport?

M. Garon: Non, des mesures pour résoudre les problèmes de financement des sociétés de transport de la région de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème majeur de financement des sociétés de transport.

M. Garon: Non, mais on sait que vous avez fait le débordement, ce qu'on attribue au déficit de la communauté urbaine, le montant va être encore plus gros l'an prochain.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même faire attention. Il est clair que si le budget de

cette année est de X... Prenons un exemple. On parlait du contrôle des dépenses tantôt? On parlait de ça. Vous parliez de votre performance qui était supérieure de celle du gouvernement Bourassa il et en deçà du gouvernement Bourassa II.

M. Garon: On verra en 1989-1990, je ne veux pas porter de jugement, étant donné que le ministre des Finances annonce deux périodes de crédits, aux crédits et au budget, on verra ça à votre budget.

M. Côté (Charlesbourg): À partir de ça...

M. Garon: Je serais prêt à prendre une gageure qu'avec le discours sur le budget, il est possible que les tableaux pour l'année 1989-1990 ne seront plus valables. Le taux d'inflation de 4,5 %, va rester sans doute pareil, mais avec des dépenses de 5,8 %, je ne suis pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): On verra, et s'il y en a de plus, tant mieux pour ceux qui en bénéficieront. Peut-être que vous vous ferez moins taper le cul; je le souhaite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Quand on parle de 4,5 %, si vous regardez la croissance du budget, si mes souvenirs sont bons parce que, de mémoire, c'était 8 %, la croissance du budget...

Une voix: De la STCUM?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'était 8,9 %, je pense.

Une voix: 9 %.

M. Côté (Charlesbourg): La croissance du budget de la STCUM était de 9 % par rapport au taux d'inflation de 4,5 %. Je me mets dans la peau du gars de la Société de transport de la rive sud de Montréal qui n'a aucune espèce de mot à dire sur le plan des coûts d'opération à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. On arrive avec une règle en disant: Il y a 10 % - par hypothèse - du transport-personnes par la STCUM qui viennent de la rive sud de Montréal; les dépenses, c'est un montant de 500 000 000 \$; 10 % des 500 000 000 \$, vous allez payer demain matin 50 000 000 \$; aucun mot à dire en aucun temps sur les dépenses, mais tu paies ta facture, bébé! Il y a des problèmes assez importants de ce côté-là. Concernant la formule, on est à évaluer sur le plan interne ce que nous pensons être justifiable sur le plan des effets de débordement et on est sur le point de terminer ces travaux-là parce qu'on est dans une période où notre réunion de l'organisme régional de transport... On va savoir très rapidement si ça fonctionne ou si ça ne fonctionne pas. À ce

moment-là, je ferai rapport au Conseil des ministres, probablement au mois de juin, sur les décisions à prendre dans un dossier comme celui-là. Cela inclura forcément les effets de débordement.

M. Garon: Bien, vous ne pouvez pas régler l'un sans l'autre. Il faut que vous régliez les deux en même temps.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être qu'en réglant l'un ça règle l'autre.

M. Garon: Ou en réglant l'autre vous réglez l'un.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, avec votre formule ou avec la mienne, en en réglant un ça peut régler l'autre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vous demande votre opinion puisque c'est vous qui avez l'initiative.

On est rendus au transport des personnes. Les problèmes de gestion de trois importantes sociétés de transport en commun ont été révélés en 1988. Le surtemps des chauffeurs à la STCUM, l'embauche de chauffeurs à la CTCUQ et les 100 autobus abandonnés dans la cour de la STRSM ont notamment fait la manchette. Le ministre a d'ailleurs raillé à plusieurs reprises la STCUM pour ses problèmes administratifs alors qu'il est demeuré étonnamment silencieux dans le cas des autres. Faut-il croire que les gestionnaires des uns attirent davantage la sympathie du ministre que ceux des autres?

M. Côté (Charlesbourg): Rappelez-moi ça. Trois problèmes; les autobus qui sont en mauvais état à la Société de transport de la rive sud de Montréal, les problèmes des chauffeurs à la Commission de transport de la Communauté urbaine et les problèmes de la STCUM.

M. Garon: De la CTCUQ. Je n'ai pas fini.

M. Côté (Charlesbourg): Votre question, c'est?

M. Garon: Le surtemps des chauffeurs à la STCUM, l'embauche des chauffeurs à la CTCUQ et les 100 autobus abandonnés dans la cour de la STRSM ont été des éléments de manchettes de journaux. Le ministre a plutôt parlé des problèmes administratifs de la STCUM. Notamment, le ministre a déclaré qu'il n'avait aucune poignée pour intervenir dans les problèmes des commissions de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pourtant, c'est le gouvernement qui subventionne en grande partie le fonctionnement des commissions de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Par ailleurs, le ministre ne s'est pas trop formalisé lorsqu'il a exigé d'examiner les livres de la STCUM comme condition à l'obtention d'une subvention. C'est donc dire qu'il se considérait un droit de regard avant de payer. Je fais juste constater les faits. Il s'est permis par la suite de donner des leçons de gestion à la STCUM à qui il a demandé de réduire ses dépenses. Comment le ministre peut-il affirmer... D'abord, il semble être plus dur pour les uns que pour les autres, ne pas avoir le même comportement, et, deuxièmement...

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez de la misère à la formuler. Cela paraît qu'elle ne vient pas de vous, celle-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non. Je vois que, dans certains cas, il est très sévère et que, dans d'autres cas, il ne dit pas un mot. Comment le ministre peut-il affirmer qu'il n'a aucun moyen pour intervenir auprès des sociétés de transport alors que le gouvernement finance en grande partie le fonctionnement de ces sociétés?

M. Côté (Charlesbourg): On va tenter de répondre à ça.

M. Garon: Je suis certain que vous en êtes capable.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je suis certain que vous en êtes capable.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Bon, prenons les cas un par un. Pour la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal, le principe est clair, c'est le même programme pour tout le monde. C'est le programme d'aide au fonctionnement. Tant et aussi longtemps que c'est à l'intérieur du cadre, je n'ai aucune poignée autre que l'application du programme et de donner la subvention qui s'applique. Le seul élément qui me permettrait d'intervenir est de la discrimination quant au lieu d'origine. C'est le seul élément. Je ne peux pas dire qu'il y a eu de la discrimination dans le cas de la STCUM quant au lieu d'origine. Donc, je n'ai pas de poignée pour intervenir sur le plan du programme régulier. À partir du moment où la STCUM me demande des sommes additionnelles, donc hors programme, et qu'il me faut, au-delà du programme normé, avoir

l'aval du Conseil du trésor et l'aval du Conseil des ministres, je dis: Oui, je suis prêt à vous en donner. C'est conditionnel. Donc, là, j'ai une poignée, mais pour ce que je donne en additionnel et non pas ce que le programme me permet de donner de manière régulière. C'est là que, finalement, on s'est posé des questions. C'était simple, il s'agissait d'en demander au gouvernement du Québec. Pourtant, la STCUM était membre à part entière de l'Association des transporteurs urbains du Québec lorsque la principale demande des transporteurs urbains du Québec...

Vous vous rappellerez la commission parlementaire du mois de janvier. Lorsque j'ai fait l'intervention auprès de M. Perreault, je lui ai demandé si, effectivement, c'était ça et si, effectivement, le gouvernement du Québec avait répondu. Il a dit: Oui, on a répondu aux principales demandes de La Tuque qui était une enveloppe fermée sur cinq ans, indexée. Cela devait répondre aux besoins, l'année de référence étant 1987, alors que d'autres instances souhaitaient que ce soit 1986, donc moins payant. On a réussi à faire passer 1987. Donc, c'était clair. Alors, quand on vient dire que c'est la responsabilité du gouvernement, par la suite, et que le gouvernement doit décider, il doit payer, je me sentais le devoir de dire: Écoutez, allez voir chez vous si vous ne pouvez pas régler vos problèmes sur le plan administratif, étant un peu mieux géré qu'avant. Des exemples sont venus sur la place publique et démontraient tout ça. Il y a des conventions collectives qui, à l'occasion, sont très lucratives ou sont très pénibles à payer. Ce n'est pas le gouvernement du Québec qui a décidé ça. C'est le conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Or, c'est son problème. Le problème des heures supplémentaires des chauffeurs d'autobus, c'est une question d'administration. C'est une question d'être capable de prévoir à court terme, à moyen terme et à long terme les besoins sur le plan des chauffeurs. J'ai eu une attitude d'ouverture comme celle-là et il y a d'autres sociétés de transport. C'est comme la Commission de transport de la communauté urbaine. Ces gens m'ont dit, à un moment donné: On aurait aimé se faire semoncer, nous autres aussi. M. Côté, s'il y avait eu de l'argent en plus. Il n'y a pas eu d'argent en plus pour les autres sociétés.

Lorsque vous prenez le cas de la Commission de transport de la communauté urbaine, ils n'ont pas demandé d'argent additionnel au ministère. Ces gens ont la responsabilité de la gestion. Donc, je n'ai pas de poignée. Or, s'il y a eu des problèmes avec les chauffeurs d'autobus, c'est un problème qui a occupé la place publique, je n'ai pas de poignée pour intervenir, c'est une responsabilité de gestion et de gestionnaires. Je n'en ai pas.

M. Garon: La STRSM a demandé de l'argent

additionnel.

M. Côté (Charlesbourg): La STRSM, dans une rencontre que j'ai eue au mois de décembre, en compagnie de Mme Gravel, de M. Ferland et de M. Molini, a commencé à élaborer une demande de support additionnel sur la base de l'année de référence 1987 qui les pénalisait parce qu'ils ont fait une partie du ménage chez eux et que, s'ils n'avaient pas fait de ménage en 1987, les intéressés se seraient retrouvés avec une subvention plus importante que celle de 1988. Je rencontrerai, la semaine prochaine, le nouveau président, M. Aubertin, qui a remplacé Mme Gravel et qui a une série de points à discuter avec le ministre des Transports, en particulier, sur les besoins de la Société de transport de la rive sud. On va les regarder au mérite et, dans la mesure où il y a des choses à corriger, on tentera de les corriger. Donc, il n'y a pas de traitement inéquitable envers qui que ce soit. Que celui qui vient demander des sommes additionnelles au programme régulier s'attende qu'on questionne. C'est le seul moment où on peut le faire.
(17 h 30)

M. Garon: La demande de fonds additionnels de la part de la STRSM, est-ce que le ministre a demandé à son ministère d'examiner les états financiers de la STRSM, comme il l'avait demandé pour la STCUM?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas pu le faire jusqu'à maintenant. Aucune demande formelle n'est entrée. La semaine prochaine, lors de la rencontre, M. Aubertin viendra avec les demandes formelles. C'est à la réunion du mois de décembre que j'ai appris que la Société de transport de la rive sud de Montréal louait une trentaine d'autobus de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, et non pas à des taux préférentiels mais à des taux assez avantageux qui avaient engraisé les revenus de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Dans ce sens, il y a des problèmes spécifiques en ce qui concerne la STRSM. Ces gens vont déposer les demandes la semaine prochaine. On va les analyser une par une. Je suis pleinement convaincu que les livres de la STRSM vont être ouverts facilement au ministère sur le plan de l'analyse, avec traitement comparable à ce qui s'est fait à la STCUM. Ce n'est pas un dossier qui va nécessairement se régler sur la place publique, dans ce cas-là.

M. Garon: Pourquoi dites-vous "dans ce cas-là"?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la STCUM, force nous est d'admettre que deux années, 1987 et 1988, ce sont des dossiers qui ont été portés sur la place publique par la volonté même de la STCUM. Rappelez-vous, en 1987, lorsque M. Perreault a fait une sortie

fulgurante, en disant que, s'il n'avait pas le paiement des effets de débordement, il allait couper le métro de Longueuil. Vous vous rappelez ça? Ce n'est pas le ministre des Transports qui a dit que, si la rive sud ne payait pas ces effets de débordement, il couperait le métro. C'est M. Perreault qui a dit ça, à l'époque.

M. Garon: Concernant les subventions que le ministre a accordées pour la construction du siège social et du garage de la STRSM, des gens se posent des questions concernant les coûts prévus qui auraient été, au moment de la soumission, de 15 000 000 \$ et qui auraient augmenté à 18 000 000 \$ après la soumission. Êtes-vous au courant de ça? Avez-vous entendu parler de ça?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a effectivement des coûts supplémentaires à ceux qui étaient prévus, mais ce sont des coûts qui ne sont pas admissibles au programme. Donc, la subvention de 75 % du gouvernement du Québec reste inchangée, à 75 % et au montant qui avait été accepté dans le plan triennal de la Société de transport de la rive sud de Montréal. Les coûts additionnels dont vous faites mention sont pour l'aménagement intérieur du siège social et certains petits équipements qui ne sont pas inclus dans le programme normé, donc, qui ne sont pas subventionnables.

M. Garon: C'est 3 000 000 \$ de plus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 3 000 000 \$ de plus.

M. Garon: L'aménagement intérieur du siège social.

M. Côté (Charlesbourg): Plus certains petits équipements additionnels.

M. Garon: Comme quoi?

M. Côté (Charlesbourg): En ce qui concerne les garages, en particulier.

M. Garon: Avez-vous la ventilation, l'augmentation des coûts pour le siège social et les petits équipements additionnels dans les garages?

M. Côté (Charlesbourg): C'est de l'information qu'on a et qu'on donne comme ça, à une rencontre préparatoire à la rencontre de la semaine prochaine, sans nécessairement que ces coûts soient ventilés. Alors, peut-être qu'éventuellement ils viendront mais, comme ce sont des coûts qui ne sont pas admissibles au programme du ministère, ce ne sont pas des coûts qui nous concernent.

M. Garon: Les coûts des consultants sont-ils admissibles aux coûts du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: On me dit qu'il y a 2 200 000 \$ de frais de consultants.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, j'imagine que la société, quand elle engage des consultants, suit des règles normales en termes de consultants ou peut-être moins, mais j'ose espérer que ce n'est pas plus.

M. Garon: Concernant le contrat de la firme SOTRIN, de 870 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: SOTRIN.

M. Côté (Charlesbourg): SOTRIN? Je ne connais pas.

M. Garon: SOTRIN.

M. Côté (Charlesbourg): Je connais SOPRIN, mais Je ne connais pas SOTRIN.

M. Garon: C'est peut-être SOPRIN. Les 870 000 \$, pour un contrat de gérance et de surveillance générale du contrat de construction, est-ce que l'engagement est fait à la demande du ministère ou par la STRSM? Qui engage dans ce cas? Est-ce une firme additionnelle qui fait la surveillance?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le conseil d'administration de la société de transport. Nous n'avons absolument rien à voir là-dedans. Nous, nous payons selon les normes décrétées par le Conseil du trésor, mais l'engagement de ces professionnels est totalement la responsabilité de la société.

M. Garon: Est-ce que les 870 000 \$ sont compris dans les 2 200 000 \$ ou s'ils sont au-delà?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas vous répondre parce qu'on n'en a pas la ventilation, mais on va examiner ça.

M. Garon: SOPRIN est donc engagé par le conseil d'administration de la STRSM et le ministère n'a rien à voir là-dedans, en aucune façon, aucune recommandation, rien à dire.

M. Côté (Charlesbourg): Aucune, sauf de payer selon les normes du Conseil du trésor dans des circonstances comme celles-là.

M. Garon: Cela fait partie de l'entente?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Pas seulement pour eux...

M. Garon: **Non**, non.

M. Côté (Charlesbourg): C'était la même chose pour la Commission de transport de la communauté urbaine quand elle a construit des garages, c'est la même chose partout, à Trois-Rivières, à Sherbrooke. Cela a toujours été le même principe.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une entente entre le ministère et la STRSM sur les 23 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est un plan triennal qui fait l'objet de l'approbation du Conseil du trésor, des Affaires municipales et d'un décret gouvernemental.

M. Garon: Serait-il possible d'en avoir une copie? Cela doit être assez public pour...

M. Côté (Charlesbourg): Du décret?

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Du décret?

M. Garon: Du décret et de l'entente. L'entente, comme elle est entre deux organismes publics...

M. Côté (Charlesbourg): De l'entente.

M. Garon: ...elle doit être publique.

M. Côté (Charlesbourg): L'entente, c'est une lettre d'autorisation. Alors...

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): L'entente, c'est une lettre d'autorisation.

M. Garon: Oui, mais elle doit référer à un document. Ce à quoi la STRSM doit se conformer doit être soit une entente, soit un protocole ou une lettre...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais regarder ce que je peux vous donner et on vous le donnera.

M. Garon: La maîtrise d'oeuvre totale du projet, si je comprends bien, concernant les travaux du garage et du siège social, est entièrement la responsabilité de la STRSM. Le ministère rembourse, selon ce que vous avez dit, 75 %...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: ...dans un cadre déterminé...

M. Côté (Charlesbourg): Les dépenses

admissibles.

M. Garon: ...les dépenses admissibles. Mais, tout ça est dirigé par la STRSM...

M. Côté (Charlesbourg): Au complet.

M. Garon: ...le ministère n'a aucun choix à y faire.

M. Côté (Charlesbourg): Aucun.

M. Garon: Puis vous allez nous fournir le document qui indique ça.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Si le député de Lévis le souhaite, M. Perreault a répondu le 16 décembre à ma lettre du 9.

M. Garon: Et puis?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a trois pages. Voulez-vous que je les lise?

M. Garon: Vous nous avez donné une copie de votre lettre, voulez-vous me donner une copie de la sienne?

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait que je demande à M. Perreault s'il m'en donne l'autorisation. Voulez-vous l'appeler pour moi?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Si vous voulez la lire, on va écouter la lecture.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais y penser, parce que vous m'avez demandé s'il m'avait répondu.

M. Garon: Oui, mais vous n'avez pas le droit de retirer une offre acceptée, en droit civil.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous pouvez la retirer.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Vous m'avez demandé s'il m'avait répondu, c'était ça, l'objet de la question. Vous ne m'avez pas demandé quel était le contenu.

M. Garon: Non, vous m'avez offert de la lire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, attendez un peu. Vous m'avez d'abord demandé s'il m'avait répondu, vous ne m'avez pas demandé le contenu. Alors, je suis allé vérifier et j'ai dit: Oui, il m'a répondu le 16 décembre. Là, vous êtes un peu plus gourmand et exigeant, vous voulez savoir le

contenu.

M. Garon: Non. Tantôt, vous avez même dit: S'il y en a une, je suis prêt à la déposer. Vous avez dit ça tantôt. Si on relève les galées, vous allez voir que vous avez dit: S'il y en a une, je suis prêt à la déposer. Quand vous dites quelque chose, je vous crois toujours. L'autre jour, je vous ai même défendu à la conférence socio-économique.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: J'ai dit aux gens: J'ai une lettre de M. Côté qui dit ça. Je suis obligé de le croire. Je ne peux pas aller à côté de ça. Les gens avaient l'air surpris. J'ai dit: Non, quand le ministre m'écrit et me dit telle affaire, je suis d'accord...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous remercie. Vous avez certainement dû vous rendre compte que je vous avais défendu aussi sur votre réseau routier, avec vos bretelles, etc.. compte tenu des besoins, Saint-David, un peu partout... Bemières-Sud, Bemières-Nord. Finalement, je comprends que nous nous défendons. Je vais la déposer.

M. Garon: Le projet entre Québec et Charlesbourg, le magasin du printemps... J'ai entendu ça à la radio en m'en venant ce matin. Le maire Pelletier avait envie...

M. Côté (Charlesbourg): Un grand magasin.

M. Garon: Il demande 200 000 000 \$. Je ne sais pas combien coûtera le magasin. Apparemment, le coût du tracé pour y aller serait de 200 000 000 \$, entre Charlesbourg et Québec. Je me demandais qu'elle était votre réaction.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, ce qu'il faut dire, dans un premier temps, c'est le principe que la ville de Québec a toujours défendu, à savoir qu'il fallait amener dans le quartier Saint-Roch un projet important sur le plan de son développement et la ville de Québec a choisi de défendre le projet de la Grande Place. C'est un projet qui a été déposé par une entente Citicom, Laurent Gagnon, La Laurentienne, qui a fait l'objet d'une analyse en profondeur du service d'urbanisme de la ville de Québec où le projet a été diminué de beaucoup. Il inclut des espaces à bureaux, des logements, des espaces commerciaux. C'est un projet qui est quand même considérable.

