



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Le mardi 6 décembre 1988

Vol. 30 - No 73

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Affaires courantes	
Dépôt de documents	
Rapport annuel de la Commission consultative de l'enseignement privé	3739
Rapport annuel de l'Office de la langue française (OLF)	3739
Dépôt de rapports de commissions	
Consultations particulières sur toute proposition de révision et sur les sujets pouvant faire l'objet de modifications à la Loi électorale	3739
Questions et réponses orales	3739
Affichage commercial et introduction d'une clause "nonobstant"	3739
Ouverture de lits afin de désengorger les salles d'urgence à Montréal	3742
L'entretien du réseau de distribution d'Hydro-Québec	3743
Déversement de déchets américains en Estrie	3744
Hausse probable des tarifs d'électricité au Québec	3748
Organismes de loisir dans la région de la Montérégie	3748
Avis touchant les travaux des commissions	3749
Renseignements sur les travaux de l'Assemblée	3749
Convocation des leaders des groupes parlementaires	3749
Affaires du jour	
Projet de loi 77 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière	3750
Adoption du principe	3750
M. Marc-Yvan Côté	3750
M. Jean Garon	3752
M. Marc-Yvan Côté (réplique)	3762
Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements	3766
Motion de clôture de l'étude en commission du projet de loi 37 - Loi sur la sécurité du revenu	3766
M. Michel Gratton	3766
Avis touchant les travaux des commissions	3766
Ajournement	3766

Abonnement 55 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 8 \$

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, Qc
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le mardi 6 décembre 1988

(Dix heures dix minutes)

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

Un moment de recueillement. Veuillez vous asseoir.

Aux affaires courantes.

Déclarations ministérielles.

Présentation de projets de loi.

Dépôt de documents. M. le ministre de l'Éducation. En son nom, M. le leader du gouvernement.

Rapport annuel de la Commission consultative de l'enseignement privé

M. Gratton: Oui. Au nom de mon collègue, le ministre de l'Éducation, je dépose le 19^e rapport annuel de la Commission consultative de l'enseignement privé.

Le Président: Le rapport de M. le ministre de l'Éducation est maintenant déposé. M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

Rapport annuel de l'OLF

M. Rivard: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer en cette Chambre le rapport de l'Office de la langue française pour l'année 1987-1988.

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles, votre rapport est maintenant déposé. Y a-t-il d'autres dépôts de documents?

Dépôt de rapports de commissions. M. le président de la commission des institutions et député de Taillon.

Consultations particulières sur toute proposition de révision et sur les sujets pouvant faire l'objet de modifications à la Loi électorale

M. Filion: M. le Président, j'ai l'honneur de déposer le rapport de la commission des institutions qui a siégé les 16, 17, 18, 23 et 24 août 1988, pour procéder à des consultations particulières et tenir des auditions publiques afin d'examiner toute proposition de révision de la Loi électorale, ainsi que les 20, 21 et 22 septembre 1988, afin d'examiner les sujets qui pourraient faire l'objet de modifications à la Loi électorale.

Le Président: M. le député de Taillon, votre rapport de commission est maintenant déposé. Y a-t-il d'autres dépôts de rapports de commissions.

Dépôt de pétitions, ce matin.

Il n'y aura pas d'intervention portant sur une violation de droit ou de privilège ou sur une question de fait personnel.

Je suis prêt à procéder et à reconnaître un député pour la première question principale. M. le député de Taillon.

QUESTIONS ET RÉPONSES ORALES

Affichage commercial et introduction d'une clause "nonobstant"

M. Filion: Merci, M. le Président. En matière d'affichage commercial, le gouvernement évoque depuis quelques jours la possibilité de bousculer l'Assemblée nationale pour combler un vide juridique qu'ils viennent de découvrir et que pourrait créer un jugement défavorable de la Cour suprême. Ce faisant, le gouvernement cherche à placer le débat devant une alternative du diable. D'un côté, le vide juridique qui est le fruit du vide politique du gouvernement, et de l'autre, sa solution encore inconnue, mais dont l'Assemblée nationale disposerait en quelques heures, sans même que la population ne l'ait approuvée ou ne soit consultée. Or, depuis trois ans, l'Opposition, par les projets de loi 199 et 191 et par de multiples interventions, met de l'avant une solution simple et légitime qui éviterait tout vide juridique. Il s'agit, bien sûr, de la clause "nonobstant". Est-ce que le ministre responsable de l'application de la loi 101 est conscient que, dans la situation actuelle et en l'absence de toute véritable politique linguistique connue, la seule façon d'éviter le vide juridique, c'est précisément l'introduction d'une clause "nonobstant"?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

M. Rivard: M. le Président, nous commençons aujourd'hui peut-être par cette question du député de Taillon, critique de l'Opposition en matière linguistique, une longue série de discussions qui, je pense, seront marquées d'un souci d'être le plus constructifs possible.

Récemment, il s'est passé d'ailleurs un événement qui est assez remarquable. Il y a une dizaine de jours, le conseil national ou le congrès national du Parti québécois a déposé, lors de ses assises, une série de résolutions qui ont été jugées par la suite, par plusieurs, comme étant marquées d'une certaine intolérance, à un point tel...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Gendron: Ce n'est pas la question.

Le Président: À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Rivard: ...que, par la suite...

M. Gendron: Ce n'est pas la question.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Gendron: Je suis à l'ordre, c'est lui qui n'est pas à l'ordre.

Le Président: M. le ministre...

Des voix: Wo! Wo!

M. Gendron: C'est exactement ça.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre, vous avez la parole. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Rivard: ...à un point tel...

Le Président: M. le ministre, vous avez la parole.

M. Gendron: Oui, oui, même si vous êtes hors sujet.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Sur une question de règlement, M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, le chef de l'Opposition est le premier à savoir qu'à la période de questions, lorsqu'on veut prendre la parole, il faut se faire reconnaître. Le ministre est en train de répondre à la question. Que la réponse ne plaise pas à l'Opposition, soit, mais il faut respecter le règlement. Il me semble, comme révoquait le ministre, qu'à ce moment-là, nous aurions tous avantage à respecter le règlement dans sa lettre, non seulement dans son esprit, de façon à entretenir des débats les plus profitables possible.

Le Président: M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: Très rapidement. Une chose est certaine, M. le Président, c'est que l'article 80 n'est pas disparu de notre règlement, pas plus que l'article 79. La réponse à une question doit être brève, se limiter au point qu'elle touche. Or, "en fin de semaine, au conseil national", on n'a pas dit un mot de ce que vous parlez; la question portait sur le "nonobstant".

Le Président: Je vous rappelle également l'article 81 de notre règlement. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Chevette: Quand on apprend des cassettes...

M. Rivard: Je poursuis en disant que, par la suite, il s'est passé ce que l'on sait. Le Parti québécois, l'Opposition en Chambre, a déposé un projet de loi qui a été reconnu par la suite - et encore, on lisait des éditoriaux dans les journaux

ce matin - comme étant empreint d'une certaine modération.

Je pense qu'il est important justement, au début de cette longue série de discussions, parce qu'il y a encore plusieurs jours à venir, de vivre ce débat dans le Québec d'aujourd'hui, dans le Québec moderne. C'est un Québec qui est confiant, un Québec qui est fier, et la majorité de la population québécoise s'attend qu'on continue, vous et moi, M. le député de Taillon...

Le Président: En contusion, M. le ministre.

M. Rivard: ...à discuter d'une façon constructive. Je reconnais que cela commence bien.

Le Président: M. le député de Taillon, en additionnelle.

M. Filion: Oui, M. le Président. D'abord, je suis content de voir que le ministre n'a aucune critique substantielle sur le projet de loi qu'on a déposé. Mais je ne sais pas s'il a bien entendu ma question tantôt, sans que je puisse, en vertu de nos règles, la répéter. Le ministre est-il conscient, dans la situation actuelle, à cause du fait que le vide juridique possible a été créé précisément par l'inaction et le vide politique du gouvernement, que la seule solution raisonnable est celle que l'Opposition met de l'avant depuis trois ans, et c'est l'introduction d'une clause "nonobstant"? La question est claire.

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

M. Rivard: Vous savez, M. le Président, que la procédure parlementaire veut qu'un critique de l'Opposition, lorsqu'il se lève en Chambre, puisse jouir d'un certain nombre de secondes pour faire un préambule. C'est ce qu'avait fait le critique, le député de Taillon, en posant sa question; je me suis permis, dans ma réponse, de faire moi aussi un préambule et je ne pense pas que le député de Taillon m'en veuille.

Je reviens à la question posée par le député de Taillon. J'attends, M. le député de Taillon, comme vous, ce moment où nous pourrons, probablement chacun de notre côté, lire ce jugement qui, sans doute, contiendra des choses fort intéressantes. C'est à ce moment-là que nous pourrons examiner la question du recours ou du non-recours à la clause dérogatoire.

Le Président: M. le député de Taillon, en additionnelle.

M. Filion: Oui. Le ministre se retranche derrière le jugement de la Cour suprême. Reconnaît-il que cette l'Assemblée nationale tranche de façon législative en exerçant ses pouvoirs législatifs dans de très nombreux dossiers, avant même d'attendre un jugement judiciaire, les deux derniers exemples à ce jour étant le projet de

loi 95 sur les régimes supplémentaires de rentes, où il y a précisément des procédures judiciaires, et le projet de loi sur les juges municipaux où il y a également des procédures judiciaires? Est-ce que le ministre peut cesser de se retrancher derrière un jugement judiciaire et reconnaître que cette Assemblée nationale doit exercer le rôle pour lequel les gens ici ont été élus, c'est-à-dire un rôle politique et législatif?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.
(10 h 20)

M. Rivard: Il est évident que, lorsqu'il pose ses questions, le député de Taillon parle de certaines hypothèses de jugement. Je n'ai pas encore lu le jugement. Je n'ai pas d'informations privilégiées. Cependant, de ce côté-ci de la Chambre, depuis que nous avons été élus, en décembre 1985, je pense que le Conseil des ministres, que le gouvernement a montré la plus grande cohésion et la plus grande cohérence possible. Et dans le dossier linguistique, je travaille jour après jour avec le ministre de la Justice. Peut-être aurait-il quelques commentaires additionnels à vous faire.

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevette: M. le Président, si le ministre et le premier ministre du Québec, en même temps, sollicitent la collaboration de l'Opposition pour éviter le vide juridique, le ministre reconnaît-il qu'il est important, à ce moment-là, de combler le vide juridique de la façon la plus simple, à savoir que, nonobstant les chartes des droits et libertés - parce que c'est ce qui fait obstacle - nous allons réinstaurer la loi 101 telle qu'elle existe et qu'elle a toujours existé, avec la collaboration de l'Opposition, ce qui éviterait le vide juridique d'une façon très simple et très rapide?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

M. Rivard: M. le chef de l'Opposition, et s'il n'y avait pas de vide juridique? Ah!

Des voix: Ah, ah!

Le Président: M. le ministre...

M. Rivard: S'il n'y avait pas de vide juridique?

Le Président: Un instant! M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevette: S'il n'y avait pas de vide juridique, pour quoi le premier ministre solliciterait-il une collaboration éventuelle? S'il n'y avait pas de vide juridique, qu'est-ce qui

empêcherait l'Assemblée nationale du Québec...

Des voix:...

Le Président: À l'ordre! À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Chevette: ...de se donner une police d'assurance par voie législative, au-delà des tribunaux judiciaires?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

M. Rivard: Je pense qu'en additionnant les hypothèses et les questions hypothétiques, vous réalisez, comme je l'ai réalisé depuis plusieurs mois, jusqu'à quel point il est difficile d'avancer dans la réflexion avant d'avoir lu le jugement de la Cour suprême.

M. Chevette: M. le Président.

Le Président: M. le chef de l'Opposition, en additionnelle.

M. Chevette: M. le Président, est-ce qu'on peut dire au ministre délégué aux Affaires culturelles et au premier ministre du Québec que la collaboration de l'Opposition sera sans limite pour autant, bien sûr, qu'on veuille véritablement combler le vide juridique et non pas essayer d'en passer une petite vite aux Québécois par un artifice au point de vue législatif, à savoir que l'affichage serait français à l'extérieur et n'importe quoi à l'intérieur? Est-ce que le ministre délégué à la langue veut véritablement rassurer cette Chambre et dire: Nous voulons combler exclusivement le vide juridique créé par un jugement et non pas essayer de légiférer différemment de l'esprit de la loi 101?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles.

M. Rivard: M. le Président, la population s'attend que nous vivions ces jours qui ont une certaine importance dans l'optimisme, dans la vigilance, dans le bon sens et dans la fierté.

Une voix: C'est ça!

Le Président: M. le député de Taillon, en additionnelle.

M. Filion: Au-delà du jugement de la Cour suprême, est-ce que le ministre responsable de la loi 101 - uniquement sur la façon et au-delà du contenu que nous livrera la Cour suprême - reconnaît, à l'instar du Conseil de la langue française, qu'un débat comme celui sur l'affichage commercial, aussi fondamental que celui-là, ne peut avoir lieu de la façon précipitée qu'envisage le gouvernement?

Le Président: M. le ministre délégué aux Affaires culturelles. M. le ministre.

M. Rivard: Le Conseil de la langue française a été mis sur pied pour donner des avis au ministre responsable de l'application de la Charte de la langue française. Ce conseil jouit de la plus grande autonomie possible et je respecte cette autonomie. Le prix à payer, et le mot est probablement un peu fort, est qu'en contrepartie, le Conseil de la langue française doit s'attendre que je ne sois pas nécessairement toujours du même avis que lui. Mais ça fait partie de la route.

Le Président: Mme la députée de Chicoutimi, en principale.

Ouverture de lits afin de désengorger les salles d'urgence à Montréal

Mme Blackburn: Merci, M. le Président. En mars 1986, la ministre de la Santé et des Services sociaux déposait un plan de désengorgement des salles d'urgence qui touchait la région de Montréal. La mesure la plus importante prévoyait l'ouverture de quelque 1147 lits en centres d'accueil, en centres hospitaliers de soins de longue durée. Au moment où l'on se parle, c'est toujours l'engorgement dans les urgences dans la grande région de Montréal et plus particulièrement dans l'est de Montréal. La ministre peut-elle nous dire, sur les 1147 lits qu'on prévoyait ouvrir pour désengorger les cliniques d'urgence, combien il y a effectivement de lits additionnels qui ont été ouverts presque trois ans plus tard?

Le Président: Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, parmi les quelques 23 mesures mises de l'avant dans le plan de désengorgement des urgences, il y avait celle que vient de mentionner la députée de Chicoutimi et qui était une mesure importante. Au moment où nous nous parlons, il y a environ 500 places qui ont été ouvertes dans la région de Montréal. Ce qu'il faut ajouter, M. le Président, et je pense que la députée de Chicoutimi s'en souviendra, c'est que, l'an dernier, c'est-à-dire le printemps dernier, devant les délais que la construction accusait pour une foule de raisons sur lesquelles je ne m'étendrai pas ici parce que ce serait trop long, nous avons utilisé 16 000 000 \$, c'est-à-dire 10 000 000 \$ et 6 000 000 \$ d'argent neuf, pour justement créer temporairement, jusqu'à l'ouverture officielle des autres places, des espaces dans la région de Montréal. Je voudrais également corriger l'impression laissée par la députée de Chicoutimi qui veut faire croire que tout est engorgé dans la région de Montréal, ce qui est absolument faux, M. le Président. Il reste des problèmes dans

certaines hôpitaux. Nous nous en occupons activement, mais on ne pourrait faire une généralisation, on ne saurait faire une généralisation comme celle que met de l'avant la députée de Chicoutimi.

Le Président: Mme la députée de Chicoutimi, en additionnelle.

Mme Blackburn: Merci, M. le Président. La ministre pourrait-elle revérifier ses chiffres quant à l'ouverture du nombre de lits, puisque selon mon information, il y en aurait peut-être un peu plus de 300 et non pas 500? Dans son plan de désengorgement, elle prévoyait, au plan des équipements, immobilisations et équipements, dans la région de Montréal, 30 000 000 \$ pour 1988-1989. Est-ce qu'elle pourrait également nous dire combien de ces 30 000 000 \$ seront effectivement dépensés? Est-ce qu'il s'agit des 16 000 000 \$ dont elle nous parle et H y aurait 14 000 000 \$ de prévus qui iraient au fonds consolidé?

Le Président: Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, j'ignore à quoi la députée de Chicoutimi fait allusion. Tout ce que je peux lui dire, c'est qu'au-delà de l'argent habituellement mis pour le renouvellement de l'équipement, il y a eu cette année, comme il y a eu l'an dernier, 20 000 000 \$ ou 25 000 000 \$ supplémentaires qui ont été alloués par le ministre des Finances pour justement réactiver un peu la mise à jour des équipements qui avaient été laissés dans un état déplorable par l'ancien gouvernement.

Le Président: Mme la députée de Chicoutimi, en additionnelle.

Mme Blackburn: En additionnelle, M. le Président, ma question est claire. Pour l'aménagement de lits en centres d'accueil, 26 000 000 \$ étaient prévus. Pour le plan d'équipement dans la région de Montréal, c'était 30 000 000 \$. Je voudrais savoir combien exactement a été dépensé et quelle partie de cet argent est entrée dans son plan de compressions.

Le Président: Mme la ministre de la Santé et des Services sociaux.

Mme Lavoie-Roux: M. le Président, A me fera plaisir de dire à la députée de Chicoutimi combien exactement a été dépensé pour des équipements qui devaient évidemment accompagner la construction de centres d'accueil, mais je ne saurais le lui dire maintenant.

