



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le lundi 3 mai 1993 - No 73

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur voirie	CAE-4067
Remarques préliminaires (suite)	
M. Robert Middlemiss	CAE-4067
Discussion générale	
Entretien du pont de Québec	CAE-4068
Voyages hors Québec	CAE-4073
Coût du personnel des 2 cabinets	CAE-4085
Crédits périmés	CAE-4086
Voyages hors Québec (suite)	CAE-4089
Programmes d'aide aux municipalités pour la prise en charge des routes transférées	CAE-4091
Voyages hors Québec (suite)	CAE-4103
Embauche des ex-employés du ministère des Transports par les municipalités	CAE-4106
Réorganisation administrative et territoriale du ministère	CAE-4109
Subventions fédérales au réseau routier	CAE-4120
Coûts du prolongement de l'autoroute 30	CAE-4124
Adoption des crédits	CAE-4125

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélangier, présidente
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Jean Garon
M. **Rémy Poulin**
M. Jacques Léonard
M. Pierre A. Brouillette
M. Jean-Guy St-Roch

Abonnement: **325 \$** par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le lundi 3 mai 1993

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures onze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie — à l'ordre, s'il vous plaît — pour l'année financière 1993-1994. Cette séance a pour mandat d'étudier le programme 2, pour une durée de 5 heures. **Est-ce** qu'il y a des remplaçants, Mme la secrétaire?

Secteur voirie

La Secrétaire: Oui. M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Brouillette (Champlain); Mme Juneau (Johnson) est remplacée par M. Léonard (Labelle); M. Maltais (Saguenay) est remplacé par M. Forget (Prévost); Mme Pelchat (Vachon) est remplacée par M. Poulin (Chauveau); M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Philibert (Trois-Rivières) et M. Tremblay (Rimouski) est remplacé par M. Bradet (Charlevoix).

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, les remplaçants sont là. M. le député de Lévis.

M. Garon: C'était à qui à parler, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bien là, avant, laissez-moi continuer.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous avons fait 1 heure la semaine dernière dans l'étude de ces crédits. Au moment de l'ajournement des travaux, les remarques préliminaires étaient terminées et il y avait la réplique du ministre. Le ministre avait demandé une réplique. Pardon?

M. Garon: Il n'avait pas commencé?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Alors, M. le ministre, la réplique aux commentaires du député de Lévis et des députés de...

M. Garon: Drummond et de Saguenay.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Drummond et de Saguenay.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. J'ai combien de temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Vingt minutes.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez le droit d'intervenir, M. le ministre, aussi souvent que vous voulez, en autant que vous ne faites pas plus que 20 minutes à la fois.

Remarques préliminaires (suite)

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: D'accord. Merci, Mme la Présidente. **Peut-être** qu'on pourrait aborder... Je ne sais pas si ce serait plus intéressant de parler du pont de Québec. Si vous voulez, on peut commencer avec le pont de Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, est-ce que c'est la réplique aux commentaires ou si on commence dans les engagements?

M. Middlemiss: Non, non. Je réplique aux commentaires du député de Lévis sur le pont de Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Middlemiss: Vous vous souvenez, j'en suis convaincu, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire d'accord.

M. Middlemiss: ...des sorties que le député de Lévis a faites sur le pont de Québec, indiquant qu'on avait des mises à pied et qu'on avait des barils de peinture en dessous du pont et qu'on n'avait personne pour peindre le pont.

M. Garon: Le Canadien National.

M. Middlemiss: Non. Il semblerait que vous avez indiqué que c'était le ministère des Transports qui avait acheté de la peinture, mais qu'il n'y avait personne pour peindre le pont.

M. Garon: Le Canadien National. C'est vous ou c'est parce que vous ne signez pas d'entente. L'entente n'est pas signée avec vous.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, je pense qu'on a une entente qui se termine en l'an 2011, une entente qui nous coûte 25 000 \$ par année. Mais,

comme je l'indiquais au député de Lévis, le pont de Québec, c'est le Canadien National qui est responsable de l'entretien de la structure de façon générale parce qu'il est responsable pour les charges des trains et, à ce moment-là, les charges sont pas mal plus grosses que les charges des véhicules. Et on peut rassurer la population, Mme la Présidente. Le député de Lévis tentait encore de créer tout un drame en disant que, parce qu'il y avait de la rouille sur le pont de Québec, le pont de Québec n'était pas sécuritaire. J'aimerais rassurer cette commission, Mme la Présidente: les travaux de la structure, les travaux d'entretien qui sont nécessaires pour s'assurer de la sécurité de la structure, ils sont faits.

Sur le commentaire qu'a fait le député de Lévis indiquant qu'il y avait de la peinture qui avait été achetée et qu'il n'y avait personne pour peindre, s'il parle des barils qui sont en dessous du pont de Québec, ça, ce sont des sables contaminés qui ont été utilisés pour enlever la peinture. Au courant de l'été, on va s'en débarrasser, de ces barils-là, mais c'est parce qu'ils sont contaminés. Donc, ce n'est pas nécessairement de la peinture. S'il pensait que c'était de la peinture, il s'est trompé, Mme la Présidente.

Aussi, Mme la Présidente, peut-être qu'on pourrait en profiter, en parlant du pont de Québec... Je pense que les gens de la rive sud et de la rive nord qui sont obligés de traverser le pont de Québec maintenant se sont aperçus qu'avec les changements, ayant une voie réversible, ça a certainement réduit le temps pour traverser, le matin, vers le nord et vers le sud, le soir. J'en profite, Mme la Présidente, parce que c'est toujours facile pour le député de Lévis. Il trouve ça facile de critiquer le ministère des Transports, mais, s'il y a un projet où on doit féliciter les fonctionnaires du ministère des Transports, c'est certainement le projet du pont de Québec.

Si vous vous en souvenez bien, Mme la Présidente, le projet initial était censé avoir le pont de Québec à sens unique le matin, à sens unique le soir, et le coût était de l'ordre de 16 000 000 \$. Lorsque les gens du ministère ont étudié ce projet, ils se sont aperçus qu'avec tant de barrières et de panneaux électroniques, peut-être avec le climat que nous avons, ça ne serait pas facile. Le fait qu'on ait eu des travaux à l'été 1991 sur le pont nous a permis de constater qu'ayant réduit la largeur du pont on pouvait avoir une voie de 3 mètres et que ça ne créait pas de problèmes. Avec cette idée-là, on a décidé: Regardez, pourquoi ne pas faire 3 voies de 3 mètres chacune et avoir une voie réversible au milieu? Nous avons réussi à faire ça et à un moindre coût. On parle d'à peu près 7 000 000 \$ pour le coût de construction.

Donc, il me semble, Mme la Présidente, que, ça, c'est la qualité totale. Ça fait partie de cette qualité totale dont on parle. Pour moi, c'est un exemple de bonnes choses qu'on fait au ministère des Transports et on va continuer à le faire. Donc, on ne va pas à l'aveuglette, Mme la Présidente. On avait un projet qui en soi répondait aux besoins de la population qui voulait atteindre la rive nord plus vite, le matin, et la rive sud, le soir. Mais on a réussi à faire encore mieux: ne pas

enlever la circulation dans le sens inverse, le matin, ou dans le sens inverse, le soir. Et on a fait ça à un moindre coût. Donc, je voudrais certainement en profiter, et surtout attirer l'attention du député de Lévis qui semble avoir la critique extrêmement facile vis-à-vis du ministère des Transports, Mme la Présidente.

Donc, ça, ça répond, disons, de façon... À moins que le député de Lévis n'ait d'autres questions sur le pont. Nous sommes satisfaits, nous autres: sur le pont de Québec, les travaux pour assurer la solidité de la structure sont... La surveillance se fait, les travaux d'entretien se font de la partie dont, nous, nous sommes responsables. Je pourrais peut-être, si la commission me le permet, Mme la Présidente... Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député.

M. Middlemiss: Si la commission me le permet, je pourrais indiquer... Ça, c'est une coupe du pont de Québec et la partie orange, c'est la partie dont nous, le ministère des Transports, sommes responsables. C'est la chaussée et la structure en dessous de la chaussée. Le restant du pont — tout ce qui est en blanc — c'est le Canadien National qui est responsable de cet entretien.

M. Garon: Vous, c'est la chaussée, en dessous de la chaussée?

M. Middlemiss: Oui. La structure qui tient la chaussée. C'est tout ce qui est en orange, mais surtout la surface de roulement, les voies et la structure qui supporte les dalles.

M. Garon: Oui, mais...
(15 h 20)

M. Middlemiss: Le restant de la structure, c'est le CN parce que le poids aussi de la voie ferrée est transmis là. Donc, le restant de la structure, c'est le CN qui est responsable. Les inspections et les travaux d'entretien se font de façon régulière.

Discussion générale

Entretien du pont de Québec

M. Garon: Mais, selon les informations que j'ai, le Canadien National n'aurait pas l'intention d'embaucher les 10 employés occasionnels qui, habituellement, assurent un minimum d'entretien sur le pont de Québec entre avril et novembre. Alors qu'il y avait une quarantaine d'hommes qui travaillaient sur le pont jusqu'en 1975, l'équipe de 10 hommes suffit à peine à assurer l'entretien minimum essentiel. La rouille sur la superstructure, c'est-à-dire en haut, qu'on voit quand on passe en automobile, ce n'est rien, ça, en comparaison de l'état de l'infrastructure d'en dessous. Parce que, en haut, il n'y a pas de sel, il n'y a pas de calcium. En bas, le calcium et le sel dégoulinent sans arrêt pendant 6 mois de temps sur la chaussée, coulent de la chaussée

vers le tablier, puis vers en dessous, puis ça va un peu partout, en dessous du pont, la partie qu'on ne voit pas.

Les employés n'auraient pas été **rappelés** cette année parce que le bail pour l'usage de la route n'aurait pas été renouvelé par le ministère des Transports. Moi, ce qu'on m'a dit, une des raisons pour lesquelles les employés n'auraient pas été **rappelés**, c'est que le bail pour l'usage de la route n'aurait pas été renouvelé par le ministère des Transports. Le même scénario se serait produit en 1989, alors que les travailleurs n'auraient été **rappelés** qu'en juillet. Cette année, on leur a dit de se trouver autre chose. On ne veut pas les engager du tout. Pourtant, le budget d'entretien annuel du CN pour le pont de Québec est d'environ 500 000 \$. Comme, l'an dernier, on a acheté pour 450 000 \$ de peinture et d'équipement, on aurait pu ouvrir le chantier, cette année, avec seulement 200 000 \$. Apparemment, là...

On devait faire, cette année, les approches du côté nord et les caissons d'acier posés sur chacun des 2 piliers qui reçoivent tout le poids du pont. Parce que c'est la partie la plus sensible. C'est là-dessus que repose tout le pont. La partie d'acier qui repose sur les piliers. Ces caissons seraient en très mauvais état, à ce qu'on me dit. Ce sont des informations, parce que, voyez-vous, il y a des gens qui nous donnent des informations, là. C'est pour ça que je vous le dis à vous, comme ministre responsable. Quelle logique y a-t-il à investir des millions pour une voie supplémentaire sur le pont de Québec — 1 200 000 \$ seulement à la firme les revêtements Clarke pour travailler sur les garde-fous et le dessous de la chaussée — alors qu'on taponne pour 200 000 \$ à mettre sur l'entretien minimal du pont lui-même? C'est sans doute un bel exemple du fédéralisme coopératif. Un autre exemple de l'entretien préventif des structures si cher au ministre. Quand le ministre me dit: Ça n'a pas d'impact, voulez-vous me dire que la rouille, le calcium qui dégouline du pont dans les structures, le sel partout, ça améliore le pont? C'est indifférent ou ça nuit au pont.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne dis pas que le sel qu'on utilise... Ce n'est pas du calcium, en passant, c'est du sel pour faire fondre. Je pense que, sur le pont de Québec, on n'utilise pas du sel, on utilise une pierre qui est chauffée pour exactement réduire la possibilité de corrosion. Tout ce que je vous dis, moi, c'est qu'il y a des inspections qui sont faites de façon régulière. Ces inspections-là, lorsqu'il y a des travaux à être faits, comme la réparation de la structure... On m'indique que, il n'y a pas tellement longtemps, il y avait des poutres en acier. Ils ont été obligés de les renforcer parce qu'il y avait eu un problème de corrosion. Mais on est satisfaits que les inspections se fassent sur la structure principale. Nous-mêmes, du ministère des Transports, nous nous occupons de la structure, comme vous voyez, en orange, ici, pour le tablier. Ça, c'est notre responsabilité. Et, en passant, le bail a été renouvelé. On paie 25 000 \$ par année. C'est que certainement il y a eu des discussions, à un moment donné, qui voulaient qu'on soit responsables d'une plus grande

portion du coût d'entretien du pont. Mais, tant et aussi longtemps qu'il va y avoir des trains qui vont utiliser le pont, il me semble que le CN a certainement sa responsabilité et le gouvernement fédéral aussi. Donc, peut-être que, d'ici l'an 2011 — et je pense que ça finit en l'an 2011, l'entente qu'on a — à ce moment-là, s'il y a une nouvelle répartition des coûts d'entretien...

Mais, Mme la Présidente, je veux certainement assurer cette commission que, sur le pont, les inspections se font et les interventions d'entretien pour s'assurer de la sécurité du pont de Québec, ça se fait. Nous autres, on fait notre partie pour les dalles, la partie qui est utilisée par les automobiles, et la superstructure est faite par le CN. Toutefois, Mme la Présidente, je ne peux pas répondre, moi, pour le CN, à savoir s'ils ont eu des mises à pied ou des choses comme ça. On va certainement **vérifier**. Mais il me semble qu'on aurait été avisés. S'il y avait des travaux nécessaires pour s'assurer de la solidité et la sécurité de cette structure-là, on nous aurait avisés. Mais l'utiliser comme excuse qu'on n'a pas signé le bail... On l'a signé, le bail. On a renouvelé notre entente. Donc, je ne vois pas... Mais on va vérifier auprès du CN. Ça me surprendrait. Peut-être que votre source de renseignements n'est pas tellement bonne.

M. Garon: On aimerait peut-être ça que le fédéral nous donne le même traitement qu'à Ottawa. À Ottawa, est-ce qu'ils gardent un pont tout rouillé pour donner accès au parlement, la capitale nationale? Voyez-vous l'annonce que c'est pour les gens qui arrivent à Québec? Un pont tout crotté, rouillé, qui a l'air à l'abandon. Le maire de Saint-Nicolas me disait: Ce n'est rien, ce que les gens voient. En dessous, là, c'est de la rouille à la grandeur.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Puis, c'est un ingénieur, le maire de Saint-Nicolas.

M. Middlemiss: ...je m'excuse, là. Le député de Lévis répète des choses. Je lui dis, Mme la Présidente, qu'on s'assure, nous autres, de la solidité et de la sécurité de ce pont. Maintenant, il y a peut-être une apparence. Ça, c'est l'esthétique, cosmétique.

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: Mais l'important, c'est de s'assurer que le pont est solide pour la sécurité des gens. Et ça, on nous assure que les inspections sont faites et on s'assure nous-mêmes de le faire. Donc, il ne faudrait pas commencer à faire peur à tout le monde, là.

M. Garon: Non, non. Mais, quand on arrive à Québec... Québec, on dit que c'est la capitale nationale, c'est la capitale francophone, la francophonie en Amérique du Nord, le patrimoine mondial, l'UNESCO et ils arrivent dans un pont tout crotté, tout rouillé, qui fait

dur. Ça a l'air qu'on va entrer dans une place à l'abandon. Alors, ce n'est pas bon, ça, pour les...

M. Poulin: Question de directive, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Deuxièmement, il y a l'entrée...

La Présidente (Mme Bélanger): Une minute! Question de directive.

M. Poulin: Juste une question de directive, M. le député de Lévis, parce que j'ai le plaisir de remplacer ma collègue de Vachon. Je voudrais juste savoir quand est-ce que, nous, du côté ministériel, on peut parler.

La Présidente (Mme Bélanger): N'importe quel temps.

M. Poulin: Bon. On a droit à 50 % du temps, je pense. Je voudrais juste savoir...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Écoutez, dans le moment, la réplique est au ministre.

M. Poulin: Non, non. C'est parce que je veux savoir...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Un instant! La réplique est au ministre.

M. Poulin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a 20 minutes pour sa réplique.

M. Poulin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Et, étant donné qu'il réplique au député de Lévis, puis que, là, le ministre permet que le député de Lévis lui pose une question, c'est sur les 20 minutes du ministre. Non, c'est sur son temps à lui. Alors, une fois que cette discussion-là va être terminée, vous avez la parole pour 20 minutes. Si c'est sur le...

M. Poulin: M. le député de Lévis, je connais votre compréhension dans tous les dossiers d'une façon ou d'une autre. Ce que j'aimerais, c'est que... Entre autres, le pont de Québec appartient d'autant plus au député de Lévis parce que c'est le côté de la rive sud, mais aussi à la députation de la région de Québec. J'aimerais ça aussi poser des questions...

M. Garon: Ah, pas d'objection!

M. Poulin: Bon, O.K. C'est juste un échange, Mme la Présidente, que je vous demande. Juste pour

vous parler du dossier du CN dans ça, on avait un collègue qui fut ministre des Transports aussi. Vous vous souvenez du temps où Marc-Yvan Côté était ministre des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, là, je m'excuse. Est-ce que vous...

M. Poulin: Un instant! Non, non. Mais c'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais la directive est donnée, là.

M. Poulin: Elle est donnée. Quand est-ce qu'on peut parler, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous continuez la discussion?

M. Poulin: Après vous.

M. Garon: Oui. Mais je vais finir.

M. Poulin: Ce qui me fait peur, c'est que vous avez dit: On va passer à d'autres sujets quand vous aurez fini.

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non.

M. Poulin: Il n'y a pas de trouble? O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez reparler sur le même sujet...

M. Garon: Moi, je veux vider la question du pont et on va passer à autre chose.

La Présidente (Mme Bélanger): ...une fois que la discussion va être terminée, vous allez avoir le droit de parole sur le même sujet.

M. Poulin: On va vider la question du pont.

M. Garon: Oui, oui.

M. Poulin: C'est bien. O.K.

M. Garon: C'est parce que, pour une ville qui est une capitale, les gens viennent ici. Quand vous arrivez à Québec et que vous voyez le pont, vous vous demandez si vous arrivez en Serbie. Vous savez, ça ne fait pas l'impression d'un pays qui roule sur l'or. Ça a l'air d'un pays en débandade. Ne nous contons pas d'histoires. Ça fait dur. Ce n'est pas joli, joli. En plus, bien, moi, je ne pense pas que la rouille... Moi, on me dit... Je ne suis jamais allé en dessous du pont, mais j'en connais qui y sont allés.

Je donne l'exemple de l'ancien maire de Saint-Nicolas, M. Yvan Canac-Marquis, qui est un ingénieur spécialisé dans la construction. Il dit que c'est épouvantable. Moi, il m'a dit que c'était épouvantable en dessous du pont, que c'était de la rouille partout. Je lui ai déjà demandé si ça améliorerait le pont parce que le ministre n'avait pas l'air de s'énerver avec ça. Ça n'améliore pas le pont. Il dit qu'il est assez fort et qu'il est sécuritaire. Je ne nie pas ça, sauf que, je veux dire, essentiellement, ça ne doit pas l'aider. Au lieu de durer tant d'années, à un moment donné, quand la corrosion aura fait son oeuvre, bien, le pont, quand on essaiera de le remplacer à ce moment-là, combien ça va coûter? Ça va coûter une fortune. Alors, on ne le garde pas en bon état. Puis le gouvernement qui veut faire un pont de 1 000 000 000 \$ à l'Île-du-Prince-Édouard, dont les taxes des Québécois payeraient le quart, 250 000 000 \$ parce qu'on paie le quart des taxes à Ottawa, il n'a même pas l'argent pour garder le pont en bon état. C'est pour ça que je dis que le ministre a l'air content alors qu'il devrait être offusqué. C'est évident que, si le ministre vis-à-vis d'Ottawa a l'air heureux, jovialiste, bon, il n'y a rien là... (15 h 30)

Bien oui, les gens qui arrivent à Québec, ce n'est pas une bonne annonce de devoir arriver... On a un aéroport qui est un aéroport de campagne, une porte pour entrer et une porte pour sortir, comprenez-vous? On arrive à un pont, on a un pont tout crotté. Les ingénieurs se réunissent ici, ils disent: C'est une oeuvre du génie civil de l'humanité. Après ça, ils mettent une plaque pour dire ça au monde, puis, en même temps, les gens qui regardent la plaque vont regarder le pont, puis dire: Regarde donc dans quel état ils le laissent. Ce n'est pas très bon. Moi, je vais vous dire: Ne pensons pas qu'on va convaincre les gens de venir à Québec, dans le «high-tech», quand ils voient notre pont tout crotté à l'entrée de la ville. Alors, le touriste aussi, il se demande s'il va y avoir des punaises dans son hôtel, quand il voit arriver le pont. La fierté, ça s'exprime, puis la qualité de la vie, puis la qualité totale, ça s'exprime par toutes sortes de choses.

La première chose qu'on voit en arrivant à Québec, la première chose importante qu'on voit quand on arrive en automobile ou en train, c'est le pont. Il voit un pont tout rouillé. Alors, il se dit: Dans quelle république de bananes j'arrive? Ou: Les affaires ne vont pas très bien. Ils sont sur le bord de la faillite? Ils n'ont pas tort, par exemple, de penser ça. Puis ils regardent le pont...