J'ai eu des représentations de la part de M. Pelletier, comme ministre des Transports, sous deux chapitres: le premier, relier Dufferin au boulevard Charest; le deuxième, l'implantation d'un réseau de transport en commun qui relierait la haute-ville, le parc d'exposition et, par la suite, un axe, pour eux, naturel jusqu'à Charlesbourg. Je ne sais pas s'il y a une convergence

entre le fait que le député de Charlesbourg soit le ministre des Transports, mais je n'ose même pas aller jusque-là.

À l'époque, le projet de la ville, quant à son volet routier, a été analysé par le ministère des Transports. Quant au volet transport en commun, il a été soumis pour approbation à la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec parce c'est l'orbite, c'est l'autorité organisatrice du transport en commun de la région et c'est par elle que doit passer ce genre de projet. Elle a analysé le dossier et a privilégié, dans un premier temps, l'axe centre-ville de Québec au trait carré Charlesbourg et demandé la collaboration du ministère dans un programme nommé sur le plan du support financier à 50 % pour défrayer une étude de faisabilité du train invoqué par M. Pelletier dans ce corridor qui coûterait à peu près 600 000 \$ en termes d'études. C'est là que nous en sommes. M. Pelletier a fait une déclaration publique hier concernant le projet et a associé la réalisation de la Grande Place à celle du train.

Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, M. Pelletier joue les cartes qu'il a. On ne pourra pas le blâmer de vouloir apporter des choses au centre-ville de Québec et de le renforcer. C'est clair qu'il y a des besoins. C'est plus évident de relier le centre d'exposition au centre-ville de Québec et au Centre municipal des congrès. La solution proposée par la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec sous l'égide de la ville de Québec est-elle celle qui devrait être retenue? L'étude nous donnera les résultats. Si on avait la réponse immédiatement, je pense qu'on n'aurait pas besoin de faire d'étude. À ce moment-là, il faudra prendre des décisions. L'étude va être menée et, selon la conclusion de l'étude, le gouvernement prendra les décisions qui s'imposent. Entre-temps, c'est clair que nous devons faire l'analyse et qu'elle sera faite.

(17h45)

M. Garon: Il y a une question que j'ai oublié de vous poser concernant la STRSM. Je vais revenir après à la CTCUQ, au transport à Québec. Avez-vous l'intention de répondre favorablement ou défavorablement à la demande du syndicat concernant une enquête publique sur l'administration de la STRSM?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: J'avais oublié de vous poser une question. C'est pour ça que je reviens sur la STRSM. Après ça, je vais revenir à Québec. C'est pour ne pas laisser trop de délai avant de poser cette question. Le syndicat des chauffeurs a demandé qu'il y ait une enquête publique sur l'administration de la STRSM. Est-ce que vous avez l'intention d'y répondre favorablement?

M. Côté (Charlesbourg): Où avez-vous pris ça?

M. Garon: Dans un communiqué: Le Syndicat canadien de la fonction publique réclame une enquête publique sur l'administration de la STRSM, le 21 février 1989. Voulez-vous que je vous en fasse faire une copie?

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que...

M. Garon: Vous êtes gentil, alors je peux vous en donner une.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est un communiqué de presse, je peux toujours le retrouver.

M. Garon: C'est ça, c'est le 21 février 1989.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que je pensais qu'il y avait eu une demande formelle de la part du syndicat adressée au ministre mais, à ma connaissance, je n'en ai pas vu.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): À ma connaissance, au ministère, on n'a pas reçu de demande formelle.

M. Garon: C'est une demande qui a été faite publiquement.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez un peu...

M. Garon: Vous aimeriez avoir une demande...

M. Côté (Charlesbourg): ...on va être sérieux un peu.

M. Garon: Je ne dis rien. Je fais juste... Je comprends que vous disiez que, pour répondre à une telle demande, il faudrait qu'elle vous soit faite personnellement.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre. Si jamais il y avait ça une bonne journée, cela en couvrirait pas mal plus large que ce qu'il demande. Il n'y a pas qu'un côté... J'allais dire un côté à une médaille mais cela peut prêter à confusion, Alors il n'y a pas qu'une face à une médaille.

M. Garon: Si on revient à la STRSM, vous sentez-vous un peu concerné par ce qui se passe à la STRSM ou si vous vous dites: Cela ne me regarde pas, qu'elle règle ses affaires?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je me sens concerné, lorsqu'on verse des sommes aussi importantes que celles qui ont été versées, lorsqu'il y a eu autant d'efforts pour bien équiper une société de cette importance comme ceux que nous avons faits au cours des dernières années, lorsque sur le territoire desservi, si ma mémoire est bonne, il y a à peu près 350 000

personnes desservies par la STRSM, oui, je me sens concerné lorsqu'on met ce service en péril.

Premièrement, il y a le fait de se sentir concerné et, deuxièmement, est-ce que j'ai des moyens d'intervenir si jamais le dossier foire? Je n'ai pas une panoplie de possibilités. Il y a des questions de relation de travail. Ce sont les lois du travail qui s'appliquent, dans un premier temps. Donc, je peux sensibiliser mon collègue du Travail qui a toute une panoplie de moyens d'intervention. Au-delà de ça, c'est passablement limité comme possibilité d'intervention à moins que le gouvernement décide que cela mérite une bonne loi spéciale, sur le plan de l'intervention, et de régler le dossier comme cela a déjà été le cas à Québec et à la STCUM.

Transport sur rail dans la région de Québec

M. Garon: Je reviens au transport sur rail dans la région de Québec. Vous dites que le ministère des Transports verserait - vous parlez toujours de l'étude évaluée à 600 000 \$ - la moitié du montant, si j'ai bien compris.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un programme normé, dans le cas de ces études, où on paie finalement 50 %.

M. Garon: Maintenant, les études concernant la phase 1, le tronçon Charlesbourg - Grand Théâtre, sont-elles actuellement en cours?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Non, pas encore.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut avoir l'autorisation du Conseil du trésor. C'est en cours, on devrait, au cours de la prochaine semaine, avoir l'autorisation.

M. Garon: Qu'est-ce qui est en cours?

M. Côté (Charlesbourg): Une demande.

M. Garon: Votre demande est là, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Même si c'est un programme normé, il faut aller au Conseil du trésor, parce que c'est une étude d'au-delà de 500 000 \$. Donc, on est au Conseil du trésor en termes d'autorisation, pour la première partie de l'étude.

M. Garon: Est-ce que les travaux et les études sont commencés à la CTCUQ?

M. Côté (Charlesbourg): À ce qu'on me dit, c'est qu'il y a déjà une étude exploratoire de faite, de 115 000 \$. Après ça, il y a l'étude de...

M. Garon: À laquelle vous avez participé ou vous n'avez pas participé?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne pense pas. C'est la Commission de transport de la communauté urbaine qui a défrayé les coûts au complet. C'est pour cela qu'il reste 600 000 \$. Je peux peut-être vous donner quelques éléments...

M. Garon: Vous n'avez pas participé aux 115 000 \$

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Mais l'étude de 115 000 \$ a porté sur quel tronçon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une étude exploratoire, alors que l'autre étude qui est actuellement demandée, est une étude de faisabilité, qui porte sur la coordination, l'aménagement du territoire, la demande de transport, la configuration du réseau, le choix de la technologie, l'analyse financière et économique, les impacts environnementaux et autres. C'est ce que cela couvre.

M. Garon: Quel axe?

M. Côté (Charlesbourg): Charlesbourg - centre-ville de Québec.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'intention d'étudier les axes Québec - Saint-Foy et Québec - Beauport?

M. Côté (Charlesbourg): L'étude couvre tout, mais avec un accent sur Québec - Charlesbourg.

M. Garon: Vous parlez de l'étude à venir?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: De 600 000 \$

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que l'étude à venir porte sur d'autres tracés que ceux que vous venez de mentionner?

M. Côté (Charlesbourg): Cela porte sur les tracés privilégiés par la Commission de transport de la communauté urbaine. Mais, quand on parle de configuration du réseau, en termes d'analyse, quand on parle de choix de la technologie, quand on parle d'aménagement du territoire, ce sont des questions qu'ils vont devoir se poser.

M. Garon: Quels sont les échéanciers du ministre pour la mise en oeuvre de ce projet?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que

l'étude est, à tout le moins, de huit mois.

M. Garon: Est-ce que le ministre a l'intention de demander, puisqu'il paiera la moitié des coûts, que l'étude de faisabilité porte sur l'établissement d'un tel lien avec la rive sud de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: D'autant plus qu'il y a déjà les chemins de fer sur le pont de Québec.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, pas à cette étape, parce que le territoire couvert par la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec ne couvre pas la rive sud, à moins qu'éventuellement, la Société de transport de la rive sud de Québec puisse se fusionner avec la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec.

M. Garon: Mais l'axe Québec - Sainte-Foy dont il a déjà été question, c'est celui où, apparemment, il y a le plus de circulation; on voit que le boulevard Laurier, la rue Saint-Cyrille, etc. jusqu'à la rue Saint-Louis, sont de plus en plus achalandés. Alors, comment se fait-il qu'on ne donne pas une priorité à l'axe Québec - Sainte-Foy?

M. Côté (Charlesbourg): La première des choses, c'est que je suis, quant à moi, pleinement convaincu que, peu importe le corridor sur lequel vous pourriez mettre l'accent, la clientèle de transport en commun ne justifiera à peu près jamais l'implantation d'un tel système. C'est clair, selon ma petite expérience à moi. La vocation que veut lui donner la ville de Québec et la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec est un outil de développement. Une des forces de la région de Québec est le tourisme, le tourisme de destination, le tourisme de congrès, et l'axe que veut renforcer la communauté urbaine est l'axe Québec - centre-ville, donc des principaux hôtels jusqu'au Colisée, et, éventuellement, travailler le parc de l'exposition pour en faire un rendez-vous de foires commerciales, ce qui est loin d'être un mauvais projet, en termes d'avenir pour la grande région de Québec. À ce moment-là, l'axe à desservir en tout premier lieu serait celui du parc de l'exposition pour aller rejoindre les hôtels au centre-ville. C'est l'axe de communication, le centre de congrès est en plein centre de cette desserte-là, plus, éventuellement, tout ce qui sera retapé, d'abord, avec le Colisée et le centre d'exposition. Donc, lorsqu'on lui donne cet axe, on l'oriente dans le sens où il y a des endroits où on peut faire du développement. Alors que dans l'axe Sainte-Foy - Québec que vous évoquez, il n'est pas évident, cela ne saute pas aux yeux qu'il y a des possibilités immenses de développement sur cet axe. C'est une combinaison d'un service qui

servirait comme transport en commun, d'où son extension dans la première phase, souhaitée à Charlesbourg puisque 35 % des citoyens de Charlesbourg travaillent au centre-ville de Québec, en particulier au gouvernement, ce qui pourraient augmenter l'achalandage de la ligne qui est indiquée. Encore là, tout ça ce sont des hypothèses extrêmement préliminaires d'évaluation de gens qui vivent dans la région de Québec. L'étude, quant à elle, donnera un certain nombre de résultats, j'imagine, de constatations qui, aujourd'hui, peuvent être vraies, demain erronées ou erronées aujourd'hui et vraies demain.

M. Garon: Savez-vous le nombre de fonctionnaires qu'il y a à Québec, le nombre d'étudiants à l'Université Laval, de personnes affectées à l'enseignement, y compris le personnel de bureau de même que le personnel de soutien de l'Université Laval?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que l'étude comprend ce travail, qu'elle va nous le dire. Lorsque vous connaissez Sainte-Foy... J'ai fait l'élection partielle de 1982 dans Louis-Hébert, donc j'ai une bonne connaissance de ceux qui y habitent et je vais vous dire que plusieurs étudiants qui étudient à Laval demeurent sur le territoire de Sainte-Foy et non au centre-ville de Québec. C'est purement une connaissance de terrain que j'ai acquise par ma petite expérience. L'étude va analyser ça. On peut bien se retrouver demain avec une étude qui nous dira: Vous faites fausse route avec votre axe, avec l'accent mis sur Québec-Charlesbourg, cela devrait être Sainte-Foy. C'est pour ça que l'étude est faite.

M. Garon: Il ne faut pas sous-estimer le fait qu'aujourd'hui, à l'Université Laval il y a près de 40 000 étudiants et que les cours suivis par les adultes représentent aussi un grand nombre. Ce n'est pas nécessairement des gens qui demeurent autour de l'université qui suivent des cours à Laval. En termes de déplacement, je dirais même aujourd'hui que l'Université Laval représente un plus gros nombre de personnes que tous les fonctionnaires de la région de Québec. Le nombre des fonctionnaires de la région de Québec est de combien?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est à peu près 30 000, mais je vais vérifier.

M. Garon: L'Université Laval, on l'oublie trop comme facteur, moi ça me frappe, on parle de 40 000 étudiants sans compter les professeurs, sans compter le personnel de secrétariat, sans compter le personnel de soutien. Cela a un impact considérable à un endroit qui est très localisé, tandis que les fonctionnaires sont même plus dispersés.

M. Côté (Charlesbourg): Les fonctionnaires sont plus dispersés, par contre, il y a une concentration quand même assez importante d'étudiants de jour. Là où il y a un argument qui accroche, c'est effectivement pour l'éducation aux adultes. À ce moment-là, les gens sont un peu plus dispersés sur le territoire. L'étude va nous le dire, mais la volonté de la Commission de transport de la communauté urbaine, de la CUQ et de la ville de Québec est de s'en servir aussi comme un outil de développement.

M. Garon: Développement de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Développement d'un axe qui serait du Colisée, du **parc** de l'exposition au centre-ville. Pour tous ceux qui avait suffisamment de délégués pour être capable de vivre un leadership dans un grand amphithéâtre, on connaît les problèmes, de navette entre le Colisée, par exemple, et de gros hôtels du centre-ville parce que dans ce genre de situations où il y a des congrès de 3000, 3500 ou 4000 délégués, il y a toujours un problème de lien entre le Colisée, donc le **parc** d'exposition, le Centre municipal des congrès et les grands hôtels.

M. Garon: Je vous dirai que je ne suis pas certain que vous frappez juste parce que c'est justement parce que les endroits étaient trop petits à Québec qu'on a fait un vote dispersé dans l'ensemble du Québec... Je ne me rappelle pas combien de gens ont voté en 1985, mais plusieurs dizaines de milliers de personnes ont voté.

M. Côté (Charlesbourg): Au suffrage universel?

M. Garon: Au suffrage universel, oui. C'est le seul congrès de leadership qu'on a fait. Je ne sais pas à quoi vous vous référez, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...C'est le seul, c'est le vieux.

M. Côté (Charlesbourg): Je référais particulièrement à votre couronnement à Montréal où vous vous êtes assez fait tirer l'oreille pour aller serrer la main à M. Johnson.

M. Garon: Pas du tout! Pas du tout!

M. Côté (Charlesbourg): Bien, ça paraissait comme ça à la télévision, en tout cas.

M. Garon: Oui, mais il faut faire attention. J'ai été le premier arrivé.

M. Côté (Charlesbourg): Le premier arrivé?

M. Garon: Le premier arrivé sur les lieux. II

faut faire attention aux commentaires des journalistes.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon!

M. Garon: J'étais le premier arrivé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une bien mince consolation pour un leadership d'être le premier arrivé et ne pas être le premier gagnant.

M. Garon: Non, non... Je me suis demandé à midi si vous n'aviez pas ramassé autant d'argent dans Charlesbourg parce que vous vouliez vous faire une petite caisse pour vous présenter éventuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous inquiétez pas...

M. Garon: Vous n'avez pas besoin de 330 000 000 \$ comme député de Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous inquiétez pas...

M. Garon: Il y en a même qui disent que c'est plus que ça. Il y a quelqu'un qui m'a dit à midi, parce que j'ai dit que vous aviez ramassé 330 000 \$: Apparemment, c'est plus que ça.

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous inquiétez pas.

M. Garon: C'est 500 personnes à 1000 \$, moins les frais du diner, environ 54 000 \$, est-ce que c'est vrai?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est complètement faux. C'est 2000 personnes à 100 \$. Des choses à 1000 \$, je n'en fais pas. Je fais des choses à 100 \$.

M. Garon: Je vous dis ce que...

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on a réussi à inviter à Charlesbourg 2000 personnes qui ont payé 100 \$.

M. Garon: Est-ce que c'est parce que vous vous préparez une caisse pour prendre la succession de M. Bourassa éventuellement...

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Garon: ...et pour dire: J'aurai ramassé mon argent d'avance; Il sera là et je serai prêt.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous en annoncer une petite vite parce que j'ai dit... Je suis en préparation. Mon comité est ouvert, je vous invite à venir le visiter. Vous allez voir que c'est très fonctionnel. J'ai dit à mes électeurs que c'était la dernière fois que je me présentais.

Donc, loin de moi les ambitions autres que celles que j'ai. C'est connu de la part de mes organisateurs. Donc, ils travaillent pour moi pour la dernière fois.

M. Garon: Comme député, vous voulez dire?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est définitivement la base même de notre système, pour être capable d'occuper d'autres fonctions, il faut être député. Alors, si forcément vous n'êtes pas député, vous n'occupez pas d'autres fonctions sur le plan de l'appareil politique. Donc, vous n'êtes pas ministre...

M. Garon: À quel titre avez-vous dit que c'était votre dernier mandat?

M. Côté (Charlesbourg): À titre de député de Charlesbourg et de député au gouvernement du Québec.

M. Garon: Après ça?

M. Côté (Charlesbourg): Donc, après ce mandat, je considère que j'aurai fait suffisamment mon temps politique pour laisser la place à d'autres.

M. Garon: Je pensais que c'était parce que vous vouliez peut-être aller rénover le Parti libéral fédéral. Cela avait l'air de vous intéresser la dernière fois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez me parler du Parti libéral fédéral, je suis prêt à vous en parler.

M. Garon: Je le connais moins que vous.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je le connais moins que vous. Je connais bien Paul Vézina.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, vous m'avez dit que c'était un excellent candidat.

M. Garon: J'ai dit que c'était un gentil garçon. Je n'ai pas dit que c'était un excellent candidat. Quand je l'ai rencontré, je lui ai dit que j'étais surpris que ça l'intéresse.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que c'est un homme de valeur?

M. Garon: Non, je pense que la politique fédérale, avec 320 000 000 000 \$ de déficit, va intéresser de moins en moins de gens qui vont penser: Nous devrions peut-être faire marcher

nos affaires nous-mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Donc, j'avais raison ce matin en disant que votre objectif, à la commission parlementaire, était de parler d'indépendance.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je peux bien vous en dire un mot en passant, mais j'ai l'impression que tous ceux qui ont pensé dans les années passées que c'était un gouvernement fort dont on avait besoin pour s'appuyer, vont peut-être s'apercevoir dans les années à venir que c'est un gouvernement qui a besoin d'un État pour s'appuyer et que c'est plutôt nous autres qui servons d'appui. Avec 320 000 000 000 \$ de déficit, je vais vous dire une affaire: À l'avenir, le Québec aimerait peut-être choisir les pauvres qu'il veut aider, plutôt que ce soit toujours les mêmes pauvres, ceux de l'Ouest ou des Maritimes, qui profitent de nos largesses.

Le Président (M. Saint-Roch): À moins d'un consentement, je vais suspendre nos travaux jusqu'à vingt heures, ce soir.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme on va avoir deux heures ce soir, de vingt heures à vingt-deux heures, et qu'on reçoit la Société des traversiers du Québec et la RAAQ, je demanderais au député de Lévis si les gens dont les préoccupations concernent la voirie, construction et entretien, pourraient être libérés ce soir, puisqu'on revient sur cet aspect demain?

M. Garon: Oui, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord? Alors bonne soirée, bon hockey.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis, y a-t-il d'autres interventions au sujet du programme 1?

M. Garon: J'aime autant le laisser ouvert qu'ilte à...

Le Président (M. Saint-Roch): L'adopter à la fin. Sur ce, la commission suspend ses travaux jusqu'à vingt heures.

(Suspension de la séance à 18 h 5)

(Reprise à 20 h 5)

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

vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1989-1990.

M. le député de Lévis, **est-ce** qu'il y a d'autres interventions au sujet du programme 1?

M. Garon: Je voudrais...

Le Président (M. Saint-Roch): Ou si on entame un autre programme?

Régie de l'assurance automobile

M. Garon: Bien, on va continuer demain. Comme on avait dit qu'on faisait venir les gens de la régie et qu'on libérait les autres personnes ce soir, on va essayer, autant que possible, de terminer ce soir. Laissons ce programme où on était rendu, mais on y reviendra. Passons à la Régie de l'assurance automobile.

Le Président (M. Saint-Roch): Vous avez la parole, M. le député de Lévis.