Je voudrais, encore une fois, revenir sur l'affirmation que l'argent prévu pour les urgences serait comprimé en 1988-1989. Encore une fois, il s'agit de montants périmés, d'une opération qui

se fait toutes les années sur des crédits périmés dans les années précédant 1988-1989.

Le Président: Je vais reconnaître la troisième principale ce matin à M. le député d'Ungava. M. le député d'Ungava.

L'entretien du réseau de distribution d'Hydro-Québec

M. Claveau: Oui, M. le Président. Alors que le président du Syndicat des employés de métiers d'Hydro-Québec maintient que l'on n'effectue actuellement que 15 % de l'entretien que l'on effectuait antérieurement sur le réseau de distribution et de transport d'Hydro-Québec, alors que le président du Syndicat des ingénieurs d'Hydro-Québec qualifie la situation à Hydro de cancer généralisé, alors qu'en 1985 on recensait en tout et partout 276 pannes durant l'année pour l'ensemble de l'île de Montréal et qu'on en a recensé 1514 jusqu'à maintenant, en 1988, soit 5,5 fois plus qu'en 1985, le ministre de l'Énergie et des Ressources continue à prétendre que l'Opposition est alarmiste et qu'il a des études contradictoires. Cependant, il n'ose pas les déposer et il se réfugie derrière des comités d'étude pour essayer de comprendre une situation que tout le monde a déjà comprise avant lui. (10 h 30)

Ma question au ministre de l'Énergie et des Ressources du Québec est la suivante: Depuis trois ans qu'il est au gouvernement - cela ne date pas d'hier - comment se fait-il que le ministre de l'Énergie et des Ressources n'ait pas exigé qu'Hydro-Québec maintienne régulièrement son niveau d'investissements nécessaires pour l'entretien et la garantie d'approvisionnement de son réseau de transport afin de s'assurer que la population du Québec reçoive les services auxquels elle est en droit de s'attendre d'Hydro-Québec?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Ciaccia: M. le Président, l'Opposition n'est pas alarmiste, elle est en panne. Si vous voulez être une Opposition responsable, quand vous citez les rapports des syndicats, il faut se rappeler qu'il y a des négociations en cours et j'espère que ces rapports ne sont pas rendus publics pour des fins de négociation.

En ce qui concerne les montants qu'Hydro-Québec dépense pour les réparations du réseau, je voudrais rappeler au député d'Ungava que les coupures dans le personnel d'entretien d'exploitation ont eu lieu avant 1985. Ce n'est pas nous qui avons fait les coupures. Avec nous, il y a eu des augmentations d'au moins 12 % par année. Les montants consacrés au fonctionnement ont augmenté. Il n'y a pas eu de coupures. Les coupures ont été faites avant 1985 dans le réseau de l'exploitation. Il y a eu 1200 mises à pied

dans le réseau de l'exploitation. Je vois mal comment le député d'Ungava vient nous faire des reproches quand nous sommes pris avec les décisions, les travaux et la mauvaise administration que vous avez laissé perdurer jusqu'à 1985.

Le Président: M. le député d'Ungava, en additionnelle.

M. Claveau: M. le Président, le ministre est fidèle à son gouvernement: Accuser plutôt qu'administrer. Cela lui ressemble énormément.

Le Président: En additionnelle.

M. Claveau: Il faudrait peut-être que quelqu'un lui rappelle que ça fait trois ans qu'il est ministre.

Le Président: En additionnelle, M. le député d'Ungava.

M. Claveau: M. le Président, quelles sont les mesures précises que le ministre de l'Énergie et des Ressources, ministre en poste depuis trois ans et trois jours déjà, a exigées d'Hydro-Québec pour qu'elle corrige avant Noël - on ne parle pas dans six ans - les problèmes majeurs sur le réseau de transport d'Hydro-Québec? Quelles sont les mesures précises que le ministre a exigées d'Hydro-Québec?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Ciaccia: Le député d'Ungava a raison. Je l'accuse d'avoir mal administré. Ce sont là les accusations. Si vous voulez être plus positif dans vos questions, si la question que vous posez est de savoir les mesures qu'Hydro-Québec prend maintenant pour répondre aux problèmes qui existent, il y a plusieurs mesures. On a fait état de certaines mesures la semaine dernière. Je ne veux pas répéter mais il y a le comité d'experts qui a été nommé, qui examine la cause des pannes. Il va proposer des solutions en collaboration avec Hydro-Québec. Il y a un groupe de travail qui a visité quinze points stratégiques d'Hydro-Québec afin d'éviter le genre de panne qu'on a eue le 15 novembre au poste Montagnais. Il y a d'autres mesures qu'Hydro-Québec va mettre en place à court et à moyen terme. Ces mesures seront annoncées par Hydro-Québec lors d'une conférence de presse qui devait avoir lieu jeudi mais qui va avoir lieu vendredi pour faire la lumière sur la situation et pour dire à la population les mesures qu'elle entend prendre pour réduire le nombre de pannes et assurer un service fiable à la population.

Le Président: M. le député d'Ungava, toujours en additionnelle?

M. Claveau: Oui.

Le Président: En additionnelle.

M. Claveau: M. le Président, une question précise sur laquelle le ministre devra sûrement se pencher très rapidement. Compte tenu de l'état lamentable du poste de Boucherville qui dessert plus de 225 000 abonnés dans la grande région montréalaise, quelles interventions d'urgence le ministre a-t-il prévues pour régler cette situation alarmante qui inquiète tous les abonnés de la grande région montréalaise à la veille des grands froids hivernaux?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Ciaccia: M. le Président, je ne suis pas d'accord avec le député d'Ungava quand il qualifie la situation d'alarmante. C'est vrai qu'il y a des problèmes. C'est vrai qu'Hydro-Québec passe un moment difficile. C'est vrai qu'il faut identifier ces problèmes et apporter des solutions. Mais de là à dire que la situation est alarmante, je ne suis pas d'accord. Vous n'avez pas vu tous les rapports; vous en avez vus certains qui ont été coulés publiquement. Vous verrez, dans les mesures qu'Hydro-Québec va vous annoncer vendredi... À la suite des demandes que nous avons faites, à la suite des discussions que nous avons eues avec Hydro-Québec, à la suite de certains problèmes que nous avons identifiés, Hydro-Québec va rendre publiques, vendredi, le? mesures qu'elle a prises, celles qu'elle prend maintenant, et les mesures qu'elle va continuer à prendre à court terme et à moyen terme pour régler les problèmes qui existent.

Le Président: M. le député de Duplessis, en additionnelle.

M. Perron: Oui, M. le Président. Comment le ministre peut-il juger intempestives les déclarations du syndicat, local 1500 en particulier, d'Hydro-Québec en 1988 parce qu'il y a négociation pendant que ce même syndicat dénonçait les attitudes d'Hydro-Québec quant à l'entretien des équipements en 1986 à deux reprises, et en 1987, à trois reprises?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Ciaccia: La seule mise en garde que j'ai faite au député d'Ungava et que je vous fais, c'est que j'espère que les rapports qui sont coulés périodiquement aux médias ne sont pas faits dans le but d'accélérer ou d'avoir une position pour des fins de négociations. Il y a eu des rapports dans le passé. Il y a eu d'autres rapports qui ont rectifié et qui ont donné des solutions. Hydro-Québec a apporté certaines solutions. Lors de la panne du 18 avril, ils ont identifié le problème et ils ont apporté une

solution au problème spécifique qui a causé cette panne.

Cet après-midi, je vais rendre public le rapport sur la panne qui est arrivée au poste Montagnais. Je crois que ce serait un peu exagéré de dire qu'Hydro-Québec ne prend pas les mesures nécessaires pour corriger les problèmes qui existent à certains endroits. Mais la seule mise en garde que je fais, c'est d'être prudent et j'espère que ces rapports ne sont pas coulés pour fins de négociations syndicales.

Le Président: Est-ce que c'était en additionnelle? En additionnelle, M. le député de La Belle.

M. Hétu: M. le Président, nous lisons ce matin dans **Le Soleil** et dans **La Presse** deux articles différents l'un de l'autre sur la hausse probable des tarifs d'Hydro-Québec.

Le Président: Allez.

M. Hétu: Le ministre de l'Énergie et des Ressources peut-il clarifier la situation et indiquer clairement ce qu'il en pense?

Le Président: Non. M. le député de La Belle, vous poserez votre question en principale tout à l'heure. Elle n'est pas reliée directement à la question principale de M. le député d'Ungava. Vous pourrez vous reprendre. Je vais vous reconnaître immédiatement après Mme la députée de Johnson, en principale.

Déversement de déchets américains en Estrie

Mme Juneau: Merci beaucoup, M. le Président. C'est bien connu maintenant que lorsqu'il y a des problèmes majeurs en environnement, ce sont les citoyens qui doivent assumer le fardeau de la preuve quand il y a du danger dans les déversements de déchets. Le 23 novembre dernier, je posais personnellement la question au ministre de l'Environnement sur l'importation des déchets américains en Estrie, principalement dans une des municipalités de mon comté, Saint-Denis-de-Brompton. Comme le ministre n'a rien fait jusqu'à maintenant, on est aujourd'hui en face d'une coalition de 126 municipalités, de 86 syndicats et des étudiants de l'université en environnement qui disent non aux déchets américains.
(10 h 40)

Est-ce que le ministre a l'intention de rencontrer, premièrement, les autorités municipales et, deuxièmement, d'établir un moratoire sur la venue de ces déchets américains en Estrie?

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: Tout d'abord, Mme la députée de Johnson dit que je n'ai rien fait. C'est une assertion qui est complètement fausse, premièrement. Deuxièmement, j'ai expliqué très clairement à la députée, l'autre jour, que le problème est déplacé. Le problème de tous les transferts interfrontières dépend du gouvernement fédéral. Que nous le voulions ou non, c'est comme ça, c'est comme ça. C'est eux qui contrôlent...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Lincoln: ...la frontière...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Lincoln: ...canado-américaine. Peut-être qu'on n'accepte pas ça de votre côté, mais on fait toujours partie du Canada, premièrement.

Le Président: M. le ministre.

M. Lincoln: C'est comme ça, c'est comme ça. Deuxièmement, quant aux permis qui ont été donnés, il y en a un qui remonte à des années et l'autre a été délivré en 1986, c'était pour des dépôts de matériaux secs qui respectaient en tout sens les normes du ministère de l'Environnement. Il y a des inspections régulières qui se font à la suite des problèmes...

Je sais que vous me regardez avec beaucoup de cynisme, madame. Vous m'avez posé une question, j'essaie de vous répondre de la façon la plus ouverte et la plus franche possible. Alors, essayez de m'écouter.

Ce que je vais vous dire, c'est que nous sommes en train de prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher que ce fléau ne se propage et pour qu'on puisse stopper la chose. Excusez-moi, M. le Président, il faut bien que j'aie le temps de répondre.

Le Président: Il va y avoir plusieurs questions additionnelles.

M. Lincoln: D'accord.

Le Président: Il va y avoir plusieurs questions additionnelles, M. le ministre.

M. Lincoln: D'abord, j'ai envoyé un télégramme au ministre du Revenu fédéral, il y a plusieurs jours de ça, l'enjoignant de stopper ces déchets à la frontière, parce que c'est leur problème no 1; c'est ça leur problème. Le problème leur appartient. Deuxièmement, je suis tout à fait prêt à rencontrer la coalition. On a aussi pris des mesures pour rencontrer le ministre fédéral de la région, M. Charest, et tous les intervenants, pour leur faire part de la situation qu'on vit aujourd'hui.

Bien, posez-moi d'autres questions, je suis prêt à vous répondre.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en additionnelle.

Mme Juneau: M. le Président, c'est le ministre qui est dépassé. Il m'a dit que c'était dépassé et c'est lui qui est dépassé. Il n'a pas suivi...

Le Président: Question.

Mme Juneau: ...les événements.

Le Président: Votre question.

Mme Juneau: M. le Président, premièrement, est-ce qu'il va instaurer un moratoire? Deuxièmement, pour répondre à ce qu'il vient de dire, c'est qu'il n'est même pas là sur place. C'est le site d'enfouissement qui engage une personne et qui fait réponse au ministère.

M. Gratton: M. le Président...

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Gratton: ...voyons donc!

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: Je vais vous dire...

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: ...que je ne sais pas quelle était la question, c'était une déclaration un peu folichonne. D'abord, je n'ai jamais parlé de dépassement de personne, je n'ai jamais parlé de dépassement, madame. Je ne sais pas où vous avez découvert le mot, je n'ai pas dit ça. Alors, vous pourriez consulter le **Journal des débats**.

Deuxièmement, je ne sais pas quelle est votre question, mais je vais terminer ce que je voulais vous dire avant. Je vous ai dit, l'autre jour, quelle était la situation juridique. Au Québec, on a notre cadre juridique; il y a des lois. Il y a des lois qu'on peut imposer et il y en a d'autres qu'on ne *peut pas imposer* parce que ce ne sont pas nos lois, ce sont des juridictions autres que les nôtres, comme, dans ce cas, la juridiction fédérale. Je vous ai dit, l'autre jour, que j'allais demander à mon service juridique d'examiner toutes les possibilités de faire intervenir notre loi directement ou indirectement. Notre service juridique s'est penché là-dessus, de façon très indirecte. Mais on dirait que Mme la députée ne veut même pas écouter. Elle est tournée pour parler à ses collègues.

Une voix: C'est épouvantable.

M. Lincoln: Bien, écoutez-moi. Si vous me

posez une question, écoutez ce que je vous répons.

Des voix: Ah! Ah!

Le Président: M. le ministre, M. le ministre.

M. Lincoln: Oui, écoutez.

Le Président: M. le ministre. À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! En conclusion, M. le ministre. À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Lincoln: On est en train d'examiner...

Le Président: En conclusion, M. le ministre.

M. Lincoln: ...toutes les façons possibles. Nous allons peut-être considérer une façon de faire une mise en demeure, mais c'est une façon tout à fait indirecte, parce que dans les assises de la loi, c'est seulement le gouvernement fédéral qui a le droit d'intervenir dans cette juridiction. C'est ça, la position. Nous allons rencontrer tous les intervenants, incluant le ministre fédéral responsable.

Mme Juneau: Le moratoire.

Le Président: Madame.

M. Lincoln: Madame, les moratoires, on ne peut pas les imposer du ciel. Il faut avoir des lois pour imposer des moratoires.

Le Président: M. le ministre. M. le ministre, s'il vous plaît! Cela fait trois fois que je vous rappelle. En conclusion.

M. Lincoln: Nous sommes en train d'examiner toutes les possibilités, incluant celle-là, incluant une mise en demeure contre ces gens-là. Je pense que notre service juridique va prendre les mises en demeure imminentes. Mais, comme je vous dis, ce sont des situations où les assises juridiques sont très précaires, de notre côté.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en additionnelle. M. le député de Verchères. M. le député de Verchères, en additionnelle.

M. Charbonneau: M. le Président, le ministre est-il en mesure de nous donner l'assurance qu'il n'y a aucun produit toxique d'importé parmi les déchets qui sont actuellement transportés des États-Unis vers le Québec?

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: Cela m'amuse. Depuis quelque temps, le député de Verchères ne veut jamais me prendre de front, il faut toujours qu'il ait un jumeau ou une jumelle pour poser, ses questions,

pour l'appuyer.

Le Président: À la question.

M. Uncoln: Alors, pour répondre...

Le Président: À la question.

M. Uncoln: Selon les informations que j'ai, les déchets sont vérifiés à la douane, par les services de la douane canadienne. C'est vérifié par la Sûreté du Québec, c'est vérifié par les expertises des gens sur place, en plus de quoi ils sont obligés d'envoyer un formulaire au ministre de l'Environnement jour après jour, sur tous les déchets qui arrivent sur ce site. Il y a une inspection hebdomadaire du ministère de l'Environnement; il y a les puits témoins pour la question hydrographique, l'eau, sur le site. Tout cela a démontré que, jusqu'à présent, H n'y a pas de produits toxiques qui sont dirigés là. Mais il y a un amoncellement de déchets et de matériaux secs qui arrivent de plus en plus des États-Unis. Il faut le stopper. Moi, je suis tout à fait d'accord.

J'ai dit à la députée l'autre jour que je n'acceptais pas que le Québec devienne un dépotoir pour les Américains. On va se servir de tous les rouages possibles que nous avons, mais en même temps, on n'a pas, nous, de droits sur le commerce international. C'est cela le problème.

Le Président: En conclusion, M. le ministre.

M. le député de Verchères, en additionnelle. M. le député de Verchères.

M. Charbonneau: Au-delà des farces plates du ministre, il y a une question importante à laquelle H n'a pas répondu...

Le Président: Je m'excuse! Je m'excuse! M. le député de Verchères, s'il vous plaît, vous êtes en additionnelle et je vous demandais le respect de votre collègue s'il vous plaît.

M. Charbonneau: Je vous demandais, M. le Président, autant d'indulgence pour votre humble serviteur que vous en accordez au ministre de l'Environnement.

Le Président: En additionnelle. En additionnelle, s'il vous plaît.

M. Charbonneau: Il y a toujours un sacré bout!

Le Président: Posez votre question.

M. Charbonneau: La question qu'on a posée au ministre est simple et claire: Quelles sont les vérifications et les assurances que vous pouvez donner aux citoyens de l'Estrie qu'il n'y a pas de

produits toxiques dans les déchets américains importés, d'autant plus qu'on fait état, dans les journaux de ce matin, de la manipulation par des individus reliés au monde interlope américain, des gangs qui importent des produits toxiques parmi les produits qui sont actuellement déversés au Québec? Pouvez-vous nous donner l'assurance que les vérifications seront faites au-delà de vos belles paroles?

Le Président: M. le ministre de l'Environnement. M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: Je vois que le député de Verchères a regonflé sa chambre à air.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lincoln: Il est costaud aujourd'hui, il gueule! Mais je veux dire au député de Verchères... Il me demande-

Le Président: À la question, s'il vous plaît!