M. Poulin: Vous êtes partie prenante de ça, par exemple.

M. Garon: Non. Moi, je ne suis pas d'accord avec ça.

M. Poulin: Aïe! Quand on parle de faillite, là, regardez-vous.

M. Garon: Alors, le pont, on devrait au moins dire au gouvernement fédéral: Vous êtes un gouvernement... On a eu une majorité... Depuis 1968, le gouvernement dépend des députés du Québec, à Ottawa. Ça fait 25 ans. Rouge ou bleu. Puis ils maintiennent un pont dans cet état, puis, en même temps, ils promettent un pont de 1 000 000 000 \$ à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a des gens qui ont un problème, là. Moi, je pense que le ministre aiderait beaucoup s'il était vraiment vigilant, agressif, batailleur, pour faire en sorte que Québec, la capitale de la francophonie, ait un pont qui ait de l'allure quand on arrive devant, quand on arrive à Québec. Moi, je suis certain que le député de Chauveau va abonder dans le même sens parce que ça n'a pas de bon sens. Il sait bien que ça n'a pas de bon sens. On ne peut pas accepter ça pour une capitale, la capitale de notre peuple. Un pont qui annonce son arrivée dans un tel état de délabrement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que, premièrement, s'il y a une personne qui fait peur aux touristes de venir ici, au Québec, c'est bien le député de Lévis. Même, durant le débat sur la loi 58, Mme la Présidente, il a commencé à dire qu'on était pour se sauver de nos responsabilités, que, s'ils venaient ici avec leur auto et qu'ils avaient des dommages, ils ne seraient pas dédommagés. Mme la Présidente, il me semble que, les gens, ils ne viendront même pas au Québec.

L'alternative, le député de Lévis voudrait qu'on assume la responsabilité du CN. On n'est certainement pas pour faire ça, Mme la Présidente. Mon prédécesseur, **Marc-Yvan Côté**, a eu de longues discussions avec le CN. Oui, on pourrait prendre totalement la responsabilité du pont et les coûts qui vont avec. Présentement, on paie 25 000 \$ par année, un bail de 25 000 \$ par année pour utiliser le pont pour les 3 voies qu'on a. On pourrait certainement assumer toute la responsabilité, le peinturer, tout ça, encore prendre les deniers des Québécois pour peindre un pont. Il me semble que, comme bons gestionnaires, on s'occupe de la partie dont on a besoin. On insiste auprès du CN pour s'assurer que le pont soit solide, que la structure, elle soit solide, mais juste pour dire: Ça va être notre pont, puis on va le peindre, il me semble que ce n'est certainement pas une bonne discussion à avoir avec le CN. On aurait pu, certainement, être responsables de tout le pont et assumer tous les coûts qui vont avec. Je pense que le coût total, avec le bail, c'est 170 000 \$ par année que ça nous coûte. Mais, si on était obligés de prendre la responsabilité totale du pont, de sa structure, des piliers, je suis vaincu, Mme la Présidente, que ça coûterait plus cher que ça et ça ne serait certainement pas dans les intérêts supérieurs du Québec. Le député de Lévis serait le premier à nous dire: Pourquoi vous assumez les responsabilités du Canadien National et du fédéral? Pourquoi ils ne paieraient pas leur juste part, eux? Comme il vient de dire avec le pont à l'Île-du-Prince-Édouard. Mais il me semble, Mme la Présidente, qu'il faut faire le partage des choses.

Le pont Pierre-Laporte a été construit et a été payé conjointement par les 2 niveaux de gouvernement. Puis il y a des ponts, sur la rivière des Outaouais, dans l'Outaouais québécois, où c'est le gouvernement fédéral avec des provinces qui ont payé pour le pont et les approches. Donc, ça se fait un peu partout. Vouloir isoler, aujourd'hui, le pont qui va à l'Île-du-Prince-Édouard et dire que l'Île-du-Prince-Édouard, elle a un traitement privilégié, il me semble que ce n'est pas tout à fait exact. Mais la raison pour laquelle on ne veut pas assumer les coûts de l'entretien total du pont de Québec, nous trouvons que le pont appartient au Canadien National. Jusqu'à la fin du bail, en l'an 2011, on paie 25 000 \$ par année et les coûts d'entretien pour la chaussée et les choses qui nous concernent. Et on s'assure, Mme la Présidente, que la structure est sécuritaire. S'il y a de la rouille ou s'il y a de la peinture à enlever, ils l'enlèvent, et des réparations à faire, ils les font. Mais on ne peut certainement pas exiger de leur part qu'il soit peinturé d'une belle couleur or et ainsi de suite. Ça serait préférable si c'était le cas, mais notre préoccupation, c'est de nous assurer que l'utilisation du pont de Québec est sécuritaire et que ça répond aux exigences et demandes de la population de la région.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: Merci, Mme la Présidente. C'est sûr que, si on va sur le fond, entre autres, entre le pont de Québec et le pont Pierre-Laporte... Je voudrais juste rappeler au député de Lévis que la capitale a son image à protéger, il y a des choses qui... J'aime mieux qu'on me parle de l'ampleur de l'aéroport de L'Ancienne-Lorette. Quand on parle de francophonie, quand on parle de marché international, je m'excuse, mais, les gens, je pense qu'ils arrivent par l'aéroport de L'Ancienne-Lorette, même s'il y a juste 2 portes. Le questionnement du marché international dans la région de Québec passe probablement plus par l'aéroport de Québec que par le pont de Québec parce que la majorité des gens qui se rendent au Québec, ici, dans la région de Québec, passent par l'aéroport et, ensuite, prennent soit le boulevard Saint-Cyrille ou le boulevard Laurier pour s'en venir ici. Je m'excuse. Laissez-moi finir.

M. Garon: Il y a 50 000 personnes par le pont, par jour.

M. Poulin: M. le député de Lévis, je vous ai écouté.

M. Garon: Oui, oui, mais...

M. Poulin: Il faudrait probablement, pour la capitale, être plus positif, parce qu'il y a des gens qui s'amuse à prendre vos propos et à rendre ça public. Je n'ai rien contre ça, mais, quand c'est rendu à l'international, ça devient un peu plus gênant pour la région de Québec.

Le pont du CN, vous le connaissez, M. le député de Lévis, vous avez déjà posé des questions au ministre régional du temps. Il y a des choses qui se sont faites. On se souviendra du débat du pont Pierre-Laporte. C'est vrai que le fédéral s'est impliqué et c'est à la demande... Et toute la guerre de la région de Québec — je me souviens, dans ce temps-là — quand on a construit le pont Pierre-Laporte, c'est là qu'on a parlé d'étalement urbain, etc. Donc, ce que je veux vous dire, M. le député de Lévis, soyez positif dans vos questions.

J'aurais une question. Oui. J'aurais une question, maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): Adressez-vous à la présidence et non au député de Lévis.

M. Poulin: Je m'excuse, Mme la Présidente.

M. Garon: Avec tous les avantages que ça comporte.

Une voix: Avec tous les avantages que ça comporte. C'est vrai.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ne ridiculisez pas la présidence.

M. Poulin: Ah! Jamais dans mon cas personnel, à part ça. Mme la Présidente, ma question au ministre: Suite aux interventions du ministère des Transports dont vous faites partie, on sait maintenant que les 3 voies sont existantes sur le pont Pierre-Laporte. Est-ce qu'on a, au ministère des Transports, l'effet, maintenant, de cette transformation-là du pont de Québec versus l'entrée des véhicules à la pointe de Sainte-Foy, ce qui était un problème pour la région de Québec? On se fait poser des questions, surtout, là, à savoir que les gens de la rive sud, qui s'en viennent chez nous... Maintenant qu'on a fait un geste au pont de Québec, le problème majeur est celui de l'entrée de ces automobiles-là versus le boulevard Laurier. Je voudrais juste savoir l'état de la situation, présentement, avec les municipalités concernées et le ministère, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Présentement, je pense qu'on n'a aucun effet qui a été porté à notre attention qu'il y aurait un plus grand volume parce qu'il y a plus d'autos qui traversent le matin. Ça ne semble créer de bouchon nulle part. Mais il y a toujours le projet du boulevard Laurier avec la municipalité de Sainte-Foy et aussi de Sillery. Sur ce dossier, on a demandé à la municipalité de Sainte-Foy — qui serait certainement le maître d'oeuvre et, nous autres, on serait prêts à payer notre quote-part — de mettre sur pied un comité parce que ça touche la ville de Sainte-Foy, la ville de Sillery, la Communauté urbaine de Québec, et il y a la Commission de

transport de la Communauté urbaine de Québec. On a demandé à ces gens-là de s'asseoir ensemble et de nous présenter des plans finaux pour l'exécution des travaux. On attend encore **après** ça. On ne veut certainement pas être les maîtres d'oeuvre parce que la plupart des travaux nécessaires, c'est pour la ville de Sainte-Foy. Ça inclut des endroits pour les autobus, des tunnels pour traverser le boulevard Laurier, pour les centres d'achats. Donc, nous autres, on attend. On a indiqué à la municipalité qu'on était prêts à payer notre quote-part, mais qu'ils devraient s'entendre avec leurs partenaires concernés dans ce travail-là.

(15 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout?

M. Poulin: Pour le moment, oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

Voyages hors Québec

M. Garon: Moi, j'aurais des questions à poser au ministre concernant des renseignements qu'on lui a demandés sur les voyages des gens de son ministère. Un voyage, à la page 5: Tournée des aéroports nordiques au Québec. Coucher à Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest, à cause du manque de disponibilité dans les municipalités québécoises, vu le nombre de personnes. Je comprends, mais il y avait 25 personnes qui étaient allées dans le Nord, de son ministère, c'est-à-dire qu'on voyage sur un moyen temps, 25 personnes dans le Nord. Je ne **sais** pas combien il y en a en Syrie actuellement avec le ministre. Là-dessus, quand on regarde la décomposition, 2 viennent des communications — je ne sais pas ce qu'il y a là-bas, qu'est-ce qui se passe pour qu'il y ait besoin de tant de gens dans les communications — 2 de la Direction générale du génie, 12 de la Direction générale des opérations, 1 de planification et recherche, 3 de la Direction générale des services à la gestion, 1 du transport des personnes et des marchandises et puis, ensuite, extérieur du ministère, 4.

Il n'y a personne du transport aérien, c'est assez surprenant, ça. On va voir l'aéroport, puis il n'y a personne qui vient du Service aérien. Ça a l'air d'être tous des gens dans le domaine routier qui vont voir les aéroports — alors que, s'il y a quelque chose, il n'y a pas de routes là, justement — qui y sont allés, comme par hasard, dans le meilleur temps de la pêche. On voit que c'est le 16, le 17 et le 18 juin 1992 qu'ils sont allés coucher aux Territoires du Nord-Ouest. Ça coûte de l'argent, ça. Comment ça se fait qu'on a 25 personnes du ministère des Transports et personne du Service aérien pour visiter les aéroports nordiques? On dit: La tournée des aéroports nordiques au Québec. Comment ça marche, le ministère? J'ai de la misère à comprendre comment ça marche.

(Consultation)

M. Garon: Ils allaient voir si la glace était calée?

M. Poulin: Ça n'est pas honnête de dire ça. S'il y a une place où les lacs ne sont pas dégelés au mois de juin, c'est bien là. C'est ça qui est malhonnête. Voyons!

M. Garon: Je connais ça, ce coin-là.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! La discussion ne se fait pas entre les 2 députés. M. le député de Lévis!

M. Garon: Pendant la concertation avec les fonctionnaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là, si vous voulez placoter entre vous autres, on va suspendre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la réponse, c'est que, une fois par année, il y a une inspection qui se fait des aéroports nordiques. Au lieu d'y aller 2 ou 3 fois et de payer le coût du transport 2 ou 3 fois, on y va une seule fois et on fait l'inspection de tous les aéroports.

M. Garon: Mais pourquoi 25 personnes? Pourquoi 2 de la Direction des communications? Il n'y a personne du Service aérien ou dans le domaine aérien qui est là. Ce sont tous des gens qui relèvent d'autres services.

M. Middlemiss: Non, mais regardez, Mme la Présidente, une chose. Premièrement, il faudrait que le député de Lévis comprenne...

M. Garon: Bien, je ne le sais pas...

M. Middlemiss: ...que le Service aérien, il est maintenant rendu à Approvisionnement et Services.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et le Service aérien, ça rend des services, ce n'est pas eux qui gèrent les aéroports. C'est ça qu'il va être obligé, là... Parce que, là, on parle de gérance d'aéroport qui se fait à partir du ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et on a une division qui s'occupe de ça.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et, une fois par année, on va visiter les aéroports. Ceci, c'est l'équipe que ça prend pour faire l'inspection, pour régler tous les problèmes

par rapport à tous les aéroports nordiques. Au lieu d'en envoyer 3 à une place et 4 à l'autre place, on a envoyé les 25 pour faire le tour des aéroports nordiques et faire l'inspection qui s'impose.

M. Garon: Mais, à la Direction générale des opérations, les gens qui sont nommés là, ils font quoi? Germain Arès, Michel Baril, Jaclin Bégin, Jacques Charland, Gilles Duval, Jean-Pierre Gascon, Claude Gosselin, Germain Halley, Bernard Royer, Jacques Tremblay, Jean-Pierre Tremblay, Mario Turcotte. La direction des aéroports, je n'ai pas l'impression qu'elle est si grosse que ça, au ministère des Transports. Après ça, il y a la Direction générale des opérations. Les opérations aériennes ou... Des opérations quoi?

M. Middlemiss: Ce n'est pas les opérations aériennes. C'est la gérance des aéroports nordiques. Toutes des choses... C'est pour ça que l'équipe va là à toutes les années pour discuter avec les gens de l'aéroport pour analyser les besoins ou les problèmes qu'ils ont à ces aéroports-là, et ça se fait...

M. Garon: Est-ce que ces gens-là font...

M. Middlemiss: ...sur une base annuelle.

M. Garon: ...partie de la direction des aéroports, les gens qu'il y a là? Êtes-vous en train de me dire ça? Il y en a 2 de la Direction des communications.

M. Middlemiss: La majeure partie sont dans la partie des aéroports. Il y en a d'autres qui ont des responsabilités au ministère des Transports qui débordent juste les aéroports.

M. Garon: Qui? Combien il y a de personnes à la direction des aéroports, au ministère des Transports?

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique, parce que le coût le plus cher, c'est de nolisier les avions, qu'on s'organise pour faire une tournée 1 fois par année avec tous les gens qui peuvent être impliqués pour régler les problèmes qu'on a eus ou pour mieux planifier l'opération de ces aéroports-là et l'exploitation. On pourrait certainement faire parvenir à la commission la responsabilité de chacune des personnes qui sont là et pourquoi ils font partie du voyage ou du groupe, de la mission qui est allée pour vérifier l'opération des aéroports nordiques.

M. Garon: Non, mais écoutez bien, là, vous. Les aéroports nordiques, il y en a combien?

M. Middlemiss: Douze.

M. Garon: Bon! C'est ça, 12. Partir de Québec le 17 au matin et revenir le 18 au soir, là, ça prend, à sa

face même, quelques heures. Avec quel genre d'avion vous avez monté là?

(Consultation)

M. Garon: On dit: «Lieu du voyage, Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest». Les aéroports d'Iqaluit ne sont pas sous notre juridiction. Les Territoires du Nord-Ouest, ça n'a pas d'affaire au Québec. Monter, coucher à Kuujuaq... C'est un gros hôtel, à Kuujuaq. J'ai déjà couché là.

M. Middlemiss: C'est 2 jours complets.

M. Garon: Deux jours complets. J'ai compris, mais il faut monter. Il faut partir le matin pour revenir le lendemain soir. On s'en va coucher à Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest. C'est marqué «Lieu du voyage, Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest». Jours: 2 jours. 25. On part de Québec le matin, le 17 juin, et on revient le 18 au soir. On dit qu'on a visité et inspecté 12 aéroports. C'est ça que vous avez dit, inspecté 12 aéroports. Pour monter, ça doit prendre... Ça doit être un F-27 que vous avez pris pour monter?

M. Middlemiss: On pourrait vérifier. Je n'ai pas l'appareil qu'ils ont pris. Avec ce nombre-là, j'ai l'impression que le seul appareil qui aurait pu les accommoder, c'est un F-27, oui.

M. Garon: Bon! Un F-27, ça ne va pas très...

M. Middlemiss: À moins qu'on n'ait nolisé un avion à l'extérieur du Service aérien du Québec.

M. Garon: Le F-27, quand il va là pour faire le tour de 12 aéroports pour les inspecter en 2 jours, à part monter et descendre... Ça prend au moins une couple d'heures, disons 3 heures. Combien ça prend d'heures pour monter le F-27 de Québec à Kuujuaq? Deux ou 3 heures et, après ça... En plus, on est parti pour aller coucher à Iqaluit, dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est à un bon bout, là, de notre bonheur, des 12 aéroports. Après ça, on revient le lendemain.
(15 h 50)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une chose sur laquelle j'aimerais qu'on revienne un petit peu, là. Tout d'un coup, le député de Lévis — je sais, il y a un journaliste ici — il est parti sur une tangente de parler de quelque chose qu'on n'a même pas abordé. Je n'ai même pas fini de faire ma réplique. Maintenant, si c'est un show média qu'il veut faire, pas de problème, je n'ai pas de problème avec ça. Mais il me semble qu'on était rendu à la partie réplique. Les détails...

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre... Question de règlement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. Question de règlement, M. le ministre.

M. Garon: M. le ministre ne peut pas prêter d'intentions quelles qu'elles soient au député qui lui pose des questions. Il a rien qu'à répondre aux questions. Il n'a pas à dire: C'est un show, c'est ci, c'est ça. Je vous pose des questions, alors, il n'y a pas d'intentions à prêter. Lui, son rôle, c'est de répondre aux questions. Nous autres, c'est de poser des questions.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le ministre. J'aimerais répondre à la question de règlement du député. Le ministre a raison quand il dit qu'il était à sa réplique et non sur d'autres sujets. Alors, pendant la réplique, il y a eu l'intervention du député de Chauveau et on a bifurqué sur un autre sujet. Alors, je pense, M. le ministre, que, si vous n'avez pas fini votre réplique... Vous aviez, à ce moment-là, je ne sais pas combien de temps, par exemple...

M. Garon: Non, non. C'est fini. On n'est plus là-dedans, là.

La Présidente (Mme Bélanger): ...17 minutes de faites, mais avec les questions auxquelles il a répondu, les autres questions, là, avant de changer de sujet...

M. Middlemiss: Dix-sept minutes aux 2, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Avant de changer de sujet, vous aviez fait 17 minutes dans votre réplique.

M. Middlemiss: Il m'en reste 3?

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste 3 minutes.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, tout ce que je disais, c'est qu'on voulait finir ça. L'affaire du voyage, ça n'a même pas été mentionné. Donc, le député de Lévis voulait... J'ai juste observé que, normalement, il n'y a pas de journalistes ici et, aujourd'hui, il y en a un. J'ai pensé que, vu que le député de Lévis voulait aborder le sujet à cette heure-ci, il y avait peut-être une heure de tombée et que le député de Lévis voulait faire tout un événement média. Je lui ai dit, au député de Lévis, que je vais avoir les réponses à cette question-là. J'ai demandé à quelqu'un si on pouvait le mettre en suspens, ça. J'ai envoyé quelqu'un me chercher d'autres renseignements qui ne sont pas disponibles ici.

Penser que je peux arriver ici, Mme la Présidente, un voyage, une telle date... Si le député de Lévis voit anguille sous roche, qu'il le dise. Il a insinué ça. Il a insinué que les gens étaient allés à la pêche. Mais qu'il

le dise. Non, non, non. Mme la Présidente, on va sortir les galées, là.

M. Garon: C'est le temps de la pêche.

M. Middlemiss: Il me semble, là, que... On va jouer franc jeu, là-dessus.

M. Garon: Je n'ai pas dit qu'ils étaient allés à la pêche.

M. Middlemiss: On va jouer franc jeu.

Une voix: Il a dit que c'était une bonne période pour la pêche.

M. Middlemiss: Il a mentionné ça, mais il est libre de le faire.

Une voix: Il n'a pas dit qu'ils étaient allés à la pêche.

M. Middlemiss: Il est libre de faire ces choses-là, mais qu'il ne nie pas après. Qu'il le dise donc s'il croit qu'il y a anguille sous roche. Dites-moi qui est allé à la pêche, à quel moment. Moi, je suis allé aux renseignements et, s'il y a des choses, on va vous les donner. Non, arrêtez de... C'est pour ça.

M. Garon: Je vais vous le dire quand ce sera mon tour.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente, tout ce que je voulais dire, c'est: Pourquoi, tout d'un coup, on est parti sur une tangente de vouloir parler d'un voyage en particulier, à ce moment-ci, dont M. le député de Lévis n'avait même pas traité dans ses remarques préliminaires? Donc, je n'avais pas de réplique à faire sur ça. Il me semble aussi qu'on aurait pu arriver, au moment où on va commencer à discuter, quand on aura fini les remarques préliminaires et les commentaires, et aborder ce sujet-là. Moi, je suis allé aux renseignements, je pourrai vous répondre, vous donner exactement tous les détails, comme je vous l'ai indiqué tantôt. Ça fait partie d'une visite annuelle qu'on fait à tous nos aéroports nordiques et on le fait de cette façon parce que ça coûte moins cher de faire le tour nolisé une fois que d'aller visiter individuellement chacun des aéroports. On m'indique que l'équipe qui est là, c'est l'équipe dont on a besoin pour être capables de discuter sur place, parce qu'on n'y retournera pas. Donc, il faut s'assurer qu'on a tous les gens du ministère qui sont impliqués dans la gérance des aéroports nordiques. Mais j'aurai d'autres détails.