Temps supplémentaire

M. Garon: La première question que je veux poser aux gens de la régie - j'en ai averti le ministre, ce matin - concerne le temps supplémentaire. On voit que le total est de 68 625 heures effectuées l'an dernier. On dit également que 6433 employés en auraient effectué et que le nombre total d'employés à la Régie de l'assurance automobile est de 2349. Comment pouvez-vous concilier tout ça?

M. Côté (Charlesbourg): On va tenter de régler certains... Il s'agit d'un tableau qui vient de la Régie de l'assurance automobile et que l'on vous a expédié à la suite de votre demande. D'abord, 6000 employés à la Régie de l'assurance automobile...

M. Garon: Est-ce que ce sont les mêmes personnes qui en ont fait plusieurs fois?

M. Côté (Charlesbourg): Bien...

M. Garon: C'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Au départ, il y a 2000 employés à la régie, partout au Québec.

M. Garon: 2000.

M. Côté (Charlesbourg): 2000 ou plutôt 2500. Ce qui est peut-être important, dans un premier temps, pour bien situer le député de Lévis, c'est un tableau des coûts du salaire payé pour les heures supplémentaires à la Régie de l'assurance automobile, que M. Vézina a apporté.

On voit qu'en 1981-1982, c'est 1 162 000 \$; en 1982-1983, 1 283 000 \$; 1983-1984, 1 198 000 \$; 1984-1985, 1 596 000 \$; 1985, pour dix mois, 1 094 000 \$; en 1986, 1 218 000 \$; en 1987, 1 300 000 \$ et, en 1988, 1 200 000 \$. Cela, c'est ce qui a été payé en temps supplémentaire. Des explications peuvent être fournies par M. Vézina sur le travail qui a été fait aux périodes de pointe.

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

M. Vézina (Jean-P.): La principale source du temps supplémentaire provient de nos centres de services. Vous savez que dans nos centres de services, lorsque les gens sont entrés dans le bureau, il n'est pas question de leur dire: On ferme à 16 h 30 et ceux qui sont dans le bureau, vous repasserez demain. On sert tout le monde qui est entré dans le bureau. À l'occasion, par exemple, dans des centres de services, il peut y avoir 50 personnes dans le bureau et on va les servir, même s'il est 17 h 45. La principale source de temps supplémentaire, c'est précisément le fait que tous ceux qui sont entrés dans un centre de services pendant les heures d'ouverture sont servis avant de quitter; on ne leur demande pas de revenir le lendemain. C'est une nouvelle politique.

On fait aussi du temps supplémentaire...

M. Garon: Une nouvelle politique depuis quand?

M. Vézina: Depuis trois ou quatre ans. Je ne pourrais pas dire exactement, mais au moins trois ans.

Maintenant, nos centres de services sont ouverts aussi pendant la période du dîner, ce qui n'était pas le cas auparavant. On fermait à l'heure du dîner, alors qu'il y a des gens qui ont besoin, justement, de l'heure du dîner pour venir à la régie afin de changer des plaques ou un permis. Maintenant, on ouvre pendant la période du dîner. Donc, la principale source de temps supplémentaire réside dans les centres de services.

La deuxième source de temps supplémentaire provient du fonctionnement du centre informatique qui est ouvert 24 heures par jour, puisqu'on donne le service aux policiers du Québec, entre autres, tous les jours de la semaine, 24 heures par jour. Il faut que les gens du centre informatique fassent du temps supplémentaire; autrement, on aurait besoin d'une masse énorme d'employés pour faire face à la situation. Voilà la deuxième source. En informatique, on paie beaucoup de temps supplémentaire. On fait ça sur une période de rotation et chaque employé peut faire du temps supplémentaire. On travaille beaucoup la nuit, aussi, pour faire du développement: les ordinateurs de la régie fonctionnent 24 heures par jour, etc. Je dirais que ce sont là les deux grandes sources de temps supplémentaire.

Ce qu'on a essayé de contenir, c'est..., et le ministre vous a donné des chiffres... L'année où l'on a eu un sommet en temps supplémentaire, c'est 1984-1985, au moment où l'on mettait en place les nouveaux systèmes informatiques, que ce soit pour l'indemnisation ou pour l'immatriculation. Depuis ce temps, on a diminué. En 1988, on est rendu à 1 200 000 \$, alors qu'on en était à 1 596 000 \$ en 1984-1985. Et je pense que c'est une bonne chose de faire ainsi. On a des occasionnels qui, bien sûr, nous permettent de répondre aux "peaks", parce qu'à chaque fin de mois, pendant les derniers jours du mois, il y a toujours plus de monde à la régie qu'au début du mois, et, vers la fin de chaque semaine, soit les jeudi et vendredi, M.y a toujours plus de monde qu'en début de semaine. On a donc des occasionnels pour faire face à ces "peaks".

M. Garon: Avez-vous la ventilation...

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

M. Côté (Charlesbourg): Si M. le député de Lévis me permet d'ajouter - je suis convaincu qu'il va me comprendre, compte tenu des discussions qu'on a eues depuis le début de la matinée - 1 162 000 \$ en 1981-1982, si c'était en dollars constants pour 1988, on se retrouverait avec 1 203 000 \$; il est bien évident qu'il y aurait une diminution.

M. Garon: Oui, mais, ce que j'aimerais savoir... Je comprends que, lorsqu'on a mis en place le système, il fallait le roder et tout ça, mais j'aimerais savoir si vous avez la ventilation du temps supplémentaire par année, par bureau et par service, comme vous l'avez mentionné quand vous avez parlé d'informatique et des heures de bureau.

M. Vézina: Bien sûr. On les a par centre de services et aussi par vice-présidence. À l'intérieur des vice-présidences, on pourrait vous donner exactement ce qui a été fait...

M. Garon: Mais non...

M. Vézina: ...à l'informatique.

M. Garon: ...pas par vice-présidence, par bureau.

M. Vézina: Par centre de services, c'est ça.

M. Garon: Par exemple, le bureau de Lévis, le bureau de tel autre endroit.

M. Vézina: Tout à fait, M. le député de Lévis, je pourrais vous donner ça. Il me faudrait un peu de temps pour compiler, mais...

M. Garon: Car vous dites, au fond, que les

employés font du temps supplémentaire, parce que, quand les gens arrivent, ils ne les renvoient pas.

M. Vézina: C'est ça.

M. Garon: Les gens arrivent à n'importe quel moment, sans rendez-vous.

M. Vézina: Non, non. On sert les gens... On ne sait pas quand la clientèle va arriver. Pour vous donner un bon exemple, à Lévis, il y a énormément de garages autour...

M. Garon: C'est ce à quoi je pense, parce que je sais ça.

M. Vézina: Alors, ces gens entrent à 16 h 25 et le bureau ferme à 16 h 30. On ne les renvoie pas, on ne leur dit pas de repasser le lendemain, et on les sert. Donc, il peut arriver qu'à Lévis, à 16 h 25, il y ait 50 personnes dans le bureau. Nos employés font alors du temps supplémentaire jusqu'à 17 h 15, 17 h 30, 17 h 45, s'il faut servir tout le monde. C'est tout à fait normal qu'on fasse ça ainsi.

M. Garon: Il y a plusieurs garages à Lévis, oui.

M. Vézina: Tout à fait.

M. Garon: C'est sans doute l'endroit où il y a la plus grande consommation.

M. Vézina: Notre principe est de donner le meilleur service possible à la clientèle et de servir tout le monde entré dans le bureau.

M. Garon: Y a-t-il moyen d'avoir la ventilation de ces 60 000 heures de temps supplémentaire pour cette année par bureau? J'aimerais également avoir la ventilation pour un certain nombre d'années, afin de voir si ce sont toujours...

M. Vézina: Cela a diminué. Encore une fois - je ne sais pas si M. le ministre y consent - je pourrais déposer le tableau qui donne les coûts réels du temps supplémentaire payé à la régie depuis 1981-1982.

M. Garon: Pas seulement ça...

M. Vézina: Ah! oui, mais je vais vous donner le détail après.

M. Garon: Par bureau.

M. Vézina: Par centre de services. On a 49 centres de services.

M. Garon: Par centre de services et par catégorie, les trois catégories que vous avez

mentionnées: l'informatique, les bureaux de services...

M. Vézina: Oui.

M. Garon: La troisième, c'est quoi? Vous avez nommé une troisième catégorie.

M. Vézina: J'ai parlé des centres de services et de l'informatique.

M. Garon: Bien, pour ces deux-là...

M. Vézina: Pour ces deux-là, aucun problème.

M. Garon: ...et pour le reste qui n'est pas compris là-dedans.

M. Vézina: Vous me laissez jusqu'à demain, M. le député de Lévis?

M. Garon: Ah oui! ce n'est pas... Je ne vous demande pas cela...

M. Vézina: D'accord. Quelle année voulez-vous, M. le député de Lévis?

M. Garon: Toutes les années.

M. Vézina: Après Jésus-Christ, tout de même.

M. Garon: Vous voulez commencer en 1984? Cela ne me fait rien. C'est parce qu'habituellement, quand on demande au ministre des renseignements pour l'année 1986, il nous offre toujours de les donner avant...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour être en mesure de comparer.

M. Garon: Oui, Oui. Je n'ai pas d'objection à cela.

M. Chevette: C'est pour ça qu'il le demande.

M. Garon: Pourquoi me l'offre-t-il méchamment quand je le lui demande gentiment? C'est juste pour voir...

Au fond, c'est une question administrative.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est plein de bon sens de reculer, et on va inclure le BVA.

M. Chevette: Mais l'année 1984 n'est pas significative, à cause de l'installation, si je comprends bien les propos du président.

(20 h 15)

M. Vézina: L'année 1984-1985, car, à l'époque, l'année financière de la régie finissait le 28 février. Alors, 1984-1985 a été effectivement c'était l'année de l'implantation des systèmes.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je pense qu'en donnant toutes les années à partir de 1978, cela va permettre de voir aussi l'évolution.

M. Chevette: C'est correct.

M. Vézina: D'accord.

Système ambulancier

M. Chevette: M. le Président...

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

M. Chevette:... j'ai remarqué que, sur le rapport annuel 1987, il y a une ambulance sur la photo. Vous aviez, sans doute, le pressentiment qu'un jour ou l'autre cela vous arriverait.

M. Côté (Charlesbourg): De l'utiliser?

M. Chevette: Non, de payer pour le service ambulancier.

Une voix: C'est vrai.

M. Chevette: Je ne vous conte pas de blague. Regardez la photo. Il arrive de ces prémonitions, des fois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est extraordinaire.

M. Chevette: Tout d'abord, je voudrais savoir... Il y a des questions d'ordre technique. Que le ministre soit bien à l'aise, s'il sent le besoin de...

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre va répondre pour commencer...

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... et quand il sentira le besoin, il passera le "puck".

M. Chevette: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'en sent pas le besoin, il le gardera.

M. Chevette: Je suis sûr qu'à certaines questions que je vais poser le ministre ne pourra pas passer le "puck". Je voudrais savoir, dans un premier temps, quel est le pourcentage d'argent que la régie a dû déboursier, qu'est-ce que cela

représente, quelle a été la ponction faite l'an passé à la suite du projet de loi? Est-ce que C'est 65 000 000 \$ OU 85 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Pour les soins de santé?

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Pour les soins de santé, cela a commencé à 60 000 000 \$.

M. Chevette: Cela a fini à combien?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une entente de trois ans qui se termine cette année et qui, à la fin de l'exercice, est rendue à 65 200 000 \$.

M. Chevette: 65 000 000 \$, c'est cela. La somme de 65 000 000 \$ m'avait frappé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: C'est quel pourcentage des revenus de la régie et quel pourcentage des dépenses de la régie?

M. Côté (Charlesbourg): Des dépenses ou des revenus?

M. Chevette: Des deux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 65 208 000 \$, précisément, et les dépenses totales de la régie pour 1988, bien sûr la même année, sont de 829 383 000 \$. Le pourcentage n'est pas fait, il s'agirait de le calculer. Mais je suis convaincu qu'avec ces deux chiffres, vous êtes capable de le faire. C'est à peu près 8 %. Il s'agit que quelqu'un ait une calculatrice pour être capable de le faire.

M. Chevette: Pour ce qui est des 35 000 000 \$ qu'on vous demande maintenant de rembourser... Pour la stabilisation, l'organisation et la réforme du système ambulancier, c'est 35 000 000 \$ qu'on a demandés à la régie. 35 000 000 \$ par rapport aux dépenses de la régie, si je fais un calcul rapide, c'est 3 ou 4 %?

M. Côté (Charlesbourg): 65 000 000 \$, c'est 7, 9 %.

M. Chevette: 7, 9 %. Donc, 35 000 000 \$, qui représentent à peu près la demie, c'est 4 %, grosso modo. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être 11 %.

M. Chevette: 4 % des dépenses de la régie.

M. Côté (Charlesbourg): 11 ou 12 %.

M. Chevette: Comment cela fonctionnait-il

avant qu'on vous demande de rembourser le système ambulancier? Combien en coûtait-il à la régie pour les 25 000 cas qui nécessitent l'intervention d'une ambulance à la suite d'un accident de la route?

M. Côté (Charlesbourg): 2 400 000 \$.

M. Chevette: 2 400 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Cela veut dire 32 600 000 \$ de moins. C'est bien cela? 32 600 000 \$ de moins que ce qu'il en coûte présentement. Comment payiez-vous avant? Comment procédiez-vous pour effectuer le paiement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un mécanisme assez compliqué. Je vais laisser aller M. Vézina. Sur le reste, vous me reviendrez.

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

M. Chevette: Je sais que vous vous êtes bien préparé, M. le ministre mais...

M. Vézina: Depuis 1978, soit dès le départ de la mise en exploitation de la régie, il existait une entente verbale entre la corporation des ambulanciers du Québec, Urgences-santé de Montréal et quelques autres transporteurs - une quinzaine - qui ne font pas partie de la corporation. On remboursait directement la corporation et ces transporteurs au taux de 70 \$ l'unité pour le premier passager, 35 \$ l'unité pour un deuxième, troisième, quatrième ou un cinquième passager et 1,75 \$ le kilomètre parcouru. C'était sur facturation de ces transporteurs ou de la corporation des ambulanciers du Québec.

M. Chevette: Est-ce qu'il y avait des vérifications de faites, un suivi?

M. Vézina: Il y avait d'abord une vérification indiquant bien sûr, qu'on ne payait pas, par exemple, pour le transport d'un étranger. Il arrivait que l'ambulance transportait effectivement des non-résidents. Alors, on épurait les réclamations à partir d'un certain nombre de critères. Par exemple, quand manifestement un transporteur transportait des victimes accidentées de travail, on ne payait pas non plus. Donc, on faisait un certain contrôle par rapport à ça, mais pas un contrôle absolu en ce sens, par exemple, que pour un deuxième passager, à 35 \$ la pièce, un contrôle absolu de vérifier qu'effectivement c'était bien un accidenté de la route qui avait fait une demande d'indemnisation à la régie, etc., cela aurait coûté plus cher que de payer les 35 \$ de toute façon. Donc, je vous dis que oui, il y avait un contrôle, mais pas un contrôle tout à fait absolu. Autrement dit, on payait aussi pour des gens qui ne faisaient pas manifestement de

réclamation pour d'autres fins d'indemnisation à la Régie de l'assurance automobile.

M. Chevette: D'accord. Donc, grosso modo, c'était 2 400 000 \$ après épuration des listes pour les étrangers, après une vérification, des "check spots" que vous faisiez, mais que vous payiez directement aux transporteurs.

M. Vézina: Qu'on payait directement à la corporation ou au transporteur qui ne faisait pas partie de la corporation ou du groupe de Montréal.

M. Chevette: Sur quelle assise légale était basée l'entente verbale?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Cela se pose comme question.

M. Vézina: Encore une fois, je vous dis, M. le député...

M. Chevette: Excusez M. le DG, M. le président.

M. Vézina: M. le député de Joliette, encore une fois, c'était une entente mise en place dès le début du régime bien avant que fonctionne vraiment le régime. Ce que dit l'article 45 de la loi - vous me demandez quelle assise légale - est qu'on rembourse la victime ou qu'on rembourse le fournisseur avec l'approbation de la victime. Je conçois qu'effectivement, dans ce cas-là...

M. Chevette: Ce n'est pas tout à fait ce que dit l'article 45. Êtes-vous légiste?

M. Vézina: Non, je ne suis pas légiste, mais relisez l'article 45 et il dit qu'effectivement...

M. Chevette: Ce n'est pas plutôt à la demande?

M. Vézina: Oui, mais avec l'approbation.

M. Chevette: Mais ce n'est pas ce que vous avez dit.

M. Vézina: Oui, mais à la demande de la victime.

M. Chevette: Vous savez que c'est très différent.

M. Vézina: Oui, effectivement...

M. Chevette: Ce n'est pas un avis à l'usager, c'est une demande de l'usager, contrairement à ce que vous dites. Vrai ou faux?

M. Vézina: D'accord.

M. Chevette: Merci.

M. Vézina: Effectivement, je vous dis que l'assise légale n'est pas forte à l'heure actuelle, mais encore une fois, tout le monde avait compris que c'était un moyen plus efficace que de chercher de midi à quatorze heures pour tenter de rembourser 35 \$ ou 70 \$.

M. Chevette: Comment avez-vous appris cela à la régie que vous auriez à...

M. Côté (Charlesbourg): C'est ici que ça va venir.

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

M. Chevette: Mais je n'ai pas encore posé ma question. Vous avez l'air un petit peu fou de passer la parole au ministre. À quoi va-t-il répondre? Je ne lui ai pas posé la question.

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

M. Chevette: Parfait.

M. Côté (Charlesbourg): Elle est déjà posée. Comment avez-vous appris ça?

M. Chevette: Non. J'ai dit: Comment avez-vous appris à la régie que vous aviez à conclure des ententes différentes?

M. Côté (Charlesbourg): Parlez-vous de la nouvelle décision?

M. Chevette: Qu'ils avaient à conclure des ententes différentes de celle avec les transporteurs? Parce que l'entente, si j'ai bien compris, c'était avec les représentants des transporteurs avant, ou avec le transporteur lui-même s'il n'était pas membre de la corporation. C'est ce que j'ai compris. Donc, à toutes fins utiles, avant vous donniez à tout membre qui n'était pas de la corporation, vous envoyiez, un chèque de 70 \$, à l'individu.

M. Côté (Charlesbourg): Aux firmes.

M. Chevette: Non, à l'individu non membre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, aux firmes.

M. Chevette: Au transporteur.

M. Côté (Charlesbourg): Au transporteur.

M. Chevette: À la compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): Pour faire la distinction avec la victime.

M. Chevette: D'accord, à l'employeur, au propriétaire plutôt. Et vous envoyiez autant de 70 \$ qu'il y avait de membres de la corporation qui en faisaient la réclamation. Est-ce que vous considérez que les 1500 \$, qui sont dorénavant réclamés pour chaque transport, vous permettent d'agir de la même façon?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on entre sous le nouveau régime?

M. Chevette: Oui, parce que 1500 \$ cela ressemble au nouveau régime.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un nouveau régime.

M. Chevette: C'est seulement 1430 \$ de différence.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 1430 \$. Évidemment, c'est clair, c'est 1430 \$.

M. Chevette: Ce n'est pas tellement ça. De quel pourcentage est l'augmentation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, si vous voulez jouer avec les pourcentages, amusez-vous.

M. Chevette: Non, mais on pourrait peut-être vous le demander. Vous avez l'air fort pour me le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Chevette: Si votre machine a été capable de fixer 7.9 %, vous êtes capable de me dire ce que cela représente.

M. Côté (Charlesbourg): Je pensais que vous étiez préparé à ce point-là. En règle générale...

M. Chevette: On est tellement préparés qu'on veut les entendre de votre bouche.

M. Côté (Charlesbourg): Non, laissez faire. L'augmentation passe de 70 \$ à 1500 \$. Donc, c'est 1430 \$ de différence.

M. Chevette: C'est exact.

M. Côté (Charlesbourg): Et c'est une décision du conseil.

M. Chevette: Du conseil?

M. Côté (Charlesbourg): Des ministres. C'est une décision du Conseil des ministres, qui a suivi tout le processus en termes de décision, et c'est une décision du conseil.

M. Chevette: Est-ce que la Régie de l'assurance automobile, à ce moment, est chargée

et mandatée expressément en vertu de sa loi, d'administrer les cotisations qui sont demandées aux détenteurs de permis? Est-ce qu'on se comprend bien?