M. Lincoln: ...quelles vérifications ont été faites. Je viens de lui dire les vérifications qui sont faites. Il y a les vérifications à la douane canadienne, il y a les vérifications faites par Agriculture Canada, il y a les vérifications faites par la Sûreté du Québec, il y a les vérifications faites par les experts, des gens qui ont ces sites et qui sont obligés de nous fournir des rapports journaliers. Il y a les inspections hebdomadaires du ministère de l'Environnement. Jusqu'à présent, on n'a décelé aucun produit toxique là. Donc, je viens de lui dire et je lui répète que c'est cela, la réponse, M. le député de Verchères. Alors continuez à regonfler votre chambre à air...

M. Charbonneau: Alors...

Le Président: M. le député de Verchères, en additionnelle.

M. Charbonneau: Puisque le ministre aime se faire gonfler aussi, on va lui en poser une autre: N'est-il pas conscient qu'en permettant ce type d'importation, il raccourcit d'autant la longévité des sites québécois? En ce faisant, il va faire payer la note par les citoyens québécois, un jour ou l'autre, qui devront supporter l'addition et l'ouverture de nouveaux sites d'enfouissement sanitaire. Êtes-vous conscient de cela, gonflé à bloc ou pas?

Le Président: M. le ministre de l'Environnement.

M. Lincoln: La réponse est: Il ne faut pas charrier, il ne faut pas faire de la démagogie comme il fait, lui.

Des voix: Ah!

(10 h 50)

M. Lincoln: C'est cela. L'un de ces permis a été délivré par votre gouvernement après... Ce que je veux vous dire, c'est que l'importation n'est pas sous notre contrôle, malheureusement. Il faut mettre le poids là où il faut. C'est le gouvernement fédéral qui laisse entrer ces matières. J'ai envoyé un télégramme au ministère du Revenu. Je vais convoquer les gens du ministère et je vais demander aux gens responsables de la région de nous rencontrer avec les intervenants pour qu'ils stoppent les importations de ces déchets. Que voulez-vous? Je vous ai dit que j'allais me servir de tous les rouages possibles de notre loi pour essayer de stopper ces choses, mais que c'est de façon très indirecte parce que nous n'avons pas le pouvoir d'arrêter le commerce entre les États-Unis et le Canada. C'est la situation. Mais dire que je suis en train de favoriser les exportations de déchets américains quand j'ai parié contre les exportations des déchets américains tout le temps que vous, votre parti et votre chef avez favorisé l'exportation de nos déchets en Angleterre et que maintenant, vous dites le contraire... C'est vous qui avez dit que vous étiez pour les exportations en Angleterre. Moi, j'étais constant.

Le Président: En conclusion, M. le ministre.

M. Lincoln: Oui, c'est vrai. Moi, j'ai été constant. J'ai dit que chaque juridiction devrait s'occuper de ses propres déchets.

Une voix: Assis!

Le Président: M. le ministre.

M. Lincoln: C'est cela qu'il faut faire et c'est cela qu'on essaie de faire aussi.

Le Président: M. le whip de l'Opposition, en additionnelle.

M. Brassard: En additionnelle, M. le Président. Quelles sont les démarches que le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes a faites pour empêcher et arrêter ce libre-échange à sens unique des ordures américaines?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président: M. le ministre de l'Environnement. M. le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes.

M. Rémillard: M. le Président, le député de Lac-Saint-Jean sait que, selon la constitution canadienne, le commerce à l'intérieur de la province relève de la juridiction de la province. Mais en ce qui regarde le mouvement de ces matières entre les États-Unis et le Québec ou une autre province canadienne, cela devient de juridiction fédérale. Dans ce cas, il faut évidem-

ment coordonner notre action. On peut prendre toutes les actions nécessaires parce qu'en ce qui regarde la compétence sur le territoire du Québec, cela relève de la compétence du Québec. Et si le gouvernement fédéral ne prend pas les moyens pour arrêter ce transport de matières entre les États-Unis et le Québec, cela ne nous donne rien de prendre des moyens ici. Donc, il faut coordonner les relations entre les États-Unis et le Canada pour empêcher le transport. Et, comme le ministre l'a mentionné tout à l'heure, il y a actuellement des études juridiques qui sont faites et nous sommes en relations avec les autorités fédérales pour que les moyens appropriés soient pris le plus rapidement possible.

Le Président: Je vais reconnaître M. le député de Labelle, pour une cinquième question principale. M. le député de Labelle, en principale.

Hausse probable des tarifs d'électricité au Québec

M. Hétu: M. le Président, nous lisons, ce matin, dans **Le Soleil** et dans **La Presse**, deux articles différents sur la hausse probable des tarifs d'Hydro-Québec. Est-ce que le ministre de l'Énergie et des Ressources peut clarifier la situation et nous dire ce qu'il entend faire?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Ciaccia: Je remercie le député de sa question. On parle de plans de redressement. L'objectif que nous visons dans le plan d'amélioration du réseau de transport et dans le plan de redressement est d'accorder une priorité aux services aux consommateurs afin qu'ils puissent avoir le meilleur service au meilleur tarif possible. Depuis que nous avons été élus, les hausses tarifaires n'ont pas dépassé le taux d'inflation. Même l'année dernière, pour les petits consommateurs, l'augmentation a été en bas du taux d'inflation. Alors, il est de notre intention de maintenir cette politique. Et on ne fera pas les améliorations au réseau sur le dos des consommateurs.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en principale.

Organismes de loisir dans la région de la Montérégie

Mme Juneau: Dans un document intitulé "Un effort de rationalisation dans un esprit de continuité", le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche indiquait, en septembre dernier, la mise en place d'un seul organisme régional de concertation et de soutien par région administrative. Est-ce que le ministre peut faire preuve aujourd'hui de rationalité et de continuité et

permettre à la région de la Montérégie, où vivent plus de 1 000 000 de Québécois et de Québécoises, de maintenir les trois régions de loisir déjà existantes?

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: M. le Président, je vais tout simplement rappeler à Mme la députée de Johnson un consensus qui est intervenu au Sommet du loisir et qui dit ceci: "...le financement de la structure régionale de soutien et de concertation, qu'il y ait partage des coûts entre le gouvernement et les organismes membres de la structure régionale de concertation et de soutien, c'est-à-dire les municipalités, les organismes scolaires et les associations régionales ou de portée régionale, en tenant compte des disponibilités financières de chacun." Ceci dit, quand nous aurons réalisé ce consensus ensemble, avec les propositions qui sont sur la table, quand nous aurons des critères qui feront appel à l'éloignement et au nombre de population - parce que vous parlez d'un nombre important de population - quand nous aurons tout ça, c'est le milieu qui décidera si, avec le budget qu'ils ont, ils doivent en faire deux, trois, quatre ou cinq. Merci, M. le Président.

Le Président: Mme la députée de Johnson, en additionnelle.

Mme Juneau: Est-ce que le ministre peut garantir aux régions de loisir sud-ouest, rive sud et Richelieu-Yamaska qu'elles ne subiront aucune coupure budgétaire de sa part en 1988-1989?

Le Président: M. le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Picotte: M. le Président, les CRL font des choses pour lesquelles nous leur avons donné des commandes et pour lesquelles nous payons une facture. Ils rendent des services à des municipalités aussi qui font affaire avec eux. À partir de ce moment-là, c'est ça l'objet du consensus. Nous mettons un montant d'argent pour ce que nous faisons faire aux CRL et, si les municipalités ne veulent pas mettre ce même montant d'argent, nous utiliserons les CRL tel que nous l'entendons, d'après la structure, et nous mettrons les sommes proportionnelles à la facture pour laquelle ils nous rendent des services et non pas pour laquelle ils rendent des services à d'autres.

Le Président: M. le député de Shefford, en additionnelle ou en principale?

M. Paré: En additionnelle, M. le Président.

Le Président: En additionnelle.

M. Paré: Est-ce que le ministre des Transports et responsable du Développement régional va faire respecter l'engagement qu'il a signé avec la Montérégie et qui se lit comme suit: "Maintenir les trois régions de loisir déjà existantes dans l'ensemble de la Montérégie, à savoir celles du sud-ouest, de la rive sud et du Richelieu-Yamaska, conserver et faire supporter par l'État les trois conseils régionaux de loisir respectifs agissant comme structure de concertation et de soutien dans ce secteur d'activité"?

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous me permettez en premier lieu de féliciter le député de Shefford pour sa récente nomination comme critique en matière de développement régional et de lui dire que nous allons faire respecter les engagements qui ont été inclus à l'entente de la Montérégie de la manière dont nous nous sommes entendus au moment de la table et qu'il y a, à cet effet, des procès-verbaux des délibérations qui font foi des engagements pris par le gouvernement et que, dans ce sens-là, ils seront respectés. J'en profiterais pour lui dire que j'ai pris connaissance de certains de ses propos et de ceux de ses collègues hier concernant certains engagements visant la Montérégie. Qu'ils sont impatients ces députés péquistes de la région de la Montérégie! Qu'ils sont donc impatients! Il faut prendre le temps de réaliser les choses. Un sommet, c'est un sommet de quatre ans. Ce n'est pas un sommet d'une seule année.

Le Président: Fin de la période... Excusez-moi, M. le député de Shefford. Fin de la période régulière de questions et de réponses orales. Ce matin, il n'y a pas de vote reporté.

Motions sans préavis.

Avis touchant les travaux des commissions.
M. le leader du gouvernement.

Avis touchant les travaux des commissions

M. Gratton: M. le Président, je voudrais indiquer tout de suite que l'Assemblée siégera ce matin jusqu'à 13 heures, mais qu'à compter...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Gratton: ...de cet après-midi, l'Assemblée ajournera ses travaux à demain pour permettre à quatre commissions de siéger.

J'avise donc l'Assemblée en conséquence qu'après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à minuit, à la salle Louis-Joseph-Papineau, la commission de l'éducation poursuivra l'étude détaillée des projets de loi 107, Loi sur l'instruction publique et 106, Loi sur les élections scolaires.

Après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, à la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine, la commission de l'aménagement et des équipements poursuivra l'étude détaillée du projet de loi 99, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives.

Après les affaires courantes jusqu'à 13 heures, à la salle du Conseil législatif, la commission des affaires sociales poursuivra l'étude détaillée du projet de loi 37, Loi sur la sécurité du revenu.

De 15 heures à 18 heures et de 20 heures à minuit, à la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine, la commission du budget et de l'administration poursuivra l'étude détaillée du projet de loi 70, Loi sur les caisses d'épargne et de crédit.

De 15 heures à 18 heures et de 20 heures à minuit, à la salle du Conseil législatif, la commission des institutions procédera à l'étude détaillée du projet de loi 86, Loi sur l'organisation policière et modifiant la Loi de police et diverses dispositions législatives.

Finalement, de 15 heures à 18 heures et de 20 heures à minuit, à la salle 101 de l'édifice Pamphile-LeMay, la commission de l'économie et du travail procédera à l'étude détaillée des projets de loi suivants, et ce dans l'ordre indiqué: tout d'abord, le projet de loi 74, Loi modifiant la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles et, ensuite, le projet de loi 84, Loi modifiant la Loi sur les forêts.

(11 heures)

Le Président: Est-ce qu'il y a d'autres avis concernant les travaux des commissions?

Renseignements sur les travaux de l'Assemblée

Alors, Renseignements sur les travaux de l'Assemblée. J'en ai un à communiquer aux membres de cette Assemblée. Conformément à la motion adoptée le 20 octobre dernier, j'informe l'Assemblée que demain, mercredi, aux affaires inscrites par les députés de l'Opposition, la motion débattue sera celle de M. le député de Taillon, et cette motion se lit comme suit: "Que l'Assemblée nationale du Québec exige du gouvernement libéral qu'il procède à la restauration et au renforcement de la Charte de la langue française et qu'il fasse adopter à cette fin les dispositions du projet de loi 191, Loi modifiant la Charte de la langue française et d'autres dispositions législatives, d'ici à l'ajournement des travaux de l'Assemblée prévu pour le 21 décembre 1988." C'est la motion qui sera débattue demain après-midi.

Convocation des leaders des groupes parlementaires

Est-ce qu'il y a d'autres renseignements concernant les travaux de l'Assemblée, M. le leader de l'Opposition? Avant d'appeler les affaires du jour, en vertu de l'article 249 de

notre règlement, M. le leader de l'Opposition, j'aimerais vous convoquer, vous et votre collègue, M. le leader du gouvernement, à une réunion immédiatement, dans quelques secondes, derrière le trône, en vertu de l'article 249 de notre règlement. Je suis prêt. M. le leader de l'Opposition.

M. Gendron: On m'informe que vous avez dit que cela aurait lieu demain après-midi et c'est demain matin. Il s'agit simplement de se référer à ce que vous avez dit. Il faut être certain que la Chambre ait comme ordre que c'est demain matin et non demain après-midi. Je ne sais pas ce que vous venez de lire.

Le Président: Je n'ai jamais mentionné que c'était demain après-midi. Je peux répéter la phrase que j'ai dite: "Conformément à la motion adoptée le 20 octobre dernier, j'informe l'Assemblée que, demain, mercredi...". C'était une nuance, mais elle était là.

M. Gendron: Parfait.

Le Président: Cela va.

M. Gendron: Demain, mercredi, ce n'est pas mercredi après-midi.

Le Président: Non, pas nécessairement.

M. Gendron: D'accord.

Le Président: Cela va. Nous allons maintenant procéder aux affaires du jour. M. le leader de l'Opposition, je vous ai avisé avant ça que je voudrais vous rencontrer, M. le leader du gouvernement et vous-même, en vertu de l'article 249, immédiatement après la reprise des débats.

M. le leader du gouvernement.

M. Gratton: M. le Président, aux affaires du jour, je vous prie d'appeler l'article 14 du feuillet, s'il vous plaît.

Projet de loi 77

Adoption du principe

Le Président: Ce matin, à l'article 14 du feuillet apparaît la motion proposant l'adoption du principe du projet de loi portant le no 77, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. Cette motion d'adoption du principe du projet de loi 77 est présentée par M. le ministre des Transports que je vais reconnaître immédiatement. M. le ministre des Transports.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Nous nous retrouvons à nouveau devant cette Chambre pour adopter en deuxième

lecture un projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et ce, pour la troisième fois en trois ans. Cette année, il s'agit essentiellement de terminer l'intégration du Code canadien de la sécurité pour les transporteurs routiers dans la législation québécoise et d'adopter certaines améliorations à cette loi qui vise à protéger tous les usagers du réseau routier.

Tout d'abord, en ce qui concerne le Code canadien, il me semble opportun de rappeler brièvement dans quel contexte il a été élaboré et en quoi il consiste, avant de vous entretenir plus en détail des mesures proposées à ce sujet. Au Canada, afin d'éviter que la déréglementation de l'industrie du camionnage ne s'accompagne d'un accroissement notable du nombre d'accidents routiers, comme cela a été le cas aux États-Unis, une volonté commune s'est manifestée pour s'assurer qu'un accès plus facile au marché n'entraînera aucun relâchement au niveau de la sécurité routière. C'est ainsi que tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada ont adopté, le 26 mars 1987, un protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial territorial sur l'adoption d'un Code canadien de la sécurité pour les transporteurs routiers. Ce code est constitué d'une série de normes minimales de sécurité que chaque administration s'est engagée à mettre en place entre le 1er janvier 1988 et le 1er janvier 1990. Pour sa part, le Québec a respecté ses engagements. C'est ainsi que, lors d'une première phase, le système de points d'inaptitude pour les transporteurs routiers et la norme sur le permis de conduire unique ont été implantés l'été dernier. Lors d'une prochaine étape, la norme sur les heures de service entrera en vigueur. Dans un contexte de déréglementation qui accroît la concurrence entre les entreprises de transport, cette norme est d'une importance capitale, car elle consiste à fixer des balises quant à la prestation de travail maximal que le conducteur d'un autobus et d'un véhicule de commerce de plus de 3000 kilogrammes peut fournir durant une période donnée.

Lors de la détermination du contenu de cette norme pancanadienne, un consensus a été obtenu sur l'opportunité de permettre, dans certains cas, le dépassement des heures de conduite et des heures de travail dans un encadrement très précis. Ainsi, une autorisation de dépasser ces heures pourra être accordée lors d'un surcroît temporaire de travail, lors du transport de certaines matières périssables ou lorsqu'une route régulière ne peut être complétée à l'intérieur des heures prescrites. Cette façon de procéder permettra de tenir compte des cas particuliers qui peuvent se présenter et de répondre aux besoins de l'industrie, tout en nous donnant les assurances au plan de la sécurité routière, étant donné que la Régie de l'assurance automobile ne délivrera cette autorisation qu'après avoir vérifié que la sécurité routière n'est pas mise en péril à cette occasion.

Comme les paramètres de cette norme n'ont été fixés qu'après que le code canadien ait été transposé dans notre Code de la sécurité routière, la loi québécoise ne prévoit pas qu'une telle autorisation puisse être accordée. Cependant, il est important que le Québec se dote d'une disposition semblable. De cette façon, notre gouvernement pourra adopter un règlement sur les heures de conduite et les heures de travail qui sera semblable au règlement fédéral en la matière. L'uniformisation de ces deux règlements aura l'avantage de rendre la compréhension et l'application plus simples pour les transporteurs, surtout lorsque ces derniers sont assujettis à ces deux règlements. C'est notamment le cas pour les entreprises qui font du camionnage intra et extraprovincial.