Mais, Mme la Présidente, j'ai trouvé ça un peu par hasard que le député de Lévis, tout d'un coup, a bifurqué, a pris une tangente. Peut-être qu'il voudrait avoir un bon article dans le journal de demain.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Essentiellement, j'ai parlé du pont de Québec dans mes remarques d'ouverture, qui est un temps limité, puis, là, je parle sur les renseignements que le ministre a fournis aux renseignements qu'on lui a demandés.

Dans les renseignements qu'il nous a fournis aux questions qu'on lui a demandées, il y a ce voyage-là. Ça adonne que, moi, ça m'a frappé en particulier parce que je connais les territoires nordiques. J'ai eu affaire à travailler avec les gens de là, je sais combien ça prend de temps à monter, je sais quelles sont les chambres d'hôtel qu'il y a aux différents endroits, je le connais, le territoire. Comme j'ai été en charge des pêches, je suis un type qui a eu affaire à aller souvent dans ce coin-là, je connais chacun des aéroports, même l'aéroport qui était dans une côte. Alors, je sais le nombre de chambres qu'il y a à Kuujuaq aussi, sauf que je vois qu'on monte, actuellement, qu'on part le 17 au matin et qu'on revient le 18 au soir, et on prétend avoir visité et inspecté 12 aéroports, alors qu'il y a le temps d'y aller et le temps de revenir, en plus d'avoir été coucher dans les Territoires du Nord-Ouest parce que, dans cette magnifique planification du ministère des Transports, on y est allés dans une période où on dit qu'il manquait de chambres. Je comprends, à 25, ça fait quasiment un mariage.

Alors, à cause du manque de disponibilité dans les municipalités québécoises... Dans les municipalités, c'est un peu forcé parce qu'on ne pouvait pas étaler les fonctionnaires 2 par village; il y a 12 villages, mais Kuujuaq, c'est assez gros. Moi, je m'interroge sur le besoin d'avoir 25 fonctionnaires, dont 4 qui viennent de l'extérieur du ministère: Rolland Arseneault, André Brousseau, Roger Garant, Robert Sauvé. Je ne sais pas ce qu'ils faisaient là, ces gens-là, mais... C'était peut-être un commando préventif à des émeutes éventuelles, qui dépendait du ministère de la Sécurité publique. Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est exactement pour ça que j'ai dit: Il y a des gens de l'Environnement, il y en a d'autres ministères du gouvernement du Québec, de l'OPDQ, qui auraient raison d'aller là 1 fois par année. Ils en profitent pour y aller avec l'équipe du ministère des Transports. Regrouper tout ça ensemble au lieu que chaque ministère y aille chacun son tour, il me semble que c'est peut-être la meilleure façon de procéder.

Je vais vous donner exactement la fonction de chacune de ces personnes-là et de celles de l'extérieur, et pourquoi elles se sont jointes à l'équipe qui a fait la visite annuelle des aéroports.

M. Garon: La visite annuelle des aéroports à 25, je pense que c'était la première année. Je ne pense que ça se faisait dans le passé. Je n'ai jamais entendu parler de ça. J'ai demandé ces renseignements-là à chaque

année. Chaque année, on les demande et je n'ai jamais vu ça avant. C'est la première fois que je vois ça.

Deuxièmement, visiter 12 aéroports et les inspecter, à 25, à part le départ de Québec et le retour à Québec et aller coucher dans les Territoires du Nord-Ouest qui sont à un bon bout... Il faut traverser la baie d'Hudson pour aller dans les Territoires du Nord-Ouest. La baie d'Hudson, ce n'est pas la rivière Saint-Charles. Alors, ça prend un bon bout dans l'avion. À part ça, je le connais, l'aéroport d'Iqaluit, je sais combien ça prend de temps, se rendre à l'hôtel et tout ça. Alors, je vais vous dire une chose: L'inspection n'a pas duré longtemps. Comment pouvez-vous inspecter 12 aéroports à 25, en partant de Québec? Moi, je pense que les gens qui avaient besoin d'inspecter, ça leur aurait peut-être pris plus de temps que ça, mais je ne suis pas certain qu'on a besoin de 25 personnes pour faire la job. Alors, je suis un peu étonné de voir...

À part ça, 2 personnes de la Direction des communications. Je ne vois personne qui... On me dit que vous avez une direction des aéroports; je serais bien curieux de voir combien il y a de monde dans cette direction-là. Même pour toute la question de la division aérienne ou du Service aérien dans votre ministère, je pense qu'il y a moins de monde, il n'y en a pas 25 au total. Alors, je serais bien curieux de voir combien il y a de monde dans les aéroports parce qu'ici, quand on regarde, le transport aérien, programme 5, le nombre total de fonctionnaires est de 17. Alors...

M. Poulin: 1983-1984?

M. Garon: 1993-1994.

M. Poulin: O.K. Je ne voyais pas

M. Garon: Vous devriez vous acheter des lunettes.

M. Poulin: Oui, j'en aurais besoin, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je regrette, vous parlez du programme 5 alors que le mandat...

M. Garon: Non, non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): ...c'est de discuter du programme 2.

M. Garon: Je parle du voyage. On dit que c'est des gens du service des aéroports. Je dis que, selon les renseignements les plus récents qu'on a, la direction totale du transport aérien comprend 17 personnes, le nombre total, l'effectif total.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est dans le programme 5.

M. Garon: Oui, je comprends. Le voyage dont il nous parle, c'est un voyage où ils sont allés, des gens de la direction des aéroports. Le service total du ministère, au point de vue aérien, ne comprend pas 25 personnes puisque le transport aérien, au total, comprend 17 fonctionnaires. Ils y seraient tous allés et ça n'aurait pas fait 25. Il dit que c'est une section qui s'occupe des aéroports qui y est allée. Comment ont-ils pu être 25 dans le voyage, comprenez-vous? Parce que je les connais, ces directions-là, elles sont toutes petites, au ministère des Transports. Il n'y a quasiment pas de monde là-dedans. Je me suis toujours plaint qu'il n'y avait personne, justement, là-dedans. C'est pour ça que, quand, tantôt, le député de Chauveau disait que l'avenir était dans l'aérien, au ministère des Transports, ça ne paraît pas. (16 heures)

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Garon: Il y a pas mal plus de monde dans les ponts que dans l'aérien.

M. Poulin: Juste une question au ministre. D'abord, je n'ai jamais dit que l'avenir appartenait au service aérien, du tout, M. le député de Lévis. Votre démagogie, gardez-la pour vous.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau...

M. Poulin: Ma question...

La Présidente (Mme Bélanger): ...si vous voulez bien vous adresser à la présidence et non au député de Lévis.

M. Garon: On attend la réponse avant.

M. Poulin: Je m'en excuse, Mme la Présidente.

M. Garon: On attend la réponse à ma question, Mme la Présidente. On ne veut pas mêler le ministre en posant 3, 4 questions en même temps.

M. Poulin: Non, j'ai juste une question complémentaire à ça, M. le député. Mme la Présidente, j'ai juste une question complémentaire qui va servir mon collègue, suite aux questions du député de Lévis sur les 25 personnes. La question: Est-ce que ces gens-là sont partis avec un voyage nolisé, soit par un de nos avions qui appartient au gouvernement, pour sauver des coûts, ou si ces gens-là se sont tous donné rendez-vous en même temps dans un même avion pour sauver des coûts dans le privé aussi? Et c'est ça qui est à savoir. Une bonne gestion, est-ce que c'est ça?

Mme la Présidente, le député, mon collègue de l'Opposition, a posé des questions fort intéressantes. Je veux savoir maintenant s'ils sont tous partis, ces gens-

là, en même temps et quelle en est la raison. Est-ce que c'est pour une bonne gestion? En tout cas, pour le reste, je laisse au ministre le soin de répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais tantôt, on est en train de vérifier, à savoir **est-ce** que c'est le F-27 du gouvernement ou **est-ce** qu'on a nolisé un autre avion pour les 25 personnes? Moi, on m'indique, Mme la Présidente, que, dans le passé, **peut-être** qu'il n'y en avait pas 25, mais il y en a déjà eu 17, 18. Je n'ai pas indiqué tantôt qu'ils avaient visité 12 aéroports. On m'a posé la question: Combien y a-t-il d'aéroports nordiques? J'ai dit: Il y en a 12 aéroports nordiques. Dans ce **cas-ci**, précis, à cause de la température, du climat, ils n'ont pas pu atterrir où ils voulaient. Ils sont revenus après 3 jours. Normalement, ça prend 5 jours, Mme la Présidente. Ici, on explique que la raison pourquoi ils ont été hors Québec, c'est qu'il n'y avait pas de place où ils pouvaient atterrir au Québec qui pouvait accommoder les 25 personnes.

M. Garon: Sans ça, ils ne seraient pas partis.

M. Middlemiss: Oui, oui. La seule place où ils pouvaient aller, c'était là. À cause des conditions climatiques, ils n'ont pas pu visiter tous les aéroports et ils sont revenus après 2 jours. C'est ça, le cas. Et c'est pour ça que j'étais en train d'aller vous chercher les détails. C'est toujours facile de critiquer. On voit que c'est 25 personnes, elles sont parties 2 jours, elles ont couché à l'extérieur du Québec. Bien, on peut faire une bouillabaisse avec ça. Attendez donc qu'on vous donne les raisons pourquoi. Ça a été 2 jours à cause du climat. Et ça, on ne les a pas les raisons, là-dedans. Penser que je peux avoir ça de mémoire et que je vais avoir avec moi... Voulez-vous que j'amène tout le ministère des Transports pour répondre à vos questions qui sont quasiment des questions de comté? Tu sais, de dire: Qui y est allé, qu'est-ce qu'ils sont allés faire? Je vous le dis, on fait ça normalement. On va vous donner tous les détails. C'est parce que vous avez choisi quelque chose dans un voyage. Tout ce que vous avez demandé, c'est les voyages hors Québec. On vous dit: Oui, voici un **voyage** hors Québec. Et là, vous voulez savoir...

M. Garon: Pas hors Québec. Ah, bien oui. Ils sont allés coucher.

M. Middlemiss: Bien oui! Sans ça, ils ne seraient pas là. Mme la Présidente, c'est pour vous montrer que, sans ça, ce ne serait pas là. Ce ne serait même pas là. Et le député de Lévis a eu des problèmes à trouver d'autres questions probablement.

M. Garon: Non, non, non. J'en ai en masse, des questions. Mais est-ce qu'ils sont retournés faire l'inspection s'ils n'ont pas pu la faire à cause de la température? Il y a des places où ils ne peuvent pas coucher au

Québec, je le sais, on le sait d'avance, il n'y a pas le nombre de chambres qu'il faut dans à peu près tous les villages, sauf à Kuujuaq.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que, normalement, on fait ça une fois par année et si, par malheur, la température ne nous le permet pas, on n'y retourne pas.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non. On peut rire, là. C'est qu'on tente de régler les endroits où on a réussi à aller et on tente de régler les problèmes d'une autre façon parce que le coût est trop élevé.

M. Garon: Mais qu'est-ce que vous inspectez?

M. Middlemiss: On critique un voyage de 25 personnes. Si on en faisait 10 par année, avec les mêmes 25 personnes, imaginez-vous donc les questions que le député de Lévis poserait. Donc, il me semble qu'à ce moment-là on tente de régler les problèmes d'une autre façon. De préférence, Mme la Présidente, on aime mieux avoir le temps d'aller sur place et de régler les problèmes, mais, si on ne réussit pas, c'est remis à l'armée d'après, le voyage d'inspection, tandis qu'on peut, peut-être, régler les problèmes à distance.

M. Garon: Mais, Mme la Présidente, moi, ce qui me frappe là-dedans, c'est que le ministre dit: On monte 25 pour faire l'inspection, mais, s'il ne fait pas assez beau, on s'en revient et on ne la fait pas, et on attend 1 an. Donc, si on monte 25, ça doit être une inspection importante. Qu'est-ce que vous inspectez au juste, puisque, s'il ne fait pas assez beau... D'abord, le nombre de chambres, vous savez ça avant de partir. Vous n'avez pas besoin d'aller sur place voir les chambres, vous le savez avant de partir qu'il n'y en a pas, de chambres, premièrement. Deuxièmement, la température; habituellement, on sait ça aussi pas mal, quelle température il va faire, avant de partir. Je ne sais pas quelle température il faisait pour ne pas que vous puissiez faire l'inspection. Troisièmement, vous dites: On n'a pas pu la faire, on est revenus; on n'avait pas de chambres, on est allés... Ça a l'air que c'était un voyage un peu dans le temps de Christophe Colomb, hein? Il ne savait pas où il allait, hein? Il ne savait pas où il était quand il est arrivé. Il ne savait pas qui était là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous voyez que je n'ai pas manqué mon coup, hein? C'est un événement média que voulait faire le député de Lévis, rire un peu de certaines choses. Moi, je vous dis, Mme la Présidente, que, pour des raisons de climat, ils sont revenus après 2 jours. Les années que le climat le permettait, ils ont réussi à faire tous les échanges avec les gens concernés et à faire le travail nécessaire. Ça a adonné cette fois-ci que, malheureusement, la température ne l'a pas permis, et ils sont revenus après 2 jours.

Comme je l'indiquais tantôt, Mme la Présidente, je vais avoir tous les détails. Je ne les ai pas ici. Et penser qu'à partir d'un voyage hors Québec qui a coûté tant d'argent on peut répondre de façon exacte que M. **Untel** a fait telle chose, ils ont fait quoi, il me semble que c'est s'attendre à beaucoup. On est partis aux renseignements.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le ministre. On vient d'avoir une bonne nouvelle. Il y a un bulletin de santé de M. Bourassa, par le docteur Rosenberg. Il est allé se faire examiner et le traitement a très bien réagi sur la santé de M. Bourassa. Il n'a pas besoin d'autres traitements; il aura simplement besoin de surveillance périodique.

M. Middlemiss: Eh!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, tout va très bien.

M. Middlemiss: Merci.

M. Garon: Il va pouvoir surveiller davantage ses ministres...

M. Middlemiss: Ah! Lesquels?

M. Garon: ...qui voyagent.

M. Middlemiss: Nommez-les.

M. Garon: Dans les voyages...

M. Middlemiss: Nommez-les. Il n'y a pas un ministre, là.

M. Garon: Non, non, mais je veux dire...

M. Middlemiss: Non, mais, tantôt, c'étaient des fonctionnaires; maintenant, c'est des ministres qui voyagent. Aïe!

M. Garon: Bien non, pas les ministres qui voyagent; des voyages qui se font.

M. Middlemiss: Non, non, non.

M. Garon: Moi, je vais vous dire une chose. Justement pour éviter ces abus-là, quand j'étais ministre...

M. Middlemiss: Quels abus? Quels abus?

M. Garon: ...j'exigeais de signer ces voyages-là, pour éviter ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, là...

M. Garon: Parce que j'ai vu trop souvent, quand je suis arrivé... La première fois que c'est arrivé, la

liste, il y avait des fonctionnaires qui s'organisaient des voyages aux **Îles-de-la-Madeleine**, curieusement, dans le temps où c'était le meilleur, tu sais. Alors, j'ai arrêté tout ça, justement, ces gaspillages-là.

M. Middlemiss: Madame...

M. Garon: Là, actuellement, quand je vois 25 fonctionnaires qui s'en vont là-bas, il y en a 4 de l'extérieur du ministère, je ne sais pas ce qu'ils font... On voit des grands nombres de fonctionnaires qui s'en vont voyager. C'est facile de se planifier des voyages en dehors. Je regrette, il y a des gens qui savent, aujourd'hui, de plus en plus, qu'il faut justement...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je l'ai dit au député de Lévis...

M. Garon: J'ai la parole, là.

M. Middlemiss: ...s'il a des accusations à faire...

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai la parole. Le ministre...

M. Middlemiss: ...qu'il les fasse donc, les accusations, au lieu d'insinuer. Il est toujours comme ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Non, non. Bien oui.

M. Garon: Alors...

M. Middlemiss: Non. Qu'il mette les faits. S'il sait qu'il y a des fonctionnaires...

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: ...qui ont fait ça, qu'il les identifie. Vous allez voir...

M. Garon: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre!

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Non, non, mais, Mme la Présidente, ça vient à une limite, là.

M. Garon: Une des **causes** profondes de ces troubles-là, c'est que le ministre ne signe aucun de ses engagements financiers; il nous l'a dit déjà. Il apprend ça quasiment en même temps que nous autres, ici. Il y

en a **1500**, engagements financiers, qu'il fait par année avec nous autres; ça veut dire 30 par semaine. Normalement, un ministre signe ses engagements financiers, puis il pose les questions avant que ces affaires-là se fassent, de sorte qu'il a des justifications, et ça lui permet d'exiger aussi... Quand on sait que le ministre va voir ça, il y a des choses, souvent, qui ne sont pas faites, parce qu'on dit: Bon, bien, on va avoir de la misère à justifier ça.

Sauf qu'aujourd'hui je vois que vous avez une équipe avec vous, il n'y en a pas un qui est capable de justifier le voyage. On nous dit toutes sortes de raisons qui nous viennent comme dans une torture, comprenez-vous, à poser des questions. Ça fait **au-dessus** de 1 heure qu'on a commencé et on tire, on obtient les renseignements à la pièce. Là, on dit que les gens sont allés là. Il n'y avait pas de chambres. Ils le savent avant de partir qu'il n'y a pas de chambres. Ils n'ont pas besoin d'y aller pour voir, ils le savent, combien il y a de chambres. Deuxièmement, la température; dans le domaine de l'aviation, ils savent quelle température il fait dans le Nord, essentiellement. Troisièmement, on dit qu'on visite 12 aéroports. Comme j'ai montré que ça n'avait pas de bon sens, là, on nous dit: Bien, ils n'en ont pas inspecté 12. Après ça, on se rend compte qu'ils ne les ont pas inspectés, qu'ils s'en reviennent bredouille et qu'ils ne feront pas l'inspection, cette année-là, qui était tellement nécessaire. Ça commence à faire beaucoup d'incohérences pour un voyage de 25 fonctionnaires dans le Nord, alors qu'on dit qu'on veut faire plus avec moins, et on gaspille l'argent des contribuables dans des voyages faramineux. Il y en a eu, aussi, l'autre année, à Marrakech.

M. Middlemiss: 4750 \$.

M. Garon: Je ne me rappelle pas du nombre de fonctionnaires, un nombre faramineux, qui étaient allés en Afrique du Nord pour montrer notre expertise dans le domaine des routes.

M. Middlemiss: 4750 \$, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, non, ça, 4750 \$, ça comprend quoi?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que...

M. Garon: Ça comprend les repas de 25 personnes? Ça comprend les couchers? Ça comprend le voyage en avion? Voyons donc! Aïe! Ça comprend quoi? Ça comprend une partie des dépenses, ça ne comprend pas les dépenses complètes. On aimerait ça, justement, avoir les dépenses complètes. Combien a coûté l'avion? Combien a coûté le coucher? Combien ont coûté les repas? Combien ont coûté toutes les dépenses afférentes à ce voyage-là? **Vous** ne me ferez pas coller que ça a coûté seulement...

(16 h 10)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on voit 4750 \$, c'est le voyage. Doublons ça, Mme la Présidente, c'est 10 000 \$, disons que c'est 10 000 \$. Mme la Présidente, il y a une limite à ce que le député de Lévis veuille faire un plat avec ces choses. S'il a la preuve, Mme la Présidente, qu'il la présente donc, la preuve, au lieu d'insinuer. Il essaie de beurrer tout le monde.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Il essaie de beurrer tout le monde. Il le fait toujours et il fait venir les journalistes pour le faire, Mme la Présidente.

M. Garon: Bien, voyons donc!

M. Middlemiss: Moi, je n'ai aucun...

M. Garon: Voyons donc!

M. Middlemiss: Non, non. Je n'ai aucun...

M. Garon: Aïe! Un instant! Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Moi, je n'ai aucun problème, Mme la Présidente.

M. Garon: ...je demande au ministre de retirer ses paroles.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, non.

M. Garon: Je n'ai fait venir aucun journaliste. Je vais vous dire non seulement ça, mais c'est méprisant à l'endroit de la presse de faire croire que, moi, je mène des journalistes. Le journaliste qui est ici, il est venu de son propre chef, sur son propre pouvoir, sans aucune demande.

M. Middlemiss: Il vous cherchait. Il vous cherchait à l'arrivée.

M. Garon: Je n'ai eu aucune communication avec lui, et il est venu de lui-même. J'ai été surpris même, quand je l'ai vu, qu'il soit là. Je suis content qu'il y en ait un. On se plaint toujours qu'il n'y en a jamais qui suivent les commissions parlementaires. Là, le ministre va blâmer le seul journaliste qu'il y a à la commission d'être là. On se plaint, justement, qu'il n'y en a jamais qui suivent ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas blâmé le journaliste.

M. Garon: Je vais vous dire une chose: Moi, je peux dire qu'il n'y a eu aucune communication, et je demande au ministre de retirer ses paroles. Il a porté une accusation de dire que j'avais organisé le fait que le journaliste soit ici. Le journaliste ne peut pas parler;

moi, je peux parler, je peux dire que je n'ai eu aucune communication.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre...

M. Garon: Le ministre doit retirer ses paroles...

La Présidente (Mme Bélanger): ...est-ce que vous avez dépassé votre pensée en disant ça?

M. Garon: ...parce que c'est lui qui fait des accusations gratuites, actuellement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne voulais pas dire qu'il l'avait incité à venir ici. Il l'a peut-être invité.

M. Garon: Non, d'aucune façon.

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, moi.