M. Côté (Charlesbourg): Elle a une mission de sécurité en plus de tout ça.

M. Chevette: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Elle a une mission de sécurité en plus.

M. Chevette: Oui, en plus. Mais un des rôles premiers et essentiels, c'est d'en faire, à toutes fins utiles, le gérant des cotisations des détenteurs de permis, le premier but fondamental.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais peut-être réentendre la question du député de Joliette. Je m'excuse.

M. Chevette: J'ai dit: Un des rôles premiers de la régie, c'était et c'est toujours d'administrer, en plus de la mission de sécurité dont vous parlez, les cotisations qu'elle perçoit des propriétaires, des détenteurs de permis ou des propriétaires de véhicules.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan des assurances...

M. Chevette: Oui

M. Côté (Charlesbourg): ...de un, et de deux, vis-à-vis de la sécurité routière...

M. Chevette: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...en termes de responsabilité.

M. Chevette: Étant donné que la régie a comme mission première d'administrer les cotisations qu'elle a la responsabilité entière et totale de ça, et qu'elle est même redevable, elle a une imputabilité devant le Parlement de la gestion de ses cotisations; ma première question est: Est-ce que je pourrais savoir ce que représentent les cotisations, la perception des permis et de l'immatriculation, par rapport aux revenus totaux?

M. Côté (Charlesbourg): En 1981-1982, à titre d'exemple, c'était 67,9 % des revenus, alors qu'en 1988, c'est une approximation, le chiffre réel est 49,7 % parce que, finalement, il y a des placements à la caisse de dépôt qui rapportent et qui font en sorte que les revenus sont à la baisse sur le plan des cotisations.

M. Chevette: Donc, c'est grâce aux cotisations de ceux qui sont détenteurs de permis et propriétaires de véhicules, qu'on a réussi à

cotiser en surplus, qu'on a des surplus budgétaires qui nous permettent de faire diminuer le coût que représente le revenu annuel. Ce sont les placements qui font diminuer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire les placements, la réserve actuarielle qu'a la Régie de l'assurance automobile pour combler le paiement et pour faire les paiements auxquels aura à faire face la Régie de l'assurance automobile.

M. Chevette: Donc, les propriétaires d'automobiles ou de véhicules et les détenteurs de permis se sont créés à toutes fins utiles, à même leurs propres cotisations, des surplus ou une banque leur permettant d'espérer que les cotisations baissent ou que les cotisations restent stables pendant un bon laps de temps. C'est un peu comme une mutuelle qui se paie... Comment pouvez-vous expliquer, à ce moment-là, que ces cotisations qui sont confiées à la régie puissent servir d'autres personnes que celles qui cotisent?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être, pour être capable de se comprendre, parce que je sais un peu où veut en arriver le député de Joliette, ce n'est pas nécessaire de faire un grand détour pour y arriver...

M. Chevette: Je ne fais pas un grand détour.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non...

M. Chevette: C'est la mission première.

M. Côté (Charlesbourg): Vous me permettez de répondre?

M. Chevette: Le président de la régie n'est pas là pour sauver la veuve et l'orphelin, il est là pour protéger les cotisations de ceux pour qui il prélève des cotisations.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement ce qu'il fait, de la même manière, parce que tantôt vous avez évoqué les 65 200 000 \$ pour le paiement des frais hospitaliers. Avant le régime public, les compagnies d'assurances payaient les frais hospitaliers inhérents aux accidents de la route. C'est ce qui a été fait concernant les 65 000 000 \$. Ce qui est fait dans le cas du transport par ambulance, c'est que la régie va payer le transport ambulancier d'accidentés de la route. C'est clair. Ce n'est pas d'autres personnes. La régie va payer la cotisation, le montant payé pour des gens qui ont des accidents de la route et c'est définitivement son rôle. C'est à elle que ça appartient.

M. Chevette: Mais vous êtes deux payeurs, M. le ministre. Vous êtes l'aide sociale à 45 000 000 \$ à ce jour et la RAAQ à

35 000 000 \$. Qui paie pour les accidentés de la CSST?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le premier transport, ça va être l'employeur, de la même manière...

M. Chevette: Oui, mais après?

M. Côté (Charlesbourg):... qu'on fait... Pardon?

M. Chevette: À combien?

M. Côté (Charlesbourg): Sur la même...

M. Chevette: A la CSST, c'était combien? Combien l'employeur va-t-il payer pour le premier transport?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Chevette: C'est 70 \$, n'est-ce-pas?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Une minute!

M. Chevette: C'est ce que votre collègue, la ministre de la Santé et des Services sociaux m'a dit.

M. Côté (Charlesbourg): Une minute! De toute façon, si c'est le problème de la CSST que vous voulez régler, vous le réglerez avec le ministre du Travail et avec...

M. Chevette: Non, non. Je vous donne un exemple. Vous dites que tout le monde paie.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Si le système qui a été imaginé et qui a été décidé par le Conseil des ministres est le système que vous connaissez où il y a dans tout le Québec un service de même qualité, si vous avez un service ambulancier qui est disponible 24 heures sur 24 dans le parc de Chibougamau, il y a de fortes chances, si vous le payez au voyage, qu'il n'y en aura pas longtemps ou, s'il y en a un, ça va être un vieux corbillard qui ne correspond finalement pas aux normes qu'on espère. Il n'y a pas de raison pour qu'un accidenté de la route dans le parc de Chibougamau ne reçoive pas les mêmes services qu'à Québec. Donc, il y a des coûts à ça et on pourrait faire la bataille demain matin et dire: Est-ce que les 70 \$ de l'ancien régime payaient ce que ça coûte? Il n'y a pas grand monde qui va soutenir ça pendant longtemps que c'est ce que ça coûtait. Cela coûtait pas mal plus que ça en termes de coût réel. Finalement, c'est une partie du coût qu'il y a à payer. Comme les transports urgents sont en bonne partie reliés aux accidents de la route, comme vous le disait Mme Lavoie-Roux aujourd'hui par des statistiques qu'elle a dû vous donner à l'étude des crédits de

la même manière, c'est 42 % des transports d'urgence...

M. Chevette: Reprenons ma question. Vous dites que la Régie de l'assurance automobile paie sa juste part. Il y a deux payeurs. Il y a l'aide sociale et la régie.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a un troisième qui va éventuellement être la CSST, soit par l'entremise... (20 h 30)

M. Chevette: Non, mais au moment où on se parle.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais la CSST aussi par l'entremise de l'employeur...

M. Chevette: Mais écoutez, si c'était moi, vous devriez défendre que l'employeur paie 1500 \$ du voyage exactement comme la régie, exactement comme l'aide sociale. Cela ne tiendrait pas debout de demander, dans une politique où vous êtes participant ou partie prenante à payer, ce serait un non-sens, que la Régie de l'assurance automobile paie 1500 \$, que l'aide sociale paie 1500 \$ et qu'un employeur, qui est peut-être même la cause des accidents parce qu'il ne fait même pas la réfection de son outillage ou de son usine, paie 70 \$. Cela n'a pas de maudit bon sens. Cela ne résiste pas à l'analyse 30 secondes. Ce que je veux dire, c'est que quand vous affirmez, M. le ministre, que la régie paie sa quote-part et que vous parlez des vrais cas d'urgence dans le transport, les vrais cas d'urgence dans le transport, il y en a beaucoup en entreprise. Il y a des cas légers aussi en entreprise qui prennent l'ambulance comme il y a des cas légers sur la route qui prennent l'ambulance. C'est le seul moyen de se transporter. Ce n'est pas toujours des cas qui nécessiteraient un transport ambulancier d'urgence, mais ils prennent l'ambulance quand même pour y aller. Dans certains coins, vous le savez, il arrivait deux ou trois ambulances sur place pour venir à bout de se partager même la victime. Ils en avaient l'air fou. Cela dit, comment expliquez-vous la cohérence, les raisons fondamentales qui font que seule la régie et l'aide sociale font les frais d'une politique qui s'adresse à l'ensemble des citoyens du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, je pense que vous allez poser vos questions à la personne responsable du dossier.

M. Chevette: Vous êtes là pour défendre la Régie de l'assurance automobile?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Je vous demande comment il se fait que vous acceptiez cela pour la régie.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une chose qui est certaine, il y a un ministre responsable de cette réforme qui est le ministre de la Santé et des Services sociaux, on va être clair, à qui vous avez posé des questions. Quant à moi, j'ai fait les représentations que m'a demandé de faire la Régie de l'assurance automobile avant même la décision dans des rencontres avec M. Dutil qui avait le dossier à l'époque, sur le plan de l'explication d'un certain nombre de choses, dans même plusieurs rencontres. J'ai fait les représentations que la régie me demandait de faire sur le plan de la différenciation en ce qui concerne les transports urgents par rapport aux transports non urgents, par rapport au nombre de transports qu'on voulait facturer à la régie et que la régie n'acceptait pas en termes de statistiques puisque toute une série d'interventions ont été faites sur ce plan, le nombre de personnes transportées... Les interventions ont été faites. Et ce n'est pas au député de Joliette que je vais expliquer qu'à partir du moment où le Conseil des ministres a pris une décision, la décision est là et on vit avec la décision.

M. Chevette: Donc, vous êtes d'accord avec la décision?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, si je n'étais pas d'accord avec la décision, vous savez ce qu'il me resterait à faire?

M. Chevette: Comment expliquer que le ministre des Transports puisse être en accord avec le fait que la Régie de l'assurance automobile ait à payer pour éventuellement des cas qui ne relèvent pas de sa juridiction, mais qu'elle doive payer, ce qui pourrait à moyen terme aller vers une pénalité des détenteurs de permis? Un montant de 35 000 000 \$ par année pour le moment... En passant, M. le ministre, je ne suis pas sûr que ce soit cela l'an prochain, il va falloir qu'on aille en trouver ailleurs. Je connais très bien la réforme du système ambulancier. Vous savez que je la connais très bien. Le montant de 35 000 000 \$ représente 4 % des dépenses de la régie. C'est beaucoup. Si cela devait monter, ça pourrait signifier, si on ne veut pas puiser exclusivement dans les réserves, des hausses de cotisation éventuelles. Ma question plus précise est la suivante. Le ministre qui a eu à défendre ce dossier au Conseil des ministres peut-il me dire comment il peut justifier, face aux propriétaires de véhicules et aux détenteurs de permis, que ceux-ci aient à payer pour des risques encourus par l'ensemble d'une population alors qu'eux ne représentent qu'un douzième des cas de transport ambulancier, ce sont 25 000 sur 400 000 au Québec, cela veut dire 8 % à ce moment-là des transports ambulanciers au Québec, et qu'ils aient à payer plus de 40 %? Déjà la RAAQ paie sa quote-part dans les hôpitaux. Je sais que ce n'est pas d'aujourd'hui. Elle paie déjà sa quote-part dans les hôpitaux,

pourquoi ne pas payer sur les coûts réels plutôt que d'arriver avec un pourcentage fixe de cotisation?

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Joliette, qui a été ministre de la Santé et des Services sociaux, admettra qu'il y a une distinction fondamentale entre des transports urgents et des transports interhospitaliers. C'est fondamental. À partir du moment où on admet que c'est fondamental et que la base même de la réforme vise à traiter des cas d'urgence - et on n'a pas eu de problèmes avec des gens lors des discussions sur le plan de la distinction entre le transport urgent et le transport non urgent - à partir du moment où c'est ça, il faut donc que dans tout le Québec, il y ait un système, qu'on l'accepte ou pas, qui donne autant que possible la même qualité de services à l'Anse-aux-Griffons en Gaspésie qu'à Québec. À partir de cela, cela prend un équipement qui est là, cela prend un personnel formé qui est capable de le faire, plutôt que ce qu'on avait auparavant, des gens payés à une ou deux piastres l'heure à attendre. C'est un coût, celui d'une infrastructure de base, qui ne sert pas pour le domaine interhospitalier, mais qui sert pour les urgences. C'est important. Cette distinction faite, à partir du moment où la base du régime est celle du transport urgent, vous avez un coût pour la formation, l'équipement et si on fait la somme en ce qui concerne le nombre de transports urgents par rapport au nombre de transport global, je comprends que le député de Joliette dise: 25 000 transports sur 400 000, c'est l'ensemble des transports, en incluant les transports interhospitaliers. Comme la base du régime est celle des transports urgents, on est dans une situation où il y a à peu près 24 000 ou 25 000 transports urgents qui peuvent concerner la Régie de l'assurance automobile, peut-être moins. M. Vézina me dit même 22 500. Donc c'est là...

M. Chevette: J'ai pris les chiffres de la ministre de la Santé et des Services sociaux, M. Vézina. Si je dis 25 000 c'est parce qu'on m'a dit 25 000 en commission parlementaire, il y a deux jours.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas pour vous reprendre. De toute façon, 22 500 ou 25 000 dans le débat...

M. Chevette: Une question qui se pose, M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais juste finir. À partir de ça, c'est la base même de l'implantation du régime. La régie a un certain gain possible dans ce transport de personnes sur le temps de parcours de l'ambulance à l'hôpital. Il y a des gains qui peuvent être assez appréciables pour la Régie de l'assurance automobile sur la rapidité d'intervention. En bout de piste, oui, il

y a un intérêt pour la Régie de l'assurance automobile, je le crois, d'intervenir de cette manière. Vous allez me poser la question: Est-ce que la Régie de l'assurance automobile était très heureuse de ce coût? Je pense qu'il y avait des différences d'opinions. C'est pour ça tantôt que je vous ai dit très clairement que c'était une décision du Conseil des ministres et que dans ce sens la décision s'appliquait.

M. Chevette: M. le ministre. J'en reviens. Vous dites que la régie peut avoir un intérêt. Je n'en doute pas. Avec sa mission de sécurité, plus il y a un service ambulancier correct dans tout le Québec... Tout le monde peut s'en réjouir. Je n'en suis pas là-dessus. J'en suis sur le fait qu'un système ambulancier compétent où les employés doivent avoir une formation de 825 heures, nous dit-on - il n'y a rien qui se fait là-dessus cette année, ni ne s'est fait l'an passé... Ils doivent avoir éventuellement 825 heures de formation. Tout le monde peut se réjouir de ça. Mais c'est pour tout le monde au Québec. Il peut y avoir des cas d'extrême urgence dans un atelier. À Abex à Joliette, quand un chariot tombe sur la tête du gars en bas, c'est aussi urgent qu'une voiture qui ne fait pas son stop à Montréal et qui rentre dans le côté opposé au chauffeur. Comment se fait-il que dans l'entreprise, vous arriviez avec 70 \$ que cela coûte à l'employeur ou à l'entreprise pour un voyage tout aussi urgent, il peut même y avoir mortalité, s'il n'y a pas un déménagement rapide et d'extrême urgence, et qu'on se ramasse avec la régie, pour un cas mineur, qui devra payer également 1500 \$, alors que l'employeur, cas mineur ou majeur, paiera 70 \$? C'est ça la question fondamentale. Comment pouvez-vous concilier ça?

(20 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): C'est une très bonne question. Effectivement, à l'égard du coût du transport, puisque le député de Joliette fait le point, dans une situation comme celle-là, il serait normal que l'employeur paie le même prix pour le transport d'urgence, puisque la base même du service, c'est le transport d'urgence. C'est sûr. Si c'est ça que vous cherchez, ça m'apparaît...

M. Chevette: C'est parce que j'essaie de comprendre la logique. Le gars gagne sa vie avec son auto, c'est son instrument de travail. C'est l'outil de travail de plusieurs. Il gagne sa vie avec son auto, il fait attention. À un moment donné, il se fait frapper par quelqu'un qui perd le contrôle de son véhicule, il utilise l'ambulance. Sa compagnie, parce que la régie devient sa compagnie d'assurances paie 1500 \$ pour lui. Elle paie 1500 \$. Ce n'est pas lui qui paie.

M. Côté (Charlesbourg): Dans un cas comme celui-là...

M. Chevette: La régie paie 1500 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Elle paie combien?

M. Côté (Charlesbourg): Si un gars se sert de son auto pour travailler, c'est un accident de travail.

Une voix: C'est l'employeur qui paie.

M. Chevette: Vous allez être obligé de définir que c'est son outil de travail s'il arrive sur la route 20? Voyons!

M. Côté (Charlesbourg): Non. Vous nous dites que c'est un gars qui se sert de son auto pour travailler.

M. Chevette: Oui, mais il s'en vient à Québec...

M. Côté (Charlesbourg): Donc, c'est un commis voyageur.

M. Chevette:... il se fait frapper, et la régie ne paiera pas 1500 \$?

M. Côté (Charlesbourg): M. Vézina?

M. Vézina: M. le député de Joliette, la Loi sur l'assurance automobile ne couvre pas les accidents du travail même quand ils arrivent sur la route. Il ne faut pas penser que tous les accidents qui ont lieu sur la route sont couverts par la Régie de l'assurance automobile. On ne couvre pas les accidents du travail. Dans le cas que vous mentionnez, il me paraît flagrant que c'est un accident du travail et, effectivement, c'est l'employeur qui devra déboursier le paiement de...

M. Chevette: Et s'il est travailleur autonome, c'est lui?

M. Vézina: Oui, effectivement. Si c'est le travailleur autonome, c'est lui.

M. Chevette: Donc, le bonhomme est travailleur autonome. Son outil de travail, c'est son auto, et la régie ne donne pas une maudite "cenne". Il doit payer son transport. C'est ce que vous me dites, vous? Et c'est pire que je le pensais. En plus, vous venez de nous dire, avec un beau sourire, que la régie ne paie pas. Le gars est obligé de payer de sa poche, mais comme ce sont ses cotisations, vous allez payer pour d'autres cas, à part ça, pour augmenter ses primes. Est-ce que c'est ça que vous dites?

M. Côté (Charlesbourg): Ne vous choquez pas pour ça.

M. Chevette: Je ne me choque pas. Je

trouve ça scandaleux.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est la loi 42 que vous avez adoptée.

M. Chevette: Je trouve ça scandaleux quand même. Cela ne change pas, peu importe qui l'a faite cette loi-là. Vous avez pris une décision au Conseil des ministres et vous essayez de vous en disculper, vous. Ce n'est pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Chevette: Qui que ce soit qui ait pris la décision, je vous dis que ça n'a pas d'allure. C'est ce que je vous dis.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. Le député de Joliette ne m'embarquera pas dans une guerre de coqs pour tenter de faire la démonstration que le ministre tente de se disculper. Non. Enlevez ça de votre esprit. La décision prise par le Conseil des ministres, c'est une décision qu'un ministre doit respecter. S'il ne la respecte pas, il s'en va chez lui. C'est clair? Il ne tente pas de se disculper. Vous tentez de discuter un dossier pour être capable de comprendre. C'est ce qu'on fait. Je ne tente pas de me disculper. Je suis solidaire de la décision qui a été prise par le Conseil des ministres.

M. Chevette: D'accord, vous ne vous disculpez pas. La question est claire alors: Comment justifiez-vous qu'un employeur ait à payer 70 \$ pour un accidenté majeur alors que la régie doit payer 1500 \$ pour un accidenté majeur de la route?

M. Côté (Charlesbourg): La CSST paie le deuxième transport interhospitalier.

Une voix: À 70 \$ quand même.

M. Chevette: À combien le deuxième?

M. Côté (Charlesbourg): C'est là qu'apparaissent les 70 \$.

M. Chevette: À combien le deuxième?

M. Côté (Charlesbourg): C'est là qu'apparaissent les 70 \$, interhospitalier.

M. Chevette: Et le premier est à combien? L'entente verbale? Le premier est à combien?

M. Côté (Charlesbourg): Où ça?

M. Chevette: Pour l'employeur, le premier est à combien?

M. Côté (Charlesbourg): Le premier, celui qui est à l'employeur, je ne sais pas.

Une voix: 70 \$.

Une voix: Il est à 70 \$.

M. Chevette: Il est à 70 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne me souviens pas.

M. Chevette: Il est à combien?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez! Ne demandez pas au président de la régie de vous le dire. Ce n'est pas à lui de vous dire ça. Ces questions-là, vous les avez posées à la ministre responsable de la santé et responsable du dossier.

M. Chevette: Non, mais c'est l'entente verbale, et c'est la régie qui l'a faite.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas l'entente verbale. Comment, l'entente verbale entre la régie et l'employeur? Où allez-vous? La régie ne s'occupe pas de la CSST.

M. Chevette: Cela fait deux fois qu'il vous dit 70 \$. S'il n'est pas capable de le dire au micro...

M. Côté (Charlesbourg): La régie ne s'occupe pas de la CSST, c'est ce que je comprends.

M. Chevette: Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande: Combien? Le savez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Comment ça, combien?

Une voix: Demandez à la CSST.