Enfin, comme les heures de conduite et de travail autorisées constituent un seuil maximal au plan de la sécurité routière, il m'a semblé opportun de renforcer les dispositions actuelles relatives au contrôle du respect de cette norme. C'est ainsi que les agents de la paix pourront dorénavant retirer le permis de conduire de tout conducteur qui dépasse les limites permises et prendre possession de son véhicule pour le conduire dans un endroit convenable et ce, pour une période qui correspond à la période de repos obligatoire que doit prendre tout conducteur professionnel. En somme, il s'agit d'adopter deux mesures qui nous permettront de tenir compte des impératifs propres à l'industrie du camionnage, tout en privilégiant la sécurité routière.

Voyons maintenant les autres dispositions du projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière. En ce qui concerne le permis de conduire, trois changements sont prévus. Dans un premier temps, il s'agit d'éliminer du code les articles qui interdisent aux personnes de 70 ans et plus d'obtenir et de conserver les classes de permis autorisant la conduite d'un véhicule de commerce et d'effectuer un transport de biens pour lequel un permis de la Commission des transports du Québec est requis, d'un véhicule d'urgence, d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus. Cependant, comme la conduite de ces véhicules comporte de grandes responsabilités, des examens médicaux permettant d'évaluer les aptitudes de ces personnes à conduire de tels véhicules routiers seront dorénavant exigés. Ce changement répond aux demandes que m'ont formulées certains de mes collègues de l'Assemblée nationale, le Protecteur du citoyen en particulier, ainsi que certaines personnes concernées par les dispositions actuelles du code à ce sujet. Par ailleurs, cette décision respecte les principes énoncés dans la Charte canadienne des droits et libertés.

Dans un autre ordre d'idées, je me propose d'autoriser la Régie de l'assurance automobile du Québec à nommer des personnes autorisées à effectuer le renouvellement de permis de conduire. Comme la régie a déjà un réseau de mandataires pour l'immatriculation des véhicules

routiers, lequel dessert toutes les régions du Québec, cette mesure a l'avantage de permettre au citoyen de s'adresser à un seul endroit pour l'immatriculation et le renouvellement de permis de conduire. Enfin, une disposition vient clarifier la continuité entre l'ancien et le nouveau code relativement aux sanctions rattachées à la conduite pendant une suspension ou une révocation de l'immatriculation ou du permis de conduire.

Au plan de la protection des usagers de la route, il a été porté à mon attention que les dispositions actuelles qui interdisent d'installer un détecteur de radar de vitesse dans un véhicule routier et de vendre un tel appareil qui permet d'enfreindre impunément les limites de vitesse peuvent être facilement contournées. En effet, ces appareils sont maintenant offerts en location. De plus, avec les progrès de la technologie, une personne qui prend place dans un véhicule et qui a en sa possession un détecteur de radar de vitesse peut maintenant obtenir les mêmes résultats qu'avec un appareil conventionnel qui doit être installé. Dans ces circonstances, il est de mon devoir d'intervenir afin de renforcer ces dispositions. Dorénavant, il sera interdit d'avoir en sa possession un détecteur de radar de vitesse dans un véhicule routier et le commerce de ces appareils sera prohibé sous toutes ses formes.

Par ailleurs, pour donner suite aux représentations de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite du Québec et de la régie, il y a lieu de reconduire pour une période maximale de deux ans le pouvoir du gouvernement de décréter un moratoire, soit au 31 décembre 1990. Cette prolongation, nous l'espérons, assurera une meilleure qualité de l'enseignement dispensé dans les écoles de conduite en leur garantissant une sécurité financière minimale.

Une autre disposition du projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui a trait à la notion de chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. Il s'agit en fait de confirmer hors de tout doute que cette expression comprend les aires de stationnement dans les centres commerciaux, notamment celles qui sont réservées à l'usage exclusif des personnes handicapées.

(11 h 10)

Enfin, la dernière mesure d'importance que je tiens à vous présenter se rapporte au rééquilibrage de l'amende prévue pour une infraction au règlement de la motoneige. Dans ce cas, il s'agit de hausser le montant de cette amende au même niveau que celle pour une infraction relative aux véhicules tout-terrain, soit de 100 \$ à 200 \$. Cette harmonisation permettra une plus grande équité dans le traitement réservé aux contrevenants étant donné que la nature et la gravité des infractions commises sont les mêmes dans les deux cas.

Voilà les principaux éléments contenus dans le projet de loi modifiant le Code de la sécurité

routière.

Pour terminer ce bref exposé, j'aimerais vous souligner que même si ce projet est moins substantiel que ceux présentés antérieurement à propos du Code de la sécurité routière il n'en demeure pas moins que son adoption est essentielle en vue d'atteindre le but que nous nous sommes fixé, soit d'améliorer la sécurité routière au Québec.

En terminant, M. le Président, puisque ce sera la dernière chance qui m'est offerte de discuter en cette Chambre de sécurité routière au cours de l'année 1988, permettez-moi de souhaiter que tous les collègues de l'Assemblée nationale puissent transmettre aux utilisateurs du réseau routier du Québec les volontés que véhiculent les messages de la Régie de l'assurance automobile à ce moment-ci, particulièrement en ce mois de décembre, dernier mois de l'Année de la sécurité routière où nous faisons un effort vraiment remarquable pour alerter les gens en ce premier vrai mois d'hiver, quant à une conduite respectueuse des conditions climatiques partout au Québec et surtout une conduite respectueuse aussi de chacun des usagers de la route et aussi en redoublement d'efforts afin qu'aucune vie ne soit perdue.

Malheureusement, en fin de semaine dernière, les résultats étaient désastreux: douze personnes ont perdu la vie sur les routes du Québec, ce qui est nettement au-delà de ce que nous souhaitons et de ce que nous espérons.

Dans ce sens, le thème retenu pour la campagne de sensibilisation par la Régie de l'assurance automobile est très clair en ce mois de décembre qui nous dirige directement vers les festivités de Noël et du Jour de l'an, donc des festivités de réjouissances. Le thème étant "Paix sur la route", c'est ce que nous souhaitons à tous les utilisateurs du réseau routier partout au Québec dans des situations hivernales auxquelles il est très difficile de s'acclimater mais avec lesquelles il faut vivre d'année en année. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Nous allons maintenant poursuivre le débat avec l'intervention de M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, on constate que depuis trois ans le ministre des Transports parle beaucoup de sécurité routière. Il en parle constamment. Mais, en pratique, il se passe peu de choses dans le domaine de la sécurité routière. Pourquoi? Parce que c'est une chose que de faire des lois e* c'en est une autre que de les appliquer. On se rend compte actuellement que dans le domaine de la sécurité routière au Québec, le ministre présente des lois. À chaque session, il y a une Loi sur la sécurité routière. Mais, en termes de contrôle de la sécurité routière, il ne se fait rien de plus depuis l'ar-

rivée du nouveau gouvernement, au contraire. Là-dessus, on a parfois l'impression que le ministre, qui est un ancien professeur, a le défaut de penser qu'une fois qu'il a parlé, tout est fait alors que dans le domaine de la sécurité routière le travail commence véritablement quand la loi est adoptée. Faire adopter une loi est une chose et la mettre en pratique est une autre chose.

Actuellement, dans le domaine de la sécurité routière, c'est un désastre. Je vais donner un certain nombre d'exemples. Je vais vous montrer à quel point le projet de loi que présente le ministre est, à toutes fins utiles, incohérent. D'abord, au point de vue de la pratique, on se rend compte actuellement que le ministre qui a fait adopter la Loi sur la sécurité routière, la Loi sur le camionnage, qui avait promis des effectifs importants pour assurer l'application des lois, s'est fait renvoyer aux calendes grecques par le Conseil du trésor.

Le ministre des frégates - c'est une façon de parler - le ministre qui avait des velléités dans le domaine des frégates, imaginez-vous ce champion qui se fait rabrouer par le gouvernement fédéral a réussi, lui, à envoyer le ministre des Transports avec son petit bonheur, non pas le ministre le plus fort, le ministre qui a réussi zéro frégate sur six.

Voici ce qui s'est passé. Lorsque le ministre est allé au Conseil du trésor pour obtenir des effectifs additionnels pour appliquer les lois, tel qu'il l'avait dit... Il avait dit qu'il obtiendrait des effectifs additionnels. Il n'a pas dit qu'il essaierait seulement d'en obtenir. Il avait dit qu'il en obtiendrait. Mais il n'en a pas obtenu. Quand vous lisez le document du Conseil du trésor et quand vous regardez le mémoire au Conseil des ministres et que vous regardez les documents qui sont présentés, vous vous rendez compte à quel point le ministre responsable du Conseil du trésor a renvoyé chez le bonhomme, comprenez-vous, le ministre des Transports. Ceux qui pensent que le ministre des Transports est un matamore se rendent compte que le ministre responsable du Trésor, qui n'a pourtant pas la réputation d'un homme très dur, on l'a vu dans le dossier des frégates, c'est un homme mou, l'a renvoyé, a bousculé le ministre des Transports et a dit: Va refaire tes devoirs.

Quand on regarde le document, on se rend compte que le ministre, dans le document du ministre des Transports, que le ministre déplore une détérioration prématurée du réseau routier, rapporte le Conseil du trésor dans son analyse. Le ministre des Transports déclare une détérioration prématurée du réseau routier alors que le ministre du Revenu, lui, dénonce les pertes de revenus de plusieurs millions de dollars en taxes de vente sur le carburant, taxes non perçues. Quant à la Régie de l'assurance automobile du Québec, elle se dit préoccupée d'un accroissement des accidents de camion. Ce n'est pas moi qui dis ça, M. le Président, c'est le Conseil du trésor

qui analyse des rapports des ministères. Il dit: "Enfin, plusieurs associations de transporteurs ou de camionnage exigent un resserrement des mesures de contrôle routier." Vous n'avez pas vu ça souvent, M. le Président, les associations de camionneurs, de camionnage et de transporteurs qui demandent un resserrement des mesures de contrôle routier parce qu'ils trouvent que c'est le laxisme actuellement au Québec.

La Sûreté du Québec, pour sa part, invoque qu'elle ne peut s'acquitter adéquatement de ce mandat parce que l'effet de la demande d'accroissement de contrôle routier combinée à la réduction de l'effectif policier ne lui permet pas, dans la situation actuelle, de faire respecter adéquatement la réglementation en vigueur sans négliger d'autres domaines importants tels que la sécurité routière et la criminalité. Ces patrouilleurs n'interviennent donc que marginalement en matière de contrôle routier. Ce sont les 68 contrôleurs transférés en 1984 qui assurent le service à partir des 35 postes de contrôle de camionnage qui sont la propriété du ministère des Transports du Québec.

Le Conseil du trésor poursuit dans son analyse. "On se rappellera néanmoins qu'à l'origine, il a été *convenu* que la Sûreté du Québec intégrerait ce mandat à ses opérations régulières, ce qui ne semble pas avoir été le cas et qui est à la source du mécontentement actuel. Pour redresser cette situation, la Sûreté du Québec demande un apport majeur de ressources, à savoir l'ajout de 263 postes de contrôleurs routiers qui sont des civils, 21 civils de soutien, 4 policiers et 101 nouveaux véhicules, et ce, à un coût annuel récurrent d'environ 10 100 000 \$. Selon la proposition énoncée au mémoire présenté par les ministres concernés, l'octroi de ces ressources permettrait à la Sûreté du Québec d'opérer à la demande du ministère des Transports du Québec les 35 postes de contrôle selon des horaires variant d'un poste à l'autre, mais allant de 8 heures par jour, 5 jours par semaine, à 24 heures par jour-semaine, ce qui, au dire de la Sûreté du Québec, correspond à une demande de couverture nettement supérieure à celle qui avait été formulée lors du transfert de juridiction.

(11 h 20)

Si je continue, M. le Président, on se rend compte également que l'analyse dit - encore là, c'est l'analyse du Conseil du trésor - comme on l'aura constaté, c'est un important réseau que la Sûreté du Québec entend mettre en place pour assurer adéquatement le mandat qui lui avait été dévolu par le gouvernement. Il va sans dire que l'addition de telles ressources générerait des bénéfices importants tant sur les coûts d'entretien du réseau routier que sur les revenus de taxes, d'impôts et d'amendes. Les coûts du système de santé et de celui des indemnités de la Régie de l'assurance automobile du Québec seraient également diminués. Ainsi, on évalue à 58 000 000 \$ le gain net d'un tel ajout de

ressources. On le dit ici, que si on dépense les 10 100 000 \$ par année, on pourra économiser 58 000 000 \$.

Voyez ce que dit le Conseil du trésor quand 11 continue son analyse. Il dit: "Cependant, à la suite de consultations réalisées auprès de différents intervenants, il ressort que les problèmes organisationnels au niveau de la coordination et de la concertation entre le ministère des Transports du Québec et le MSP - pardon - le MTP et le MSP, affectent le mode de gestion du contrôle du transport routier. Ainsi, il semblerait que le concept de poste de contrôle, tel qu'il est opéré présentement, ne soit plus très fonctionnel, en plus d'être très coûteux à opérer."

Après avoir fait son analyse, que dit le Secrétariat du Conseil du trésor? Plutôt que de vous lire toutes les pages, je vais vous dire ce qu'il dit. "En ce sens, il apparaît au secrétariat - c'est-à-dire au Secrétariat du Conseil du trésor - que la mise en place d'éventuelles unités mobiles de sécurité routière pourrait également bénéficier au contrôle du transport routier et que les unités mobiles pourraient efficacement cumuler les deux mandats en y ajoutant, au besoin, un certain nombre de contrôleurs. Cette hypothèse n'est cependant pas étudiée dans le mémoire, mais elle apparaît, à prime abord, plus économique que celle qui consiste à financer deux systèmes parallèles et relativement étanches, soit celui de la sécurité routière et celui du contrôle routier."

Le Conseil du trésor, dans ses conclusions, qu'est-ce qu'il dit? Le Conseil du trésor, au fond, rabroue le ministre des Transports en lui disant: Vous n'avez pas fait votre travail. Je vais vous dire ce qu'il dit essentiellement. Il dit: "Conclusion: Étant donné la multiplicité des intervenants dans ce dossier, le manque évident de concertation entre ceux-ci...". On dit que le ministre des Transports n'a pas fait son travail de coordination avec ses autres collègues. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Conseil du trésor du gouvernement. "Étant donné la multiplicité des intervenants dans ce dossier, le manque évident de concertation entre ceux-ci, ce qui a mis en évidence un certain nombre de problèmes et de flottements dans la gestion du contrôle du transport routier, le secrétariat est d'avis - écoutez bien ce que dit le Secrétariat du Conseil du trésor au gouvernement - que le gouvernement ne devrait pas, pour le moment, donner suite à cette demande; qu'il devrait demander au ministre des Transports et au ministre de la Sécurité publique de mettre sur pied un comité interministériel composé notamment de représentants du ministère des Transports du Québec, du ministère de la Sécurité publique, de la Régie de l'assurance automobile du Québec et de la Sûreté du Québec, ayant pour mandat de réévaluer ce dossier et de développer une approche intégrée où le rôle et les responsabilités de chacun des ministères et organismes impliqués serait adéquatement défini, étant

entendu qu'il est du ressort de la Sûreté du Québec, depuis 1984, d'assurer le contrôle du transport routier au Québec; qu'il y aurait lieu de demander à ce comité de prêter une attention particulière à la possibilité d'intégrer, au mandat d'éventuelles unités mobiles de sécurité routière de la Sûreté du Québec, le contrôle du transport routier, la configuration de ces unités pouvant possiblement être adaptées de façon à y intégrer, à un coût marginal, le contrôle du transport routier et à rentabiliser ainsi l'investissement important qui serait consenti par le gouvernement si celui-ci donnait son aval à ce projet; que le mandat de ce comité devrait, en outre, comprendre une révision de la réglementation existante pour en simplifier l'application - écoutez bien ce que le Conseil du trésor dit au gouvernement et en même temps au ministre qui avait fait une demande quant au mandat du comité qu'il suggère de former avec les quatre intervenants - et le contrôle et pour faire en sorte qu'il génère des revenus équivalents au coût de redressement demandé; qu'il devrait être demandé à ce comité de soumettre son rapport au gouvernement pour le 30 septembre 1989 dans la perspective qu'il soit étudié dans le cadre de la revue des programmes de l'exercice financier 1990-1991."

Une chose, M. le Président, c'est que le Conseil du trésor dit au ministre: Au fond, vous n'avez pas fait vos devoirs, il faut que vous recommenciez à étudier cette question parce que ce que vous nous proposez, ça va coûter de l'argent et cela ne donnera pas les résultats escomptés. On dit: On voudrait que vous simplifiez la réglementation, que vous réorganisiez le contrôle de la sécurité au Québec pour que ce soit mieux coordonné. Et on dit: MM. les ministres, vous n'avez pas fait votre travail ensemble, vous ne vous êtes pas coordonnés. Le Conseil du trésor leur dit: Retournez donc faire votre travail. En attendant, le ministre continue à légiférer à tour de bras, sans se demander si la loi qu'il veut faire adopter, elle, pourra être appliquée.

M. le Président, ce ne sont pas là des petits problèmes, ce sont des problèmes majeurs. La preuve encore, c'est que récemment on trouvait devant le parlement l'Association des propriétaires indépendants de camions remorques, des camionneurs qui sont venus - imaginez-vous - pour avoir un rendez-vous avec le ministre. Qu'est-ce qu'ils demandent dans le fond? Ils demandent au gouvernement de faire respecter sa Loi sur le camionnage. Les transporteurs, nous ont-ils dit, obligent les camionneurs indépendants à dépasser les heures de conduite et les limites de chargement. Qu'est-ce qu'ils disent? Ils disent: On veut, nous, que ce soit respecté. Vous avez adopté une loi, disent les camionneurs, et on veut qu'elle soit respectée. Ils disent au ministre: Ce n'est pas respecté. Vous deviez poursuivre les transporteurs autant que les camionneurs qui ne respectent pas les

charges, parce que, souvent, ce sont les transporteurs qui ont obligé les camionneurs à avoir des charges plus pesantes et à dépasser le nombre d'heures, qui est de huit heures par jour. On vous demande de faire respecter la loi que vous avez fait adopter par le Parlement.