M. Garon: Je n'ai pas parlé avec lui.

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente... La raison pour laquelle je dis ça, Mme la Présidente, c'est qu'à l'arrivée du journaliste, il a parlé au député de Labelle, M. Léonard, il a dit: Je pensais que c'était la commission de Garon, ça, ici.

M. Garon: Qui ça?

M. Middlemiss: Le journaliste. J'étais là, en avant, moi. Il a dit ça à monsieur...

M. Garon: Oui, mais c'est parce que c'étaient les Transports.

M. Middlemiss: À ce moment-là, j'ai déduit...

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens, là.

M. Middlemiss: ...j'en suis venu à la conclusion qu'il cherchait M. Garon.

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens. C'est parce que c'est la question sur la voirie, tout le monde sait que je suis porte-parole en matière des transports depuis 1987. Il a dit: Je pensais que Garon était là, alors que je n'étais pas encore arrivé. Ça n'a pas de bon sens de présumer de ça pour déduire que j'ai appelé le journaliste. Je vais vous dire une chose: Ma journée, moi, était commencée de bonne heure, ce matin, et ce que j'ai de fait à date dans la journée, je vais vous dire une chose, habituellement, les gens ne font pas ça dans 3 jours.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, je n'ai eu le temps d'appeler personne. Alors, moi, je pense que...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas dit qu'il avait appelé quelqu'un.

Une voix: Tu n'es pas le seul qui travaille.

M. Garon: Non, non, je ne dis pas ça.

M. Middlemiss: Si ça a offusqué, offensé le député de Lévis, Mme la Présidente, je retire mes paroles. Mais qu'importe, Mme la Présidente, je vous dis que le journaliste a demandé la question en arrivant. Est-ce que vous me blâmez de peut-être conclure qu'il avait... Je retire mes paroles. Et aussi, est-ce que c'est le hasard qui a permis que le député de Lévis veuille aborder ce sujet-là...

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: ...qu'il n'avait pas abordé du tout, Mme la Présidente, au moment de ses remarques préliminaires? Donc, je n'aurais pas répliqué et, normalement, on serait arrivés à ça dans un programme qui est déjà fixé pour ça. Pourquoi, tout d'un coup, l'importance de ce dossier-là? Il y avait d'autres répliques que je voulais faire, Mme la Présidente. Il a critiqué notre budget, il a dit que notre budget aurait dû être de 1 295 000 000 \$. Je voulais répliquer à ça aussi. Il me semblait que c'était la partie la plus importante dans ses remarques de jeudi dernier. Pourquoi, tout d'un coup, une dépense de l'ordre de 10 000 \$, parce qu'il y a 25 fonctionnaires... Parce que le député de Lévis aurait pensé — parce qu'il l'a mentionné tantôt: Est-ce qu'ils sont allés à la pêche?

Une voix: Non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va faire sortir les galées.

M. Garon: Bien oui, faites-les sortir, justement.

M. Middlemiss: On va les faire sortir et on va démontrer que le député de Lévis a indiqué: Oui, il y en a qui font ça. Il a même dit lui-même qu'il y avait des fonctionnaires dans son ministère qui allaient aux **Îles-de-la-Madeleine** et pourquoi ils allaient là. Il a été obligé de les arrêter. Donc, à ce moment-là, de me dire qu'il n'avait pas pensé à ça, c'est le monde à l'envers. Il l'a dit. Il l'a dit lui-même qu'il y avait des gens de son ministère qui allaient aux **Îles-de-la-Madeleine** à certaines périodes de l'année. On peut jouer à l'innocent, on peut jouer à toutes sortes de choses, Mme la Présidente, mais il y a eu des insinuations qui ont été faites. Je lui ai dit, moi, au député de Lévis: Si vous avez des faits, si vous pouvez m'indiquer que les gens sont allés là pour une partie de pêche, dites-le-moi et donnez-moi la preuve, et on s'occupera, nous autres, de régler ce problème-là, si c'est le cas. Ça, je vous en passe un papier.

M. Poulin: Mme la Présidente...

M. Garon: Non, non, un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: J'ai une question qui est, Mme la Présidente, dans le même fond que le député de Lévis. On a des questions, je pense, fort importantes. Moi, je rajoute une question, parce que je pense que les gens cherchent la réponse. Il faudrait peut-être laisser les gens autour... Et je trouve ça fort intéressant de ne pas voir 40 personnes avec un ministre, comme on le voit d'habitude. Quand même on serait moins, on va peut-être être plus efficaces. Ce que je voudrais savoir comme question... Le député de Lévis a soulevé un sujet, Mme la Présidente, intéressant. Il y a des questions qui se posent. Ce que je veux savoir maintenant... Il y a des gens de l'OPDQ qui sont sur le même voyage. M. le ministre, ma question revient à celle que j'ai demandée tout à l'heure: Est-ce que c'est un avion nolisé par le gouvernement où on a mis des gens d'autres ministères ou d'autres organismes qui, pour une fois, auraient peut-être pu se «concentrer» à faire un voyage pour poser des questions sur le développement régional ou autres? C'est juste ça. Je pense que j'amène une question complémentaire à celle du député de Lévis.

Maintenant, Mme la Présidente, le ministre demande un peu de temps. Est-ce qu'on ne pourrait pas attendre une demi-heure? Et le député de Lévis, Mme la Présidente, reviendra avec sa même question. Je pense que ça ne dérangera rien. Et je pense que c'est des questions intéressantes. S'il y a anguille sous roche parce que c'était le temps de la pêche, il y aura anguille sous roche parce que c'était le temps de la pêche. Ce qu'il faut, c'est donner le temps, donner la chance aux gens qui sont ici de répondre aux questions, de trouver les réponses. Et qu'on attende une demi-heure, je demande ça à la présidence, parce que le ministre l'a demandé, lui aussi. Il va nous la donner, la réponse, et je pense qu'on a jusqu'à 18 heures et on a de 20 heures à 22 heures?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Poulin: Bon. Ce que je demande au député de Lévis, Mme la Présidente: Est-ce qu'il pourrait avoir un peu de patience pour avoir la réponse? C'est juste ça, parce que j'ai une question complémentaire. Il y a des gens de l'OPDQ sur ce dossier-là, dans le même avion. Quel était leur rôle? C'est juste ça que je veux savoir aussi et c'est complémentaire. Et si, pour une fois, on a rentabilisé un événement ou une action du gouvernement et qu'il y a des gens de l'extérieur, autres que du ministère des Transports, qui sont sur le même avion... Si on me dit, par exemple, que c'est des gens qui ont acheté des billets et qu'ils sont partis les 25 en même temps et qu'il n'y avait rien de «concentré», ça, ce sera une autre question qu'on pourra se poser, aussi, comme adminis-

trateurs de la fonction publique. Mais, pour le moment, il y a 2 questions qui se posent sur le fond, celle du député de Lévis et la mienne, et j'aimerais que le ministre ait le temps de nous répondre d'ici une demi-heure. Je ne le sais pas, je vais poser la question au ministre: Dans combien de temps on pourra avoir une réponse?

M. Middlemiss: Bien, c'est ça, je leur pose la question. On va savoir exactement qui était là, quelles étaient leurs fonctions. Il y a d'autres choses aussi; l'Environnement va là pour vérifier les sites d'enfouissement ou des choses comme ça, chacun fait sa part, et c'est pour ça que c'est regroupé ensemble. Dans les années passées, il y en a eu 17, 18 qui y sont allés. Et c'est ça qu'on veut faire. Je veux vous donner la réponse. Et, si le député de Lévis a des renseignements qui pourraient m'aider à vérifier s'il y a des gens qui ont abusé de ce voyage-là, moi, je veux le savoir.

M. Poulin: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. On suspend cette question.

M. Garon: Mais j'aimerais qu'on me donne...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, si le ministre est parti chercher la réponse, je ne vois pas pourquoi on continuerait de discuter là-dessus.

M. Garon: Non, non, mais je vais lui poser d'autres questions concernant l'affaire. Je veux dire, quels étaient les voyages... Le total du voyage...

M. Middlemiss: Le coût total du voyage, oui.

M. Garon: Le coût total ventilé.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Le coût du transport, le coût des chambres d'hôtel, des repas et le coût des fonctionnaires qui sont là, 2 jours dans l'avion, alors qu'ils ne font pas leur job, parce que, apparemment, le climat n'était pas correct. Ça coûte quelque chose, ça. Ces 25 personnes-là, elles ne faisaient pas autre chose pendant qu'elles étaient dans l'avion. On me dit qu'il faisait une mauvaise température.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez. J'ai indiqué que, normalement, si la température le permet, ça prend 5 jours à faire le tour...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et, dans ce cas-ci, ça a pris 2 jours. On est revenus, parce qu'à cause des conditions climatiques on ne pouvait pas. On a dit: On va retourner à Québec; ça ne sert à rien de rester ici, on ne peut pas rentrer. Si on était restés là 5 jours et qu'on avait payé

des chambres pendant 5 jours, on aurait dit: Ça n'a pas de bon sens. Là, parce qu'on est revenus, on dit... On va aller chercher les renseignements et on va tout vous donner ça. Moi, je n'ai rien à vous cacher du tout.

M. Garon: Alors, je voudrais justement vérifier ça, qu'ils étaient vraiment partis pour 5 jours, avec le bordereau de réservation de l'avion, parce qu'ils en avaient besoin tout le temps, de l'avion, ils étaient 25 à se déplacer d'un aéroport à l'autre. Tantôt, on nous a dit qu'ils n'avaient pas fait tous les aéroports. J'aimerais ça avoir le bordereau de réservation de l'avion pour 5 jours et, à ce moment-là...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, c'est que...

M. Garon: Non, non, un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, un instant.

M. Garon: Je vais finir mes questions.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): La question n'est pas terminée.
(16 h 20)

M. Garon: Je n'ai pas fini. C'est à moi la parole. Après ça, vous parlerez. Bon. J'aimerais savoir où on prévoyait coucher pendant les 5 jours puisqu'il n'y avait pas de chambres au Québec. Ou est-ce qu'on prévoyait aller à Iqaluit à tous les soirs et revenir voir les aéroports au Québec le lendemain? Parce qu'on a dit qu'il n'y avait pas de réservations ou qu'on n'avait pas de chambres, qu'on était obligés de coucher dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est à un bon bout, les Territoires du Nord-Ouest, hein? Regardez sur une carte où ils sont allés, vous allez voir qu'il y a une bonne distance pour aller coucher. Alors, comment ça se fait? On avait prévu coucher où pendant ces 5 jours-là si le voyage avait eu lieu? D'autant plus que, dans la plupart de ces villages-là, ce n'est pas équipé comme ça, puis on s'est rendu compte qu'on n'a pu coucher dans aucun village. Il a fallu coucher dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, il y a une chose. Le député de Lévis dit toutes sortes de choses. Je n'ai jamais dit que c'était 5 jours. J'ai dit: Normalement, ils prennent 5 jours. Je n'ai pas dit: Dans ce cas-ci, ils avaient prévu 5 jours. Il va falloir que vous écoutiez un peu plus, là.

M. Garon: Écoutez, là!

M. Middlemiss: Oui, oui. J'ai dit: Normalement, la tournée prend 5 jours.

M. Garon: Oui, vous avez dit...

M. Middlemiss: Dans le cas présent, j'ai dit: À cause du climat, ils ont été obligés de revenir après 2 jours. C'est ça que j'ai dit.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Bien oui. Depuis tantôt, je vous dis: Attendez donc, je suis parti chercher les renseignements et je vais vous les donner, les renseignements exacts.

M. Garon: Mais aussitôt que vous donnez une explication, qu'on vous pose une question qui montre que, votre explication, vous n'êtes plus capable de la justifier, là, ce n'est pas le bon renseignement.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas vrai, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous nous avez dit: L'inspection dure...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole.

M. Garon: Non, non, vous ne l'aviez plus.

M. Middlemiss: C'est moi qui ai la parole, Mme la Présidente.

M. Garon: Quand il aura fini, il me la passera.

M. Middlemiss: Tantôt, lui, il parlait, puis il ne m'a pas laissé prendre la parole. Regardez, Mme la Présidente. Il va falloir que le député de Lévis apprenne à écouter aussi. Je pense qu'on devrait vérifier les galées.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais ça que vous me disiez qui parle.

M. Middlemiss: C'est que, Mme la Présidente, à tout moment, j'ai indiqué que la personne m'indiquait que, normalement, ça prend 5 jours. Cette année-là, il y a eu 2 jours à cause des conditions climatiques. On va y aller aux renseignements. C'est pour ça que je lui disais: Attendez donc que je vous rapporte des renseignements. Je vais vous indiquer qui sont ces personnes-là, ce qu'elles sont allées faire, quelles ont été les dépenses. Parce que, moi, je veux vous les donner, les détails. Sauf que vous partez d'une demande d'un voyage à l'extérieur du Québec qui vous donne les montants et, de là, vous assumez qu'ils ne sont pas allés là pour travailler, qu'ils sont allés là pour faire autre chose. Et là vous cherchez anguille sous roche. Ne vous attendez pas que je puisse avoir les réponses à toutes ces choses-là ici. Parce que ce n'est pas un détail qu'on a là. Vous avez demandé pour les voyages hors Québec. Ça s'adonne que c'est un voyage hors Québec. Et je vous ai demandé tantôt: Donnez-moi le temps d'aller chercher

les renseignements. Et si vous avez des renseignements...

M. Garon: Non, non. Un instant.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Un instant!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dis: Si le député de Lévis a des renseignements qu'il veut transmettre à cette commission, qui démontrent que, ce voyage-là, ce n'était pas un voyage nécessaire pour la vérification de nos aéroports nordiques, mais que c'était un voyage de plaisir, qu'il m'identifie qui l'a organisé et où ils sont allés, Mme la Présidente, et on s'occupera, nous autres, de voir à faire notre devoir.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Bon. M. le ministre, je pense que le député de Lévis a posé une question. J'aimerais que le député de Lévis répète ses questions, qu'on les prenne en note.

M. Garon: C'est ça.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Le ministre a dit qu'il n'avait pas la réponse immédiatement. Alors, qu'on prenne les questions en note et qu'on change de sujet en attendant les réponses.

M. Garon: C'est ça. Alors, ce que j'ai demandé essentiellement... Parce que le ministre nous avait dit qu'ils allaient faire l'inspection d'un coup sec, que, normalement, l'inspection prend 5 jours, puis qu'ils ont dû revenir au bout de 2 jours à cause des conditions climatiques. C'est ça qu'il nous a dit. Alors, je vais poser les questions bien simplement. Le voyage était prévu pour combien de jours?

La **Présidente (Mme Bélanger):** Première question.

M. Garon: Pour combien de jours? Qu'est-ce qui a fait qu'on a été obligé de revenir après 2 jours, puis qu'il semble que le voyage a été écourté? À quel endroit avait-on prévu coucher? Et quel était le but du voyage? Quels étaient les aéroports qu'on devait inspecter, s'ils l'ont été? Et comment se fait-il qu'on soit allé coucher dans les Territoires du Nord-Ouest, alors que ce voyage-là n'a pas dû se planifier la veille, qu'on n'avait aucun endroit pour aller coucher au Québec, donc qu'on allait coucher à Iqaluit? Et, si le voyage devait durer 5 jours — puisque l'inspection, on dit que ça prend 5 jours — comment on prévoyait fonctionner? Aller coucher tous les soirs à Iqaluit, puis revenir faire l'inspection des aéroports? Comment on a prévu organiser ce voyage-là qui, normalement...

On dit qu'on voulait être efficace, le faire en une seule fois. Normalement, ça prend 5 jours. On dit que les conditions climatiques n'étaient pas bonnes, puis qu'on est revenu avant le temps. Alors, qu'est-ce qui s'est passé pour que, finalement, le voyage dure seule-

ment 2 jours? À quelle heure on est parti? À quelle heure on est arrivé? Puis à quelle heure on est parti pour arriver à Québec? Puis à quelle heure on est arrivé à Québec? Et qu'est-ce qu'on a visité exactement? Quels sont les aéroports qui ont été effectivement inspectés? Ceux qui devaient l'être, ceux qui l'ont été véritablement? Avec les bordereaux de transmission. Il y a des bordereaux là-dedans. Quand on réserve à l'aéroport, l'avion, on le réserve et, quand il revient avant... Je veux avoir la preuve de ça. Parce qu'à sa face même c'est un voyage qui a l'air curieux. J'aimerais avoir, dans la liste des 25 noms, les fonctions de chacune des personnes qui faisaient partie du voyage et les raisons pourquoi elles faisaient partie du voyage.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. Pas de réponses à ça, M. le ministre!

M. Garon: Il ne les a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça va venir, les réponses.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous avez dit que vous donneriez des réponses ultérieurement.

M. Middlemiss: Non, mais, Mme la Présidente... Est-ce que vous me donnez le droit de parler, Mme la Présidente, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais il y a des questions qui ont été posées.

M. Middlemiss: Tout ce que le député de Lévis vient de dire, c'est exactement ce que j'ai dit que je voulais aller chercher. J'ai dit ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Middlemiss: C'est ça que je veux dire. Donc, depuis 1 heure que je suis prêt, je lui ai demandé: Attendez donc, je vais aller chercher tous les renseignements dont vous avez besoin.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Middlemiss: L'autre chose en passant... Le député — je ne sais pas s'il l'a réalisé — a dit qu'il trouvait qu'il y avait quelque chose de louche. Ce n'est pas moi qui ai dit ça, c'est lui qui vient de dire ça.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Tantôt, il va me dire que ce n'est pas vrai. O.K.

M. Garon: Je vous dis...

La Présidente (Mme Bélanger): Avec les réponses, on va vous prouver le contraire.

M. Middlemiss: Ça fait longtemps que je lui dis qu'il insinuait ça. Il vient de l'admettre.

M. Garon: À sa face même, ce voyage-là me pose des questions, parce que je vois qu'il y a 25 personnes dans le voyage. Le service total du transport aérien au ministère a 17 personnes. S'il a amené tout le Service aérien, c'est 17 personnes. Il y en a 25 dans le voyage. Alors, je comprends qu'il y a la Direction des communications...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, premièrement, ce n'est pas le même service.

M. Garon: Peut-être.

M. Middlemiss: Le Service aérien n'a rien à faire avec les aéroports nordiques. Il ne faudra pas se mélanger avec ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le député de Lévis aura les réponses à ces questions-là. On pourra reprendre le débat si vous voulez qu'on passe à autre chose.

M. Garon: À 20 heures. À 20 heures ce soir, j'aimerais ça qu'on... Ça ne doit pas être...

M. Middlemiss: Je préférerais parce qu'à ce moment-là je suis certain que je vais avoir les renseignements. Je pourrais essayer de le faire avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Poulin: Mme la Présidente, 30 secondes...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est fini, ce débat-là.

M. Poulin: Oui, oui, ça va être très... Écoutez bien, les députés ministériels ici, on n'est pas juste payés pour se lever pour voter, on peut poser des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais, là, les questions ont été posées. Le ministre a dit qu'il allait répondre.

M. Poulin: Je suis juste en complémentaires, Mme la Présidente. C'est juste 30 secondes. Je veux m'assurer, M. le ministre, qu'on ait les gens qui étaient à l'extérieur de leurs responsabilités, ça veut dire OPDQ, Environnement, les autres personnes qui ont accompagné dans ce voyage-là, quelles étaient leurs missions aussi. Je le sais que, pour 20 heures, s'ils viennent de l'Environnement ou de l'OPDQ, vous n'aurez peut-être pas la réponse. Mais, en complémentarité, dans le futur,

par une lettre ou je ne sais pas qui des autres ministères, ceux qui ont accompagné, c'est important aussi. Tant qu'à poser des vraies questions sur 25 personnes, posons-en des vraies si on a des doutes.

La Présidente (Mme Bélanger): La question est posée.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je veux juste faire un point clair: le Service aérien dont parle de député de Lévis, Mme la Présidente, c'est le programme 5 et là on parle d'un élément dans le programme 2.

M. Garon: Ce n'est pas le Service aérien, c'est le transport aérien.

M. Middlemiss: Vous avez dit Service aérien, tantôt.

M. Garon: Non, non, le service du transport aérien. C'est un service au ministère. Je n'ai pas parlé du Service aérien.

M. Middlemiss: C'est une direction.

M. Garon: La direction du transport aérien.

M. Middlemiss: Transport aérien...

M. Garon: Alors, pas la direction...

M. Middlemiss: ...et ferroviaire.

M. Garon: ...le service qui s'occupe du transport aérien au complet. Il y a 17 personnes au ministère qui sont dans ce secteur-là. Transport aérien, 17 personnes. C'est ça que je dis.

M. Middlemiss: O.K. Mais vous avez dit Service aérien.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: C'est parce que Service aérien, c'est le programme 5. C'est pour ça que je vous disais ça.

M. Garon: Ce n'est pas le Service aérien. C'est le transport aérien. Le Service aérien est rendu, je le sais, au Service des achats. Je le sais, ça. Mais c'est le transport aérien, justement.

M. Middlemiss: Oui, mais vous avez dit Service aérien. C'est pour ça, là. Dites-moi...

M. Garon: Le service. Parce qu'il y a la direction d'un service. Ça doit être un service, mais c'est le transport aérien. Je le sais, c'est quoi.

M. Middlemiss: Oui, mais dites c'est quoi.

M. Garon: Bien oui, mais je le sais. Ça ne donne rien de nous poser des questions.

M. Middlemiss: Non, mais, quand vous me parlez du Service aérien, je vous dis automatiquement que ce n'est pas le programme 2 dont on parle ici. C'est pour ça que je vous dis ça. Mais, si vous me dites la direction des services aérien et ferroviaire, oui, d'accord, ça tombe là. C'est ça que je veux vous dire.