M. Chevette: Vous, le savez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Demandez à Mme Thérèse Lavoie-Roux qui est responsable du dossier. Elle va vous le dire.

M. Chevette: Mais elle nous a dit que c'était 70 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Si elle vous a dit que c'est 70 \$, pourquoi me demandez-vous de vous dire combien?

M. Chevette: Pour voir si vous ne dites pas le contraire. Ce matin, je lisais Girard...

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Pour voir si je ne dis pas le contraire.

M. Chevette: Non. Ce matin, dans l'article de Girard, vous étiez en train de donner 1500 \$ à chaque transporteur. Avez-vous lu l'article?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Un instant.

M. Chevette: ...qui rapportait l'émission du roi Arthur?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Chevette: Je ne l'ai pas inventé. Je l'ai lu là.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, je pense que le député de Joliette est capable de faire la distinction entre des propos qui sont tenus et un article qu'on en tire relativement aux coûts. Et c'est clair que c'est un dossier qui est difficile à expliquer aux gens, et je pense que la démonstration qu'on fait, actuellement, en est la preuve. C'est un fait, il y a des raisons fondamentales au fait qu'on a dû changer ce système. Cela doit vous **rappeler** des souvenirs, parce que du temps où vous avez été vous-même ministre de la Santé, vous avez eu quelques problèmes avec le transport ambulancier? Cela doit aussi vous rappeler des souvenirs. À partir de ça, pourquoi avoir réglé le problème des autres et ne pas avoir réglé le problème de l'ensemble du Québec? Cette réforme, en ce qui a trait aux ambulanciers, donne aux régions la même qualité de service que celle que vous avez octroyée à Québec ou à Montréal.

M. Chevette: Est-ce que le ministre est en train de me dire que la réforme n'a pas été faite pour Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): La réforme a été faite pour l'ensemble du Québec.

M. Chevette: Oui, mais où sont les coûts, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Quand on parle de formation...

M. Chevette: Il ne s'en fait pas!

M. Côté (Charlesbourg): ...et quand on parle d'une qualité de services à donner aux régions du Québec.

M. Chevette: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est clair...

M. Chevette: Mais là, vous voulez discuter du fond de la réforme. Je suis prêt à le faire, si vous voulez. Vous me défendez de le faire quand je l'aborde, et dans vos réponses, vous voulez l'aborder.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est parce que...

M. Chevette: Je vais vous répondre que la réforme devrait assurer la stabilité de la main-d'œuvre, et, depuis un mois, les groupes de Montréal sont allés chercher au moins 100 techniciens ambulanciers dans les régions, contrairement à l'objectif même de la réforme. Quand votre collègue Dutil, qui était au Conseil des ministres, disait que la réforme devait s'autofinancier et qu'on constate que ce sont les détenteurs de permis et les propriétaires d'automobile qui paient la réforme, c'est un drôle d'autofinancement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que non, il ne faut pas exagérer non plus. Lorsque le collègue Dutil parlait d'autofinancement, il parlait d'autofinancement par la clientèle qui utilise les services ambulanciers. Êtes-vous en train de me dire que les gens qui ont des accidents de la route ne sont pas des gens qui utilisent le service ambulancier?

M. Chevette: Je n'ai pas dit qu'ils ne l'utilisaient pas, j'ai dit...

M. Côté (Charlesbourg): Voyons donc! Ce n'est pas la clientèle?

M. Chevette: Oui, mais est-ce que c'est une clientèle, un type qui reçoit une barrique sur la tête et qui s'en va à l'hôpital? Est-ce que c'est une clientèle?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Pourquoi le transport serait-il à 70 \$ pour lui et à 1500 \$ pour l'accidenté de la route? Ma question est fondamentale.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je comprends le point de vue du député de Joliette. J'en suis très heureux, parce que ça ne dénie pas le reste. Vous dites que s'il y a justice, de votre point de vue, si c'est 1500 \$, ça va être 1500 \$ pour l'usager de la route, payés par la régie, payés par l'aide sociale, et ça va aussi être 1500 \$ pour l'employeur. Est-ce que c'est ça que vous voulez faire? Est-ce que c'est ça que vous voulez, en termes de justice? À partir du moment où l'employeur va payer 1500 \$, c'est juste?

M. Chevette: Non. Excusez. Juste *une* minute. Si vous avez établi qu'un transport ambulancier, au Québec, était de 1500 \$ pour les cas majeurs, lourds, quels qu'ils soient, l'urgence peut être dans la forêt, elle peut être en usine, elle peut être sur un coin de rue à Montréal, mais on ne fait pas deux poids, deux mesures. S'il y a *une* urgence et qu'on établit que le transport d'urgence coûte 1500 \$, qu'il y ait des transports d'urgence qui coûtent 1500 \$ et des transports interétablissements qui soient moins urgents et qui valent moins, je m'en fous, si ça

tient compte des réalités. Mais je n'accepte pas, et c'est là où je ne comprends pas l'argumentation du ministre, et c'est ce sujet que je veux aborder avec lui, comment peut-il concilier la défense des intérêts des détenteurs de permis et des propriétaires de véhicules, avec cette décision?

M. Côté (Charlesbourg): Tout en échangeant des propos avec le député de Joliette, je me rappelle une série de rencontres et de discussions que nous avons eues. Évidemment, j'aurais quand même besoin de vérifier un certain nombre de choses, en particulier au sujet de la CSST, parce que ça n'a pas nécessairement été ma préoccupation. En ce qui a trait aux discussions que j'ai eues avec des collègues à ce sujet, effectivement, à l'occasion, on nous a déjà présenté l'argumentation que la CSST devait payer le même prix que la Régie de l'assurance automobile et l'aide sociale, qu'on considérerait comme des clients. Dans ce sens, il faudrait que je fouille et que je revoie les notes que j'ai prises à l'époque pour être capable de répondre plus précisément au député de Joliette. C'est ce que je ferai dans le courant de la journée, pour être capable de lui répondre demain.

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

M. Garon: J'aimerais poser une question au président de la régie chargée d'administrer la loi. En vertu de la loi, l'article 45 dit qu'on peut faire un remboursement de frais raisonnables à la suite d'un accident. Est-ce que la loi donne ouverture à ce que des frais raisonnables soient fixés par le Conseil des ministres, ou si c'est votre responsabilité, à vous et au conseil d'administration de la Régie de l'assurance automobile?

M. Vézina: Je n'ai aucun problème à répondre au député de Lévis, parce qu'on a fait examiner ce que voulait dire raisonnable, au plan juridique, et dès le moment où le Conseil des ministres fixe le tarif, cela devient raisonnable. Il n'y a aucun problème à ce sujet.

M. Garon: Est-ce que vous avez lu l'article 203 qui dit: "La présente loi s'applique également au gouvernement"? Le gouvernement ne peut déroger à ces frais raisonnables. Pensez-vous qu'une personne normale, un bon père de famille, n'importe qui, la définition du dictionnaire, si vous voulez, lorsqu'elle va voir la facture passer de 70 \$ à 1500 \$, va dire: "On va considérer que c'est une augmentation raisonnable" et...

M. Vézina: Écoutez, je ne peux pas me prononcer sur le plan de la morale. Vous me posez la question sur le plan juridique. Sur le plan juridique, nos conseillers juridiques arrivent à la conclusion suivante: effectivement, le tarif

est fixé par le gouvernement. Le gouvernement, en soi, ne fait pas des choses déraisonnables.

M. Garon: J'espère que ce n'est pas le même conseiller juridique...

M. Vézina: On doit payer la facture.

M. Garon: J'espère que ce n'est pas le même conseiller juridique qui a oublié de poursuivre Provigo. Mais c'est un peu drôle, parce qu'à première vue, n'importe quelle personne normale va comprendre que des frais raisonnables ne peuvent être des frais qui passent, pour le même travail, de 70 \$, en dedans de 24 heures, à 1500 \$. Comment pouvez-vous expliquer cela sur le plan juridique? J'aimerais la voir, cette opinion juridique-là. Mais si vous dites que pour la Régie de l'assurance automobile, c'est 1500 \$, et pour un autre organisme privé, ce sera 70 \$, en quoi des frais raisonnables sont-ils 70 \$ pour un et 1500 \$ pour l'autre? Il y a une obligation légale du Parlement. Ce sont des frais raisonnables en vertu de la loi, et l'article 203 dit: "La présente loi s'applique au gouvernement". Donc ce n'est pas le gouvernement qui l'applique, c'est la Régie de l'assurance automobile qui l'applique. Est-ce que le conseiller juridique qui a donné cet avis est un conseiller juridique de la régie?

M. Vézina: Tout à fait.

M. Garon: Est-ce que cela a été corroboré ou si c'est...

Une voix: Tout à fait.

M. Vézina: Il n'y a rien à faire...

M. Garon: Est-ce que vous pouvez nous déposer l'opinion juridique?

M. Côté (Charlesbourg): On verra, c'est le ministre qui décidera.

M. Chevette: Mais juridiquement raisonnable, cela peut avoir l'air fou en Christophe.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question hypothétique. Cela peut avoir l'air fou...

M. Chevette: C'est loin d'être hypothétique, c'est lui qui a répondu que "raisonnable" voulait dire une décision du gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est vous qui ajoutez, comment avez-vous dit cela? Juridiquement déraisonnable?

M. Chevette: Il dit que ses procureurs lui ont dit que la décision d'un Conseil des ministres devenait raisonnable. Donc, tu augmentes de 70 \$ à 1500 \$, et la notion de raisonnabilité vient de tomber devant le juridique, c'est fou

comme balai.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est le gouvernement qui a fixé les tarifs. La décision du Conseil des ministres le confirme. Si vous voulez la contester, contestez-la.

M. Garon: Ce n'est pas cela, mais à quel endroit, dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir.

M. Garon: À quel endroit est-ce écrit dans la loi?

M. Côté (Charlesbourg): Laissez-moi finir. Ce qui semble être déraisonnable, c'est 70 \$ pour un et 1500 \$ pour l'autre, ce sont deux choses. Et si c'est déraisonnable que de passer de 70 \$ à 1500 \$, et que dans la plus pure des hypothèses, l'employeur paye 1500 \$ demain matin, est-ce que cela devient raisonnable?

M. Chevette: À mon point de vue, M. le ministre, c'est qu'on a divisé le coût de la réforme par le nombre de transports ambulanciers. Cela semble aussi mathématique que cela, d'après ce que j'ai compris. Si on divise le coût global de la réforme par le nombre de transports ambulanciers, c'est là que je dis, M. le ministre, qu'on en arrive à des aberrations, parce que peut-on diviser le coût de la réforme par le nombre de transports ambulanciers sans sombrer dans le ridicule? Vous avez même donné un exemple, je pense, dans une émission radiophonique où l'individu qui serait transporté un coin de rue coûterait 1500 \$ à l'État; pas au propriétaire de l'ambulance en passant, ni aux coopératives, mais bien aux citoyens québécois, que ce soit par le fonds de la sécurité de main-d'oeuvre ou que ce soit par la RAAQ, ce sont les citoyens québécois qui payent les 1500 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Combien pensez-vous pourrait coûter le transport d'un malade urgent dans le parc de Chibougamau? Le coût réel?

M. Chevette: Le coût réel? Le technicien ambulancier ne coûte pas plus cher l'heure dans le parc de Chibougamau qu'à Montréal. Il coûte le même tarif horaire, puisque, dorénavant, c'est le même coût horaire qui s'applique dans tout le Québec. Donc qu'il soit à Montréal ou dans le parc de Chibougamau, c'est le kilométrage, l'essence, qui coûtent plus cher, et nécessairement en temps, si on se met à calculer quatre heures au lieu de vingt minutes. Il coûte quatre heures, mais ce n'est pas ça qui devient déraisonnable.
(21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, attendez un peu. Vous avez pris l'exemple du gars du coin

de la rue à Québec...

M. Chevette: Oui, oui. C'est vous qui l'avez donné dans le journal.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est correct, puis vous l'avez relevé?

M. Chevette: Bien oui!

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner l'autre extrême. En 1988, dans le parc de La Vérendrye, êtes-vous capable de me dire combien y a-t-il eu de transports en ambulance? Il y en a eu 22 dans l'année. Il y a là une ambulance 24 heures par jour. Comment faites-vous pour avoir le coût réel?

M. Chevette: Ah! Vous êtes en train de me faire la démonstration que la réforme n'a pas été faite pour l'extérieur de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Pour?

M. Chevette: Elle a été véritablement faite pour payer les coûts montréalais.

M. Côté (Charlesbourg): Non monsieur.

M. Chevette: Vous avez entièrement raison.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Chevette: Quand vous divisez le nombre de transports...

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Chevette:... précisément...

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas, pour la simple et bonne raison que, s'il fallait demander le prix que ça coûte pour maintenir une ambulance dans le parc de La Vérendrye 24 heures par jour et diviser ce montant par 22, vous vous retrouveriez avec des factures d'au-delà de 1500 \$, de 3000 \$, 4000 \$ et peut-être même de 5000 \$ par voyage. Voyons donc!

M. Chevette:... du parc de La Vérendrye, les trois quarts du temps, au moment de s'assurer, on avait des primes d'assurance automobile avant que ça existe, vrai ou faux? Cela existait, ça, ce n'est pas d'aujourd'hui. L'ambulance n'est pas venue au monde... Il y avait une prime supplémentaire dans la police qui le couvrait au moment où...

M. Côté (Charlesbourg): Avant la...

M. Chevette: Avant la police d'assurance collective, si on peut l'appeler ainsi, que représente l'assurance automobile du Québec. Donc, la réforme a été conçue d'abord pour Montréal,

c'est clair...

M. Côté (Charlesbourg): C'est votre opinion?

M. Chevette: C'est clair, et je vais vous le prouver, M. le ministre. Vous saurez me le dire, l'an prochain, ça vous prendra 200 000 000 \$ pour la réforme à Montréal, parce que, avec tous les employés fusionnés en une seule unité à Urgences-santé, vous allez voir le temps supplémentaire qui sera payé là et vous viendrez me dire ce qui va arriver à la réforme qui devait s'autofinancer. Vous en parlerez à vos "chums" qui connaissent ça, et vous allez voir ce qui va se passer.

Je reviens à la nouvelle tarification. Comment allez-vous payer les 1500 \$ par voyage dorénavant?

M. Côté (Charlesbourg): Au sujet du paiement, ce sont des règles qui seront établies par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Quant à la Régie, elle fera le paiement à l'organisme ou à la personne que lui indiquera le ministère de la Santé et des Services sociaux.

M. Chevette: Est-ce qu'en vertu de l'article 45 de la loi, la Régie n'est pas tenue de payer à l'individu ou, à sa demande, de payer l'autre...

M. Côté (Charlesbourg): Ou à sa demande?

M. Chevette: ...et non pas par le ministère de la Santé et des Services sociaux?

M. Côté (Charlesbourg): Ou à sa demande?

M. Chevette: De payer quelqu'un à sa demande, parce qu'on a fait la distinction tantôt sur le plan juridique. J'ai dit à M. Vézina, quand vous avez fait la distinction tantôt, que c'est à la demande de l'individu que vous devez payer.

M. Vézina: Oui...

M. Chevette: Je voudrais savoir, en vertu de l'article 45, selon la nouvelle tarification, comment allez-vous payer?

M. Vézina: M. le député de Joliette, on a déjà avisé le ministère de la Santé et des Services sociaux, à la suite d'un examen plus approfondi de cette question, qu'on paierait effectivement la victime ou le fournisseur avec l'autorisation de la victime, si la victime consentait à le faire. Cela pourra se faire au moyen d'une formule, etc. Bien sûr, on va effectuer un contrôle de façon absolue pour s'assurer qu'on paie effectivement pour les victimes transportées et qui sont couvertes par la Loi sur l'assurance automobile. Alors, comme vous le disait M. le ministre, on est en train de négocier effective-

ment comment cela peut s'organiser, parce qu'encore une fois, il ne faut pas organiser des systèmes sur le dos des victimes, qui coûtent plus cher aux victimes. Il faut essayer d'avoir quelque chose de fonctionnel, tout en respectant en même temps l'article 45 de la loi.

M. Chevette: Mais si une victime vous disait: Payez le transporteur pour le montant que ça vaut réellement, et, quant au reste, pour la réforme du système ambulancier au Québec, je ne vous autorise pas à payer. Que répondriez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): La décision est une décision gouvernementale et, s'il y a des gens qui ont à la contester, qu'ils fassent ce qu'ils ont à faire.

M. Chevette: Non, mais en vertu de l'article 45 tel qu'il existe?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que la réponse de M. Vézina est valable. En ce qui concerne votre question, c'est assurément une question hypothétique.

M. Chevette: Elle est loin d'être hypothétique. Maintenant que je sais que la Régie n'a pas le droit, en vertu de l'article 45, de prendre 1430 \$ de ma prime et de les envoyer à un CRSSS, par exemple, sans mon autorisation, qu'est-ce qu'elle va faire?

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon on...

M. Chevette: C'est loin d'être hypothétique.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. On avisera en temps et lieu, et la Régie avisera en temps et lieu.

M. Chevette: Oui, mais c'est loin d'être hypothétique, que je sache. Depuis quand le montant de 1500 \$ est-il en vigueur?

M. Côté (Charlesbourg): Depuis le 21 décembre.

M. Chevette: Depuis le 21 décembre. Comment se fait-il que, rendu presque au 21 avril - dans trois jours, ça fera quatre mois - vous n'êtes pas capable de me dire ce que vous faites avec les 1500 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous avez des questions de ce type, vous les poserez à la personne responsable du dossier au ministère de la Santé et des Services sociaux.

M. Chevette: Non, je le demande à la Régie, au ministre responsable de la Régie.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que M. Vézina

vous a dit, c'est que des négociations étaient en cours avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, les gens ont fait des représentations quant à la marge de manœuvre qu'ils ont. C'est ça qu'il a fait.

M. Chevette: Est-ce que le ministre peut me confirmer qu'il n'a pas versé un cent depuis quatre mois?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas un sou de versé.

M. Chevette: Il n'y a pas un sou de versé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Les 70 \$ sont payés, mais pas les 1430 \$.

M. Chevette: L'entente verbale est respectée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: L'entente verbale sans appui juridique est respectée. Pour obtenir le paiement rétroactif de 1430 \$ - ma question s'adresse au ministre responsable de la Régie - autorisé par le Conseil des ministres mais non signé par la victime, jusqu'à maintenant, qui a autorisé de facto, parce qu'il n'y avait pas d'entente, à payer les 70 \$, comment *allez-vous faire* pour payer rétroactivement ce que la victime ne vous a pas autorisé à faire?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qui est en négociation actuellement.

M. Chevette: Ce n'est pas en négociation avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, c'est l'individu, en vertu de l'article 45.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des négociations qui sont en cours et qui se termineront un de ces jours, sur le plan du paiement. Tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas un cent de versé, vous n'avez pas à vous inquiéter.

M. Chevette: Vous n'avez pas...

M. Côté (Charlesbourg): À vous inquiéter.

M. Chevette: Excusez-moi, c'est notre rôle de nous inquiéter, quand même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: C'est notre rôle de le demander, M. le ministre. Je pense qu'il est tout à fait légitime de demander, en vertu des lois existantes, comment vous pouvez procéder quand quelque chose est illégal. On a au moins le droit de se demander si ce sera légal.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce que je

vous dis, c'est que votre question est hypothétique, et dans la mesure où le cas se présentera, la Régie agira. C'est encore en négociation.

M. Chevette: Est-ce que vous vous êtes référé, de temps à autre, à des avis juridiques que vous aviez reçus sur la notion de raisonnablement? Est-ce que vos avocats vous ont aussi dit que pour payer rétroactivement, il faudrait que vous modifiez votre loi?

M. Vézina: On n'est pas encore entré, à ce moment-ci, dans...

M. Chevette: Après quatre mois, ce n'est pas une hypothèse.

M. Vézina: Encore une fois, on vient d'engager des négociations avec le ministère de la Santé et des Services sociaux là-dessus.

M. Chevette: Vous me permettez, M. Vézina... Après quatre mois, qu'on n'ait même pas envisagé l'hypothèse, le scénario d'un amendement législatif, cela m'inquiète.

M. Côté (Charlesbourg): Au moment où le problème va se poser, s'il en faut, il y en aura un.

M. Chevette: Bon. On va prendre un scénario plausible. Vous n'avez pas payé depuis quatre mois. C'est donc dire que la Régie n'accepte pas de se faire imposer une manière de faire, puisque vous auriez payé.