C'est quelque chose, M. le Président, quand des gens sont obligés de venir devant le parlement pour demander au gouvernement de faire respecter les lois que lui-même a fait adopter par l'Assemblée nationale. Et faire des manifestations pour avoir le respect des lois que le ministre fait adopter devant l'Assemblée.

Je me rappelle, lors de l'étude de ces lois devant la commission parlementaire, l'une des questions sur lesquelles je suis revenu sans arrêt. Je disais au ministre: C'est beau des lois, mais aurez-vous l'effectif qu'il faut pour faire appliquer ces lois? Il m'a juré que oui à tour de bras. Il a garanti toutes sortes de choses. C'est tout inscrit dans les commissions parlementaires, sauf qu'on voit que le Conseil du trésor lui a dit: Retournez faire vos devoirs. Les ministres ne se sont pas parlé assez, ils ne se sont pas entendus, ils s'obstinent, ce qu'ils font est incohérent et on voit qu'ils arrivent avec quelque chose qui soit davantage cohérent. En attendant, il dit: Non, on ne bouge pas. On ne bouge pas et revenez dans un an, au mois de septembre 1989, avec une autre proposition et là, on verra si vous avez fait votre travail et si on peut l'accepter.

M. le Président, le ministre qui dit cela au ministre des Transports, c'est le nouveau président du Conseil du trésor que nous appelons, nous, le ministre des frégates, non pas parce qu'il en a eu, mais parce qu'il n'en a pas eu. Ce ministre, qui n'a pas la réputation d'être très vigoureux, a dit au ministre des Transports: Retourne faire tes devoirs. Retourne consulter la Régie de l'assurance automobile, la Sûreté du Québec, le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Transports et, après cela, vous reviendrez nous rencontrer, après que votre comité aura fait son travail.

M. le Président, c'est pour cela que voter des lois... Je peux bien demander à l'Assemblée nationale d'adopter toutes les lois qu'on voudra, mais si, par la suite, il n'arrive rien, c'est là que le problème se présente, M. le Président.

Quand je regarde aujourd'hui l'état de la situation du réseau routier, M. le Président... Je suis peut-être l'un de ceux qui ont fait le plus de millage au Québec au cours des dix dernières années; j'ai fait, en moyenne, 105 000 à 110 000 milles par année, entre 1976 et 1985; aujourd'hui, j'ai encore un millage assez important puisque seulement depuis le mois d'avril... Je regardais mon odomètre entre le mois d'avril et aujourd'hui, j'ai fait près de 40 000 kilomètres dans l'espace d'environ six mois, ce qui est pas mal de millage. Jamais je n'ai vu des routes aussi détériorées que celles qu'on a actuellement. Actuellement, des ornières... On est quasiment

rendus comme avec des rails à l'envers sur les routes, c'est-à-dire avec des roulières, des ornières dans lesquelles vous embarquez; vous pourriez quasiment laisser aller votre automobile dans l'ornière, sauf que quand vous voulez en sortir, vous faites un moyen saut. Vous vous rendez compte, à un moment donné, qu'il y a tellement de trous creusés dans les routes qu'il est difficile de maîtriser son véhicule. Je trouve cela gentil, quand je vois avec les chèques d'allocations familiales des dépliants de la Régie de l'assurance automobile qui mentionnent toutes les causes d'accidents. Mais ne mentionnent pas l'état de routes, alors que je dirais qu'actuellement, deux des grandes causes d'accidents au Québec sont l'état des routes et la signalisation. (11 h 30)

Tout le monde se plaint actuellement que la signalisation au Québec est mal faite. Ce n'est pas un problème qui remonte à quinze jours. La signalisation devrait être améliorée. Aujourd'hui, il y a plusieurs articles, même Jacques Godbout écrit des articles dans la revue L'Actualité pour mentionner à quel point la signalisation au Québec est défectueuse. On s'obstine, on demande au ministère des Transports: Faites une signalisation non seulement pour le monde local, mais pour que les gens qui arrivent à un endroit puissent savoir où il vont sans être obligés de faire une recherche intensive pour trouver la route qu'ils doivent prendre, et pas seulement une indication sur le coin de la route une fois que vous êtes dessus, mais avertir un petit peu.

J'ai eu l'occasion, cet été, d'aller dans les provinces maritimes, dans le Canada et aux États-Unis. Je suis allé jusqu'à Halifax, à une conférence fédérale-provinciale. Je suis allé jusqu'à Vancouver en automobile. J'ai fait la côte du Pacifique. J'ai traversé les États-Unis en diagonale. Je vais vous dire une chose, je me suis rendu compte à quel point la signalisation au Québec est défectueuse. On va dans des endroits qu'on ne connaît pas, qui sont de langue anglaise et on ne se trompe pas. Mais quand on arrive à Montréal, on se demande où aller. Pourquoi? Parce que la signalisation est mal faite. Vous allez en Gaspésie, il y a une réparation de route. On a l'impression que la signalisation est faite pour ceux qui restent sur les rues avoisinantes. Celui qui arrive de l'extérieur a de la difficulté à se démêler dans la signalisation qui n'est pas faite pour quelqu'un qui ne connaît pas les routes du coin.

M. le Président, je suis revenu à plusieurs reprises là-dessus. Il va falloir que les gens révisent leurs notions. Actuellement, tout le monde se plaint que la signalisation du ministère des Transports est défectueuse, qu'elle n'est pas faite correctement et selon les normes. Si on ne sait pas comment la faire, faisons venir quelqu'un des États-Unis. Je dois vous dire que la signalisation, aux États-Unis, est bien mieux faite.

Deuxièmement, les transports. Aux États-

Unis, on ne voit pas des roulières comme on en voit ici. On va dans des déserts où il fait 130°, 140°. On pense que l'asphalte va fondre. Au contraire, c'est un ruban égal. Vous pourriez mettre un niveau là-dessus, c'est égal. Vous arrivez ici, c'est plein de trous. Pourquoi? Parce que les pesanteurs ne sont pas respectées. Ce ne sont pas les motocyclettes qui endommagent les routes. Ce ne sont pas les petites voitures qui endommagent les routes. Ce ne sont pas les motocyclettes qui creusent l'asphalte. On voit l'asphalte toute creusée sur certaines routes du Québec. De l'asphalte creusée, des roulières et des trous, qu'est-ce qui fait cela? C'est évident que ce sont des transports trop lourds. Vous ne voyez pas d'endroits avec autant de trains routiers que vous en voyez ici. Actuellement, avec les pesanteurs, à toute minute, aux États-Unis, on vous dit: Tassez-vous sur le côté et allez vous faire peser. Vous voyez partout et constamment des avis qui disent: Les camions, à droite, allez à telle balance vous faire peser, parce qu'on surveille. Au Québec, vous pouvez faire l'aller-retour sans vous faire peser nulle part. Pourquoi? Parce que ce n'est pas suffisamment surveillé. C'est beau, faire des lois, mais quand on ne fait rien respecter... Quand le ministre demande les effectifs, il ne les obtient pas.

Je vais vous donner un exemple. Allez ailleurs en Amérique du Nord. On va surveiller si vos pneus sont trop usés ou si vous vous promenez avec des "pneus fesses", ce qui bloquerait les autres dans les côtes, surtout chez nous où il y a l'hiver. On surveille cela aux États-Unis, dans des endroits où il n'y a même pas d'hiver, où le "pneu fesse" est sans doute moins dangereux qu'ici où il y a l'hiver. Ici, avez-vous déjà vu quelqu'un vous surveiller et vous dire: Vos pneus sont finis, changez-les, et si vous ne les changez pas, vous ne pourrez pas conduire ce véhicule qui est dangereux? Il n'y a pas de surveillance, ne nous racontons pas d'histoires.

On se demande pourquoi on a un taux d'accident plus élevé qu'ailleurs. C'est parce qu'on ne fait pas de sécurité comme ailleurs. Je vais vous donner un exemple. À Seattle, entre la frontière américaine et Seattle, il y a des voies pour les automobiles qui ont trois personnes et plus. Je vais vous le dire, si vous avez moins de trois personnes, ne vous avisez pas de vous mettre sur cette voie. Vous allez voir, en dedans de 100 pieds - j'exagère, 100 pieds - de quelques centaines de pieds, la police va vous arrêter et vous allez payer l'amende. Pourquoi? Parce que, quand on réserve une voie pour le transport en commun ou pour ceux qui sont au moins trois personnes par automobile, on la fait fonctionner. Et pour ceux qui veulent y aller et qui sont moins de trois, immédiatement et rapidement, la police va arriver. Pourquoi? Parce que c'est organisé.

De plus, le long des routes, on vous donne des numéros de téléphone. On vous dit: Si vous

voulez prendre une voie rapide parce que vous êtes trois et plus dans votre automobile, téléphonez à tel numéro et on va vous dire quels avantages vous avez le long de la route. Pourquoi? Parce que c'est organisé. Ici, bien non, parce qu'on fait une voie réservée pour les autobus, comprenez-vous, dans des endroits dangereux. Comme dans le bout du pont Champlain, là on pense qu'on a inventé le moteur à quatre temps ou à deux temps alors qu'on est dans l'a, b, c, M. le Président, de ces questions. Et le ministre des Transports est beaucoup plus un ministre d'après la guerre qu'un ministre de 1988 dans sa conception du transport.

Quand on regarde actuellement, dans tous les endroits en Amérique du Nord, on essaye d'organiser le transport en commun encore de façon plus avantageuse. On essaie de se concentrer sur le transport en commun parce qu'on sait qu'il va diminuer le nombre de véhicules. On s'est rendu compte, par exemple, dans une décision prise par l'ancien gouvernement d'organiser le transport par train entre Montréal et Rigaud, que le nombre de passagers a doublé. Il y a 10 000 personnes de plus à bord du train le matin et le soir. M. le Président, ça veut peut-être dire 7000, 8000, 9000 véhicules de moins sur les routes parce que les gens sont à bord du train et qu'ils ne prennent pas leur véhicule à moteur. À ce moment-là, ça donne une circulation qui est mieux organisée parce qu'on a offert des alternatives avantageuses aux citoyens.

C'est pourquoi, M. le Président, je dis: C'est beau des lois sur la sécurité routière, mais à condition qu'on fasse respecter celles qu'on a. Au Québec, on ne respecte pas les charges. Les camionneurs eux-mêmes se sont rendus devant le parlement pour vous le demander. Les camionneurs eux-mêmes se sont rendus manifester devant le parlement. Je n'ai jamais vu ça. C'était la première fois que je voyais ça en 1988, des camionneurs devant le parlement pour demander qu'on fasse respecter les poids en charge prévus par la loi et les règlements.

Je vous disais que je fais de l'automobile comme un de ceux qui en font beaucoup au Québec. Je n'ai jamais vu d'omnières comme on en voit depuis l'an dernier et surtout cette année. Je n'ai jamais vu ça avant. Je n'ai jamais vu d'omnières comme ça dans les chemins avant 1985, avant 1986! Aujourd'hui on est rendu avec des omnières à la grandeur du chemin. On se demande si le nouveau système de transport que le ministre va organiser va les creuser un peu plus pour qu'on puisse embarquer l'automobile dessus, peser sur l'accélérateur et laisser faire le volant. Cela n'a pas de bon sens. Ce n'est pas comme ça qu'on organise le transport automobile.

Et le ministère des Transports n'a pas réglé ces questions-là puisqu'on se rend compte que le ministre a moins d'argent que jamais pour la construction et la conservation du réseau. Pourquoi? Parce qu'il n'a pas les budgets! Il se plaignait beaucoup lorsqu'il était dans l'Opposi-

tion qu'il fallait mettre davantage d'argent, mais depuis qu'il est là, ce n'est pas une préoccupation pour lui. Ce n'est pas une préoccupation pour lui parce qu'il n'a pas les budgets qu'il faut. Les budgets sont diminués en chiffres absolus, pardon, en dollars constants. Si on tient compte de ce que pouvait acheter un dollar en 1984-1985, qu'est-ce qu'il peut acheter en 1986, 1987, 1988? Les budgets d'entretien au Québec ont diminué depuis que le ministre est là.

M. le Président, le ministre avait même dit, engagement du mois de novembre 1985: "Il faudra ramener le budget à 5,2 % du budget total du budget du ministère des Transports." 5,2 %! Il trouvait ça épouvantable qu'il soit à 1,4 %. Bien il a réussi à le ramener à 1,1 %! Le budget du ministère des Transports est rendu à 1,1 % par rapport au budget total du gouvernement! En termes de construction de routes, c'est lui-même qui disait qu'il fallait augmenter ces chiffres-là. J'ai posé une question. Il a admis ça. Il a admis... Pardon? Il a admis ça quand il a répondu à la question à l'Assemblée nationale.

Le président du Conseil du trésor dit que c'est parce que la finance n'était pas assez solide. Mais ce n'est pas en changeant les conventions comptables qu'on change la réalité financière. Le gouvernement a changé la comptabilité. Il a dit: Maintenant, quand Hydro a 300 000 000 \$ de profit, même si elle ne paie pas un cent au gouvernement, il peut compter ça dans ses revenus alors que l'ancien gouvernement ne comptait pas ça dans ses revenus. Mais est-ce que maintenant que le gouvernement du Québec compte 300 000 000 \$ dans ses revenus en vertu d'un changement dans les conventions comptables, il est plus riche qu'avant? Je ne le pense pas, M. le Président.

(11 h 40)

Évidemment, c'est devant cette situation-là qu'on se retrouve maintenant avec le gouvernement actuel, avec le ministre qui nous a dit des choses. Je regarde... Quand je vous parlais tantôt de la construction, de la conservation et des dépenses du gouvernement. On se rend compte, par exemple, que dans les dépenses réelles, en 1984, construction, 397 982 000 \$, disons 398 000 000 \$ en 1984; en 1985, 376 000 000 \$. Le ministre disait que c'était épouvantable à quel point on ne dépensait pas assez. C'était épouvantable. Quand vous regardez ça, M. le Président, en 1986, en chiffres absolus, 328 000 000 \$ comparativement à 397 000 000 \$ en 1984 et à 376 000 000 \$ en 1985. Alors que pour avoir maintenu les acquis, c'est-à-dire avoir tenu compte de l'inflation et avoir comparé son budget de 1986 avec celui de 1984, il aurait dû avoir un budget de 430 000 000 \$ pour la construction. Il avait 328 000 000 \$; 100 000 000 \$ de moins dans l'année, et pas longtemps après avoir pris le pouvoir, l'année suivante, M. le Président.

Après, en 1987, 347 000 000 \$, si on arrondit le chiffre. En tenant compte d'une

inflation à 4 %, il aurait dû avoir un budget de 447 000 000 \$ pour maintenir seulement ce qui se dépensait, ce qui s'investissait dans la construction des routes sous le gouvernement précédent. Il y avait seulement 347 000 000 \$. En chiffres absolus, même pas en tenant compte de l'inflation, en 1984, c'était 398 000 000 \$ sous le gouvernement précédent, si on arrondit le chiffre, 50 000 000 \$ de moins en chiffres absolus. En 1988, c'était 349 600 000 \$, en chiffres absolus, alors que pour avoir l'équivalent du gouvernement précédent en 1984, il aurait fallu qu'il y ait 466 000 000 \$, si on arrondit, M. le Président. Il aurait fallu qu'il y ait 117 000 000 \$ de plus selon les prévisions. Mais non, le ministre n'a jamais eu les budgets qu'il a annoncés. Quand il était dans l'Opposition, c'était terrible. On aurait manqué de terrain quasiment pour faire des routes au Québec à écouter ses discours du temps, sauf que, dans la réalité, l'argent n'est pas là.

Les dépenses réelles de conservation. En 1984, dépenses réelles de conservation du réseau, 433 000 000 \$; 451 000 000 \$ en 1985. L'arrivée du gouvernement libéral en 1986, vous pensez que ça va augmenter? Cela baisse: 428 000 000 \$. En 1987, 477 000 000 \$ et en 1988, 504 000 000 \$. Si on tient compte de l'inflation, il n'a même pas atteint en 1988, avec une inflation à 4 %, comme cela s'est passé au cours des années, le niveau qu'il y avait sous le gouvernement précédent. Il disait qu'il fallait faire du rattrapage. C'était épouvantable à quel point le gouvernement antérieur ne dépensait pas d'argent dans le domaine des transports, alors que jamais il s'est dépensé si peu au Québec. Jamais, en proportion du budget, il ne s'est dépensé aussi peu d'argent dans le domaine de la construction et de l'entretien du réseau routier. Il y a plus de pétitions. Les amis libéraux signent des pétitions, mais on ne peut pas dire actuellement que de la construction, il y en a.

Dépenses réelles totales. En 1984, dans le domaine de la construction et de la conservation du réseau routier, 831 000 000 \$; en 1985, 827 000 000 \$. Arrive le gouvernement libéral en 1986, 757 000 000 \$, soit 70 000 000 \$ de moins en 1986 qu'en 1987. Pour avoir le même montant que le gouvernement précédent, il aurait dû y avoir, en termes indexés, 898 000 000 \$. Il aurait dû y avoir un budget de 141 000 000 \$ de plus, M. le Président. Il y a eu 141 000 000 \$ de moins en 1986 qu'en 1985. Qu'est-ce que ça veut dire, M. le Président. Cela veut dire essentiellement que 140 000 000 \$, c'est de l'argent. Et on se demande à ce moment-ci pourquoi le réseau devient de plus en plus défectueux? Pourquoi le réseau est-il de plus en plus défectueux? C'est parce que le gouvernement actuel ne met pas les sommes d'argent qui devraient être consacrées au réseau routier, tant en termes d'entretien et de conservation que de construction. C'est ça, la réalité.