M. Garon: C'est ça que je dis, j'en ai parlé. J'ai dit: Le transport maritime et le transport aérien. Il y a 17 personnes; au maritime, il y en a 30. Bon.

Coût du personnel des 2 cabinets

Autre question, et, encore là, je procède toujours de la même façon, d'abord, selon les renseignements que le ministre nous a donnés. Ça ne vous coûte pas un peu cher, 2 cabinets de ministres: le ministre en titre, 716 000\$, et le ministre délégué, 540 000\$? On dit: Personnel régulier, 18, et l'autre, 16. Ça fait 34 personnes affectées aux 2 ministres, 34 personnes, pour un total de 1 256 000 \$. Alors qu'on a passé 33 000 km de routes sur 60 000 km aux municipalités, vous ne pensez pas que ça fait 2 gros cabinets, 34 personnes, personnel régulier, sans compter qu'il y a les contractuels, sans compter les étudiants? 1 256 500 \$, c'est beaucoup d'argent. (16 h 30)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, moi, je trouve qu'on avait besoin des effectifs qu'on a pour faire le travail qu'on a fait. Si le député de Lévis n'est pas au courant que, depuis 3 ans, au niveau du ministère, on a été obligés de faire tout le transfert du réseau routier, la réorganisation, les contrats de déneigement qui sont maintenant en soumissions publiques au lieu d'être négociés... Il me semble qu'on a fait notre travail. Mais je vais vous dire une chose, Mme la Présidente, on n'a aucune leçon à prendre de ces gens-là qui nous ont précédés. La masse salariale des cabinets était pas mal plus élevée que celle qu'on a, nous autres, aujourd'hui. La masse totale de tous les cabinets en 1985 était à peu près équivalente à ce qu'on a aujourd'hui, nous autres, pour nos cabinets. Donc, je n'ai pas de leçon à prendre, certainement, de ces gens-là qui nous ont précédés, Mme la Présidente.

M. Garon: La question que je pose, Mme la Présidente, est très simple. Le ministre n'a pas compris, encore une fois. Salaires et honoraires versés du 1er avril 1992 au 18 mars 1993, même pas pour toute la période, au 18 mars 1993, 1 256 500\$. Bon. Ça, c'est en 1992-1993. À partir du 1er avril 1993 jusqu'au 31 mars 1994, vous allez avoir 33 000 km de moins sur 60 000 km, plus de la moitié des routes ne seront plus sous votre responsabilité, elles vont tomber sous la responsabilité des municipalités. Allez-vous avoir besoin de la même masse des 2 ministres? Parce qu'on sait qu'en vertu du principe qu'on coupe facilement en bas, mais pas aussi facilement en haut on coupe les occasionnels, on a coupé 1250 occa-

sionnels, 500 fonctionnaires permanents. Mais, dans les cabinets des 2 ministres, on va couper combien dans la masse à venir par rapport à la masse passée?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas répondre à cette chose-là, on verra après. Le 1er avril, ça a été la date où on a transféré. Si nos obligations, après, sont moins... Pardon?

M. Garon: C'est ça qu'on étudie là, les crédits 1993-1994.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Non, je ne peux pas vous répondre aujourd'hui, dans le moment. O.K., le 1er avril, c'est la date du transfert, mais on continue encore. C'est que, avant que tout soit fait, et même la réorganisation, ça va prendre un bout de temps.

M. Garon: Là, cette année...

M. Middlemiss: Je vais vous dire une chose, Mme la Présidente. Il n'y aura pas d'hésitation de ma part: si on n'a pas besoin de personnel parce qu'on a moins de travail, on va se libérer des attachés politiques dont on n'a pas besoin. Je n'ai pas de leçon à prendre de ces gens-là, moi. Je viens de l'entreprise privée. Avant de venir ici, j'ai été 20 ans dans l'entreprise privée et, à ce moment-là, on ne garde pas les employés dont on n'a pas besoin si on ne peut pas justifier leurs salaires. Je dépense, comme ministre, l'argent du gouvernement comme si c'était le mien, mon argent, comme je le dépensais quand j'étais dans l'entreprise privée. Mme la Présidente, moi, je ne me promène pas avec des chèques pour des millions dans mes poches pendant que le gouvernement du Québec perd des intérêts.

M. Garon: Vous seriez mieux d'en avoir.

M. Middlemiss: Je les dépose. Moi, je les dépose, les chèques, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous seriez mieux d'en avoir, ça vous aiderait.

M. Middlemiss: Oui, j'en ai eu un, Mme la Présidente, et on l'a fait déposer en dedans d'une demi-heure; on ne s'est pas promené avec le chèque de 12 000 000 \$ dans les poches et le sortir à l'Assemblée nationale. Ça, c'est manquer réellement de savoir ce qu'on fait.

M. Garon: Moi, la question que je vous demande, que je demande au ministre, Mme la Présidente, c'est: Est-ce que le ministre va avoir pour son cabinet en 1993-1994 le même montant qu'en 1992-1993, alors qu'il est responsable de seulement 27 000 km de routes plutôt que de 60 000 km? Ma question est aussi simple que ça. S'il me dit: La réponse, c'est oui... C'est oui ou bien c'est non. Quelle va être, en 1993-1994, la masse de son cabinet par rapport à celle de 1992-1993, alors

que l'an prochain il sera responsable de moins de la moitié des routes dont il était responsable l'année précédente?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que j'ai tenté de répondre. Premièrement, c'est une question à laquelle il est assez difficile aujourd'hui de répondre. Est-ce que le député de Lévis veut réellement écouter?

M. Garon: Bien oui, j'écoute.

M. Middlemiss: Il pose des questions et il passe son temps à parler avec son chercheur.

M. Garon: J'ai 2 oreilles, j'entends de chaque bord.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ah oui! Vous avez des problèmes, vous faites mieux de vous servir des 2.

M. Garon: C'est ça, surtout pour la profondeur des propos que le ministre tient, je n'ai pas besoin d'oreilles du tout même...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...parce que c'est tellement dur d'avoir une réponse. La question est très simple. L'an prochain, en 1993-1994, aurez-vous la même masse qu'en 1992-1993 pour votre cabinet, alors que vous serez responsable de plus de 2 fois moins de routes que l'an dernier?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que ma masse salariale n'a pas changé. La masse salariale que j'ai, elle est disponible. Est-ce que je vais l'utiliser? C'est ça, la question? Comme je l'ai indiqué tantôt, si, du fait d'avoir moins de travail comme ministre délégué aux Transports, je n'ai pas besoin d'autant de personnel que j'en avais besoin l'an passé, la réponse, c'est que, la masse, on dépensera moins, Mme la Présidente. Mais de vous dire aujourd'hui que je ne dépenserai pas autant, je suis convaincu que, l'an prochain, le député de Lévis, qui va être encore dans l'Opposition, va nous poser la question: Bien, tu m'avais dit que tu en dépenserais moins, tu en as dépensé plus. Je ne lui donnerai pas cette chance-là, Mme la Présidente. La masse, elle est là. Je dépenserai ce qui est nécessaire pour bien faire mon travail. C'est ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

Crédits périmés

M. Garon: Mme la Présidente, pour bien faire son travail, le ministre a périmé 47 000 000 \$ de crédits

en 1992-1993. Non seulement il y a des budgets qui sont faibles, qui ne sont pas forts, il dit toujours aux députés qu'il n'a pas d'argent, mais il a réussi à en périmier 47 000 000 \$, on présume, au programme 2 seulement, parce que ce n'est pas très clair ce qu'on nous fournit, mais on voit que le total au ministère, c'est 71 449 004 \$. Alors, pour la construction du réseau routier et l'entretien des infrastructures de transport, on parle de 47 000 000 \$ de crédits périmés, ce qui représente un montant considérable. Alors qu'il y a beaucoup de travaux qu'on devrait faire sur nos routes qui ne sont pas faits, on voit que le ministre ne dépense même pas le budget dont il dispose. Alors, comment **explique-t-il** autant de crédits périmés? Et est-ce que le chiffre de 47 000 000 \$ est exact concernant le réseau routier, la construction et l'entretien des infrastructures de transport, incluant l'amélioration? Principalement à l'amélioration, il aurait périmé 22 000 000 \$ sur 47 000 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que le chiffre — et ce n'est pas finalisé encore, le 31 mars vient de finir — ça ressemble un peu aux chiffres qu'a indiqués le député de Lévis. Sur ce, Mme la Présidente, c'est qu'il y a plusieurs travaux que nous n'avons pas pu exécuter à cause de toutes sortes de raisons. On n'a jamais arrêté, du tout, Mme la Présidente, les contrats. On a continué. Il y a des travaux qui, cette année, vont être en parachèvement, parce que, l'an passé, nous n'avons pas eu le temps de les compléter, Mme la Présidente.

M. Léonard: Mais, Mme la Présidente, **est-ce** que je peux poser une question?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Labelle.

M. Léonard: S'il y a des crédits périmés comme ça, les travaux de la 117 qui sont prêts depuis plusieurs années, ils auraient pu être faits, ceux-là, ils auraient été vraiment réalisés si le ministre les avait mis dans sa programmation l'an dernier, ou depuis 2 ans.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Léonard: Cette année, je pense que vous les avez mis à la programmation, ils sont à la programmation cette année, mais, par rapport aux crédits périmés de l'an dernier...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est facile d'arriver après et de dire: Ça aurait pu être programmé. Le député de Labelle a eu l'occasion, lui, d'être ministre des Transports, et j'aimerais bien ça aller vérifier et voir sa performance à ce moment-là.

M. Léonard: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Ceci étant dit, Mme la Présiden-

te, c'est qu'à chaque année nous dépensons des sommes d'argent sur la 117, ce n'est peut-être pas dans le comté de Labelle, mais sur la 117, que ce soit en Abitibi-Est ou en Abitibi-Ouest, on en dépense, Mme la Présidente. On a fait une programmation qu'on tente de suivre et, malheureusement, on ne peut pas, en cours de route, une fois qu'on a décidé qu'on va exécuter tel contrat et tel contrat... Quand je vous dis que c'est des parachèvements, ça veut dire que c'est des travaux qui ont été **débutés**, mais qu'on n'a pas pu les compléter. Donc, on va dépenser une somme cette année. À ce moment-là, ce n'est pas connaître tellement ça de penser qu'on aurait pu changer en cours de route, mettre le projet de la 117 au milieu de l'année. Il aurait fallu que ce soit dans la programmation. Mais il y en avait, on a fait des travaux sur la 117, Mme la Présidente, et on tente de partager les travaux à travers la province de Québec et aussi selon les besoins.

M. Léonard: Mme la Présidente, pour revenir à cela...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Labelle.

M. Léonard: ...le ministre parle des travaux de la 117. Il faut qu'il sache, j'espère qu'il le sait, que ces travaux-là étaient commencés en 1989. Le gouvernement les avait commencés, mais il les a laissés en plan et, donc, tous les projets, tous les plans sont là. Il ne s'agit que de donner les crédits pour réaliser ces travaux-là. Alors, je lui demande, cependant: Pour 1993-1994, est-ce que, cette fois, les crédits qui ont été annoncés vont vraiment être réalisés? Il s'est commis là-dessus lors de la dernière séance de la commission sur les engagements financiers et il a dit qu'il y mettrait 3 000 000 \$ cette année, 9 000 000 \$ l'an prochain et 7 000 000 \$. Est-ce que, aujourd'hui, il est en mesure de confirmer que ces travaux-là vont vraiment se faire selon l'échéancier qu'il prévoit? Parce que, là, tous les **plans** professionnels, tous les travaux préparatoires sont terminés depuis longtemps, au moins 4 ans.

(16 h 40)

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, et je dois vous indiquer que les priorités de la région de Labelle ont été établies au moment du sommet socio-économique, et nous procédons à respecter, dans la mesure du possible, l'exécution de ces travaux. Je pense que, déjà, le député de Labelle a reçu la programmation et est-ce qu'à ce moment-là il n'est pas au courant des 3 000 000 \$ cette année?

M. Léonard: Oui, je suis au courant. Mais, justement, je ne voudrais pas qu'il arrive ce qu'il vient de dire dans ses crédits de cette année, où il annonce qu'il y a eu 71 000 000 \$ de crédits périmés. Je voudrais être bien sûr qu'il a mis tout en route pour que les travaux se fassent vraiment cette année.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Léonard: Alors, je pense que c'est important que le ministre confirme ses intentions aujourd'hui. C'est la seule chose que je veux l'entendre dire. Je ne veux pas critiquer plus que ça, parce qu'il y a amplement matière, mais ce n'est pas ça, l'objet de nos... La question que je lui pose, c'est: Est-ce que, vraiment, cette année, ça va démarrer à temps, on n'attendra pas pour donner le contrat au mois de novembre, de sorte que les travaux ne se feront pas et que ça deviendrait, encore une fois, des crédits périmés?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce que j'ai tenté d'expliquer tantôt, j'ai dit qu'il y avait beaucoup de travaux. On n'a pas arrêté la machine, puis on n'a pas retardé à donner des contrats l'an passé. C'est qu'il y a plusieurs contrats qui vont être, cette année, en parachèvement, parce qu'on ne les a pas complétés l'an passé pour toutes sortes de raisons. Peut-être qu'il y en a qui étaient en retard, d'autres à cause de la température, ainsi de suite.

Mais une chose que j'aimerais dire, Mme la Présidente, c'est qu'on a réussi, avec le transfert du réseau routier, dans le comté du député de Labelle, à corriger une injustice qui existait, Mme la Présidente, ce que lui aurait eu l'occasion de faire, s'il avait voulu, lorsqu'il était ministre des Transports, mais qu'il n'a pas fait. Ça, on l'a fait, et je veux l'assurer, Mme la Présidente, que, pour les 3 000 000 \$ qui sont prévus pour la route 117 cette année, on va aller en soumissions le plus tôt possible. Si je peux obtenir une date d'ici ce soir, Mme la Présidente, je la communiquerai à la commission pour assurer le député de Labelle qu'on va bien faire notre travail.

M. Léonard: Mme la Présidente, le ministre revient sur un sujet pour lequel il se vante. Il connaissait très bien la situation, il a mis 3 ans à la corriger, mais surtout c'est le gouvernement libéral qui nous avait précédés qui en était la cause, et ça, je pense qu'il faut quand même le reconnaître.

Deuxièmement, Mme la Présidente, je voudrais demander au ministre une question sur la route 311. Dans un coin qu'il connaît, entre Lac-du-Cerf et Pontmain, il y a une route numérotée qui va rester numérotée, et il reste quelques kilomètres seulement à faire, mais vraiment quelques kilomètres, de l'ordre de 3 à 4 km, et je sais qu'il y a quelques sommes de données pour l'asphaltage cette année. Mais il reste que le dernier bout est encore à faire, puis, depuis longtemps, on attend après ça. C'était sur la programmation quand j'étais au ministère des Transports en 1985, et ce n'est toujours pas terminé. Est-ce qu'il y a des projets précis et à quel moment le ministre entend-il procéder dans ce dossier?

M. Middlemiss: Si je comprends bien, ce serait le terrassement, le gravelage d'une partie de la route avant de...

M. Léonard: Il y a une partie...

M. Middlemiss: Qui est faite.

M. Léonard: C'est parce qu'il y a un bout qui est fait, qui est prêt à avoir de l'asphalte, et ça, c'est prévu actuellement.

M. Middlemiss: O.K.

M. Léonard: Mais il reste 3 à 4 km à faire. Ce serait important de procéder. Nous l'avons toujours mise prioritaire, cette route.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas les renseignements ici, mais on pourrait certainement vous les faire parvenir, si c'était déjà dans la programmation. Mais je dois vous dire qu'il y a 2 ans ou 3 ans, il y a eu 2 000 000 000 \$ de programmation sur 5 ans qui ont été enlevés de la machine, parce qu'on était rendu qu'on avait 4 000 000 000 \$, puis on ne veut pas en exécuter pour plus que 2 000 000 000 \$ par année. Est-ce que ça fait partie de ça? On va le vérifier, puis je vais faire parvenir les renseignements à la commission.

M. Léonard: Je souligne au ministre que c'est le seul bout qui reste sur cette route à terminer. C'est le seul bout. Tout le reste est fait.

M. Middlemiss: Et on la garde, cette route, à notre entretien? Ça demeure...

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. On va envoyer la réponse à la commission, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Garon: J'aimerais avoir, comme renseignements concernant les crédits périmés, la liste des projets qui ont écopé suite aux 47 000 000 \$ de crédits périmés. Ces 47 000 000 \$, ils devaient être affectés; ils ont été périmés. Quelles sont les routes qui ont été laissées de côté en périssant 47 000 000 \$ de crédits dans le secteur du...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué tantôt, en répondant au député de Labelle, que ces périmés-là, c'est des parachèvements. C'est qu'on n'a pas réussi... Il n'y a rien qui a été mis de côté. Du fait qu'on n'a pas pu compléter les travaux, il y a 47 000 000 \$ qui sont demeurés là, qui n'ont pas été dépensés, qui vont être dépensés cette année en parachèvements.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: La machine n'a pas été arrêtée, et c'est pour toutes sortes de raisons, peut-être des raisons techniques, peut-être des raisons de trop tard dans la saison. Si vous vous souvenez bien aussi, l'an

passé, à l'automne, ça a été extrêmement difficile d'exécuter les travaux à cause de la température. L'an passé, de toutes les années, Mme la Présidente, on avait réussi à commencer à peu près 1 mois plus tôt les travaux qu'on ne l'avait fait dans le passé et, lorsqu'on réussit à faire ça, ça veut dire qu'il va y avoir de moins en moins de périmés dû au fait qu'on donne les contrats un peu trop tard dans la saison. Cette année, on espère procéder de la même façon et ça veut dire qu'on va être obligés de gérer encore mieux les budgets, parce qu'il n'y aura plus de possibilité de périmés de crédits si on commence au mois de juin et peut-être au mois de mai, comme on aimerait éventuellement le faire.

Voyages hors Québec (suite)

M. Garon: Dans les voyages hors Québec, je remarque que le ministre a assisté au congrès, à la septième conférence de «Road Engineering Association of Asia and Australasia»...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...à Singapour, du 17 juin au 29 juin 1992. C'est marqué: Robert Middlemiss, ministre; Josée-Maryse Sauvageau, attachée politique; Yvan Demers, sous-ministre adjoint; 7651,37 \$ (payé par le MAI). Est-ce que la délégation comprenait seulement ces 3 personnes-là ou en comprenait d'autres?

M. Middlemiss: Seulement ces 3 personnes-là, Mme la Présidente.

M. Garon: Et le congrès durait combien de jours?

M. Middlemiss: Peut-être 2 jours de moins que... Je suis arrivé le samedi, 17. Six jours, 5 jours.

M. Garon: Cinq jours?

M. Middlemiss: Cinq, 6 jours, du lundi au vendredi.

M. Garon: Et vous avez été là du 17 au 29, 12 jours. Mais quel était le but de la mission en Asie?

M. Middlemiss: Comme vous le voyez, c'était la septième conférence de «Road Engineering» et une des raisons principales, premièrement, c'était d'aller voir ce qui se fait dans cette place-là, mais l'autre aussi, c'était de mousser... Car vous savez qu'en 1995, au Québec, il va y avoir le congrès international des routes qui, pour la première fois, va se tenir ici, en Amérique du Nord, et ça va être à Montréal, et c'est pour inciter... Vous savez qu'en Asie, c'est là où sont les gens qui ont le plus d'argent de ce temps-ci et c'est des gens qu'on devrait inviter à venir à Montréal, et ça faisait partie de notre présence là-bas. C'était afin d'informer ces gens-là, d'échanger avec ces gens-là et de les inviter à venir ici, au Québec, à Montréal, en 1995, à la conférence

internationale des routes qui va être tenue en Amérique du Nord pour la première fois. En plus, Mme la Présidente, c'était afin de se tenir au courant des développements qui se font en Asie et en Australie dans le domaine des routes, et pas seulement de la construction des routes — parce qu'on va me dire: Ce n'est pas le même climat — mais d'autres choses. Juste à visiter Singapour, Mme la Présidente, et à voir le réseau routier, le système d'information, aussi, pour aviser les gens qui utilisent les routes, en soi... C'était aussi pour promouvoir certaines choses qu'on fait ici, au Québec, qu'on fait bien et qu'on pourrait exporter, notre connaissance technique...

M. Garon: Dans quel hôtel avait lieu le congrès?

M. Middlemiss: Mandarin, Singapour.

M. Garon: Singapour, ce n'est pas tellement grand, ça.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est tout petit.

M. Middlemiss: C'est très beau, très beau. (16 h 50)

M. Garon: Je connais Singapour, je suis passé par là en voyage de nocces.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je connais Singapour. Excepté que je pensais que...

Une voix: Ce n'était pas un voyage de pêche?

M. Garon: Non, je n'étais pas en politique. Une chose, je me posais une question. La question que je me posais, c'était la question suivante. On a dit qu'on était allé, l'autre année avant, un grand nombre de fonctionnaires avec le ministre, à Marrakech, si ma mémoire est bonne, au Maroc, justement pour inviter les gens à venir au congrès de Montréal. L'invitation, je pensais qu'elle était faite, et que c'était pour ce congrès-là, par le ministre en titre, M. Elkas, qui nous avait dit qu'il était allé au congrès de Marrakech avec un grand nombre de fonctionnaires pour préparer, justement, la venue au congrès de Montréal. Là, vous venez réitérer l'invitation; bien, l'invitation était déjà faite. Si le ministre était allé à Marrakech pour faire l'invitation, avec un grand nombre de fonctionnaires, en quoi retourniez-vous faire une invitation qui était déjà faite?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis peut certainement vouloir tirer ses propres conclusions de tout ça, il a peut-être jugé à propos que ce n'était pas nécessaire. Dans un premier temps, j'ai dit...