M. Côté (Charlesbourg): Non. La décision du Conseil des ministres est claire, elle est effective c'est 1500 \$, et la Régie de l'assurance automobile, dans une résolution du 5 avril, a décidé de s'y conformer, selon certaines conditions qui sont fixées. D'ailleurs, vous en avez copie puisque cela a été déposé cet après-midi.

M. Chevette: Est-ce que vous avez demandé un avis au juriconsulte du gouvernement?

Une voix: De l'Assemblée nationale.

M. Chevette: Il y a un juriconsulte qui existe pour dénouer les impasses...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a un juriconsulte qui existe, en règle générale, pour des députés qui sont en situation X...

M. Chevette: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): ...et c'est là qu'il agit. Non, on n'en a pas demandé.

M. Chevette: Vous savez très bien, M. le ministre, quand on parle de juriconsulte au gouvernement, c'est le ministre de la Justice qui

à cette fonction précise de conseiller...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, au bout de la ligne, il ne faut pas...

M. Chevette: Non, mais c'est ça. C'est le ministre de la Justice qui était...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un contentieux à la Régie de l'assurance automobile...

M. Chevette: Ah, ce n'est rien!

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Chevette: Ce n'est rien, ça!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est rien, le contentieux de la Régie de l'assurance automobile?

M. Chevette: Je ne dis pas... C'est quelque chose. Dans le processus législatif, quand une loi crée un problème, il y a un juriconsulte qui est là précisément pour dénouer les impasses. Je pense que toutes les structures d'État...

M. Garon: Parce qu'il y a un problème, là.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous avez déjà vu un projet de loi être adopté sans que le juriconsulte ne se soit prononcé? Il me semble...

M. Chevette: Le premier rôle du juriconsulte... Où est-ce que j'ai vu ça?

M. Garon: Ce n'est pas une loi.

M. Côté (Charlesbourg): Le comité de législation?

M. Chevette: J'ai vu bien pire que cela aussi dans ce Parlement, dernièrement. Cela faisait un an et demi qu'il y avait un projet de loi de déposé au fédéral. Le juriconsulte est censé en prendre connaissance tout de suite et informer entièrement le gouvernement des dangers que représente le projet de loi. On a appris qu'il y avait un projet de loi déposé au juriconsulte. Il ne faut pas se surprendre de ce qui se passe, je n'en disconviens pas, mais...

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, il ne faut pas se surprendre aujourd'hui. Il ne faut pas se surprendre pour le passé, non plus, parce qu'il n'y a jamais eu tant de lois qui ont été abolies devant les tribunaux que sous votre régime.

M. Chevette: Ah, pas de ce côté-ci!

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Chevette: Pas mal plus que vous le pensez. Je reviens à ma question très précise. Je vous pose...

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

M. Garon: Il y a, peut-être, un point additionnel. Ce n'est pas seulement une question de régie interne. Il y a la question où il y a trois organismes: le ministère de la Santé et des Services sociaux, la Régie de l'assurance automobile et la CSST. Il y a sûrement un problème de coordination, si on dit, dans un cas: l'un va payer 1500 \$, l'autre va payer 1500 \$ et l'autre va payer 70 \$. Il s'agit sûrement d'un cas où l'on doit se demander si le juriconsulte du gouvernement, si le ministre de la Justice ne se prononcera pas là-dessus. Cela m'apparaît évident que... Pour ce qui est du gouvernement, il y a trois ministères impliqués, trois ministres impliqués et cela... Il y a sûrement une opinion qui peut être là-dessus.

M. Chevette: Une question?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Avec qui négociez-vous? Avec le ministère de la Santé et des Services sociaux? Y a-t-il moyen de le savoir? Est-ce que vous négociez la légalité de l'article 45? Qu'est-ce que vous négociez parce que l'article 45 me semble clair de par lui-même?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est la manière du paiement.

M. Chevette: La manière du paiement, à l'article 45... Je pose ma question ou au président ou au ministre. Est-ce que dans l'article 45 ce n'est pas clair? Vous payez la victime ou, à sa demande, vous payez d'autre chose. Comment pouvez-vous négocier avec une autre personne telle que la loi vous oblige à le faire, c'est la victime?

M. Vézina: M. le député de Joliette, la première chose qu'il fallait discuter, est-ce que, effectivement, cela s'adresse aux personnes transportées ou au nombre de transports? Parce que, effectivement, l'ambulance qui vient sur les lieux d'un accident va souvent transporter, dans le cas de victimes de la route, plus d'un passager. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne les victimes d'accident d'auto. C'est moins vrai en ce qui concerne le bien-être social ou d'autre chose. C'était le premier point à discuter: à quoi cela s'applique-t-il exactement? Est-ce que c'est le nombre de personnes transportées ou si c'est le nombre de transports?

Deuxième chose, est-ce que cela s'applique...

M. Chevette: Est-ce que ce bout-là est réglé?

M. Vézina: En ce qui nous concerne, oui. C'est sur le nombre de transports.

M. Chevette: D'accord.

M. Vézina: Deuxième chose, **est-ce** que cela concerne aussi le transport interhospitalier ou non? Parce que, effectivement, il y a 2715 transports qui ont été faits pour des victimes de la route, l'an passé, qui étaient de l'interhospitalier.

M. Chevette: Ceux-là, les considérez-vous comme du transport urgent?

M. Vézina: Non.

M. Chevette: C'est correct. Continuez. C'est parce que je veux voir toutes vos nuances juridiques.

M. Vézina: Ensuite, il s'agissait de savoir, effectivement, comment respecter l'article 45 de façon la plus stricte possible et s'assurer qu'on ne payait que pour des victimes **qui** sont protégées par la loi. C'est quand même compliqué parce qu'il faut bien voir qu'il y a des victimes qui sont transportées et qui ne font pas de demande d'indemnisation pour la bonne raison qu'elles sont transportées à l'hôpital, elles ont un rayon X quelconque, elles s'aperçoivent qu'il n'y a pas de fracture et elles n'ont pas à faire de demande d'indemnisation. En plus, comme vous le savez, en principe, une victime a trois ans avant de faire une réclamation à la Régie. Alors, c'est tout cela qu'on est en train d'examiner pour voir comment cela peut s'appliquer, **afin** d'établir un système qui fonctionne; et qu'on ne monte pas, de part et d'autre, des systèmes contre les victimes ou sur le dos des victimes, devrais-je dire. C'est cela qu'on est en train d'examiner.

M. Chevette: Les 35 000 000 \$ qui ont été fixés dans la décision du Conseil des ministres, est-ce que cela a été basé sur une approximation des transports d'urgence? Quel est le nombre de transports d'urgence identifiés dans les 22 000 cas, auparavant?

M. Côté (Charlesbourg): C'est, en définitive, comme réforme de base des transports d'urgence. C'est clair, on l'a dit tantôt, par rapport aux transports non urgents. Il est clair que la base c'est cela. À partir de cela, il y a, bien sûr, une discussion de la Régie de l'assurance automobile entamée avec le ministère de la Santé et des Services sociaux sur l'identification du nombre. On parle aujourd'hui de 35 000 000 \$. Je **suis** convaincu que cela ne coûtera pas 35 000 000 \$ compte tenu...

M. Chevette: Comment allez-vous faire pour faire payer votre réforme?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le problème de celui qui l'administre. Quant à nous, la Régie de l'assurance automobile va payer...

M. Chevette: Ces gens vont bégayer tout à l'heure parce que les salaires sont fixes.

(21 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Non, la Régie de l'assurance automobile va payer les transports urgents qu'elle doit payer en conformité avec la décision du Conseil des ministres et s'il y en a pour 25 000 000 \$, ce sera 25 000 000 \$ et s'il y en a pour 15 000 000 \$, ce sera pour 15 000 000 \$. C'est clair. C'est que qu'on fait comme ménage actuellement.

M. Chevette: Je reprends d'abord ce que vous m'avez dit il y a environ 20 minutes. Vous m'avez expliqué que c'est un système ambulancier qui assurait un service continu partout, en égalité. C'était la base et la justification du Conseil des ministres pour octroyer 35 000 000 \$. Là vous êtes rendus à un point où cela peut coûter 15 000 000 \$. Mais les salaires étant décidés, la formation étant décidée, les besoins financiers étant décidés par le Conseil des ministres pour la réforme, tout est compris dans les 35 000 000 \$. Ce n'est pas parce que vous allez avoir 10 % de transports urgents de moins à la Régie que les salaires vont baisser sur-le-champ, ils sont engagés. C'est concédé et c'est signé. Comment conciliez-vous votre réponse actuelle avec le fait que le Conseil des ministres **ait** décidé d'une réforme, sachant exactement ce que la réforme coûtait?

M. Côté (Charlesbourg): La décision du Conseil des ministres revient à un coût de transport au niveau des transports urgents qui est passé de 70 \$ à 1500 \$. La Régie de l'assurance automobile se conformera en payant 1500 \$ du transport urgent. Je n'ai pas dit qu'elle allait payer 35 000 000 \$. C'est une évaluation qui a été faite. À partir du moment où il y en a pour 25 000 000 \$, la Régie paiera 25 000 000 \$. C'est clair et c'est ça que la Régie a décidé le 5 avril, afin de faire le ménage et de savoir exactement ce qu'elle paie pour l'identification des transports urgents. La différence entre les deux, ce sera quelqu'un qui aura la responsabilité de l'administration de la loi qui...

M. Chevette: Dans la décision du Conseil des ministres, je l'ai lue, à part ça, vous parlez du décret gouvernemental, qui est en février je **crois**. Est-ce que vous pourriez me dire noir sur blanc... La date, je l'ai vue en février, je me rappelle l'avoir vue en février. Il était daté du 21 décembre mais on l'a eu en février, c'est

d'accord. Je pense que c'est passé le 21 décembre, effectivement, mais je l'ai vu pour la première fois en février. C'est sorti une fois dans un journal quelconque, à un moment donné. Trouvez-moi donc dans le décret du 21 décembre, où est inscrite la différence qui est faite dans la réforme, où l'on tient compte des transports urgents par rapport aux transports réguliers?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas le décret. Je vais vérifier.

M. Chevette: J'aimerais avoir une réponse parce que, très honnêtement, les informations qu'on a, peut-être qu'on a argumenté dans ce sens-là, M. le ministre, mais je vous garantis que c'est la première fois que j'entends dire que les réformes ont été basées sur les transports urgents par rapport aux transports réguliers. Ce n'est pas la même approche, vous le savez. Si on dit qu'il y a 400 000 transports et que la moyenne des transports est de 1500 \$ chacun, on ne tient pas compte des transports urgents versus les transports interétablissements. Il y a une petite question que je voudrais poser: Est-ce que vous payiez, auparavant, les transports interétablissements?

M. Côté (Charlesbourg): **Oui.**

M. Chevette: À quel tarif?

M. Côté (Charlesbourg): Au même taux.

M. Chevette: 70 \$. Maintenant, est-ce que cela coûtera 1500 \$ plus 1500 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Seulement pour le transport urgent, pas pour le transport interhospitalier.

M. Chevette: Mais en vertu de quelle proposition, ne paieriez-vous que les transports urgents?

M. Côté (Charlesbourg): On paiera aussi les transports interhospitaliers.

M. Chevette: C'est ça. Ce que je vous dis...

M. Côté (Charlesbourg): Pas au tarif de 1500 \$, bien sûr.

M. Chevette: C'est en vertu de quelle décision du Conseil des ministres.

M. Côté (Charlesbourg): Le paiement des transports interhospitaliers?

M. Chevette: Interétablissements. Si vous me dites que ce n'est pas le même tarif... Je ne le nie pas, je ne le sais pas. Mais où prenez-vous cela?

M. Côté (Charlesbourg): On vérifiera.

M. Chevette: Dans le décret, c'est inscrit: tout ce qui est payable par la RAAQ; que je sache, comme expression, c'est malheureux que vous ne l'ayez pas sous les **yeux**, mais les gens ne font pas la distinction entre un transport urgent et un transport interétablissement qui peut être dû à un accident, je n'en disconviens pas. Un bonhomme peut être obligé de passer un "scanner", je ne sais pas, à Montréal. Cela, je n'en disconviens pas, mais ce que je veux expliquer, c'est que dans ce que j'ai lu, on ne fait pas la distinction entre transport urgent et transport régulier, ou non urgent. Le système de contrôle que ça vous prend, est-ce un système nouveau, oui ou non?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Vézina: Non, ce n'est pas un système nouveau dans le sens suivant. Dorénavant, avant de payer, on exigera la présentation d'une demande d'indemnisation faite à la Régie de l'assurance automobile. Effectivement, dans la plupart des cas, on l'a déjà. Il y a déjà une demande d'indemnisation à l'assurance automobile excepté que, souvent, le problème est que ça prend du temps. Les délais dont je vous faisais mention tout à l'heure, c'est qu'il faut quand même attendre un certain nombre de mois. Écoutez, on peut faire une comparaison, M. le député de Joliette. Par exemple, on paie à l'heure actuelle 300 \$ pour les **machoires** de vie. Ce qu'on rembourse aux municipalités quand il s'agit d'une municipalité qui les utilise, on le rembourse en fonction d'une demande d'indemnisation présentée par une victime de la route. Alors, c'est le même principe qui s'appliquera.

M. Chevette: Mais comment pouvez-vous établir un contrôle, me répondre... Ma question s'adresse à... C'est lui qui a répondu tantôt, M. le ministre. Si vous ne voulez pas qu'il réponde, ça ne me dérange pas. Mais, le président de la Régie m'a dit tantôt qu'on ne paiera pas la même chose pour un transport non urgent que pour un transport urgent. J'ai lu... le Conseil des ministres, et je ne vois pas la distinction. Je voudrais savoir, à ce **moment-là**, ce qu'il a besoin d'établir comme contrôle si la décision du Conseil des ministres dit: Tu paies pour un transport ambulancier. Qu'est-ce qu'il a besoin de contrôler à part la demande d'indemnité présentée par un patient?

M. Vézina: Écoutez, le transport non urgent ne pose aucun problème de contrôle parce que l'interhospitalier... cela veut dire qu'il s'agit d'une victime de la route qui est hospitalisée. Donc, il y a eu une demande d'indemnisation, il n'y a aucun problème.

M. Chevette: Pourquoi avez-vous marqué

d'abord que dorénavant, dans votre décision du conseil d'administration que le ministre m'a fait parvenir cet après-midi par l'intermédiaire de mon collègue, vous allez être beaucoup plus rigoureux?

M. Vézina: Parce que...

M. Chevette: Rigoureux pourquoi, s'il n'y a pas de distinction entre les genres de transport?

M. Vézina: Attention! C'est sur le transport urgent qu'on va être plus rigoureux parce que dans ce cas...

M. Chevette: Où prenez-vous l'assise de votre distinction? Le ministre m'a répondu qu'il chercherait parce qu'il ne le sait pas.

M. Vézina: C'est après discussion...

M. Chevette: Comment se fait-il que vous pouvez le savoir?

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Un instant! Vous avez pris soin d'ajouter, à votre connaissance, que cela avait pu être l'objet de discussions au conseil ou dans les échanges avant la décision, mais que vous ne la retrouviez pas dans la décision du conseil.

M. Chevette: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ne charriez pas non plus.

M. Chevette: Non, je parle du décret.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais un instant!

M. Chevette: Non, non, mais vous me dites que vous ne le savez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas le décret. Il faudrait être...

M. Chevette: Moi non plus. Mais, il n'y a pas de distinction, j'en suis sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez...

M. Chevette: Comment pouvez-vous dire qu'il y a une distinction, vous?

M. Vézina: Si vous me le permettez, vous me demandez quelque chose sur le contrôle. Le contrôle, encore une fois, pour savoir si on paie pour une victime de la route ou si on ne paie pas pour une victime de la route dans les cas non urgents, je vous dis qu'il n'y a aucun problème parce qu'il y a toujours une demande d'indemnité puisque la victime est hospitalisée. C'est dans les cas de transport urgent où il y a

un certain nombre de voyages qui impliquent plus d'un passager et qu'on paie à ce moment-ci 35 \$, un deuxième passager pour lequel on paie 35 \$, dans ces cas, on ne faisait pas de contrôle absolu. Je vous ai expliqué tout à l'heure que c'était compliqué d'attendre une demande d'indemnité et de payer juste une demande d'indemnité. Le contrôle aurait coûté beaucoup plus que 35 \$ de toute façon. Alors, dorénavant, ce qu'on va faire, c'est qu'on va s'assurer qu'il y a eu une demande d'indemnité avant de payer. Bien sûr, ça peut se faire selon un roulement, M. le député de Joliette, dans le sens que ça prend un certain temps avant de recevoir les demandes d'indemnité. Alors, ça peut selon un roulement. Mais c'est juste ça qu'on va faire tout simplement. Ce que je vous réponds n'a rien à voir avec le transport non urgent et le transport urgent. Cela concerne les victimes couvertes par l'assurance dans les cas de transport urgent.

M. Chevette: Dans le décret, les taux de base sont inscrits. C'est 70 \$ et pour la RAAQ, *i* est écrit que les taux sont majorés de 1430 \$. Comment pouvez-vous négocier autre chose...

M. Côté (Charlesbourg): Pour les cas urgents.

M. Chevette:... entre les choses d'urgence...

M. Côté (Charlesbourg): Dans les cas urgents.

M. Chevette: Oui, mais il n'y a pas de distinction, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas...

M. Chevette: Non, mais je peux vous l'envoyer.

M. Côté (Charlesbourg):... je ne l'ai pas entre les mains. Il s'agirait de le voir.

M. Chevette: Je vais vous l'envoyer. Je viens de l'envoyer chercher. Il n'y a pas de distinction entre urgent et régulier, premièrement. Deuxièmement, la tarification de 70 \$ est formelle dans le décret. Ensuite, il est écrit pour la RAAQ, majoration de 1430 \$. Comment peut-il faire la distinction dans un autre transport non urgent alors qu'il n'y a pas de distinction entre urgent et non urgent, c'est payé avant?

M. Garon: Il dit que les frais raisonnables sont fixés...

M. Chevette: Est-ce que c'est une discussion? Je vais reposer ma question autrement. Étant donné que le décret est très clair et qu'il n'y a pas de distinction, est-ce que c'est à la suite d'une négociation qui pourrait conduire à un amendement au décret que vous pouvez avancer

des affirmations du genre? Parce que très honnêtement, on est obligés d'y aller à partir de...

M. Côté (Charlesbourg): En fait, je vais examiner le décret aussitôt que je serai de retour au bureau avec le dossier. Dans mon esprit, il a toujours été clair qu'il y avait une distinction fondamentale en termes de discussions entre un transport urgent et un transport interhospitalier. Cela a toujours été clair. Ce que vous dites, c'est que ça n'apparaît pas de manière aussi évidente dans le décret. C'est clair, il s'agira de voir la décision du conseil aussi. Vous avez le décret mais il y a la décision du conseil.

M. Chevette: La Régie de l'assurance automobile qui a tenu une séance le 5 avril dernier a adopté une résolution qui dit, dans son deuxième point: Appliquer rigoureusement l'article 45 de la Loi sur l'assurance automobile et en aviser les transporteurs ambulanciers. Appliquer rigoureusement l'article 45 de la loi, est-ce que cela veut dire indemniser la victime et, ou, à sa demande, de payer le transporteur?

M. Vézina: Tout à fait.

M. Chevette: C'est cela. Le décret ne dit pas ça.

M. Vézina: Le décret est muet par rapport à ça mais il ne dit pas le contraire non plus.

M. Chevette: Deuxièmement... Veux-tu me le lire? Lis-moi le deuxième bout.

M. Garon: "Les taux prévus au premier alinéa sont majorés 1° pour chaque accidenté de la route transporté par ambulance, d'une somme de 1 430,00 \$ payable par la Régie de l'assurance automobile du Québec; 2° pour chaque bénéficiaire d'aide sociale transporté par ambulance d'une somme de 1 430,00 \$ payable par le ministre de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu. Ces sommes additionnelles sont dues et payables à l'organisme régional mandaté pour administrer le transport ambulancier."

M. Chevette: Dans le décret, vous avez l'indication claire d'acheminer un chèque à un conseil régional. C'est correct. En vertu de l'article 45 de la Loi sur l'assurance automobile, je sais que c'est technique et juridique, mais la question se pose. Le décret dit à la RAAQ: Achemine ton chèque, une partie au CRSSS, une partie au transporteur, alors que l'article 45 de la loi et, que je sache, la Régie se conforme à la loi en disant: Nous allons appliquer rigoureusement l'article 45 de la Loi sur l'assurance automobile et en aviser les transporteurs ambulanciers. Si je comprends bien, vous êtes obligé de respecter l'article 45. Vous êtes donc obligé

de dire: Je paie la victime à moins que la victime ne me dise où payer. Si la victime vous dit: **Payez mon transporteur** ambulancier, comment allez-vous faire pour acheminer ça au CRSSS?