En 1987, 824 000 000 \$, alors qu'en termes

indexés, cela aurait dû être 934 000 000 \$ pour conserver le même niveau que dans le temps du Parti québécois. Là encore, il y avait 110 000 000 \$ de moins. Voyez-vous? 140 000 000 \$ de moins en 1986 et 110 000 000 \$ de moins en 1987; on est rendu à 250 000 000 \$ de moins au total, M. le Président. En 1988, ils ont investi 853 000 000 \$, alors qu'il aurait dû y avoir 972 000 000 \$. C'est donc 119 000 000 \$ de moins. Cela veut dire au fond que, depuis que le Parti libéral est là, en termes de conservation et de construction du réseau, c'est 370 000 000 \$ de moins en valeur de dollars constants que le gouvernement du Parti libéral a dépensés au Québec pour la conservation et l'entretien du réseau. 370 000 000 \$ de moins, alors qu'ils se sont occupés, par ailleurs, d'augmenter la taxe sur l'essence au maximum et d'enlever la formule d'indexation et de désindexation pour maintenir au plafond les revenus du gouvernement provenant de l'essence, en même temps qu'ils allaient chercher 200 000 000 \$ dans les coffres de l'assurance automobile du Québec, deux fois 100 000 000 \$ en 1988 et en 1989, plus 60 000 000 \$ indexés par année depuis 1986, c'est-à-dire 250 000 000 \$. Cela veut dire que, depuis qu'il est là, le gouvernement actuel est allé chercher 450 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile du Québec, M. le Président.

Quand vous regardez tout ça, est-ce qu'on va venir nous dire que, dans le domaine des transports, le ministère, le gouvernement et le ministre ont livré la marchandise? Non. C'est pour ça qu'actuellement, on a un réseau pitoyable, plein de trous et plein d'ornières, défectueux. Ce réseau, voyez-vous, commence à ressembler au réseau d'électricité, où on voit cinq fois plus de pannes en 1988 qu'en 1985. Pourquoi? Parce que le gouvernement actuel n'est pas intéressé à garantir la sécurité des Québécois. Il dit: Peut-être bien qu'avec le libre-échange, on se promènera moins sur nos routes, on ira se promener ailleurs. Ça pourra ménager nos routes. Mais je vais vous dire que le touriste qui va venir faire un tour au Québec n'ira pas loin et qu'il va retourner de bord quand il va voir l'état des routes. Ne pensons pas qu'on puisse développer le tourisme au Québec avec le système routier qui est en train de se détériorer actuellement d'une façon accélérée.

Pourtant, ce n'est pas parce que l'argent n'est pas là. Le gouvernement va chercher des sommes d'argent considérables dans les poches des contribuables avec la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation. On voit qu'en 1986-1987, le gouvernement est allé chercher beaucoup d'argent. Vous savez, l'Ontario a plus de 9 000 000 d'habitants. Nous, on est un peu plus de 6 500 000. Pourtant, la taxe sur l'essence est allée chercher presque autant au Québec qu'en Ontario: 1 145 000 000 \$ au Québec et 1 255 000 000 \$ en Ontario. C'est un montant d'argent considérable. On est allé chercher des

sommes considérables, mais les gens n'ont pas eu la marchandise livrée pour les sommes d'argent qu'ils ont payées, M. le Président.

J'indiquais à quel point, sous le Parti québécois, le gouvernement investissait davantage dans les réseaux routiers du Québec. Évidemment, le ministre parle fort, il fait des lois. On a l'impression qu'il regrette de ne pas avoir été avocat et qu'il se dit: Je vais me reprendre, je vais faire des lois, je vais laisser ma marque dans les lois. On n'a jamais vu un ministre qui n'est pas avocat vouloir faire autant de lois. On se serait attendu qu'il soit davantage préoccupé par le réseau routier. Le député de Trois-Rivières ne s'en plaint pas. Il est même un peu en conflit d'intérêts là-dedans. Il dit: Même s'il y a des accidents, cela ne me... Sauf qu'on a un problème actuellement au Québec avec le réseau routier: la marchandise n'est pas livrée. C'est pour ça que, quand le député de Trois-Rivières a déjà dit, par exemple, qu'on devrait avoir des vitesses accrues sur nos routes, j'étais un de ceux qui n'auraient pas été contre ça, mais à condition d'avoir des routes pour supporter le trafic. En Allemagne, il n'y a pas de limites de vitesse, sauf que les routes sont en bon état. Ici, nos routes sont dans un état déplorable.

Quand le ministre est arrivé, j'ai pensé à un moment donné et je me suis dit: Il a l'air d'être de bonne foi et de vouloir faire quelque chose. Vous vous rendez compte que la marchandise n'est pas livrée. J'ai dit au ministre à un moment donné: Vous en avez trop large, vous vous occupez de trop d'affaires. Il ne peut pas être ministre des Transports, député de Charlebourg, organisateur des campagnes électorales provinciales et fédérales, l'office de développement régional... Je suis persuadé qu'il s'occupe d'élections municipales ou scolaires et peut-être même des marguilliers, sauf qu'il n'a pas de temps pour faire l'ouvrage. Dans le domaine des routes actuellement, la situation est déplorable. Les routes sont dans l'état le plus déplorable qu'on n'ait jamais vu. On est en train de revenir au temps de Taschereau, M. le Président. Les routes sont pleines de trous. Les routes sont détériorées, en mauvais état.

(11 h 50)

Le ministre a la grande préoccupation de mettre de l'abat-poussière sur nos routes de gravelle. On a l'impression qu'il semble penser que l'avenir est dans la gravelle. Il se préoccupe de plus en plus des routes de gravelle mais pour mettre des liqueurs de sulfite usées. On va avoir l'occasion d'y revenir parce que lui, qui dit souvent qu'il est un livre ouvert, qu'il est prêt à nous donner tous les renseignements et les documents dans le domaine des liqueurs de sulfite usées, je vais vous dire, M. le Président, qu'on court pour avoir les renseignements. On a réussi de peine et de misère à savoir, dans un mois, la concentration des liqueurs de sulfite usées qui ont été répandues sur nos routes en 1988. On n'a pas encore pu savoir, après un

mois, le taux de fréquence. Nous n'avons pas encore vu le rapport qui devait être publié en 1988. Pourquoi? Parce que le ministre diffuse un peu les informations au compte-gouttes dans les domaines qui ne lui plaisent pas. Actuellement, quand on fait la compilation des données, on se rend compte que le Québec ne livre pas la marchandise pour l'entretien, la construction et la conservation du réseau routier.

J'ai eu l'occasion de parler d'un certain nombre d'éléments jusqu'à maintenant. J'aimerais demander également comment il se fait que le ministre ne semble pas avoir le même poids dans tous les dossiers. Alors que le gouvernement est en pleine privatisation, il a réussi à faire nationaliser un centre commercial. En pleine période de privatisation, il a réussi à faire privatiser l'Atrium. J'ai demandé en quoi la privatisation d'un centre commercial pouvait être un élément d'une politique de développement économique sauf aider les banquiers qui étaient créanciers d'un centre commercial qui ne fonctionnait pas. Par hasard, parmi ces banquiers il y avait des gens qui faisaient partie des comités du gouvernement. Le ministre a réussi à faire nationaliser un centre commercial dans son comté. Il a réussi à imposer des produits toxiques comme abat-poussière en passant par-dessus les recommandations de ses fonctionnaires. On se demande pourquoi il a imposé ce geste.

On se rend compte également au sommet de la Gaspésie qu'il a réussi à imposer 500 000 \$ pour un club de golf à Gaspé parce que la bourgeoisie locale trouvait peut-être Fort-Prével un peu loin à 18 kilomètres. On a dit on va faire un club de golf. On a imposé 500 000 \$ pour un club de golf à Gaspé mais ils n'avaient pas les 500 000 \$ pour un tomodensitomètre à Chandler alors que les gens de la Gaspésie devront aller à Rimouski pour passer des examens au tomodensitomètre, ou tomographe axial si on veut, ou au scanner. Seulement en frais de transport, ils paieront environ 135 000 \$. Cela aurait coûté 500 000 \$ pour avoir le tomodensitomètre à Chandler pour éviter à ces milliers de personnes des déplacements, surtout pour des gens qui passent cet examen parfois, sans être obligés de les opérer, pour savoir s'ils ont un cancer, pour voir à l'intérieur du corps les problèmes qu'il peut y avoir. Il s'agit souvent de gens très malades. Les gens qui ne voudront pas aller à Rimouski devront subir une opération pour que le médecin vérifie à l'intérieur ce qu'ils ont. Le gouvernement n'a pas les 500 000 \$ pour le tomodensitomètre à Chandler mais il avait les 500 000 \$ pour le club de golf de Gaspé. On se demande quelle sorte de priorité a ce gouvernement, un gouvernement qui a des priorités un peu difficiles à comprendre.

On se demande où le ministre se sert de son influence pour faire appliquer les règles de sécurité routière dans le transport routier. Dans certains domaines, on se rend compte qu'il est pesant et dans d'autres, on se rend compte que,

ou il ne se sert pas de son poids pour arrêter, par exemple, la détérioration de notre réseau routier, en ayant le personnel, l'effectif qu'il faut pour faire appliquer les lois de la sécurité routière. Il semble qu'il n'est pas pesant. Pour avoir les fonds et les budgets pour faire la réparation, la construction, la conservation du réseau routier, là, il est moins pesant. C'est curieux, M. le Président, quand on pense à ça.

Un mot sur les écoles de conduite. Là, je vais vous dire une chose, c'est vraiment la cerise sur le sundae, pour employer une expression un peu plus raide. En ce qui concerne les écoles de conduite, le ministre nous demande un autre moratoire. Allonger la période de moratoire. Mais où veut aller le ministre pour ce qui est des écoles de conduite? Quelle est sa politique? Quelles sont ses orientations quant aux écoles de conduite? Le ministre continue à pelleter la neige en avant en prolongeant les moratoires. Avec l'article 16 de ce projet de loi, ce gouvernement aura fait un mandat sur deux moratoires. Il n'aura pas réussi à trancher la question. Il n'aura pas réglé la question. Il aura réussi à faire tout un mandat de gouvernement sur deux moratoires.

Pourquoi? Parce que le ministre ou le gouvernement n'a pas de politique, il ne veut pas régler le dossier. Pourquoi avoir exécuté deux décrets en l'espace d'un mois en 1987? Deux décrets en l'espace d'un mois en 1987, M. le Président! Le premier décret du 14 janvier 1987 qui dit qu'à compter du 1er janvier 1987, aucun permis d'école de conduite ne sera délivré. Le deuxième décret, le 18 février 1987, qui dit qu'aucun permis d'école de conduite ne sera délivré à compter du 1er janvier 1987, sauf s'il s'agit de donner suite à une demande de permis antérieure au 1er janvier 1987 ou s'il s'agit du renouvellement d'un permis en vigueur à cette date. Depuis ce temps, des permis d'école de conduite, malgré le moratoire, il y en a. Le ministre trouve le moyen. Il fait un moratoire et, après ça, il se vire de bord et il donne des permis. On n'a pas besoin de se poser des questions.

Savez-vous combien il y en a eu, M. le Président, pendant ce moratoire, alors qu'il n'est pas supposé y avoir d'écoles de conduite nouvelles? Depuis ce temps, il y aura eu plus d'une centaine de permis délivrés par décret gouvernemental. J'aimerais ça que le ministre nous réponde. Pourquoi fait-il un moratoire pour dire qu'il n'y aura pas de permis d'école de conduite et qu'en même temps, il en délivre une centaine? Comment est-ce que ça marche, M. le Président? Il n'y a plus de loi, il n'y a plus de règle. C'est le discrétionnaire gouvernemental. Comment se fait-il? Il aura réussi à remplir le mandat complet d'un gouvernement sur des moratoires en disant qu'il ne devrait pas émettre de permis et, en même temps, il délivre plus d'une centaine de permis par décret gouvernemental.

C'est pourquoi l'Association des proprié-
taires

res d'écoles de conduite est très insatisfaite de la conduite du ministre des Transports dans le dossier. Il faudrait que le ministre nous dise où il s'en va. Il en délivre ou n'en délivre pas, des permis d'école de conduite. Il fixe les règles du jeu ou bien il fait un régime d'exception en continuant de délivrer des permis malgré les moratoires. Cela n'a pas de bon sens. On vit dans une école, un système qu'on appelle la règle de droit. Pour un conseiller, un ministre, par exemple, il a consulté son confrère René Dusault qui a déjà été président de la commission politique du Parti libéral. Il lui a demandé ce qu'est la "mie of law". Dans un système civilisé, dans une cité civilisée il y a une règle de droit. On établit les règles du jeu par loi et par règlement et, après ça, on les fait respecter de façon uniforme pour tout le monde.

Là, le ministre, depuis 1986, a réussi à marcher sur deux moratoires. Quand il y aura une élection, l'an prochain, il y aura eu deux moratoires sur la question des permis d'école de conduite. C'est quelque chose! Il ne se donne pas un petit moratoire, le ministre. Je vais vous lire l'article 16: "L'article 660 de ce code est remplacé par le suivant. Le gouvernement peut décréter que, pour la période qu'il détermine, aucun nouveau permis d'école de conduite n'est délivré, sauf s'il s'agit de renouveler un permis en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de ce décret. Toutefois, le gouvernement ne peut déterminer une période qui excède le 31 décembre 1990." L'autre moratoire va aller jusqu'au 31 décembre 1990. Donc, malgré le premier alinéa, le gouvernement peut autoriser, durant la période couverte par un décret, la délivrance d'un permis d'école de conduite conformément au chapitre IV du titre 2, lorsqu'il considère insuffisant le nombre de permis d'école de conduite déjà délivrés sur le territoire de la communauté urbaine ou régionale ou de la municipalité régionale de comté pour lequel le permis est demandé ou pour tout autre motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances. (12 heures)

Au fond, cela veut dire pour n'importe quelle raison, "pour tout autre motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances". C'est bien dit! Le député d'Ungava n'est pas habitué à des phrases comme celle-là. Écoutez-moi ça. Le gouvernement dit: Je ne délivre pas de permis; aucune émission de permis, qu'il dit au premier paragraphe et, au deuxième paragraphe, il dit qu'il pourra en émettre "pour tout autre motif - après en avoir émis des motifs - qu'il juge opportun eu égard aux circonstances". Pensez-vous qu'à ce moment-là, il y des frais pour la délivrance des permis?

Il y a un moratoire pour l'application de la loi, on ne délivre plus de permis, mais le gouvernement pourra en délivrer pour n'importe quelle raison, dit-on dans le deuxième paragraphe. Qu'est-ce que ça fonctionne? Cela n'a pas de bon sens, on n'a jamais vu ça. En Haïti

peut-être, dans des républiques de bananes peut-être, mais on ne fonctionne pas comme ça. Habituellement, on fixe la politique dans une loi, dans des règlements qui sont ouverts, qui peuvent être contestés. Là, le gouvernement se donne un pouvoir discrétionnaire absolu pour la délivrance de permis d'école de conduite. Cela n'a pas de bon sens, M. le Président. Ce n'est pas la façon de fonctionner. Les Québécois ont le droit d'être traités mieux que ça; ils ont le droit d'avoir des lois adoptées par l'Assemblée nationale; ils ont le droit de connaître les règles du jeu et de savoir ce qui se passe; ils ont le droit d'avoir une loi qu'on applique et non pas un article qui revient pour dire qu'on aura un moratoire jusqu'au 31 décembre 1990.

Écoutez: "Le gouvernement peut décréter que, pour la période qu'il détermine, aucun nouveau permis d'école de conduite n'est délivré sauf s'il s'agit de renouveler un permis en vigueur à la date de l'entrée en vigueur de ce décret. Toutefois, le gouvernement ne peut déterminer une période qui excède le 31 décembre 1990." Le gouvernement peut dire, en vertu du premier paragraphe: Aucun nouveau permis avant le 31 décembre 1990. Mais, dans le deuxième paragraphe, on dit tout de suite: "Malgré le premier alinéa, le gouvernement peut autoriser, durant la période - là, il mentionne deux ou trois raisons et après ça, il dit - ou peut autoriser durant la période couverte par un décret la délivrance d'un permis d'école de conduite... pour tout autre motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances." Je vous dis que ça ne prend pas beaucoup de raisons. Qu'est-ce que ça veut dire, M. le Président? Ce n'est pas normal.

Je suis un peu surpris que même le comité de législation du ministère de la Justice laisse passer des choses comme celle-là. Ce sont les conseillers juridiques de l'an 2000 qui veulent toujours avoir des choses parfaites. Je suis un peu surpris qu'ils laissent passer des choses comme ça. Cela veut dire: Abolissons la loi quant à y être. Qu'est-ce que ça donne d'avoir une loi, si une loi dit "on fait un moratoire, on n'applique plus la loi", et après cela, on pourra délivrer des permis pour n'importe quelle raison "ou pour tout autre motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances"? Alors, pourquoi faire accroire au monde qu'il y a une loi alors qu'il n'y en a plus, à toutes fins utiles? On gèle les permis et on émet de nouveaux permis de façon discrétionnaire, sans qu'il y ait vraiment de limites. Même si le paragraphe 1 de l'article 660, modifié par l'article 16, laisse entendre qu'il n'y aura pas de nouveaux permis, au deuxième paragraphe, on dit qu'on pourra en émettre, quelles que soient les raisons qu'on voudra. Le gouvernement n'a qu'à dire qu'il en émet, "quel que soit le motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances". C'est beau! N'importe quel motif qu'il juge opportun eu égard aux circonstances. Je vois le député de Prévost, cultivateur, qui en reste bouche bée;

c'est quelque chose! Cela veut dire que c'est un pouvoir discrétionnaire absolu en termes ampoulés, en faisant du slalom juridique et politique, sauf qu'à toutes fins utiles, qu'est-ce que ça veut dire? Cela veut dire qu'il n'y a plus de condition; c'est le gouvernement qui décide à qui il donne les permis, de façon discrétionnaire absolue. C'est quelque chose. Après ça, on dit: Oui, on est dans un livre ouvert.