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis ne m'a pas écouté encore. Dans un premier temps, tantôt, j'ai dit: On est allés là parce qu'il y avait des choses qu'on voulait apprendre et, aussi, on en a profité, à ce moment-là, pour aller en Asie où il y a de l'argent, où les gens sont intéressés, pour aller susciter leur présence ici, à Montréal.

J'ai dit que ça faisait partie du deuxième volet; je n'ai pas dit que c'était la raison principale, mais que ça faisait partie. Si on veut avoir un succès — et c'est certainement en Asie et en Australie qu'on a les gens qui voyagent le plus, c'est la partie du monde où il y a le plus d'argent — il me semble que, si on est pour l'avoir pour la première fois, il faut mettre toutes les cartes de notre côté pour s'assurer d'avoir la participation maximum. Il n'y a pas seulement sur le plan de transmettre un peu notre savoir-faire, mais les retombées économiques d'un tel congrès dans la ville de Montréal et au Québec et au Canada, Mme la Présidente, je pense que c'était important. Les dépenses qu'on a pu faire pour atteindre ce but, il me semble qu'elles vont être plus que compensées par le fait qu'on les a sensibilisés. J'ai eu l'occasion de m'adresser, moi, Mme la Présidente, à la conférence et de les inviter à venir ici, à Montréal, en 1995.

M. Garon: Ils ont accepté de venir ou non?

M. Middlemiss: Il y en a plusieurs, Mme la Présidente...

M. Garon: Non, non. Je dis: Est-ce que le congrès va avoir lieu à Montréal ou non en 1995?

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

M. Garon: Ça a été décidé quand?

M. Middlemiss: Bien, ça a été décidé, attendez, avant... Marrakech, c'était en 1991, donc c'est en 1987, je pense, lorsque M. Marc-Yvan Côté était le ministre des Transports. Il est allé, lui, en Europe et c'est à ce moment-là qu'on avait décidé: 1991, Marrakech; 1995, la province de Québec, et ça va être dans la ville de Montréal. Ça, c'est définitif.

M. Garon: Vous n'êtes pas allés les inviter comme ça, ils ont décidé... C'est le congrès qui va avoir lieu ici en 1995.

M. Middlemiss: Non, non. Regardez, c'est que le congrès de 1995... Je les ai invités à venir en 1995. Regardez, si vous n'êtes pas au courant de tout ça, le congrès international, ce n'est pas le même. Le congrès international, Mme la Présidente, se fait une fois à tous les 4 ans; c'est le plus gros des congrès, et ça va être la première fois, en 1995, qu'on va l'avoir en Amérique du Nord. On va l'avoir eu avant les Américains, Mme la Présidente. On va l'avoir eu sur le territoire du Québec avant les Américains. Donc, il me semble que vou-

loir susciter la présence de plus de monde possible ici, à Montréal, est dans l'intérêt du Québec.

M. Garon: Au fond, vous voulez dire que vous êtes allés faire un voyage à Singapour pour faire la promotion de la conférence de 1995...

M. Middlemiss: En partie.

M. Garon: ...pour demander aux gens de la conférence — c'était une conférence de «Road Engineering Association of Asia and Australasia» — de venir à Montréal au congrès de 1995. C'est ça que vous voulez dire?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que j'ai été clair, j'ai dit qu'on est allés participer pour connaître leur savoir-faire, et, en plus, il y avait un deuxième volet qui était fort important, c'est de leur lancer l'invitation à venir en 1995 ici, à Montréal.

M. Garon: Bon. Puis vous avez fait ça sous quelle forme, cette invitation-là?

M. Middlemiss: Comme j'ai dit, j'ai eu l'occasion, au banquet de la fin de la conférence, d'avoir 10 minutes pour m'adresser à la conférence et les aviser du congrès en 1995. Il y avait même un kiosque pour leur donner des renseignements. Et, moi, je l'ai fait. J'ai «adressé» le banquet de clôture, invitant les gens à venir à Montréal, en 1995, pour le congrès international.

M. Garon: Puis le kiosque était opéré par qui?

M. Middlemiss: Les dépliants étaient fournis par le ministère des Transports, mais c'est un monsieur qui travaille pour la société internationale ou pour...

Une voix: Venant du Québec?

M. Middlemiss: Non. C'est une personne, un permanent avec l'organisme qui organise les congrès internationaux des routes. Mais c'est nous, au Québec, qui avons préparé le dépliant pour annoncer cette chose-là. Et c'est toujours...

M. Garon: Est-ce qu'il vous reste des copies du dépliant?

M. Middlemiss: Oui. Je pourrais vous en faire parvenir.

M. Garon: J'aimerais ça avoir une copie du dépliant.

M. Middlemiss: Oui, oui. Puis je dois vous dire, Mme la Présidente, que, dans tous les congrès qui ont lieu présentement, les conférences, que ce soit aux États-Unis, au Canada ou en Europe, on en distribue

aussi; on profite de toutes les occasions pour aviser tout le monde de la tenue de ce congrès ici, à Montréal, en 1995.

M. Garon: Et avez-vous vraiment dit, tantôt, pour les crédits périmés, que c'est parce que vous aviez manqué de travaux à réaliser? Est-ce qu'on a bien compris que vous aviez manqué de travaux? C'est pour ça que...

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. Mme la Présidente, tout ce que j'ai dit, c'est qu'on n'a pas ralenti la machine, en d'autres mots, on n'a pas retardé les demandes de soumissions. Il y a des travaux que nous n'avons pu exécuter, compléter, et ça va être cette année en parachèvement. Il y en a peut-être que c'est pour des raisons techniques, je pourrais vérifier, mais il me semble que la façon dont ça fonctionnait l'an passé et le fait qu'on a réussi à passer aux demandes de soumissions tôt dans la saison, ce n'est certainement pas pour ces raisons-là. Il y a eu des raisons techniques ou un manque de temps pour exécuter les travaux.

Programmes d'aide aux municipalités pour la prise en charge des routes transférées

M. Garon: Alors, j'aimerais passer à une autre question: programmes d'aide aux municipalités pour la prise en charge des routes transférées. Suite à ce qu'on a appelé pompeusement la réforme Ryan, le gouvernement a annoncé des programmes afin d'aider les municipalités à prendre en charge les routes transférées par le ministère des Transports. Lors d'une déclaration ministérielle en décembre 1992, le ministre Ryan a précisé la nature et les montants de ces programmes. On dit: aide à la prise en charge du réseau, limite de 0,14 \$ les 100\$ d'évaluation, 91 000 000\$; aide à la réfection des ponts et structures, 14 000 000 \$; aide pour l'amélioration du réseau municipal, 50 000 000 \$, pour un total de 155 000 000 \$. En outre, le gouvernement a annoncé la mise sur pied d'un programme pour favoriser l'embauche des ex-employés du ministère des Transports. Le ministre a évalué les coûts de ce programme à 15 000 000 \$.

Au sommaire des crédits de transfert aux municipalités en 1993-1994, dans le livre des crédits 1993-1994, à la page 30-8, les crédits pour les ponts et l'aide à l'embauche des ex-employés du ministère des Transports du Québec n'apparaissent pas. Alors, et je vais avoir quelques questions à poser là-dessus, où trouve-t-on les crédits des programmes d'aide pour les ponts et ceux pour favoriser l'embauche des ex-employés du ministère des Transports du Québec dans les crédits 1993-1994?

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on parle des montants, c'est soit les 91 000 000 \$ pour la prise en charge du réseau routier, entretien l'été et

entretien l'hiver, ou les 50 000 000 \$ pour l'amélioration et la conservation du réseau ou le 14 000 000 \$ pour les ponts. Si on regarde la ventilation des crédits, on a programme 2, élément 1. Il y a 10 000 000 \$, si on regarde le... Le fonctionnement, c'est que si on... (17 heures)

On va recommencer, Mme la Présidente. Premièrement, on va regarder le transfert. Il y a 49 000 000 \$; il y a 40 000 000 \$ qui vont être distribués selon le nombre de kilomètres qui ont été transférés à chaque municipalité. Il y a 9 000 000 \$, là. Les 9 000 000 \$, c'est dû au fait qu'il y a des ponts qu'on garde à notre entretien; il y en a d'autres qu'on remet aux municipalités. Ces 9 000 000 \$, c'est pour les ponts qu'on transfère aux municipalités pour faire leurs travaux, et on va les accompagner. Les autres 5 000 000 \$, ce sont les ponts et ouvrages d'art que nous gardons à notre entretien, et on devra faire les travaux qui s'imposent. Donc, ça, ça prend soin de 49 000 000 \$. Les autres 10 000 000 \$, qui font partie de l'enveloppe du 50 000 000 \$, seront pour les... On le voit, dans d'autres... Élément 1, 10 000 000 \$. Les 91 000 000 \$, qui est la prise en charge, on va les voir dans l'élément 3, Transfert.

(Consultation)

M. Middlemiss: Est-ce que vous suivez, là?

M. Garon: J'écoute, là.

M. Middlemiss: Non, mais je les ai tous donnés.

M. Garon: Mais c'est parce qu'il y a une lettre qui a été envoyée, le 4 février 1993...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...par le sous-ministre, M. Georges Lalonde, qui n'est pas ici aujourd'hui. Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal. J'en ai une que j'ai, à un député. Il dit: «M. le député, pour faire suite à ma lettre du 17 décembre dernier, je vous fais part des commentaires suivants. Comme vous le savez, le ministère des Transports transférera près de 33 000 km de routes aux municipalités à compter du 1er avril 1993. Afin de limiter l'impact fiscal de ce transfert de responsabilité aux municipalités, 3 programmes annuels d'aide financière seront mis sur pied. Le premier programme, de 91 000 000 \$, prendra la forme de compensation financière pour la prise en charge des routes locales de catégories 1 et 2. À ce montant s'ajouteront 4 000 000 \$ du ministère des Affaires municipales, à titre de compensation après plafonnement.» Ça, il apparaît. Le 91 000 000 \$, on le voit là.

M. Middlemiss: Le transfert, dans élément 3. O.K.? Ça se suit, là: 91 625 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Transfert, élément 3.

M. Garon: Après ça, on dit: «Un deuxième programme de 50 000 000 \$ sera consacré à l'aide aux projets d'amélioration des routes locales de catégories 1 et 2.» Puis, on dit: «Un troisième programme de 14 000 000 \$ sera réservé à l'aide à la réfection des ponts et structures, dont 5 000 000 \$ pour les ponts de structure complexe situés sur le réseau local et dont le ministère des Transports conservera la responsabilité pour une période indéterminée.» Alors, on voit, dans le fond, qu'on parle de 64 000 000 \$, si on tient compte de l'aide pour l'amélioration du réseau municipal; plus 14 000 000 \$ pour les ponts, ça fait 64 000 000 \$, et 91 000 000 \$ pour la prise en charge du réseau.

Quand on regarde le budget, on se rend compte qu'il y a 49 000 000 \$, amélioration du réseau municipal, puis entretien des chemins d'hiver, 91 000 000 \$. Alors, on ne voit 64 000 000 \$ nulle part. Il manque 15 000 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué tantôt exactement où étaient les montants. On va recommencer: si vous prenez l'élément 1, Fonctionnement, il y a 10 000 000 \$ là. On se suit? Est-ce qu'on suit, là?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Élément 1, Fonctionnement, il y a 10 000 000 \$ là. Et ça, c'est 10 000 000 \$ que le ministère va dépenser, c'est pour des travaux... Comme vous le réalisez cette année, les municipalités n'ont pas eu le temps de réellement se préparer...

M. Garon: Ce n'est pas du transfert, ça.

M. Middlemiss: Non, mais c'est nous autres qui allons payer pour. C'est ça que j'essaie de vous dire.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas du transfert.

M. Middlemiss: Si vous me laissez finir, vous allez comprendre. C'est nous autres, comme ministère, qui allons payer pour ces 10 000 000 \$ de travaux là sur le réseau municipal qu'on a transféré. Parce que, voyez-vous, étant la première année, on avait, nous autres, au ministère, des plans d'exécution de travaux et les municipalités n'avaient pas nécessairement, elles, eu le temps de préparer ces travaux-là pour cette année. Entre autres, il y en avait pour lesquels on avait peut-être même donné un contrat. C'est pour ça que ces 10 000 000 \$ sont là et c'est le ministère des Transports qui va s'occuper de payer les 10 000 000 \$.

M. Garon: Payer à qui?

M. Middlemiss: Aux municipalités.

M. Garon: Non, ça ne marche pas, ça.

M. Middlemiss: Aux entrepreneurs.

M. Garon: Non. Des budgets de transfert, c'est une chose et le fonctionnement, ce n'est pas du transfert. Vous dites: On va transférer aux municipalités; il n'y a pas de transfert qui se fait par le programme. Ce que vous venez de mentionner: **Fonctionnement—Autres dépenses**, 10 000 000 \$, ce n'est pas du transfert, ça. Ça ne marche pas de même.

M. Middlemiss: Comme je l'indiquais, c'est des travaux à contrat et c'est des plans qui ont été préparés par le ministère sur le réseau qu'on a transféré, et c'est pour la première année. L'an prochain, fort probablement que cet item-là va être partie d'un transfert. Mais, pour la première année, on va s'occuper de payer 10 000 000 \$ de travaux sur le réseau municipal. Ça, c'est ces 10 000 000 \$ là. Les 49 000 000 \$ qu'on voit en bas, c'est 40 000 000 \$ plus 10 000 000 \$, ça fait les 50 000 000 \$ dont on parlait pour l'amélioration et la conservation du réseau routier. C'est bien? Ça suit, jusqu'à cette heure, là?

M. Garon: Bien, j'écoute ce que vous dites, là.

M. Middlemiss: Oui, O.K. Donc, 40 000 000 \$ avec les 10 000 000 \$ d'en haut, ça fait les 50 000 000 \$. Les 9 000 000 \$ qui sont là dans les 49 000 000 \$, j'ai indiqué que, ça, c'est des ponts qu'on va transférer aux municipalités et ça prend 9 000 000 \$ pour exécuter les travaux sur ces ponts-là, dont les municipalités vont être maîtres d'oeuvre et vont être responsables. Et on leur transfère 9 000 000 \$. Les autres 5 000 000 \$ se trouvent dans l'élément 3, Fonctionnement, dans 182 000 000 \$...

(Consultation)

M. Middlemiss: Puisque c'est 5 000 000 \$ pour les ponts qu'on garde à notre entretien, des ponts complexes et ouvrages d'art, on les retrouve dans Immobilisations, 9, élément 1, 231 618 400\$. Et ça, ça va continuer probablement parce qu'on s'est engagés à garder sous notre responsabilité ces ponts-là jusqu'à ce qu'il puisse y avoir une entente avec les municipalités. Donc, c'est là que se trouvent les autres 5 000 000 \$.

M. Garon: Bien, les 5 000 000 \$ peuvent être là. Mais vos 10 000 000 \$, là, je les vois mal. 49 000 000 \$, je le vois, le transfert, il est là.

M. Middlemiss: Oui.
(17 h 10)

M. Garon: Vos 5 000 000 \$, ils peuvent être là, dans l'élément 3. Mais, ça, c'est à votre charge. Mais vos 10 000 000 \$, là... Parce que, si c'est versé aux municipalités, ça ne peut pas être là. C'est versé ou ça ne l'est pas, versé. Si c'est versé aux municipalités, ça ne peut pas être à l'item que vous avez mentionné.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai tenté d'expliquer cet élément-là. C'est un peu comme si le ministère, cette année, continuait pour cette partie-là, du 10 000 000 \$, parce que, dans le passé, c'est nous qui nous occupons de ce réseau-là, le réseau municipal. Et on s'est engagés, on a fait des plans et on a même des contrats. Donc, au lieu de donner une subvention et de dire à la municipalité: Toi, tu deviens le maître d'oeuvre, il y a de ces travaux-là qu'on va faire exécuter et c'est nous autres qui allons payer les 10 000 000 \$.

M. Garon: Alors, ça ne sera pas transféré aux municipalités. Donc, ça ne sera pas le programme d'aide aux municipalités.

M. Middlemiss: Oui. C'est des travaux qui vont être faits sur le réseau municipal à partir de planification et de plans qui avaient été préparés par... Si on n'avait pas changé, cette année, disons qu'on n'aurait pas eu le transfert du réseau routier, il y a des travaux qui auraient été faits sur ce réseau-là par le ministère des Transports. On dit: Là, il y a 10 000 000 \$ sur 50 000 000 \$ qui vont procéder de cette façon-là. L'autre 40 000 000 \$, ça va être des subventions qui vont être données aux municipalités qui, elles, vont décider d'exécuter les travaux qu'elles veulent faire de concert avec le député.

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait nous présenter l'équipe qui l'accompagne?

M. Middlemiss: Oui. À ma droite, j'ai M. Luc Crépeault, directeur de la programmation; M. Marcel O'Sullivan, service du budget, et, à ma droite, c'est Thomas Gagnon, service du budget; à mon extrême gauche, mon attaché de presse, M. Jean Morin, excusez, et Mme Monique Tremblay, conseillère au bureau du sous-ministre; et un de mes attachés politiques, M. Jacques-Robert Blanchette.

M. Garon: Je vais poser une autre question. Quelles seront les modalités d'application de ces programmes? Là, vous avez dit, donc, que les 10 000 000 \$ pour les ponts, c'est vous autres qui allez les administrer, c'est vous autres qui allez faire...

M. Middlemiss: Non, non. Je n'ai jamais dit 10 000 000 \$ pour les ponts. Il y a 14 000 000 \$ pour les ponts: le 9 000 000 \$ est dans le 49 000 000 \$ et ce 9 000 000 \$ là est pour les ponts que nous avons transférés aux municipalités, mais nous allons continuer, pour les 4 prochaines années, à travailler avec elles pour nous assurer que tout se fait bien. Là, il y a 9 000 000 \$.

M. Garon: C'est vous autres qui allez payer?

M. Middlemiss: Le 5 000 000 \$ est dans le

231 618 000 \$ qui est l'élément 1, Immobilisations. Ça, c'est 5 000 000 \$. Donc, ça fait le 14 000 000 \$ des ponts. L'autre 40 000 000 \$, c'est pour la conservation et l'amélioration du réseau municipal, ce qui va être fait de concert entre les députés et les élus municipaux. L'autre 10 000 000 \$, en haut, c'est pour l'exécution de travaux qui sont déjà — les plans sont préparés, ainsi de suite — au niveau municipal, mais qui vont être exécutés par le ministère des Transports dû au fait qu'on était tellement avancés avec la préparation des plans et même il y a des contrats où on va peut-être être en parachèvement ou quelque chose de cette nature-là. Et ces 10 000 000 \$ là, ils sont là pour ça.

M. Garon: Quelles seront les modalités d'application de ces programmes et comment va se faire la réparation par comté?

M. Middlemiss: Premièrement, si on regarde la prise en charge qui est le 91 000 000 \$, c'est basé sur le nombre de kilomètres que nous allons remettre aux municipalités, et nous avons développé une formule qui dit: Entretien l'été, entretien l'hiver. Entretien l'été, 2820 \$ du kilomètre; entretien l'hiver, la moyenne, c'est 980 \$ du kilomètre, pour un total de 3800 \$ du kilomètre, multiplié par l'indice de l'état du réseau routier. C'est un indice au point de vue de la difficulté d'entretien d'été parce que l'indice pour l'entretien l'hiver est déjà là, on l'a déjà. C'est ça, et s'ajoute à ça. Ça, c'est l'équation pour établir les montants auxquels les municipalités auraient droit. On soustrait de ça, pour la compensation, 0,14\$ des 100\$ d'évaluation. Donc, la différence entre le nombre de kilomètres fois l'équation, moins 0,14 \$ des 100 \$ est la somme que nous allons remettre aux municipalités.

S'ajoutent à ça, Mme la Présidente, les routes à double vocation, qui ont aussi une vocation d'accès aux ressources, que ça soit ressources forestières ou ressources minières. On va ajouter, Mme la Présidente, 832 \$ du kilomètre, parce que ça ne serait pas normal de demander à la municipalité d'accepter de payer à cause du transport lourd qui est dû au fait que le gouvernement du Québec a donné des droits de coupe ou des droits miniers. Donc, on ajoute ça. En plus, on va transférer aux municipalités qui sont prises avec des traverses de voies ferrées les sommes d'argent que nous, comme gouvernement, comme ministère des Transports, on payait aux compagnies ferroviaires. Donc, ceci fait l'enveloppe du 91 000 000 \$.

Le 14 000 000 \$, divisé en 2, c'est que le 9 000 000 \$... Le 9 000 000 \$, on va continuer à faire un peu comme on faisait dans le passé, c'est que le ministère des Transports faisait la préparation des plans et devis et allait en soumissions pour les ponts municipaux. Maintenant, on dit: Ce 9 000 000 \$ va inclure aussi les ponts qu'on vous transfère, en plus des ponts municipaux qui étaient là avant. Donc, ce 9 000 000 \$ va être utilisé. Déjà, Mme la Présidente, j'ai commencé à transmettre des lettres aux municipalités concernées, leur disant: Tel et tel pont... Et on va «prioriser» selon

les besoins.