M. Côté (Charlesbourg): Encore une fois, je vous le dis comme tantôt, c'est une question hypothétique pour le moment.

M. Chevette: Elle n'est pas hypothétique. Elle est dans le décret M. le ministre. Elle n'est pas hypothétique.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Elle est dans le décret mais vous vous placez dans la situation où celui qui est transporté...

M. Chevette: Je m'excuse, M. le ministre. De deux choses l'une. Je comprends que la Régie n'ait pas payé mais si la Régie n'était pas forte de l'article 45, entre vous et moi, qu'est-ce qu'elle aurait fait depuis le mois de décembre? Elle se serait placée dans un état d'illégalité en ne donnant pas suite à un décret. C'est que le décret est illégal sur cette partie parce qu'il ne peut aller à l'encontre d'une loi. Un décret est une suite logique qui découle d'une loi. Il trouve son assise légale et juridique dans une loi. C'est d'accord? Bon. La Régie n'a rien versé, j'en suis bien conscient, on me l'a dit et je le crois sur parole. Même si la Régie vient me dire, M. le ministre, dans une résolution de son conseil d'administration, qu'elle va appliquer rigoureusement l'article 45, comment peut-elle se rendre à la décision du conseil qui est consignée dans ce décret? C'est cela ma question.
(21 h 30)

M. Garon: Surtout que cela prend effet à partir du 21 décembre.

M. Côté (Charlesbourg): La démonstration que le député de Joliette vient de faire, c'est que la loi prime le décret. C'est bien évident.

M. Chevette: Est-ce que la résolution a été adoptée à l'unanimité à la Régie?

Une voix: Oui, monsieur.

M. Chevette: Est-ce qu'il est possible, M. le ministre, d'avoir la position de la Régie en vertu du point 4 de la résolution? Cela pourrait être enrichissant, peut-être même pour la ministre de la Santé et des Services sociaux, parce que, entre vous et moi, je ne veux pas chercher à gratter dans la cour de la ministre de la Santé et des Services sociaux. C'est un dossier dont elle hérite d'un ministre délégué, je n'en disconviens pas. De la manière qu'on l'a voté... Tu te le rappelles, toi aussi, si cela ne te fait rien? Il y en avait sur les deux bords, on n'était pas très heureux.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais prendre cela en délibéré.

M. Chevette: Pour me donner la position de la Régie?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ce que vous souhaitez.

M. Chevette: Jusqu'à demain?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, jusqu'à demain. Non, je n'ai pas de bien longs délibérés.

M. Chevette: Non, je sais que ce n'est pas... Le contrôle très serré que vous voulez mettre, d'après ce que j'ai compris, pour évaluer la différence entre un transport urgent d'un transport non urgent, ou encore contrôler si c'est un véritable accident de la route, avez-vous évalué ce que cela coûterait de plus à la Régie?

M. Vézina: M. le député de Joliette, je vous ai expliqué comment cela se ferait. On rembourserait tout simplement au moment où on a une demande d'indemnisation de la victime. Cela ne coûte rien, c'est le système normal. Alors, cela ne coûtera pas une fortune. Autrement dit, on va refuser de payer tant et aussi longtemps qu'on n'a pas une demande d'indemnisation. Si on n'a pas de demande d'indemnisation, on ne paie pas. C'est tout.

M. Chevette: Une personne qui a perdu connaissance est transportée à l'hôpital, mais elle retrouve sa connaissance. Elle décide qu'elle ne travaille pas cette semaine, donc ne demande pas d'indemnisation. Vous ne paierez pas?

M. Vézina: On n'aura pas de preuve effectivement qu'elle a été transportée pour un accident d'auto. Encore une fois...

M. Chevette: Paierez-vous le transporteur à ce moment-là?

M. Vézina: Encore une fois, je vous dis que l'article...

M. Chevette: En vertu de l'entente verbale, paierez-vous le transporteur?

M. Vézina: À ce moment-ci...

M. Chevette: Les 70 \$.

M. Vézina: ...ou auparavant?

M. Chevette: Même s'il n'y avait pas d'indemnité.

M. Vézina: Auparavant, oui.

M. Chevette: Vous le paierez quand même. Allez-vous le payer quand même?

M. Vézina: Si elle fait une demande d'indemnisation et qu'elle est couverte...

M. Chevette: S'il n'y a pas de demande d'indemnisation, vous ne paierez pas?

M. Vézina: Non, parce qu'on n'a aucune preuve.

M. Chevette: Ah, quel joyeux bordel en vue, M. le Président! Cela va être beau.

M. Vézina: Il n'y a pas des milliers de cas, M. le député de Joliette.

M. Chevette: Actuellement, donc depuis quatre mois, avez-vous payé les 70 \$?

M. Vézina: Oui, monsieur.

M. Chevette: Même quand il n'y a pas eu d'indemnisation? À compter de quand vous ne paierez plus les 70 \$?

M. Vézina: Aussitôt qu'on va pouvoir mettre en place le nouveau système. De toute façon, dans les dernières semaines, on n'a pas payé.

M. Chevette: Donc, vous n'avez pas payé dans les dernières semaines. Votre décision ferme à la Régie, c'est de ne pas payer s'il n'y a pas de demande d'indemnisation?

M. Vézina: Notre décision ferme, c'est de respecter l'article 45. Que dit l'article 45? Il dit qu'on rembourse la victime ou qu'on rembourse le fournisseur de services avec l'autorisation de la victime. Il faut absolument savoir si c'est une victime qui est couverte par la Loi sur l'assurance automobile, point.

M. Chevette: D'accord. Est-ce que le ministre partage ce point de vue de la Régie de respecter rigoureusement l'article 45, de ne payer que les transports urgents, et de ne rembourser le transporteur que dans le cas où il y a une demande d'indemnité?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il y a une petite lacune dans votre énoncé, parce que la Régie...

M. Chevette: Ai-je oublié quelque chose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. les transports non urgents.

M. Chevette: Oui, mais pour cela, vous ne payez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, oui, voyons

donc!

M. Chevette: Ah, pas le même tarif.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est important.

M. Chevette: Cela est un oubli que je ne pouvais pas faire parce qu'il n'y a pas de distinction dans votre décret. Comme le décret est devenu illicite, je vous comprends, je dois faire la distinction. Cela va vous permettre de refaire un décret, moins à la vapeur que celui du 21 décembre. Pas vous, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que j'ai dit que le décret était illicite?

M. Chevette: Vous avez dit que la loi primait le décret.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Je n'arrive pas là. Vous m'avez demandé si la loi primait le décret. C'est oui. Et, après, vous avez déclaré que le décret était illicite. C'est votre affirmation.

M. Chevette: Si la loi impose...

M. Côté (Charlesbourg): Tirez les conclusions que vous voulez, mais ne me mettez pas dans la bouche les conclusions que vous voulez tirer vous-même.

M. Chevette: Non, mais c'était explicite.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, laissez faire.

M. Chevette: Je comprends, mais c'était très explicite. Je vous repose la question. Est-ce que vous êtes d'accord avec la Régie pour qu'elle n'indemnise plus les transporteurs s'il n'y a pas de demande d'indemnité de la part de la victime? Première question.

M. Côté (Charlesbourg): La première position que le ministre des Transports, responsable de la Régie de l'assurance automobile, doit prendre, c'est d'être fidèle et conforme à la décision du Conseil des ministres. C'est celle-là qui prime pour moi.

M. Chevette: Même si elle devait être contestée légalement?

M. Côté (Charlesbourg): Si, pour l'appliquer, il faut en arriver à une solution aussi extrême que celle que vous avez évoquée, c'est-à-dire d'amender la loi, c'est là que ça ira si la décision du Conseil des ministres est maintenue dans la forme qu'elle avait le 21 décembre.

M. Chevette: Entre temps, est-ce que vous

êtes d'accord que la Régie ne paie pas tant et aussi longtemps qu'il n'y ait pas de clarification?

M. Côté (Charlesbourg): La clarification est en train de se faire.

M. Chevette: Mais entre temps... Elle n'a pas payé depuis quatre mois.

M. Côté (Charlesbourg): Elle n'a pas payé et ce n'est pas moi qui lui ai demandé de payer.

M. Chevette: Non, et vous n'avez pas eu l'idée de lui demander non plus.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que si cela n'a pas été fait, c'est parce que mon consentement était là. Non?

M. Chevette: Est-ce qu'il est toujours là?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi est-ce que je l'enlèverais aujourd'hui?

M. Chevette: Parfait. Est-ce que le ministre va exiger des correctifs au décret en ce qui regarde les transports urgents et non urgents?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vous ai dit tantôt, c'est que je regarderais le décret, je regarderais la décision du conseil pour voir la conformité de la décision du conseil par rapport au décret. Et, s'il y a des gestes à poser, je les poserai.

M. Chevette: Est-ce que le ministre maintient toujours que s'il n'y en que pour 15 000 000 \$ à payer au lieu de 35 000 000 \$, c'est 15 000 000 \$ qui seront payés, en vertu de la perception qu'ont la Régie et lui-même?

M. Côté (Charlesbourg): La Régie va payer pour les services qu'elle a ou pour ses usagers.

M. Chevette: Est-ce que le ministre a pris des informations à savoir comment se finance à court terme... Il y a des salariés dans ça, lui-même faisait allusion tantôt au fait qu'il y a des salariés qui sont maintenant payés...

M. Côté (Charlesbourg): Non, parce que ce n'est pas ma responsabilité. C'est la responsabilité de celui qui doit faire appliquer la loi.

M. Chevette: Est-ce qu'on a fait des revendications auprès du ministre des Transports, le ministre tuteur, pour qu'il...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Chevette: Non? On en a peut-être fait auprès du sous-ministre? Non? On n'est pas pressé de l'appliquer. Auprès de la Régie, est-ce

qu'il y a eu des... Pas plus. Est-ce que la Régie avait été consultée préalablement à la rédaction du décret?

M. Côté (Charlesbourg): La Régie n'avait pas à être consultée préalablement à la rédaction du décret. La Régie a été consultée par M. Dutil dans une réunion sur la réforme elle-même à laquelle j'ai participé.

M. Chevette: Vous maintenez que la Régie n'a pas été consultée?

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai dit que la Régie a été consultée.

M. Chevette: Avant la rédaction...

M. Côté (Charlesbourg): Avant la rédaction du décret, c'est-à-dire en plein processus d'élaboration de la politique.

M. Chevette: Vous affirmez ça?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous ai pas dit que la Régie avait été consultée pour la rédaction du décret, je vous ai dit que dans l'élaboration de la politique, on s'est enquis auprès de la Régie de son opinion.

M. Chevette: Est-ce que le conseil d'administration de la Régie a été appelé à prendre une position relative à cette réforme à laquelle on vous demandait de participer monétairement?

M. Côté (Charlesbourg): La Régie s'est penchée sur le dossier à plusieurs reprises et le conseil d'administration a fait une série de recommandations qui m'ont été transmises par le président.

M. Chevette: Est-ce que la Régie a été amenée à émettre une opinion écrite ou une résolution, avant l'adoption du décret?

M. Côté (Charlesbourg): Avant l'adoption du décret, quitte à vérifier, parce que je n'ai quand même pas en mémoire tout ce que la Régie a pu décider.

M. Chevette: Non, mais le président n'est pas tellement loin de vous.

M. Côté (Charlesbourg): De mémoire, je ne pense pas.

M. Chevette: Elle n'aurait pas été consulté avant?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu des discussions avec la Régie de l'assurance automobile, à plusieurs reprises, soit entre le président, M. Dutil, et moi, soit avec des fonctionnaires qui

ont été associés à la recherche et à des échanges. Même la Commission des transports du Québec a été consultée, à l'occasion.

M. Chevette: Est-ce que le conseil d'administration a été consulté formellement, avant l'établissement des nouveaux tarifs?

M. Côté (Charlesbourg): Le conseil d'administration a exprimé des points de vue.

M. Chevette: Avant?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, il y a eu plusieurs discussions. Le conseil d'administration a été saisi à différentes étapes du processus, et je me souviens avoir appris moi-même, le 21 ou le 22 décembre à M. Vézina, la décision du Conseil des ministres, je pense.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a d'autres résolutions sur le sujet, émanant du conseil d'administration, autres que celles que vous m'avez données cet après-midi?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas d'autres après le 5 avril, me dit M. Vézina.

M. Chevette: Avant le 5 avril?

M. Côté (Charlesbourg): Non, après.

M. Chevette: Sur le sujet?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Sur le même sujet, avant le 5 avril, est-ce qu'il y en a?

M. Côté (Charlesbourg): M. Vézina me dit qu'il y en a d'autres avant le 5.

M. Chevette: Il y en a d'autres avant le 5?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Est-ce que c'est possible de les avoir?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais les récupérer et je vous les transmettrai.

M. Chevette: Merci, M. le ministre. Merci, M. le Président. En espérant que vos réponses qui visent des solutions se concrétisent dans des décrets qui deviendraient conformes à la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Ou justement une loi. C'est l'autre possibilité.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Lévis.

Immatriculation des véhicules

M. Garon: Sur un autre sujet, concernant l'immatriculation des véhicules par la Régie. J'aimerais savoir si les militaires paient le même prix que tous les citoyens?

M. Vézina: Les militaires. Parlez-vous du ministère de la Défense ou des militaires comme tels?

M. Garon: Des militaires.

M. Vézina: Des militaires. Sur leur permis de conduire?

M. Garon: Oui. L'immatriculation du véhicule.

M. Vézina: Ah! L'immatriculation du véhicule. Il y a une entente avec Ottawa. Ils ne nous paient pas par véhicule. Concernant les véhicules immatriculés Canada, il y a une entente avec le gouvernement fédéral. Ils nous paient un montant forfaitaire, et on s'assure que ce montant forfaitaire est à peu près en relation avec le reste.

M. Garon: Non, non, si un militaire immatricule un véhicule...

M. Vézina: C'est comme n'importe quel citoyen, un militaire qui immatricule un véhicule.

M. Garon: Pourquoi, sur des fiches informatiques, voit-on "droits d'immatriculation 5 \$", alors que les autres paient 74 \$? Les citoyens, pour un véhicule de promenade, paient 74 \$, et quand c'est un militaire, ML, c'est 5 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est un document que vous avez, M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui, un document...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie?

M. Garon: ...qui dit que...

M. Vézina: Parce que les droits d'immatriculation, M. le député de Lévis, ce ne sont pas les contributions d'assurance, c'est ce qui est payé au ministère des Finances. Les droits d'immatriculation n'ont rien à voir avec les contributions d'assurance. Ce qu'on perçoit, c'est la contribution d'assurance.

M. Garon: Oui. L'assurance.

M. Vézina: C'est 99 \$ pour un véhicule.

M. Garon: C'est 98,16 \$.

M. Vézina: Oui, si vous voulez, plus la taxe.
(21 h 45)

M. Garon: Les droits d'immatriculation, c'est vous qui les...

M. Vézina: Nous les percevons pour le ministère des Finances.

M. Garon: Pourquoi est-ce 74 \$ pour un citoyen ordinaire, et 5 \$ pour un militaire, pour un véhicule de promenade?

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous un exemple concret?

M. Garon: Oui, j'ai un exemple concret.

M. Côté (Charlesbourg): Serait-il possible d'en avoir une copie pour qu'on puisse l'examiner et on vous transmettra la réponse demain, afin de répondre au cas précis que vous nous soulevez? Sur le plan de l'immatriculation, il y a des choses qui sont claires, c'est qu'avec le gouvernement du Canada, il y a une entente pour la flotte de l'armée, et c'est un montant forfaitaire.

M. Garon: Donc, on ne lui facture rien, à ce moment, mais c'est écrit 5 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est un montant forfaitaire qui a augmenté au fil des années, et... Si on avait le cas, on pourrait essayer de l'éclaircir.

M. Garon: Oui, j'ai trois exemples, et je vois que pour les citoyens ordinaires, on indique pour l'immatriculation du véhicule: Usage: AU-SQ-SP-Prome, promenade, 74 \$ pour l'immatriculation. J'en vois un autre: Usage: AU-SQ-ML-Promenade, aussi, et les droits d'immatriculation sont de 5 \$. Ensuite, si c'est un camionnage commercial: Usage: CA-SQ-SP, alors c'est 1167 \$.

M. Côté (Charlesbourg): On va le vérifier et on donnera la réponse demain.

M. Garon: Mais ici il s'agissait d'une Ford Ltd 1978, huit cylindres, un véhicule de promenade, 5 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une Ford Ltd qui est propriété d'un militaire?

M. Garon: Oui, qui est à l'usage d'un militaire.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais avoir une copie de chacun des dossiers. On va vérifier les dossiers spécifiques et on vous donnera la réponse dans chacun des cas.

M. Garon: J'en ai un autre aussi. Il y a deux militaires. J'en ai un autre qui a un permis de camionnage commercial, usage de camionnage

commercial, mais c'est encore un militaire, et il paye aussi 5 \$, alors que quelqu'un qui a un camionnage commercial ordinaire paye 1167 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Si M. le député de Lévis veut me donner les cas, demain on répondra dans chacun d'eux.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une politique par rapport aux militaires ou s'il n'y en a pas?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une politique pour la flotte des véhicules de l'armée. Il y a une entente en termes d'immatriculation, ou c'est un montant global qui est payé, et non pas pour chacun des camions, pour chaque unité. C'est la seule entente qui existe, en tout cas à ma connaissance. Mais on va sortir les cas précis que soulève le député de Lévis et on donnera les réponses.

M. Garon: Est-ce que vous allez me donner une réponse demain matin avant de commencer?

M. Côté (Charlesbourg): Ou demain après-midi. On va laisser le temps à M. Vézina d'aller chercher l'information pour demain.

M. Garon: J'aimerais l'avoir, pour pouvoir réagir, parce que comme on doit finir à la fin de l'après-midi, j'aimerais bien avoir la réponse demain matin. J'imagine que l'ordinateur va leur dire cela tout de suite.

On va pouvoir passer à la Société des traversiers.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, merci.

M. Garon: J'aimerais, si c'était possible, que le président vienne au début des travaux de la commission, demain matin, quitte à ce qu'il n'y soit pas longtemps.

M. Côté (Charlesbourg): Je répondrai demain où nous aurons un vice-président à ce dossier, parce que M. Vézina a dû reporter des choses aujourd'hui, pour être présent, puisqu'on ne l'a avisé que ce matin, et que demain après-midi il a des rencontres avec les corps policiers de la Mauricie concernant la sécurité routière.

M. Garon: On recommence demain matin à 10 heures, je pense.

M. Côté (Charlesbourg): À 10 heures.

Société des traversiers du Québec

M. Garon: Concernant la Société des traversiers, on sait que l'an dernier, le ministre annonçait la fin de la gratuité des services des traversiers. À l'île-aux-Coudres, on s'est opposé à la nouvelle politique et une étude d'impact a été effectuée. L'achalandage aurait diminué de

16 % l'an dernier, occasionnant une diminution des revenus de l'industrie touristique.

Le président de l'Association touristique de Charlevoix considère ces pertes trop élevées - une diminution de 4 % des revenus - et il a demandé le rétablissement de la gratuité. Le ministre n'a toutefois pas réagi aux résultats de l'étude, et cela arrive au moment où la Société des traversiers du Québec envisage des formules de rabais pour augmenter l'achalandage sur les traversiers de Québec et de Lévis.

Par ailleurs, le premier ministre a annoncé la nomination de M. Jean-Marc Dion et de M. Jean-Baptiste Roy au conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec. Le premier est maire de Sept-Îles et le second président de la brasserie Le Grand Bourg et du restaurant le Baron Rouge.

Alors, comme première question: Est-ce que le ministre va accepter la demande de l'Association touristique de Charlevoix de rétablir la gratuité à l'île-aux-Coudres?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une décision gouvernementale qui éliminait la gratuité, donc, le moyen de changer la décision serait une autre décision gouvernementale.

M. Garon: Cela prendrait une autre décision gouvernementale, mais est-ce que le ministre a l'intention de concourir à rétablir la gratuité, comme le demande l'association touristique, parce que c'est lui qui fait les recommandations au Conseil des ministres? Est-ce qu'il a l'intention d'aller dans ce sens ou...