Dans toute cette affaire, au fond, je suis un peu surpris. Je me rends compte que cela fait quelques fois que je dis au ministre: "Vous en avez pris trop large. Vous n'avez plus le temps de faire vos affaires, vous en avez trop. Vous avez pris trop d'affaires et là vous êtes obligé de négliger vos fonctions. C'est un projet de loi que vous auriez dû apporter depuis déjà deux ans, si vous vouliez la modifier, ou laisser celle qui était là en vigueur. Mais passer tout un mandat de gouvernement sur des moratoires, en prolongeant les moratoires, c'est parce que le ministre n'a pas trouvé le temps de faire une loi ou il préfère ne pas en avoir, se disant qu'il préfère son pouvoir discrétionnaire pour donner des permis d'école à qui il veut. C'est comme cela qu'on doit fonctionner dans une société organisée, dans une société qui fonctionne selon la règle de droit, normalement, dans une société civilisée.

On pourrait parler au ministre... Je parlais à Me René Dussault qui a déjà été président de la commission politique du Parti libéral, je lui disais: Est-ce que c'est cela qu'on voulait instituer en parlant de maîtriser l'avenir, alors qu'on semble beaucoup plus préoccupés de gérer le passé? Quand j'écoute les ministres qui disent: Oui, mais vous avez décidé cela il y a trois ans, trois ans et demi ou quatre ans, comme s'ils n'étaient pas au gouvernement depuis trois ans, comme si leur slogan n'était pas: Maîtriser l'avenir... Changer le titre sur le volume et marquer: Gérer le passé. La gestion du passé.

On écoute le ministre de l'Environnement, on n'a pas l'impression qu'il est ministre depuis trois ans. Le ministre des Transports, qui disait à quel point le réseau était détérioré dans le temps du gouvernement précédent, a réussi à avoir des budgets de 370 000 000 \$ de moins en dollars constants que sous le gouvernement précédent, depuis trois ans. 370 000 000 \$ de moins pour le ministère des Transports pour la construction et la conservation du réseau, alors que, pendant le même temps, il allait chercher plus d'argent que jamais dans les taxes sur l'essence, en même temps qu'il allait chercher 450 000 000 \$ dans la caisse de la Régie de l'assurance automobile du Québec, pour envoyer 450 000 000 \$ au ministre des Finances, dans l'espace de quatre ans.

C'est quelque chose, M. le Président. Après cela, évidemment, je ne m'attends pas que les... Et c'est pour cela que le Parti québécois aura un devoir considérable de renseigner directement la population et de faire connaître ces données à la

population. Il ne faut donc pas compter beaucoup sur les réseaux de communications qui sont propriété de la haute finance. Il ne faudra pas dire, par exemple: Est-ce que Conrad Black de Toronto va donner toute la marge aux gens du Parti québécois pour exprimer leurs idées dans ses journaux? Moi, je ne gagerais pas là-dessus. Excepté que la réalité actuellement... Avez-vous vu bien des éditorialistes analyser cela? Non, non. On ne veut pas révéler ces choses-là. Sauf qu'en réalité, l'argent n'est pas là, le réseau de transport au Québec est plus détérioré que jamais, en mauvaise condition, plein de trous, plein d'ornières, parce que le gouvernement ne met pas les fonds qu'il devrait mettre dans le réseau routier.

Pour le réseau de transport en commun, on se rend compte actuellement qu'à Montréal, - j'ai montré les chiffres - en chiffres absolus, le gouvernement n'a jamais rattrapé l'argent dépensé par le gouvernement précédent, des sommes d'argent, en chiffres absolus, beaucoup plus considérables que ceux de l'actuel gouvernement. J'ai eu l'occasion de mentionner des chiffres à deux ou trois reprises ici, en cette Chambre, lors d'interpellations, pour montrer qu'il y avait des sommes d'argent beaucoup plus considérables qui étaient investies dans le transport en commun dans la région de Montréal. Le ministre n'a pas les budgets, malgré que le ministre des Finances syphonne la caisse de la Régie de l'assurance automobile à plein régime. Le syphon est au maximum pour sortir de l'argent de la caisse de l'assurance automobile du Québec, alors que le budget du ministère des Transports pour la construction et la conservation du réseau routier est plus faible que jamais et qu'en dollars constants, il n'a même pas rattrapé le budget de 1984-1985 du gouvernement précédent.

M. le Président, c'est pour cela que je dis au ministre: C'est gentil, des projets de loi sur la sécurité routière, mais qu'est-ce que cela donne si le réseau est plus mauvais que jamais, si les effectifs pour faire appliquer la loi ne sont pas là, si le Conseil du trésor vous dit: Vous n'avez pas assez fait de travail de coordination qui aurait dû être fait entre la Sûreté du Québec, la Régie de l'assurance automobile, le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Transports, vous n'avez pas fait votre travail, et on vous demande de remettre votre comité sur pied pour qu'il nous produise un autre rapport en septembre 1989, dans un an. Parce que, malgré les engagements du ministre lors de l'étude en commission parlementaire de la loi sur le camionnage, de la loi sur la sécurité routière que nous avons fait l'an dernier, il n'est rien arrivé. Les engagements du ministre n'ont pas été respectés. Le personnel qu'il nous a garanti, pour assurer l'application des lois qu'il faisait adopter par le Parlement, n'a pas été livré. Le personnel et les effectifs ont été refusés par le Conseil du trésor.

Il me semble que le ministre aurait dû avoir les autorisations en même temps qu'il présentait ses lois devant l'Assemblée nationale. On a fait confiance aux engagements du ministre. On a dit: Vos lois, si vous n'avez pas le personnel pour les mettre en application, cela ne donne rien de les faire adopter parce que vous allez créer des injustices, vous allez mettre des règles plus sévères et ceux qui vont se faire prendre vont être pénalisés plus lourdement. Comme vous n'aurez pas le personnel pour les faire appliquer de façon équitable pour tout le monde, il y en a quelques-uns qui seront pénalisés alors que d'autres vont s'en tirer et vous allez créer un système d'injustice encore plus grand que celui qu'il y avait auparavant.

(12 h 10)

Le ministre nous a assuré qu'il aurait les effectifs. Le ministre nous a assuré qu'il n'y avait pas de problème. Et on l'a cru. Moi, j'ai toujours pensé que le ministre des Transports en menait large dans le gouvernement. Je ne suis pas de ceux qui ont douté de cela. Je suis de ceux qui ont cru que le ministre des Transports en menait large au gouvernement. Et malgré cela, je ne sais pas s'il y a certains de ses collègues qui sont jaloux et qui se disent: Il en mène trop large, on va lui couper les jambes un peu, on ne lui donnera pas les budgets dont il a besoin, on ne donnera pas à son ministère les budgets dont il a besoin, de sorte que dans le domaine des transports les routes ne seront pas réparées et cela va lui rabaisser le caquet un peu. Est-ce qu'on lui a dit: On ne lui donnera pas les effectifs qu'il a garantis en commission parlementaire à l'Association du camionnage du Québec inc., à l'Association des transporteurs urbains du Québec, à tous ceux qui sont venus et à qui il a garanti des effectifs, on ne les lui donnera pas? Est-ce que c'est parce que ses collègues disent la vérité et qu'il n'a pas fait son travail, comme le dit le Conseil du trésor, ou si c'est parce qu'ils sont jaloux du poids qu'il occupe dans le gouvernement et qu'ils aimeraient le ramener un peu plus à leur niveau?

Au contraire, je n'ai jamais voulu que le poids du ministre des Transports diminue. J'ai toujours pensé qu'un ministre des Transports devait être fort. Et je ne voudrais pas que ce soit le président du Conseil du trésor, le spécialiste de zéro frégate sur six, qui vienne, à un moment donné, boucher le ministre des Transports en lui disant: Non, refais tes devoirs, tu reviendras nous voir au mois de septembre 1989, dans un an.

M. le Président, c'est pourquoi je dis que c'est beau, des projets de loi, c'est beau, des principes, mais, un peu comme c'est écrit dans l'Évangile, la foi sans les oeuvres, ce n'est pas véritablement la foi parce que la foi doit générer la pratique. Il ne s'agit pas seulement d'avoir des principes dans des lois, mais il faut être capable de les faire respecter et de les faire appliquer. Autrement, c'est inutile de faire des lois. M. le

Président, je vous remercie.

Le Vice-Président: Je reconnais maintenant M. le ministre des Transports pour l'exercice de son droit de réplique.

M. Marc-Yvan Côté (réplique)

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je n'avais pas l'intention de répliquer, compte tenu du projet de loi lui-même, qui n'est pas contentieux, un petit projet de loi qui vise davantage à régler certaines situations du Code de la sécurité routière qui découlent de certaines décisions prises après l'adoption même du code. Mais, comme à l'habitude, le député de Lévis s'est senti l'obligation fondamentale et morale de prendre la totalité du temps qui lui était imparti, soit une heure, pour entretenir nos collègues de l'Assemblée nationale et l'ensemble de la population parce que, vous savez, il vise un record: être vu le plus longtemps possible par la caméra de télévision. C'est le record qu'il vise, puisque dans toutes les circonstances, il a toujours beaucoup de choses à dire et pas toujours très pertinentes.

À l'entendre au début, cela me faisait penser à un certain nombre de choses. Peut-être qu'on aurait été mieux d'avoir une enregistreuse et de la faire fonctionner parce qu'à plusieurs points de vue, c'était la reprise, la cinquième, la sixième et peut-être même la septième reprise d'un discours déjà diffusé largement et très bien répandu qu'il fait à tout moment. Il a dû se tromper de dossier, c'est probablement cela. À la course, en arrivant à son bureau, il prend une chemise et il dit: Je suis obligé d'intervenir en Chambre et comme il faut que je fasse une heure... Il a ramassé une chemise sur son bureau et il s'est trompé, ce n'était pas le bon projet de loi. C'est un autre projet de loi, il s'est trompé, M. le Président. Cela n'a pas de bon sens. Il s'est trompé. Et il faudrait peut-être qu'il mette un peu plus d'ordre dans ses dossiers, de telle sorte que la prochaine fois, il vienne nous faire un discours qui traite véritablement du projet de loi qui est devant nous parce que ce n'est pas à cela qu'on a eu droit durant la dernière heure. Mais, à tout le moins, comme je me dois de répliquer et de répondre à ses balbutiements, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Au cafouillis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, un cafouillis tout à fait indescriptible comme lui seul est capable d'en faire ici, à l'Assemblée nationale. Bien sûr, l'heure qu'il passe ici, il ne la passe pas en commission parlementaire. Cela fait longtemps qu'il nous a fait la démonstration de tout cela.

Son grand principe, c'est que le ministre en

a trop. Il s'occupe de trop de choses et il ne fait pas bien ses affaires. Bien, voyez-vous dans le passé, sous votre gouvernement, ils en ont essayé plusieurs de votre gang aux Transports et ils ont passé un an après l'autre. Finalement, l'ouvrage s'est accumulé au ministère, il ne s'est pas fait et ça prenait quelqu'un pour le faire. Et tout l'appareil, en collaboration avec les autorités du ministère, la Régie de l'assurance automobile, a fait le travail que nous avions à faire et il y a eu de la législation. Bien sûr qu'il y en a encore, pour la simple et bonne raison qu'il restera toujours des choses à faire et des ajustements. Nous en sommes à la phase d'ajustement et non pas des principes fondamentaux à défendre devant cette Assemblée.

M. le Président, il dit: 11 y a la théorie et il y a la pratique. C'est bien beau de légiférer mais il faut que ça paraisse en pratique. Et il dit que le ministre n'a pas le temps de s'occuper de ça. Je vais rappeler au député de Lévis, qui est très sélectif dans ses faits, dans ses gestes et dans son jugement, que lorsqu'on parle globalement de sécurité routière, en 1986, la première année de notre arrivée au pouvoir, il y a eu 24 % de diminution des accidents de la route au Québec, qu'en 1987 ça s'est, à toutes fins utiles, maintenu et qu'en 1988, nous envisageons terminer l'année à nouveau avec une baisse non pas substantielle, mais qui fera en sorte qu'on maintienne les acquis des années passées. Donc, l'action menée par le gouvernement s'est soldée par du positif au-delà de toutes les balivernes que nous a contées le député de Lévis.

Finalement, on a eu droit à ses vacances. Il a le droit d'en prendre et il a le droit de les prendre où il veut. Il nous a dit qu'il a pris ses vacances en Gaspésie, aux États-Unis, un peu partout. Il a tiré des expériences tout à fait extraordinaires de ce qu'il a vu. J'aurais préféré que du temps qu'il était au pouvoir, il puisse visiter la Gaspésie et les États-Unis et qu'il puisse faire profiter ses collègues, alors responsables des transports, de toute cette vaste expérience visuelle que ses voyages ont pu lui fournir et que ça puisse s'appliquer avant même qu'on arrive. On en aurait eu moins à faire. Effectivement, la somme de travail est tout à fait phénoménale au ministère des Transports. Heureusement, on achève de faire le ménage que vous n'aviez pas fait quand vous étiez là.

Là, il s'est emparé d'un analyse du Secrétariat du Conseil du trésor dont il nous a fait lecture pendant une demi-heure, bien sûr en commentant et en faisant ses propres interprétations, lui qui, dans le passé, pendant neuf ans et demi, s'est fait le plus grand pourchasseur du Trésor et du Secrétariat du Conseil du trésor, à un point tel qu'à l'époque on lui a donné des choses, non pas parce qu'il le méritait mais parce qu'ils en avaient peur. C'était le régime de la terreur chaque fois qu'il se présentait au Trésor. Il n'est pas surprenant qu'aujourd'hui, il vienne nous servir l'analyse du Secrétariat du

Conseil du trésor, prenant les gens pour des caves, les gens ne pouvant faire la distinction entre l'analyse du Secrétariat du Conseil du trésor et la décision du Conseil du trésor, et mettant tout le monde dans le même sac: le Solliciteur général, le ministre des Transports qui n'a même pas signé le mémoire sur du personnel additionnel à la Sûreté du Québec...

Bien sûr que les gens un peu partout au Québec ne font pas la distinction. Ils vont dire: Il n'y a pas assez de policiers sur la route. Il faut en ajouter. Le Trésor a dit non. Donc, la conséquence c'est qu'en théorie on arrive avec de beaux projets en garantissant aux gens qu'il va y avoir du monde pour les faire appliquer, mais qu'en principe, il n'y en a pas. Oubliant qu'il y a encore 4000 policiers de la Sûreté du Québec qui sont sur les routes du Québec. Oubliant que, dans le Code de sécurité routière, on a permis aux corps policiers municipaux d'émettre des infractions et que, chaque jour qui passe, on a des plaintes au ministère des Transports sur la sévérité des corps policiers municipaux qui collaborent avec nous à l'application du Code de sécurité routière. Laissant croire à tout le monde que rien ne se passe sur le plan de la vérification routière.

Durant vos vacances, lors de votre séjour, vous avez peut-être rencontré quelques camionneurs qui avaient des choses à vous dire sur l'application sévère du Code de la sécurité routière, sur les dimensions, sur les charges, sur les toiles sur les camions qui étaient laissées pour compte depuis dix ans sous votre administration, alors que nous avons appliqué ces méthodes-là avec beaucoup plus de rigueur. Si vous êtes le moins de l'écoute, vous avez très certainement eu ce genre de plaintes. Par contre, votre mémoire sélective ou votre goût du pouvoir fait en sorte que votre Opposition vous fait mal et que, dans ce sens-là, la démagogie pour être capable d'atteindre les banquettes du pouvoir n'a pas de limite et ne vous permet pas de sélectionner et de dire toute la vérité, rien que la vérité aux gens. C'est tout ce qu'ils veulent. Vous avez mêlé les frégates au réseau routier, n'est-ce pas extraordinaire?
(12 h 20)

Une voix: Il faut le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de monter un beau bateau à la population, ça! Et de dire que le président du Conseil du trésor, aujourd'hui, pour les frégates, c'est 0 sur 6, alors que lui-même, comme député de Lévis, n'a à peu près rien fait pour sauver les chantiers maritimes de Lauzon au moment où ils étaient en difficulté, et que c'est notre collègue de Vaudreuil-Soulanges qui les a sauvés.

Une voix: Honte, honte!

M. Côté (Charlesbourg): Si, aujourd'hui, il y a un millier de travailleurs qui travaillent à

Lauzon, c'est grâce au travail qu'a fait mon collègue de Vaudreuil-Soulanges pour sauver les chantiers, par l'entremise du gouvernement du Québec et grâce au gouvernement fédéral, qui ont effectivement donné des contrats. Votre travail devrait aller davantage dans le sens de planifier l'après 1992 que de tenter de critiquer ceux qui ont sauvé votre propre chantier dans votre propre comté. Et ça, ce serait la reconnaissance minimale que vous devriez avoir pour ceux qui l'ont sauvé.

Une voix: Sans coeur.