L'autre 5 000 000 \$, c'est pour continuer à faire le même programme d'entretien et de conservation des ponts complexes et des ouvrages d'art. Le 50 000 000 \$, il y a une enveloppe de 40 000 000 \$ qui va être distribuée à chaque comté, sur la base du nombre de kilomètres transférés, plus le nombre de kilomètres, parce que, dans le passé, Mme la Présidente, si vous vous en souvenez bien, il y avait ce qu'on appelait le budget discrétionnaire du député que lui donnait ça pour le réseau routier municipal qui n'était pas à notre entretien. Donc, il me semble que, dans le passé, c'était de l'ordre de 10 000 km de routes municipales où ils avaient droit d'avoir des octrois. On a dit: Regarde, on va ajouter ça au... C'est 8000 et quelque chose parce que ça fait exactement 40 000 km de routes où les députés, à travers la province de Québec, pourront bénéficier de cette enveloppe de 40 000 000 \$. Donc, vous voyez que ça va être, grosso modo, à peu près 1000 \$ du kilomètre.

L'autre 10 000 000 \$, ça va être encore pour donner aux municipalités pour des projets à incidence, plutôt, supramunicipale ou régionale, ce qui ressemblait un peu au budget discrétionnaire du passé. Souvent, on arrive en pleine saison ou en mi-saison et il n'y a plus de sous dans le budget et certaines municipalités veulent faire des projets et, à ce moment-là, on pourrait, à même ce 10 000 000 \$, être capables de subventionner ou d'aider les municipalités à exécuter certains projets. Disons, par exemple, une municipalité qui a un projet d'assainissement des eaux et, en même temps, il y a des travaux à faire; on pourrait, à ce moment-là, participer pour l'aider à faire des projets.

Donc, je pense que j'ai fait le tour du 150 000 000 \$. En passant, Mme la Présidente, il ne faudrait pas oublier... Je sais, tantôt, le député de Lévis parlait des... On va mettre à pied 1250 occasionnels. Si vous regardez l'enveloppe de 150 000 000 \$, c'est une enveloppe que, nous, nous dépensions comme ministère, à travers le Québec. Aujourd'hui, cette somme va être encore là. Elle va être encore là parce que chaque municipalité à qui on a remis une partie du réseau routier a droit à un certain montant d'argent. Donc, c'est elles qui vont dépenser cet argent dans leur milieu.
(17 h 20)

En plus, pour essayer d'inciter les municipalités ou les MRC ou même les entrepreneurs à engager des gens qui ne seront plus rappelés au ministère des Transports, on a mis sur pied un programme d'aide. La première année, on est prêts à payer 50 % du salaire de ces personnes, jusqu'à concurrence de 800 \$ par mois. Les 2 années suivantes, ça va être 25 %, pour les 2 années à venir. Donc, à ce moment-là, Mme la Présidente, tout en transférant le réseau routier et la responsabilité au milieu municipal, on a en même temps transféré les sommes d'argent qui devraient permettre de maintenir l'activité économique dans ces municipalités-là, dans ces régions-là, au niveau où elle était, sauf qu'elles vont décider qui va les exécuter pour elles. Peut-être que ça va être encore plus des gens locaux qui vont profiter de

l'exécution de ces travaux-là au lieu d'être soumis, comme le ministère des Transports des fois, à avoir des soumissions qui vont à travers le Québec et, à ce moment-là, on pourra avoir un entrepreneur de l'extérieur qui vient exécuter des travaux dans une région. Peut-être que, dans l'avenir, ça va être les contracteurs locaux qui pourront exécuter ces travaux-là.

Aussi, Mme la Présidente, je pense qu'il ne faut pas oublier qu'à ce moment-là c'est le milieu municipal qui va décider des priorités, qui va décider aussi, Mme la Présidente, de l'intervention qu'il jugera nécessaire, et peut-être que c'est à ce niveau-là qu'il pourra mieux contrôler les dépenses. J'ai eu, moi, Mme la Présidente, l'occasion de siéger comme conseiller municipal. C'est certainement le gouvernement le plus près de la population parce que, lorsque les gens veulent quelque chose, ils se rendent à l'hôtel de ville et demandent à leurs élus de leur construire un trottoir ou d'améliorer quelque chose. À ce moment-là, on peut leur répondre assez facilement: Oui, vous voulez ça, mais il y a un coût attaché, êtes-vous prêts à payer le coût attaché à cette amélioration-là? Et, si le citoyen dit non, à ce moment-là, je pense que les élus ne se sentent pas obligés de procéder à des travaux. D'un autre côté, si les gens disent: Oui, nous sommes prêts à payer le coût additionnel, à ce moment-là, ils procèdent à exécuter les travaux et tout le monde est heureux. Donc, il me semble, Mme la Présidente, que c'est un geste dans la bonne direction de responsabiliser nos municipalités; c'est un partenariat qui, j'en suis convaincu, va apporter des résultats extrêmement positifs.

M. Garon: Pour le programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, 50 000 000 \$, 40 000 000 \$ plus 10 000 000 \$, quand les montants affectés à chaque circonscription électorale seront-ils connus, comment seront-ils répartis et qui... Est-ce que le député aura un rôle à jouer ou s'il n'en aura pas? Comment ça va marcher?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais tantôt, j'ai dit que, grosso modo, ce serait de l'ordre de... Oui, je sais, je passe mon temps à répéter, mais ce n'est pas grave. J'ai dit tantôt qu'on aurait à peu près 40 000 km de routes qui vont se qualifier pour ce programme. Ça veut dire, grosso modo, 1000 \$ du kilomètre de route. À ce moment-là, comme je l'indiquais, c'est le député et les élus municipaux qui décideront de quelle façon procéder, quel projet ils vont retenir. On a même indiqué, s'ils veulent le faire sur une base triennale, d'établir un budget triennal avec la municipalité et de dire: Vous voulez faire ce rang-là? Cette année, je peux vous donner tant; l'autre municipalité, je vais vous donner tant. C'est de cette façon-là que ça va fonctionner.

M. Garon: Quand vous dites, par exemple, bon, pour le 40 000 000 \$, 1000 \$ par kilomètre, ça fait 40 000 000 \$, mais est-ce que ça va être vraiment 1000 \$ par kilomètre transféré dans tous les comtés?

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, je ne donne pas le **chiffre** exact. Je le dis, c'est de l'ordre de 40 000 km de routes. Si ce n'est pas tout à fait 40 000, ça va être **peut-être** un peu plus de 1000 \$, mais la somme va être divisée selon le nombre. Et, comme je vous ai dit, on prend 33 000 km plus l'autre réseau municipal qui avait droit aux subventions dans le passé et ça arrive proche de 40 000. C'est ça que je vous dis. Moi, je n'ai pas calculé tous les détails moi-même, mais tous les gens... Ce n'est pas moi qui fais ça, ne pensez pas que...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...que je fais ça. Il y a une lettre qui va être adressée à tous les députés concernés d'ici 2 semaines, vers la mi-mai, où on va indiquer exactement l'enveloppe qui est disponible, le nombre de kilomètres, ainsi de suite.

M. Garon: Grosso modo, ça va être 1000 km...

M. Middlemiss: À peu près 1000 \$ du kilomètre.

M. Garon: ...dans chacun des comtés.

M. Middlemiss: Oui, oui, selon le réseau transféré et le réseau municipal qui était déjà subventionné à même le budget discrétionnaire. On les embarque dedans, ceux-là.

M. Garon: Mais il y a l'autre 10 000 000 \$ qui reste...

M. Middlemiss: Oui, c'est celui-là...

M. Garon: ...qui était affecté par le député. Il s'en va où, lui, le 10 000 000 \$? Il va être affecté comment?

M. Middlemiss: Comme je vous ai dit, c'était un peu un budget discrétionnaire qui ressemblait beaucoup au 5-4 dans le temps du député de Labelle, lorsqu'il était ministre des **Transports**. C'était le 5-4. Oui, ça s'appelait le 5-4 à ce moment-là: un budget d'aide à l'amélioration du réseau municipal. O.K.? Il y avait...

M. Garon: Comment il va être réparti...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: .. puis qui va le répartir?

M. Middlemiss: ...je vous l'ai dit. Ça n'est pas de ma faute si le député de Labelle ne se souvient pas que, dans le temps où il était ministre des Transports, il y avait un programme qui s'appelait 5-4: l'aide à l'amélioration du réseau routier. Et tout ce que j'ai dit tantôt — et puis je ne suis pas en train de noyer un poisson

du tout — tout ce que j'étais en train de dire, Mme la Présidente, c'est que le 10 000 000 \$ va être un peu semblable à ce 5-4 là. Il va être utilisé pour financer des projets à incidence **supramunicipale** ou régionale encore à réaliser ou en voie de réalisation. C'était un peu ça qu'on faisait, on donnait de l'aide. À chaque municipalité ou à chaque député était donnée une enveloppe discrétionnaire par le ministre des Transports à chaque année. Ce 10 000 000 \$ va être distribué de cette façon-là, mais à des projets spécifiques qui pourraient survenir.

M. Garon: Est-ce qu'il va être réparti également entre les comtés?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Sur quelle base?

M. Middlemiss: Non. Comme je vous ai dit, ce n'est pas ça.

M. Garon: Sur quelle base?

M. Middlemiss: On va juger selon le besoin de certains projets. Il y a des projets qui ne se qualifient pas... Par exemple, il y a des projets de routes qu'on vient de transférer à certaines municipalités. Ils n'ont pas le droit à cause des 10 000 et plus, puis ils auraient un projet, eux autres.

M. Garon: Ça va être réparti comment? Au fond...

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit.

M. Garon: Est-ce qu'il va y avoir un programme?

M. Middlemiss: Non. Celui-là, je vous l'ai dit, c'était un peu discrétionnaire. De quelle façon le ministère des Transports... Avant, on tentait d'établir sur une base... Le 5-4, on le distribuait selon le nombre de kilomètres, selon le nombre de municipalités, puis on tentait de... Le 10 000 000 \$, je vous le dis...

M. Léonard: Ça, c'est bon pour le 40 000 000 \$, selon le nombre de kilomètres, comme vous l'avez dit tout à l'heure.

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: Mais l'autre 10 000 000 \$?

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit, pour l'autre 10 000 000 \$, il n'y a rien d'établi. Alors, je vous dis que, s'il y a des projets... Je viens de vous dire: 10 000 000 \$ serviront au financement de projets à incidence supramunicipale ou régionale encore à réaliser ou en voie de réalisation. J'ai dit que c'était un peu

comme le discrétionnaire.

M. Garon: Oui, mais qui va l'affecter? La demande va être faite. Comment ça va fonctionner?

M. Middlemiss: Elle va être faite certainement au ministère des Transports par les députés, par les municipalités, de cette façon-là. On va se servir des canaux normaux.

M. Garon: Non, mais, avant, vous donniez un montant d'argent aux députés, vous disiez: Dans votre comté, il y a tant. Puis, après ça, le député voyait des municipalités, puis il faisait la répartition. Là, ça va marcher comment? Il va y avoir 10 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Il va être réparti comment entre les comtés? Puis qui va faire la répartition? Comment ça va fonctionner concrètement? C'est ça que j'essaie de savoir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Non, d'accord. Il y a une enveloppe de 10 000 000 \$. La raison pourquoi on a mis les 10 000 000 \$... Puis on l'a négocié avec les unions parce que, souvent, les municipalités vont nous arriver ou le député va nous arriver et va dire: Regardez, j'ai un projet chez nous et la municipalité, elle n'a pas suffisamment d'argent; elle aurait besoin de l'aide du ministère des Transports. Des fois, on n'en a pas ou ça ne tombe pas dans des programmes qui sont **normés**, puis on ne peut rien faire. On a dit: Pour ces raisons-là, on voudrait garder dans l'enveloppe du 50 000 000 \$ un 10 000 000 \$. Puis on dit: Le 10 000 000 \$ servira au financement de projets à incidence supramunicipale ou régionale encore à réaliser ou en voie de réalisation. Et, dans ça, comme je vous dis, il y a une partie qui va être discrétionnaire, comme le 5-4 était discrétionnaire. Si le ministre décidait, lui, qu'il voulait donner plus d'argent à certaines municipalités, plus que le député ne recommandait, le ministre était libre de le faire. Il le faisait, aussi. Il y en a qui le faisaient. Donc, moi, je vous dis que, pour celui-là, il n'y a pas de règles du jeu spécifiques.

M. Garon: Mais, là, l'enveloppe que les députés affectaient, ils ne l'auront pas, là, d'après ce que je comprends, le 10 000 000 \$.

M. Middlemiss: Bien, il y a l'enveloppe de 1000 \$ du kilomètre, selon le nombre de kilomètres. Avec les municipalités, avec les élus, ils vont décider de quelle façon ils vont distribuer cette enveloppe-là.

M. Garon: Vous avez dit 40 000 000 \$, c'était de

même. Mais le 10 000 000 \$, ça va être comment?

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit.

M. Garon: Bien, ce n'est pas clair.

M. Middlemiss: Mais non. Je vous l'ai dit, je ne peux pas vous... Il n'y a rien de spécifique. Je ne peux pas vous dire: C'est 1000 \$ du kilomètre. Je ne peux pas vous dire: C'est 2000 \$. Tout ce que je vous dis, c'est qu'il y a une enveloppe de 10 000 000 \$.
(17 h 30)

M. Garon: Bon. Elle va être attribuée comment dans les différents comtés?

M. Middlemiss: Premièrement, il va falloir que ça soit des projets qui vont être soumis.

M. Garon: À qui?

M. Middlemiss: Au ministre, soit par le député... Préférablement, municipalité et député se mettent ensemble et disent: Voici un projet chez nous, qui est valable, et on a besoin d'argent pour **exécuter** ça cette année.

M. Garon: Oui, mais...

M. Middlemiss: On le soumet et on l'analyse et on dit oui ou non.

M. Garon: Oui, mais écoutez, ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Middlemiss: Mais c'est ça que je vous donne.

M. Garon: Exemple...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, comme exemple, est-ce que, par exemple, une petite municipalité qui fait des travaux d'aqueduc et d'égoût, qui a un programme AIDA et qui, là, bien, naturellement, brise la route...

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'était pas prévu, ça, dans la programmation, évidemment, là. Est-ce que ce programme-là peut servir comme protocole d'entente avec la municipalité?

M. Middlemiss: Oui. Parce que, là, n'oubliez pas que ce 10 000 000 \$, ce n'est pas sur le réseau supérieur. C'est plus comme aujourd'hui. Ça serait des cas comme ça que les municipalités...

La Présidente (Mme Bélanger): Cas de rues de municipalités qui feraient des travaux d'aqueduc et d'égoût et qui seraient obligées d'ouvrir la rue et qui n'auraient pas le moyen de refaire la rue.

M. Middlemiss: C'est exactement des cas pour aider les municipalités qui, sans avoir l'aide, ne pourraient pas exécuter ces travaux-là. C'est un peu le but de tout ça. C'est pour ça que je disais que ça ressemble un peu plus au discrétionnaire. Le 40 000 000 \$, ce n'est pas comme le discrétionnaire. Le 40 000 000 \$, c'est bien **normé**. On dit: Vous avez tant de kilomètres, vous avez 1000 \$ du kilomètre. Voici l'enveloppe que vous avez pour votre comté.

M. Léonard: Ça, c'est **normé**. C'est correct, ça, O.K.

M. Middlemiss: Le 10 000 000 \$, il n'est pas **normé**, un peu comme le 5-4 n'était pas **normé**. On disait: Vous pouvez faire tels ou tels travaux, les municipalités de 10 000 âmes et moins. C'était un peu ça qu'on avait comme normes discrétionnaires.

Mais celui-là va encore un peu plus loin. Moi, je trouve que le 10 000 000 \$ est là pour aider des municipalités à exécuter des travaux...

M. Garon: Je comprends, mais le problème qu'il y a, là...

M. Middlemiss: Il n'y en a pas, de problème.

M. Garon: Non, il n'y en a pas. Il y a 1500 municipalités. Vous dites aux gens: Faites vos demandes au ministère. Vous en avez peut-être 5 par municipalité. Vous vous retrouvez avec 7500 demandes. Le ministère va être embourbé de demandes, comprenez-vous, pour voir si vous allez dire oui ou non.

M. Middlemiss: Je vous ai dit...

M. Garon: Avant, quand il y avait une enveloppe, à un moment donné, il disait: Bien, là, il y a une enveloppe de tant, et tu faisais des ordres de priorité et tout ça. Là, si le ministère administre, il change la formule et il dit: Le 10 000 000 \$, je l'administre de telle façon...

M. Middlemiss: Vous avez 40 000 000 \$...

M. Garon: On va dire aux municipalités: Envoyez tous vos projets au ministère.

M. Middlemiss: Une seconde.

M. Garon: Voyez-vous l'embourbement qu'il va y avoir là?

M. Middlemiss: Une seconde. Vous avez 40 000 000 \$, qui est plus que l'enveloppe qu'il y avait avant, là, 40 000 000 \$ qui est plus que l'enveloppe qui était là pour le 5-4 avant. Donc, cette fois-ci, on retourne cette enveloppe-là aux municipalités à qui on va remettre le plus de kilomètres. Donc, les municipalités ou les comtés, ça va être divisé. Et ça, ça va être décidé

entre le conseil municipal et le député. Ils vont dire: Bon, voici, on a une enveloppe de tant; chez vous, tu as un projet et on vous donne 1000 \$ du kilomètre.

M. Garon: Ça va être affecté par municipalité ou par comté?

M. Middlemiss: Tant par comté. Mais il me semble que ça va être laissé... Je ne veux pas, moi, dicter...

M. Garon: Bien, c'est pour ça. C'est parce que, concrètement...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, voulez-vous lui dire de me laisser finir, là? Il n'écoute pas.

M. Garon: J'écoute très bien...

M. Middlemiss: La plupart du temps, il parle.

M. Garon: ...excepté que c'est tellement compliqué.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: On dirait, batêche, qu'on est toujours en train de mettre 50 onces dans un dé à coudre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, je vous...

M. Garon: Je n'ai jamais vu... J'en fais, des crédits, avec tout le monde. Il y a rien qu'avec vous que j'ai des problèmes.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: On dirait que vous ne comprenez jamais rien.

M. Middlemiss: C'est vous qui ne comprenez pas.

M. Garon: Bien, voyons donc!

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Demandez aux autres ministres avec qui j'en fais.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, tout ce que je dis, c'est qu'il y a 1000 \$ du kilomètre. Je ne veux pas, moi, me substituer au député ou au conseil de ville. Les gens qui ont eu tant de kilomètres qui leur ont été transférés, ils ont droit à 1000 \$ pour l'amélioration et la conservation. Mais, moi, je veux laisser ça au conseil municipal, au député qui a été élu dans ce comté-là, de distribuer cette enveloppe-là. C'est ça que je veux. C'est clair, ça?

M. Garon: Bon. Je vais...

M. Middlemiss: Écoutez, vous allez voir. C'est tellement clair si vous écoutez.

M. Garon: Écoutez donc la question qu'on vous demande...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: ...au lieu de penser à votre réponse. Premièrement, si, dans le comté, il y a 5 municipalités ou il y a 10 municipalités, est-ce que ça va être une enveloppe globale qui va être passée au député, de dire: En raison du total, dans le comté, mettons, de 1000 km à 1000 \$, ça fait 1 000 000 \$, ou bien si ça va être réparti selon le nombre de kilomètres donnés à chaque municipalité? Deuxièmement, qui va décider? Et ça ne veut pas dire que le député et le conseil municipal pensent la même chose. Ça ne veut pas dire qu'ils ont les mêmes priorités. Des fois, le conseil municipal peut avoir la priorité de faire un chemin d'un promoteur, ce qui n'a aucun intérêt pour la population, sauf que ça rend service au promoteur qui est bien «chum» avec le conseil. Qui va affecter l'argent: la municipalité ou le député? Parce qu'à un moment donné il y en a un qui, à la fin, il faut qu'il ait le dernier mot. Ça va être quoi?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans un premier temps, le budget va être donné par comté selon le nombre de kilomètres. Je me fie au bon jugement du député et des conseils avec qui il devra la distribuer, cette enveloppe-là. C'est lui qui le fera avec... C'est certain que, lorsque les recommandations vont être faites, vont être acheminées au ministère des Transports, on va seulement faire les recommandations qu'ils nous ont faites, on va tenter de s'assurer qu'il y a une entente entre le député et le maire. Mais je n'ai pas l'intention de me substituer, moi, à cette chose-là. Et je pense qu'il y a des députés qui vont vouloir eux-mêmes organiser une façon de dire aux municipalités: Vous voulez faire ça? Si vous êtes prêtes à mettre tant, moi, je vais en mettre tant. Ça, ça fait partie des discussions qu'il peut y avoir entre le député et le conseil de ville parce que, réellement, c'est le député qui devra, plus tard, faire face à la population pour se faire réélire au moment d'une élection. S'il ne fait pas bien son travail, à ce moment-là, on pourrait peut-être le remercier de ses services. C'est sur ça qu'on se fie. On se fie aussi que les municipalités vont bien dépenser leur argent parce que, si elles ne le font pas, elles aussi sont sujettes, à la prochaine élection, à se faire dire par les contribuables: Non, vous avez mal fait, vous n'avez pas mis les priorités où elles devaient aller.

Donc, il me semble que c'est un peu, comme je disais, un partenariat. On veut que chacun prenne ses responsabilités. Mais, comme dans toute chose, Mme la Présidente, si on ne peut pas s'entendre, ça prend toujours quelqu'un, en bout de piste, qui va être obligé de

faire l'arbitrage et, à ce moment-là, ça va être certainement à moi à faire l'arbitrage.

M. Brouillette: Mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. M. le député de Champlain.

M. Léonard: S'il y a des accords...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Un instant.

M. Garon: Je n'ai pas eu de réponse à ma question.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, écoutez...

M. Garon: On va quand même vider la question.

M. Brouillette: C'est dans le même ordre.

M. Garon: Non, non, mais c'est parce qu'il y a trop de placotage. Moi, une question bien simple, là.

M. Brouillette: C'est dans le même contexte.

M. Garon: Vous avez dit une chose qui est claire, là. Mettons qu'il y a 1000 km à 1000 \$, ça fait 1 000 000 \$ pour le comté. Ça va être attribué globalement pour le comté. Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ou au député.