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, l'étude faite par l'IATR de Charlevoix a été commanditée par le ministère des Transports et, comme le ministère des Transports ne voulait pas être cause et partie, il a complètement laissé à l'association touristique le soin de le faire. Elle a des conclusions qui ne sont pas contestables, je pense, sur le plan des chiffres. Cela nous inspire quotidiennement quant à la décision à prendre et quant au cheminement de cette décision qui doit aboutir au Conseil des ministres à un certain moment.

M. Garon: Est-ce que l'abolition de la gratuité a permis au gouvernement de réduire sa subvention à la Société des traversiers du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): M. Gagnon me corrigera, mais de mémoire, je pense que l'économie réalisée en abolissant la gratuité a été de 400 000 \$. Cela aurait pu être davantage si nous n'avions pas accepté d'éliminer le paiement de ceux qui alimentent en services les gens de me.

M. Garon: Est-ce que le ministre peut nous dire en quoi l'expérience de la restauration de

M. Roy sera bénéfique à la Société des traversiers du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, lorsqu'on dit que M. Roy est président de la brasserie Le Grand Bourg et du restaurant le Baron Rouge, ce n'est pas vrai.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est plus vrai.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Cela l'a déjà été, mais ce n'est plus vrai. L'expérience de M. Roy est l'expérience d'un homme d'affaires qui a géré, qui a bien géré ses affaires, qui est aujourd'hui à sa retraite et qui a du temps à donner à la société. On me signale, et cela me le rappelle, qu'il a été pendant de nombreuses années un administrateur des caisses populaires. Ce sont peut-être des choses que connaît très bien le député de Lévis.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Les caisses populaires, ce sont des choses que connaît très bien le député de Lévis. Il a été administrateur de caisses populaires.

M. Garon: Cela nous fait comprendre que les machines distributrices à bord des bateaux, ce n'est pas extraordinaire. On serait mieux d'avoir un genre de casse-croûte comme il y avait avant. Je pense bien que tout le monde serait heureux. C'est peut-être dans ce sens que l'expérience de la restauration de M. Roy... Je peux vous dire que la discussion est bien difficile avec les machines.

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être un point de vue très intéressant sur lequel pourrait effectivement se prononcer M. Roy, compte tenu de son expérience, pour vous prouver que toutes les expériences peuvent être utiles.

Traverse Québec-Lévis

M. Garon: Maintenant, concernant les relations du travail à la traverse Lévis-Québec ou Québec-Lévis, j'aimerais savoir si les discussions avec la partie syndicale vont dans le sens d'une amélioration des débats en cours ou si c'est toujours le même climat d'affrontement entre la partie syndicale et la partie patronale?

M. Côté (Charlesbourg): M. Gagnon.

M. Gagnon (Jean-Yves): Les négociations sont en cours depuis quelques mois et je pense qu'elles se déroulent tout à fait normalement. Il n'y a pas d'accrochages anormaux. Il y a des

discussions qui portent sur toutes les clauses de la convention collective. Je pense qu'on peut dire que comparativement à ce qu'il y avait il y a un certain nombre d'années, les relations du travail se sont améliorées considérablement sur les traversiers Québec-Lévis. C'est évident qu'on n'a pas un syndicat facile, mais ça va beaucoup mieux que ça allait parce qu'avant, il y avait des grèves régulièrement, il y avait une quantité importante de griefs. Maintenant, ça s'est calmé. Je pense que, dans l'ensemble, ça va mieux. Les négociations vont bien.

M. Garon: Il n'y a jamais eu beaucoup de grèves. Il n'y a jamais eu un très bon climat, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Cela me rappelle une intervention du ministre du Travail de l'époque, M. Johnson, qui avait été assez musclée, merci. C'était lors d'une grève, à ce moment-là.

M. Garon: En quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): En 1985.

M. Gagnon: À l'automne 1985. C'était alors une grève illégale.

M. Garon: Oui, mais ça avait été très court.

Une voix:...

M. Garon: D'après moi, vous avez attrapé un coup de soleil, vous êtes allé au soleil.

J'aimerais demander au président de la Société des traversiers quelle est sa conception des traversiers Lévis-Québec. Est-ce qu'il veut les faire rester au quai le plus possible comme objets de décoration ou s'il veut les faire travailler pour susciter une clientèle? Je connais ces bateaux depuis une quarantaine d'années et j'ai l'impression que plus le temps passe, moins ils sont utilisés efficacement. J'ai le sentiment qu'ils pourraient faire beaucoup plus de promotion qu'ils n'en font actuellement, qu'ils pourraient jouer un rôle sur le plan touristique, qu'ils pourraient vraiment être un atout sur le fleuve entre Québec et Lévis. Actuellement, c'est comme si on faisait des efforts pour les rendre le plus plates, le plus ennuyants, le moins utilisables possible et pour écoeurer le monde au maximum pour faire en sorte, éventuellement, qu'ils soient le moins utiles possible. Le traversier entre Québec et Lévis a toujours été un endroit privilégié non seulement pour ceux qui ont besoin de traverser, mais pour ceux qui veulent l'utiliser pour d'autres fins, en termes touristiques.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Gagnon. (22 heures)

M. Gagnon: Écoutez, bien sûr, les traversiers Québec-Lévis sont à la fois un service

utilitaire et un service touristique, et je pense que cela a toujours été le cas et que ce sera toujours le cas. D'ailleurs, on fait quand même un certain nombre d'efforts pour essayer d'attirer les touristes en plus des usagers réguliers, mais ce qui nous préoccupe, c'est la baisse de clientèle qu'on a connue depuis une vingtaine d'années, particulièrement avant la construction du deuxième pont et après. On a vu la clientèle des passagers, par exemple, passer de 2 700 000 par année à 1 400 000, cette année. La clientèle d'automobiles, pour sa part, est passée d'à peu près 900 000 autos à 238 000 cette année. Or, devant cette situation, on se pose des questions. On se demande quel doit être l'avenir de la traverse Québec-Lévis. Est-ce qu'on doit continuer dans le sens actuel ou doit-on modifier considérablement son orientation? Écoutez, on est rendu qu'on traverse 0, 05 % de 1 % de la clientèle automobile entre les deux rives. Alors, ça coûte 5 500 000 \$ de subvention. On se pose des questions. C'est le genre de discussions qu'on a actuellement. On va sans doute faire des propositions dans les prochains mois pour réorienter, s'il le faut, la traverse.

M. Garon: La Société des traversiers me fait penser un peu aux chemins de fer. Elle s'organise pour que le moins de monde possible la prenne, pour éventuellement dire: Ce n'est pas bien utile. Je me rappelle, par exemple, en 1984, qu'il a fallu quasiment se battre avec la direction des traversiers pour juste peindre le bateau au moment des fêtes de 1534-1984, parce qu'il allait y avoir beaucoup de monde, plutôt que d'avoir un bateau tout rouillé, tout crotté, à montrer au monde. J'ai le sentiment que la Société des traversiers, ceux qui la dirigent, quels qu'ils soient, n'ont pas le goût de la faire fonctionner et de lui faire jouer un rôle qu'elle pourrait jouer et, en même temps, de la rentabiliser davantage.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu au cours de l'hiver une rencontre avec l'actionnaire, la rencontre annuelle où le ministre rencontre le conseil d'administration et discute de chacune des traverses et des orientations. La Société des traversiers s'interrogeait beaucoup sur celle de Lévis, et compte tenu de l'importance de la subvention gouvernementale aux traversiers de Québec-Lévis, elle s'est posée un certain nombre de questions dont elle a fait soit lors de son assemblée annuelle, et qui portaient sur les bateaux, sur l'inquiétude au niveau de l'achalandage tant des passagers que des automobiles. Il s'est posé un certain nombre de questions. Ce qu'il a été convenu avec la société, c'est d'inviter la Chambre de commerce de Québec ainsi que la Chambre de commerce de la rive sud à s'associer avec la Société des traversiers dans l'élaboration d'une étude qui, éventuellement, tenterait de trouver des créneaux qui renforceraient effectivement la vocation de la

traverse Québec-Lévis, en ayant l'esprit très ouvert. Je vous écoutais tantôt parler d'un aspect touristique et il me semblait que j'avais déjà entendu ça parce que j'ai rencontré le conseil d'administration de la Société des traversiers et ça fait partie de ses préoccupations aussi. Donc, le faire en parfaite concertation avec des représentants du milieu et voir si, effectivement, on ne pourrait pas redonner à cette traverse une vocation plus importante sur le plan de la traverse, mais aussi plus large sur le plan touristique, quitte à examiner la possibilité de voir si les bateaux que nous avons actuellement correspondent à la vocation que les gens souhaitent en ce qui concerne la traverse. Mais, cette préoccupation est présente à la Société des traversiers; c'est clair.

M. Garon: C'est parce qu'autrefois, il y avait des bancs dehors et ils ont été enlevés, à toutes fins utiles. Il n'y en a quasiment plus ou il n'y en a plus, alors qu'auparavant, il y en avait beaucoup. Autrefois, il y avait un casse-croûte où les gens pouvaient demander des renseignements. Maintenant, il n'y a que des machines distributrices. Il n'y a à peu près personne à rencontrer à bord, sauf celui qui fait la signalisation pour les automobiles qui montent à bord.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on s'est retrouvés dans des situations où, effectivement, il y avait quinze membres d'équipage pour traverser cinq personnes, la nuit. Cela a été une question de rationalisation. On ne met pas un bateau qui exige quinze membres d'équipage pour traverser cinq personnes. Il y a eu une certaine période de rationalisation. Il y a eu des moments plus difficiles. Vous parlez de la restauration. Ce n'est pas unique à la traverse Québec-Lévis. La restauration a disparu sur une traverse encore pas mal plus essentielle que celle de Québec-Lévis, celle de Matane-Godbout et Matane-Baie-Comeau. La restauration a disparu parce qu'il y a eu des problèmes extrêmement importants avec le syndicat à l'époque et que ça coûtait une fortune de maintenir un restaurant sur le Camille-Marcoux, selon les conditions négociées avec le syndicat. On est revenu à une certaine forme de services un peu plus sophistiqués que la distributrice mais, encore là, cela a été un travail que M. Gagnon a fait au cours des dernières années. Le service de restauration n'est pas disparu il y a deux, trois ou quatre ans. Le service de restauration a disparu il y a plusieurs années, en 1981. Je ne dis pas que cela a été un mauvais coup ou un bon coup. Il est clair que lorsque vous avez à traverser, il est bien plus agréable de prendre quelque chose de chaud ou de vous faire servir par un être humain que de vous faire servir par une machine. C'est normal un peu. Mais avec les coûts de fonctionnement de la traverse Québec-Lévis... Je pense que vous vous êtes interrogés à l'époque et nous aussi. 1989 devrait être l'année d'un bon questionne-

ment sur ce qu'il adviendra de la traverse Québec-Lévis avec le milieu, d'ailleurs, sur les orientations qu'on pourrait donner à cette traverse pour qu'elle soit un peu plus intéressante. C'est clair. C'est en cours.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député de Lévis. Nous avons dépassé 22 heures. J'aurais besoin d'un consentement pour poursuivre nos travaux.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si on allait jusqu'à 22 h 15, cela reprendrait les quinze minutes de ce matin.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il consentement pour continuer jusqu'à 22 h 15 pour reprendre le retard?

M. Garon: **Oui.**

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

M. Garon: Je ne suis pas sûr que les meilleurs interlocuteurs ou les seuls interlocuteurs possibles soient les chambres de commerce. Je ne le pense pas. Ce sont les principaux usagers. Habituellement, ce sont ceux qui prennent les transports en commun qui prennent la traverse. Ce ne sont pas habituellement, principalement, les membres des chambres de commerce. Je pense qu'il y a une clientèle. Si on regarde les bateaux du matin, par exemple, il y a beaucoup de gens qui prennent le bateau et il y a aussi des gens qui sont intéressés à voir à ce que l'achalandage soit plus fort. Je n'ai jamais observé beaucoup de commentaires faits à ce sujet par les chambres de commerce. Je n'ai jamais eu l'impression que c'était leur principale préoccupation, tandis qu'il y a d'autres groupes, je pense aux conseils municipaux, par exemple, sur la rive sud, en tout cas, et des gens qui voudraient davantage s'occuper de la promotion de...

M. Côté (Charlesbourg): La Chambre de commerce de Québec s'est toujours préoccupée de la traverse **Québec-Lévis**. Cela a toujours été évident. J'ai une rencontre annuelle avec elle et cela a toujours été l'un des sujets à l'ordre du jour.

M. Garon: Ah oui?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la rive sud...

M. Garon: Qu'est-ce qu'elle vous demandait?

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, le renforcement du rôle de la traverse. Il y avait toujours dans l'air la possibilité d'une transformation importante de la traverse. Cela a toujours

été l'un des sujets de conversation et Dieu sait que, sur le plan **touristique**, cela peut avoir une certaine importance, si on lui donne une orientation touristique.

Pour ce qui est de la rive sud, il y a eu des rencontres avec les maires de la rive sud. Il va y en avoir d'autres et la chambre de commerce est l'un des éléments, parce qu'on souhaitait avoir le pendant de la région de Québec en termes d'association. Ce n'est pas limitatif. L'indication est davantage d'associer les gens de la rive sud et les gens de la rive nord à une bonne réflexion sur ce que devrait être la traverse. Au-delà de tout cela, c'est dans la définition de ce que devrait plutôt contenir un devis d'une étude sur ce que cela devrait être, qu'on va demander, pour aller interroger des gens qui l'ont utilisée, qui ne l'utilisent plus et qui l'utilisent.

Donc, cette forme de consultation que vous recherchez auprès des usagers, sera faite inévitablement.

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

M. Gagnon: Comme le dit M. le ministre, il y aura une étude globale de faite sur l'avenir de la traverse **Québec-Lévis**. Il y a eu une première réunion du comité dont M. le ministre a parlé et cela a été la première recommandation, soit de faire une étude globale pour voir quel devrait être l'avenir de cette traverse tout en tenant compte, d'une part, que c'est un moyen de transport en commun important parce qu'on a quand même 1 500 000 passagers qui l'utilisent pour venir travailler matin et soir; d'autre part, c'est aussi un attrait touristique important. Ce sont les deux vocations de cette traverse, et l'étude portera sur les deux vocations.

M. Garon: Il y aurait un petit effort à faire tout simplement au point de vue de la décoration, l'été. S'il était un peu illuminé, éclairé. Il y a beaucoup de gens qui vont sur la terrasse, des touristes, tout cela. Ils verraient ce bateau qui se promène. Ils seraient un peu attirés. Il a l'air vraiment d'un bateau qui a fait la guerre. Il a l'air triste. Il n'a pas l'air joyeux.

Deuxièmement, il me semble qu'il devrait y avoir un peu d'animation à bord du bateau, ou encore, des guides touristiques, des jeunes qui donneraient des renseignements aux gens, à condition de s'en servir. Encore aujourd'hui, il commence à avoir des gens qui font des tours de l'autre côté. Les gens ici parlent d'en faire un bateau qui fonctionne.

M. Gagnon: Oui. On a offert aux associations touristiques régionales d'installer des kiosques d'information et de distribuer de l'information touristique sur le bateau. Cela fait longtemps que ça été offert. D'ailleurs cette année, l'ATR de la rive sud est censée installer un kiosque dans notre gare à Québec justement

pour essayer d'attirer les touristes. Elle est censée commencer cela cette année. Pour ce qui est du bateau lui-même, écoutez, c'est assez limité ce qu'on peut faire. On a quand même une traversée qui dure dix minutes.

M. Garon: Oui.

M. Gagnon: On ne peut installer un restaurant sur un bateau pour une traversée qui dure dix minutes. Alors, on voulait installer une cafétéria pour servir les cafés et le syndicat a dit oui. Ces gens allaient être syndiqués et cela allait coûter 14 \$ l'heure et tous les bénéfices marginaux. Alors, le café qu'on vendrait 1 \$ nous coûterait 3 \$. Donc, on a dit non. C'est pour ça qu'on a mis les machines.

M. Garon: On pensait plus à un casse-croûte. C'est évident qu'à dix minutes, vous ne pouvez vous lancer dans la grande restauration. Il n'y a personne qui souhaite ça non plus.

M. Gagnon: Le syndicat n'a voulu avoir aucune flexibilité à ce sujet. C'est pour cela qu'il n'y a pas de restaurant à bord. Écoutez, cela coûte dix fois plus cher que ce que ça rapporte. On n'est pas là pour subventionner la nourriture. Il y aura une étude globale. Cela va se faire sans doute avant la fin de l'année.

M. Garon: Pourquoi n'a-t-on pas profité de l'occasion pour joindre ce point à l'étude sur l'utilisation des ponts? Est-ce qu'on considérerait la question du traversier trop différente? J'aurais pensé que ça aurait fait partie du mandat. Je me suis aperçu que ce n'était pas le cas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que c'est complètement différent en termes d'analyse et de recherche de solution. Les ponts, c'est une affaire, et le bateau en est une autre, surtout si on cherche à faire en sorte de lui trouver une vocation peut-être autre, ou complémentaire à celle qu'il a maintenant. Il est clair qu'il va falloir aller vers le touristique. Cela m'apparaît évident. Est-ce que, dans les circonstances actuelles, c'est le meilleur bateau pour combler les besoins qu'on a? Je ne suis pas sûr du tout. C'est ce que les spécialistes de la Société des traversiers vont examiner et en ayant un devis et une analyse sur le plan très large, on aura des réponses aux questions qu'on se pose maintenant.

M. Garon: À quel type de bateau pensez-vous? À un genre de bateau-mouche, en plus gros ou en plus fort, parce qu'il y a de la glace.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'étude qui va nous le dire. C'est ce qu'on recherche dans l'étude en ayant élargi le mandat et en posant les questions. Selon ce que les gens veulent de la traversée, il y a des bateaux qui vont répondre

à un certain nombre d'orientations. Donc, si vous voulez faire des excursions touristiques, 1 y a le Louis-Joliet qui en fait. C'est un exemple. Ce n'est pas nécessairement la même organisation que les bateaux de la traversée. Forcément, si c'est cela l'orientation, on verra si c'est le mandat de la Société des traversiers. Si son mandat est de traverser les gens et que ceux-ci ne s'y trouvent pas confortables et qu'ils disent: Oubliez, demain matin, de transporter les automobilistes et pensez davantage à transporter des piétons, c'est clair que les bateaux que nous avons actuellement ne feront plus l'affaire. C'est clair. Ce sont des bateaux qui ont été faits en fonction principalement du transport d'automobiles. À ce moment-là, N y aura certainement des types de bateaux qui pourront correspondre davantage à ce que les gens souhaitent avoir comme service.

M. Garon: Je pense en termes de rentabilisation; plus il y aura de passagers dans le même voyage, plus ça va être payant pour la société. À ce moment-là, je comprends qu'il y ait des gens qui l'utilisent - vous parlez de 1 400 000 - pour des fins de correspondance du transport en commun en particulier, des gens qui arrivent par le transport en commun. Ils prennent le bateau et peut-être d'autres transports en commun de l'autre côté du fleuve; ce sont principalement eux qui utilisent le bateau.

M. Gagnon: C'est le plus grand nombre.

M. Garon: Le plus grand nombre et si en plus on s'en sert pour faire la promotion touristique, alors on y ajoute un certain nombre de personnes qui viennent faire un tour sur le bateau, ne serait-ce que pour un aller et retour, pour voir Québec à partir de l'eau et pendant qu'ils sont là, ils ont une activité et ils trouvent ça agréable. Sur le plan touristique, au fond, c'est le nombre d'attractions qui fait augmenter la durée du séjour des touristes et possiblement, parce qu'ils ont pris le bateau, ils auront le goût de voir autre chose, d'un côté ou de l'autre, parce qu'il y aurait eu une perspective différente sur Québec ou sur la rive sud. Moi, je reçois beaucoup d'appels téléphoniques régulièrement à chaque année là-dessus; on me dit: Il me semble qu'il n'y a pas beaucoup d'efforts qui sont faits pour le bateau de la traversée. Les gens sont très attristés par cela, parce qu'ils se rendent compte qu'il y aurait moyen de faire quelque chose. Le plan d'eau est là et on ne l'a jamais utilisé dans notre région autant qu'on pourrait le faire, quand on compare à ce qui se passe ailleurs, pour des gens qui sont à peu près dans la même situation.

M. Gagnon: C'est ce qu'on a constaté. On pense être à un tournant à la traversée Québec-Lévis et c'est pour cela que, cette année, on a décidé de faire une étude globale et de

réorienter s'il le faut toute la traverse. C'est là qu'on est rendu. On partage votre avis là-dessus.

M. Garon: Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à 10 heures demain matin dans cette même salle.

(Fin de la séance à 22 h 16)