M. Côté (Charlesbourg): Mais la population est en droit de savoir que la journée où nous avons annoncé que la Société générale de financement prenait le chantier maritime de Lauzon, il était le premier dans la porte en arrière à la conférence de presse pour être capable d'être dans la nouvelle, pour donner son petit commentaire à la radio et faire le grand gars bien interrogé qui venait, lui aussi, de s'associer au sauvetage dramatique du chantier maritime de Lauzon. Un profiteur, M. le Président, un opportuniste de la pire espèce sur le plan de l'image publique.

Venir nous dire que le réseau routier est détérioré depuis 1986 comme par hasard, avec l'arrivée des libéraux. Pauvre de vous! Que votre mémoire est donc sélective et démagogique! Nous avons, concernant l'entretien du réseau routier, en faisant, bien sûr, la distinction des budgets, consacré autant, sinon davantage d'argent, que le PQ en a consacré sous son gouvernement, en termes d'entretien du réseau routier. Nous avons mis notre priorité là, bien sûr, au détriment de la construction du réseau routier. Mais ce qui n'est pas construit ne fait pas mal à celui qui ne l'a pas, mais davantage le réseau qui, lui, est construit actuellement et qui a besoin d'entretien, et nous allons continuer à le faire.

Une salade monumentale, M. le Président, et je pense qu'il serait reconnu probablement comme un grand chef ayant utilisé le plus d'épices, le plus de sortes de sauces dans un méli-mélo tout à fait extraordinaire. Ça ferait un grand chef. Je le vois bien avec un beau chapeau blanc, avec tout ce qu'il faut.

Une voix: Un gros tablier.

M. Côté (Charlesbourg): Il a mêlé toutes sortes de choses concernant le projet de loi, qui n'avaient aucun lien avec le projet de loi, et je ne peux pas laisser passer cela. Il parlait du contrôle en mélangeant... Je le connais, j'ai eu la chance de discuter avec lui en commission parlementaire; il n'est pas si tata que ça, M. le Président. Il est bien plus éveillé que ça en commission parlementaire; il n'y a pas de télévision. Il discute de manière bien plus intelligente en commission parlementaire que lorsqu'il est à la télévision. M. le Président, il mêle tout de

manière volontaire en disant: L'Association du camionnage du Québec a manifesté devant le parlement pour l'application des limites de charges. Bien voyons donc! Vous le savez. Vous vous en êtes mêlé au moment où ils sont venus. Ce n'était pas ça du tout. C'était les heures de conduite qu'ils venaient défendre et leur situation tout à fait particulière. On est en train de négocier avec eux, et c'est nous qui avons mis l'Association du camionnage du Québec à la même table qu'eux pour la première fois de l'histoire - ce que vous n'avez jamais été capable de faire à l'époque - de manière que les voituriers remorqueurs aient des situations décentes. Actuellement, ça se négocie. Venir nous dire de pareilles affaires!

Dire, M. le Président, qu'il oublie de dire à la population que la vérification mécanique, c'est nous qui l'avons imposée. Il dit qu'il y a plus d'accidents sur les routes avec les camions. Bien sûr, c'est en collaboration avec l'Association du camionnage du Québec que nous l'avons fait et que nous faisons maintenant la vérification mécanique. Est-ce que ça existait du temps de son bon gouvernement, la vérification mécanique? Bien sûr, ce n'est pas ça qui les préoccupait, c'était l'indépendance du Québec et, autant que possible, les déficits. Monter ça autant qu'on pouvait, pour dire: Les générations futures paieront les déficits du Québec. C'est absolument aberrant ce qu'on a entendu.

Une voix: La population les a rejetés.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez oublié qu'en 1984, il y avait les bleus qui s'occupaient de contrôle routier dans tout le Québec. Qu'est-ce que vous en avez fait? Vous les avez vendus à la Sûreté du Québec pour quelques plats de lentilles et vous avez, par le fait même, éliminé ce qui existait de police pour être capable de contrôler un certain nombre de choses sur les routes du Québec. Et vous savez avec quelles difficultés ces gens-là ont été intégrés à la Sûreté du Québec, étant à peu près, dans certains cas, laissés pour compte. Et vous venez nous dire aujourd'hui: Le gouvernement du Parti libéral n'a rien fait; le Conseil du trésor vous renvoie à 1989 avec une étude. Mais voyons donc! Et il nous servait comme exemple: Je suis allé aux États-Unis; H n'y a pas 10 kilomètres ou 20 kilomètres où il n'y ait pas un poste de pesée qui dit au camionneur: Range-toi; va te faire peser; il faut vérifier. Alors qu'au Québec, il n'y a jamais personne. Êtes-vous capable de me dire combien il y avait de postes de pesée au Québec sous votre gouvernement? Êtes-vous capable de me le dire? Pas beaucoup.

Une voix: Il y en avait combien?

M. Côté (Charlesbourg): Pas beaucoup. Il y avait au maximum une quinzaine de pesées qui n'étaient pas ouvertes le soir, seulement le jour,

et qui étaient ouvertes dans d'autres cas en période de dégel. Aujourd'hui, nous sommes à implanter partout au Québec des postes de pesée ouverts durant 24 heures. Nous y avons mis du personnel en tout temps avec des gens de la Sûreté du Québec pour nous assurer que les conducteurs passent par là. Mais inévitablement, on ne peut pas en mettre sur toutes les routes du Québec. Effectivement, des camionneurs font le détour en passant par des rues municipales ou ailleurs pour éviter les postes de pesée. Je n'ai pas peur de comparer le bilan actuel des postes de pesée du Québec à celui sous votre mandat. Soyez sûrs d'une chose, c'est que ça va continuer dans ce sens-là.

Finalement, M. le Président, H parle de l'analyse du Secrétariat du Conseil du trésor. Puisque vous semblez avoir des contacts très intéressants, pourriez-vous les informer que lorsqu'ils vous disent, dans cette analyse, que cela prendrait une simplification de la réglementation en matière de transport, c'est fait? Elle est toute adoptée. Pourriez-vous les informer de ça et leur dire que cela n'a pas nécessité des sommes d'argent additionnelles et que c'est la raison pour laquelle on n'est pas passés au Trésor? Dans ce sens-là, vous pourriez peut-être prendre la même source qui vous a donné le document et lui dire: Écoutez, on est informés; si vous voulez une copie des règlements, vous les aurez tous. Cela a été fait avec le contentieux du ministère des Transports. Tout est terminé et cette réglementation est maintenant simplifiée.

Bien sûr, le rapport suivra. SH vient en septembre 1989, il viendra en septembre 1989. Quant à moi, il peut venir beaucoup plus avant. Il est nécessaire de renforcer les mesures de sécurité, sur le plan de la police, sur les routes du Québec, non seulement sur les autoroutes, mais sur les routes régionales, et ne pas constituer un corps de police qui va régler les problèmes des autoroutes, mais ceux des routes régionales qui sont les plus dangereuses, où les gens se rencontrent davantage, et faire en sorte de mettre les besoins là où ils sont véritablement. Cela viendra, M. le Président.

On nous dit tout bonnement: Il n'y a pas une personne additionnelle pour faire le contrôle dans tout le Québec! Je vous dis qu'on a ajouté du personnel dans les postes de pesée; on a ajouté du personnel à la Régie de l'assurance automobile pour faire la vérification mécanique. La Commission de transports du Québec et le ministère des Transports ont mis sur la route des inspecteurs, donc à peu près une centaine de personnes additionnelles sur les routes pour qu'on soit capables de faire notre part de travail, selon nos responsabilités. Je n'ai pas d'autres responsabilités que celles qui me sont dévolues comme ministre des Transports responsable de la sécurité routière. C'est dans ce cadre-là que je réagis et que j'accomplis le travail que j'ai à faire.

Qu'avez-vous fait pour la sécurité publique,

sur les routes du Québec où vous n'avez pas installé d'éclairage? Rien. On a fait nos expériences pilotes sur le plan du téléphone, en particulier sur l'autoroute qui mène à Sherbrooke; ce sera étendu à la 15 dans les Laurentides et un système sera installé sur la 40 où c'est la grande noirceur, l'héritage que vous nous avez laissé sur le réseau routier. Ce sont des éléments de sécurité routière que nous avons instaurés et que nous allons continuer à faire.

M. le Président, le député de Lévis se targue de dire que le budget du ministère des Transports n'est pas suffisant. C'est clair que, demain matin, il y aurait de la place pour investir 1 000 000 000 \$ ou 2 000 000 000 \$ additionnels pour le réseau routier. Il faudra se rappeler que ceux qui paient et qui donnent de l'argent au gouvernement du Québec, ce sont les citoyens, les contribuables, et que dans ce sens-là, il doit y avoir un équilibre. C'est au-delà de ce que vous aviez prévu comme budget de l'an 1; il doit y avoir le meilleur équilibre possible entre les revenus et les dépenses et, dans ce sens-là, vous nous avez laissé à peu près partout des trous qu'il faut récupérer. Rappelez-vous toujours que le déficit du Québec qui était d'à peine 5 000 000 000 \$ au moment où on vous a laissé le pouvoir était rendu à presque 30 000 000 000 \$ au moment où vous nous avez retourné le pouvoir et qu'en conséquence, cela signifie qu'on doit payer des sommes annuelles absolument fabuleuses en intérêts sur la dette que vous nous avez laissée. Le budget actuel du ministère des Transports, qui est de 1 800 000 000 \$ par année, ne paie même pas les déficits, mais l'intérêt du déficit que vous avez laissé comme héritage après neuf ans et demi!

M. Doyon: Incroyable!

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, la situation. Combien on pourrait en faire, si vous aviez été une administration responsable, au lieu de dépenser à tout vent pour le seul et unique motif d'un pays indépendant entouré d'une belle clôture pour qu'on soit capables d'être chez nous, maîtres chez nous, comme vous le dites si souvent, avec cette barrière!

(12 h 30)

M. le Président, le député de Lévis disait tantôt: Il ne sait rien faire! Je vais juste prendre le comté de Lévis. Cela va peut-être insulter de mes collègues. En termes de voirie, savez-vous ce qu'on a été obligés de faire? Il était bien heureux de l'annoncer lui-même, parce que je l'ai appris dans le journal. Aussitôt que je lui ai envoyé une lettre pour lui confirmer qu'on allait faire la sortie sud de Bernières qui était attendue depuis longtemps, il a été le premier à être sur le journal *Le Soleil* le lendemain matin pour le rendre public, de la même manière que pour la sortie nord de Bernières, de la même manière que pour la 132 à Saint-David, la 132 à Lauzon, de la même manière que pour l'éclairage dans le

comté de Lévis qui n'avait pas été fait sous son gouvernement et que nous avons fait. Et venir nous dire aujourd'hui qu'on n'a rien fait alors qu'on a fait tout ça dans son comté! Bien voyons! C'est de la foutaise.

M. Doyon: Ingrat, ingrat! Je le connais.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ingrat, comme le dit mon collègue de Louis-Hébert qui le connaît assez parce qu'il lui a servi de père lors de son mariage.

M. le Président, il dit entre autres: Le ministre des Transports a imposé les fonctionnaires à Charlesbourg. Bien non. J'ai appliqué la décision que vous aviez prise. Vous ne vous en rappelez pas? C'est clair que vous faisiez bande à part dans la région de Québec à l'époque, que c'était Jean-François Bertrand qui avait décidé ça avec certains de ses collègues et Alain Marcoux où on devait implanter des fonctionnaires à l'Atrium de Charlesbourg. C'est une décision ministérielle qui est passée au Trésor. Vous n'étiez pas de "cette gang-là". Vous étiez de l'autre côté. C'est ça la belle collégialité, l'esprit d'équipe que vous aviez pour développer la région de Québec à l'époque. Alors, ne venez pas me reprocher d'avoir appliqué une décision que vous aviez vous-même prise avant ça. Vous allez dire: Ah! il y a tout ça, il a imposé du lignosulfonate - bien sûr - pour tenter de sauver de l'argent au gouvernement, il a imposé du lignosulfonate. Je vais juste vous dire une chose. Dans le lignosulfonate, j'ai rencontré un individu qui m'a dit: Quand je regarde le député de Lévis s'élever sur le lignosulfonate, il a l'air d'un gars qui est encore au bâton, alors que la partie de baseball est finie depuis une heure. Lui, il avait compris qu'il n'y avait rien là finalement. J'ai des petites nouvelles pour vous. Si vous cherchez des choses là-dedans, vous allez chercher longtemps. Vous avez besoin d'autres chercheurs pour être capables de trouver quelque chose parce qu'il n'y a rien là.

Il est arrivé et nous dit: Un golf à Gaspé - le parfait démagogue - un golf à Gaspé et pas d'argent pour des équipements au sommet de la Gaspésie. Il l'a vécu. Il était là. Il était au sommet de la Gaspésie parce qu'on l'avait invité, ce qui n'était pas le cas dans le passé. Au moins, on a cette ouverture d'esprit. M. le Président, arriver et faire toute cette démagogie en comparant un golf à des équipements sur le plan de la santé m'apparaît tout à fait absurde. Au-delà de tout ça, il est arrivé et a demandé s'il y avait un moratoire ou non. Il a dit: L'Association des écoles de conduite est contre. Mais où avez-vous péché ça? Vous êtes prêt à dire n'importe quoi pour tenter de sauver la face. J'ai rencontré, hier soir, le président de l'Association des écoles de conduite du Québec qui souhaite l'adoption du projet de loi et de son moratoire de deux ans. M. le Président, j'imagine qu'il y a des problèmes de communication quelque part.

Branchez-vous comme il faut et connectez-vous avec les bonnes personnes, et vous allez avoir les bonnes informations.

J'ai dit au président de l'association: Prenez garde parce que je sais que le député de Lévis est très suspicieux, il doit voir toute une espèce de maquillage en arrière de tout ça, pensant préserver du monde, alors que ce n'est pas le cas.

M. le Président, il est clair que le projet de loi actuel est un petit projet de loi. Je conclus en ce sens que le député de Lévis nous a servi une salade à peu près à toutes sortes de sauces. Il a parlé d'à peu près n'importe quoi sauf du projet de loi comme il en a l'habitude. C'aurait été davantage nous rendre service que de mettre une enregistreuse et nous faire entendre son discours. La première fois, au moins, il était plus intéressant, il était novateur parce que c'était la première fois qu'on l'entendait. Aujourd'hui, c'est la septième fois.

Comme le disait un de mes collègues, l'avoir entendu pendant sept heures sur le projet de loi, parler un peu de tout et pas trop de sécurité routière, c'était faire la démonstration qu'il était un gros criard sur une petite bicyclette. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président: Le débat étant terminé, est-ce que la motion d'adoption du principe du projet de loi 77, Loi modifiant le Code de la sécurité routière, présenté par M. le ministre des Transports, est adoptée?

M. Garon: Adopté.

Le Vice-Président: Adopté. M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de l'aménagement et des équipements

M. Gratton: Oui, M. le Président, je fais motion pour déferer le projet de loi à la commission de l'aménagement et des équipements pour son étude détaillée.

Le Vice-Président: Est-ce que cette motion de déférence est adoptée?

Une voix: Adopté.

Motion de clôture de l'étude en commission du projet de loi 37

Le Vice-Président: Adopté. Je voudrais à ce moment-ci informer l'Assemblée qu'une conférence des leaders des deux groupes parlementaires s'est tenue afin qu'ils s'entendent sur le moment où le rapport de la commission des affaires sociales concernant l'étude détaillée du projet de loi 37, Loi sur la sécurité du revenu devrait être déposé à l'Assemblée. Je fais part à l'Assemblée qu'il n'y a eu aucun accord sur le

sujet entre les deux leaders. En conséquence, je cède la parole à M. le leader du gouvernement.

M. Michel Gratton

M. Gratton: M. le Président, cela étant, conformément aux dispositions de l'article 251 de nos règles de pratique, je voudrais faire motion pour que la commission des affaires sociales, à qui a été confiée l'étude détaillée du projet de loi 37, Loi sur la sécurité du revenu, mette fin à ses travaux quant à ce mandat dès l'adoption de la présente motion, et fasse rapport au moment prévu de la période des affaires courantes de la séance qui suit celle au cours de laquelle aura été adoptée la présente motion.

Le Vice-Président: Très bien. Cette motion est donc déposée à l'Assemblée et fera l'objet d'un débat, tel que le prévoit le règlement, à une séance suivante. M. le leader du gouvernement.

Avis touchant les travaux des commissions

M. Gratton: M. le Président, avant que nous n'ajournions, je voudrais modifier deux avis quant aux travaux des commissions parlementaires qui ont été donnés ce matin, et ce, à la demande de l'Opposition. Que la commission du budget et de l'administration, qui procèdera cet après-midi à l'étude du projet de loi 70, siège à la salle 101 de l'édifice Pamphile-Le May plutôt qu'à la salle Louis-Hippolyte-Lafontaine comme j'en avais avisé l'Assemblée ce matin. Et en conséquence, que la commission de l'économie et du travail qui, elle, procède à l'étude détaillée des projets de loi 74 et 84 siège, elle, à la salle Louis-Hippolyte Lafontaine plutôt qu'à la salle 101 de l'édifice Pamphile-Le May. Donc, on intervertit la salle pour chacune des deux commissions.

Le Vice-Président: Très bien. Ces avis sont donc reçus.

M. Gratton: Cela étant dit, M. le Président, comme je l'ai indiqué ce matin, je propose que nous ajournions nos travaux à demain matin, 10 heures, de façon que les quatre commissions dont j'ai donné l'avis ce matin puissent siéger cet après-midi et ce soir.

Le Vice-Président: Cette motion d'ajournement est-elle adoptée? Adopté. En conséquence, les travaux de l'Assemblée sont ajournés à demain, le mercredi 7 décembre, à 10 heures du matin.

(Fin de la séance à 12 h 37)