M. Garon: Oui. Le député, vous dites... Bien, je ne le sais pas. Je veux voir clairement. Il y a 1 000 000 \$. Il a dit au comté. Il n'a pas dit pour le député encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien...

M. Garon: 1 000 000 \$. Bon, attends un peu. Non, non. Je veux savoir pour que ce soit bien clair. Deuxièmement, là, le processus, ça va être quoi? Ça va être la municipalité. Le député va savoir qu'il a 1 000 000 \$ parce qu'il a 1000 km à 1000 \$. Il a 1 000 000 \$ pour l'ensemble du comté. Ça peut être affecté différemment. Ça peut être plus dans une municipalité, plus dans l'autre. Il peut y avoir différentes choses parce que, des fois, des chemins peuvent être à une municipalité, mais ça va plutôt à l'autre. Bon. Je veux savoir comment ça va fonctionner, après ça. Les municipalités vont dire: Voici ce que je veux faire au député ou vont le dire au ministère des Transports. Comment ça va fonctionner pour qu'après ça... Puis qui va affecter tel montant à telle place, tel montant à telle place, tel montant à telle place, selon les proportions que vous mentionnez? Qui va faire le suivi, également, pour savoir que ça a été dépensé vraiment dans les proportions qui ont été dites? Parce que vous pouvez

dire à une municipalité: 75-25. Sauf que le député, lui, ce n'est pas un bureau de gestion pour savoir si ça a été fait à 75-25 ou à 50-50. Alors, comment ça va fonctionner concrètement? C'est ça que je veux savoir.

M. Middlemiss: Je ne hais pas ça me répéter, Mme la Présidente, mais je vais le faire encore.

M. Garon: Mais...

M. Middlemiss: Il me semble que c'était très clair. Il y a 40 000 000 \$ et on va prendre l'enveloppe. Chaque comté va...

M. Garon: On n'est plus aux 40 000 000 \$. Regardez. Essayez de comprendre ce que j'ai demandé.

M. Middlemiss: Non, non, mais...

M. Garon: C'est un effort bien, bien difficile.

M. Middlemiss: Non, non. Ce n'est pas...

M. Garon: J'ai dit: 40 000 000\$, je ne parle plus de ça.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon: Je n'en parle plus, là. Je suis rendu... Vous avez dit que l'enveloppe sera au comté, 1000 km à 1000 \$: 1 000 000 \$. Je suis rendu là. Ne recommencez pas à 0. Bon. À partir de là, les municipalités, dans ce comté-là — mettons qu'il y a 10 municipalités — elles vont faire comment? Elles vont demander ça à qui? Puis elles vont présenter leur projet comment? À qui? Puis qui va les analyser? Puis qui va leur donner la réponse où l'affecter? Comment ça va être affecté? Dans quelle proportion?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que c'était clair. J'ai dit: Le député va avoir l'enveloppe pour le comté. Je m'attends qu'il va le faire avec les élus municipaux. C'est de la même façon que le budget qu'on avait pour l'aide à l'amélioration du réseau routier. Le député avait une enveloppe. Lui décidait le quantum et à qui il le donnait. Cette fois-ci... Pardon?

M. Léonard: C'était le 5-4.

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est basé sur ça parce que c'est un programme qui a bien fonctionné. De façon générale, il a bien fonctionné et c'est pour ça qu'on a voulu le garder un peu dans ce contexte-là et dire: Regardez, là, on va prendre ce programme. Mais, cette fois-ci, l'enveloppe va être décidée d'une autre façon. L'enveloppe ne sera pas décidée par le ministre. L'enveloppe va être décidée par le nombre de kilomètres dans cette circonscription électorale. Où c'est différent, c'est que la distribution, Mme la Présidente, va se faire entre

le député et les conseils municipaux. Et c'est même ça qu'on a dit. Peut-être que, pour aider le député à mieux distribuer son enveloppe et à mieux la planifier, que ça soit fait sur une base de 3 ans, qu'il fasse un plan triennal de dépenses et qu'il s'entende avec les municipalités: Toi, cette année, je peux te donner tant. Toi, l'année prochaine... Et c'est lui qui sera jugé par ses commettants, Mme la Présidente. C'est lui qui va être jugé par les commettants, Mme la Présidente, à savoir s'il a fait son travail, oui ou non.
(17 h 40)

Le seul contrôle, certainement que le député pourra s'assurer, lui, que la municipalité dépense proportionnellement, mais toutes ces sommes d'argent là devront être vérifiées par les Affaires municipales qui vérifient le fonctionnement d'une municipalité afin de dire que les sommes d'argent qui ont été attribuées... Oui, mais, regardez, les Affaires municipales vérifient le fonctionnement des municipalités, des bilans, afin de dire que les sommes qui ont été remises à ces gens-là... Oui, mais c'est de s'assurer que l'argent a été dépensé pour la construction de routes et pas autre chose.

Vous me demandez quel genre de contrôle; je vous le dis, c'est que, pour s'assurer que des sommes d'argent ont été dépensées sur les routes, pour améliorer les rues, il va falloir que ce soit fait au niveau des Affaires municipales parce qu'elles font leur vérification annuelle, dans ce contexte-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, M. le député de Champlain; après, M. le député de Labelle.

M. Brouillette: Merci, Mme la Présidente. Premièrement, pour avoir siégé sur le comité du réseau avec vous, Mme la Présidente, peut-être juste un petit éclaircissement via le ministre. C'est bien simple, c'est que, l'enveloppe, on le dit, c'est 50 000 000 \$: 40 000 000 \$ qui est redistribué dans le réseau et 10 000 000 \$ qui restent pour les priorités du ministre. Ma question, ce serait de savoir: Quand on a discuté du 10 000 000 \$, parce qu'à ce moment-là on était sur le comité, pour donner un exemple bien majeur, on avait dit à ce moment-là pour le 10 000 000 \$ que, s'il y avait quelque chose qui arrivait à une infrastructure, soit un glissement de terrain dans une municipalité... On va vous en donner un exemple. Chez nous, dans le comté de Champlain, on a eu un glissement de terrain, il a coûté 150 000 \$, présentement, ce printemps. La municipalité, on sait qu'elle n'était pas capable d'arriver et de dire: On prend 150 000 \$ dans les budgets, ils avaient peut-être 300 000 \$ ou 400 000 \$. Le 10 000 000 \$, on l'avait réservé pour ça, soit une structure ou une route pour laquelle la municipalité vraiment ne pouvait arriver et rencontrer les coûts rattachés à cette route-là. C'est bien sur ça qu'on s'est entendus, à ce moment-là, pour le 10 000 000 \$?

M. Middlemiss: Ce que je vous dis, c'est que le 10 000 000 \$, c'est pour des projets à incidence supra-municipale...

M. Brouillette: C'est en plein ça.

M. Middlemiss: ...et ça va être du cas par cas. C'est pour ça que je vous dis que je ne peux pas, aujourd'hui, vous dire que c'est pour des glissements de terrain ou c'est pour ci. Ce sera jugé à propos. C'est de l'aide dont la municipalité a besoin; sans ça, elle ne pourra pas exécuter...

M. Brouillette: C'est en plein ça.

M. Middlemiss: ...ces travaux-là qui sont jugés nécessaires et urgents.

M. Brouillette: C'est pour ça, M. le ministre, que je voulais peut-être éclairer le député de Lévis, à ce moment-là. Tandis que le reste de l'enveloppe dont on a discuté, l'enveloppe discrétionnaire, c'est pareil comme c'était avant, excepté que ce qu'on a dit aussi, c'est qu'à un moment donné chaque municipalité nous fasse valoir les travaux qu'elle veut exécuter chez elle, soit par résolution, et, de là, l'enveloppe s'applique comme anciennement, soit qu'on demande à la municipalité de mettre 50 % de l'enveloppe, comme on opérait avec le discrétionnaire qu'on avait par les années passées.

Moi, je peux vous dire que chez nous, dans le comté, présentement, je l'ai annoncé à toutes mes municipalités et les résolutions augmentent. Je demande à la municipalité d'avoir des résolutions et on va payer 50 % de la facture, du montant des travaux qui sont exécutés.

Une voix: 50 % de la facture?

M. Brouillette: Bien, là, c'est chacun... Je pense que le discrétionnaire, c'est au député à décider ce qu'il veut faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais c'est parce que tu dis que, si les municipalités...

M. Middlemiss: Est-ce qu'il va y avoir un débat entre la présidente et un des membres du conseil?

M. Brouillette: Bien non. Mais, là, je veux dire, je pense que les discussions qu'on a eues durant le temps, vous...

La Présidente (Mme Bélanger): 50 % de toutes les demandes, tu n'auras pas l'enveloppe pour ça.

M. Brouillette: Non, non, mais ça dépend de la municipalité. Je ne vais pas contester dans votre comté chez vous, Mme la Présidente. Moi, je parle de mon comté chez nous. Je pense qu'on est libre de faire ce qu'on veut dans notre comté.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voulais juste ajouter, avant que le député de Labelle ne pose la question... M. le député de Lévis, un autre contrôle, c'est qu'il va falloir que les municipalités nous envoient

une résolution municipale concernant les travaux qu'elles veulent exécuter. Donc, déjà, on va avoir une résolution du conseil municipal qui s'engage à faire les travaux, tels, tels travaux. À ce moment-là, elles sont engagées, et il y aura une vérification qui va être faite après. J'ai oublié ça. Est-ce que le député de Lévis a compris, Mme la Présidente?

M. Garon: Moi, j'ai compris.

M. Middlemiss: Pour un meilleur contrôle. J'avais oublié de le mentionner tantôt, c'est qu'avant de faire la vérification en amont par les Affaires municipales, avant de recevoir l'argent, le versement, la municipalité devra envoyer une résolution au député, qui sera acheminée au ministère des Transports qui fera ensuite le transfert des sommes d'argent nécessaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'arrangerai bien avec mes problèmes. M. le député de Labelle.

M. Léonard: Oui, je voudrais poser... D'abord, sur le 40 000 000 \$, comme le député l'a dit, dans un comté à 1000 kilomètres, 1000 \$ du kilomètre, ça fait 1 000 000 \$. Il y a, évidemment, des consultations entre le député et les conseils municipaux. Mais, avec 1 000 000 \$ — premier chapitre des livres d'économie, les besoins sont infinis et les ressources limitées — vous savez très bien qu'il va y avoir des discussions et que ça n'est sûrement pas suffisant, etc.

S'il y a contestation, s'il n'y a pas entente entre le député et les municipalités, les maires, qu'est-ce qui se passe? Le député va faire une recommandation au ministère et elle diffère de ce que voudraient les maires. Qu'est-ce qui arrive dans ce temps-là? Qui l'emporte? Qui décide?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, répondre à une question hypothétique, sans savoir...

M. Léonard: Bien, ce n'est pas hypothétique. Ça va se passer.

M. Middlemiss: Non, mais sans savoir... Dans tout ça, il faudrait étudier qui a raison et qui a tort. Il me semble qu'avant de...

M. Léonard: Mais, Mme la Présidente... Alors, O.K.

M. Middlemiss: Non. Selon le but, Mme la Présidente, du transfert de ces sommes d'argent là...

M. Léonard: Mme la Présidente, si le ministre le permet...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Léonard: ...je pense que je n'en suis pas à qui a tort, qui a raison parce que, en réalité, la municipi-

palité a un dossier très concret, étoffé sur l'état de ses chemins municipaux, alors que le député ne l'a pas. Il n'est pas équipé pour faire ça. Ce n'est pas en soi, en lui-même un administrateur. Mais il va faire une recommandation d'équité entre les municipalités au ministre et puis, à un moment donné, c'est ça ma question, il va y avoir des différends. C'est évident qu'avec, dans l'ensemble du Québec, 1500 municipalités, il va y avoir des différends. Comment allez-vous trancher?

Si vous tranchez sur dossier, je pense qu'à ce moment-là je ne vois pas ce que je fais dans le dossier. Que la municipalité s'adresse directement au ministère. Parce que, au fond, je ne peux pas contester un dossier d'ingénieur, je ne suis pas qualifié pour faire ça comme député, ce n'est pas vrai. Même si on peut avoir différentes compétences dans un secteur ou dans l'autre, je ne suis pas équipé pour faire ça. Donc, en termes d'administration publique, la question, je la pose: Qu'est-ce qui l'emporte après consultation par le député? Puis prenons pour acquis que tout est bien fait, tout est correct, qu'est-ce qui se passe? Qui décide?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je serais tenté de dire, moi, que je me suis battu à la table Québec-municipalités pour m'assurer que le député aurait quelque chose à dire, parce qu'on aurait voulu que ce soient seulement les municipalités. Dans ce contexte-là, moi, je serais porté à supporter le député, en autant que ça n'est pas une chicane de clocher. C'est pour ça que je vous disais ça, tantôt.

M. Léonard: Mais je voudrais...

M. Middlemiss: C'est pour ça que je vous disais que, si c'est un entêtement d'une part, mais qu'on juge à propos que des travaux sont nécessaires et qu'on veut savoir c'est quoi, le différend, on peut demander, nous autres, l'opinion chez nous, Mme la Présidente, des ingénieurs: Est-ce que ce projet-là en vaut la peine? et écouter les arguments. J'espère, Mme la Présidente, que je n'en aurai pas trop, de ça, mais ça s'est produit certainement dans le discrétionnaire. Le député, à ce moment-là, c'est lui qui avait la main haute. C'est lui qui décidait, il en donnait aux municipalités à qui il voulait en donner, puis il en donnait moins à d'autres. C'est lui qui décidait.

Là, à ce moment-ci, on a les 2 dans le contexte. J'espère que ça va forcer les gens à en venir à une entente, à s'entendre sur ça; sinon, je devrai trancher. Je vous dis que ma première opinion, ce serait de trancher dans le sens du député.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Labelle.

M. Léonard: Mme la Présidente, si vous me permettez de poursuivre, parce que c'est un débat très important, cette affaire-là. Il y a 40 000 000 \$, puis il y a l'autre 10 000 000 \$, on y reviendra après. Mais 40 000 000 \$. En réalité, ça me paraît difficile parce

que votre rôle, ça va être de trancher entre un député et un maire qui va contester une recommandation quelconque; quel que soit le bien-fondé, il conteste. Et ça amène le ministre à intervenir, finalement, dans tous les dossiers sans compter. Prenons un dossier, le cas d'une ville dont le taux de taxes serait très élevé, ce qui fait que ses citoyens s'en vont, une petite ville qui tombe sous le coup... ou une municipalité de village qui n'a pas beaucoup de kilomètres, mais, pourtant, qui devrait être protégée quant aux coûts, à son taux de taxation. Qu'est-ce que vous allez choisir? Donc, là, on rentre dans le fond des dossiers. Puis on est dans des questions d'urbanisme et d'aménagement fort importantes.

Le député a une opinion et les 2 maires, par exemple — il y a le maire du village et le maire de la paroisse — vont avoir des opinions, je dirais, presque à l'opposé l'un de l'autre. Moi, ça me paraît dangereux parce que ça vous amène à vous mêler directement du dossier des routes dans chacune des municipalités, donc à revenir dans une approche très centralisatrice, finalement.

(17 h 50)

Deuxièmement, je pense qu'il ne faut pas faire de l'angélisme, non plus. Les opinions politiques interviennent là-dedans, et chez les maires et chez les députés par rapport au ministre. Même si vous voulez être absolument objectif, il reste que vous allez être en butte à des accusations, inévitablement, à cause de ça — je vous dis ça et j'aimerais avoir vos réactions par rapport à cette remarque-là — parce que, à mon sens, indépendamment du poste que nous occupons à l'heure actuelle, ceci va survenir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans tout ça, j'espère que ça ne sera pas tous les cas. J'ai l'impression que ça va être plutôt l'exception que la règle. La dynamique étant ce qu'elle va être, les municipalités qui vont vouloir avoir de l'aide du ministère des Transports ou des transferts vont peut-être faire un effort plus grand afin de tenter de s'entendre avec le député. J'espère que la dynamique va être telle qu'il va y avoir plus de chances que ces gens-là vont s'entendre parce que tout le monde va vouloir avoir une partie de ces sommes-là et ils sont là pour ça. J'espère que ceci va créer une dynamique au point où les cas vont être minimes.

Mais, d'un autre côté, Mme la Présidente, à un moment donné, il faut prendre des décisions. Il me semble que, s'il y a un différend entre un député et une municipalité, ça revient au ministre; il fait analyser les choses et il regarde le bien-fondé de ces choses-là et, à ce moment-là, s'il y a une décision qui doit être prise, elle sera prise et on vivra avec les conséquences de nos décisions. Il me semble que c'est pour ça que nous sommes élus, pour faire ces choses-là, en autant qu'on les fasse de façon juste et équitable, tel qu'on peut le faire comme personne humaine. C'est bien l'intention que j'ai de le faire, si c'est moi qui suis appelé à le faire, comme certainement le député de Labelle a été obligé de le faire lorsqu'il était ministre, lui aussi. Il a

été obligé de faire des choix et des décisions et il a été obligé de régler des arbitrages. C'est dans ce contexte-là qu'on doit le faire, mais de façon aussi équitable et transparente qu'on peut le faire, comme un humain.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Labelle.

M. Léonard: Mme la Présidente, il me semble que, là, le ministre se place dans une position où il va juger entre un maire et un député. C'est inévitable. Quand je le regarde aller et quand on arrive maintenant aux 10 000 000 \$ sur lesquels il va garder la haute main... Supposons — et je vous la pose comme ça, la question — que vous avez quelqu'un qui mousses un dossier, qui s'amène chez vous avec son maire et qu'il obtienne une subvention sans recommandation du député, en dehors complètement du programme, mais pigée dans le programme. Qu'est-ce que vous faites?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est certain que je vais... Comme je vous le disais tantôt, on essaie de créer une dynamique, une coopération. Donc, si une municipalité m'arrive et me dit: J'ai un projet spécial... Est-ce que vous allez passer par votre député? Allez voir votre député et tentez de vous organiser avec votre député et on verra. Mais, après ça, en bout de piste, si je suis obligé de faire l'arbitrage et qu'on juge à propos que c'est un projet qui vaut la peine d'être fait et que c'est pour aider les contribuables... Il y a une chose qu'il ne faut pas oublier: nous sommes tous ici, Mme la Présidente, pour les contribuables. C'est toujours les mêmes contribuables. Que ce soit le maire, le conseiller ou la commission scolaire, que ce soit le député, c'est toujours les mêmes contribuables. Donc, si on juge à propos que les investissements, c'est dans les intérêts supérieurs de ces contribuables-là, il me semble qu'on peut faire cette décision-là. Je n'ai pas peur de prendre des décisions de même, du tout.

M. Léonard: Je dirais... C'est parce que... Quel est le rôle du député? Est-ce que c'est un rôle de recommandation ou un rôle de décision? Parce que, ça, ce n'est pas très clair, surtout pour le 10 000 000 \$. En d'autres termes, je vais vous apporter un cas. Un président de l'association libérale d'un comté qui s'amène avec un maire et qui va chercher de l'argent chez le ministre des Transports sans en parler au député, qu'est-ce qui arrive, là-dedans?

M. Middlemiss: Ça, c'est une chose, Mme la Présidente... Je tenterais d'éviter que ça se fasse, Mme la Présidente, parce qu'il me semble — et je l'ai toujours dit: Je voudrais que le député et le maire puissent s'entendre. Maintenant, si c'est impossible et qu'on juge à propos, que ce soit... Premièrement, si c'est un président d'association qui veut faire des choses comme ça, Mme la Présidente, je le découragerais. Je lui dirais: Si vous voulez que ce soit fait, demandez donc à la municipalité qu'elle s'en occupe, elle. N'allez pas tenter de

nous mettre dans une position difficile. Parce que, en bout de piste, il faut juger l'à-propos, le bien-fondé de la demande, l'effet que ça va avoir sur les contribuables. Comme vous l'avez soulevé tantôt, M. le député de Labelle, s'il y a une municipalité qui a des problèmes d'argent, un taux de taxe... et qui a besoin de choses, il me semble que c'est pour ça qu'on veut faire ça. C'est dans ce contexte-là que je me suis débattu, et à plusieurs reprises, à la table Québec-municipalités, parce qu'on voulait que le député n'ait rien à dire dans ça. Rien du tout. On leur a dit une chose: La prise en charge, ça, ça va être contrôlé, on va vous remettre ça, là, mais le 40 000 000 \$, il va falloir que le député soit impliqué dans ces décisions-là parce que, présentement, c'est encore des sommes d'argent que nous allons chercher, nous autres, comme gouvernement provincial, dans les poches des contribuables et on leur remet ça.

Le jour où les municipalités iront chercher leur propre taxation, si c'est ça qui arrive un jour, à ce moment-là, on ne sera plus impliqués parce que ce n'est plus nous autres qui allons être imputables pour les impôts qu'on va chercher. Aujourd'hui, nous le sommes.

M. Léonard: Je pourrai transmettre au ministre une manchette où un président d'association libérale de comté se vante d'avoir obtenu une subvention pour une municipalité. Ce n'est pas parce qu'il y avait eu désaccord avec le député en cause. Je pourrai lui faire la preuve, d'ailleurs. Mais, voyez-vous, même avant que vous ne changiez ça, vous étiez aux prises déjà avec ces problèmes-là. Alors, qu'est-ce que ça va être maintenant qu'il y aura 50 000 000 \$ dans le programme?

M. Middlemiss: Regardez, en l'occurrence...

M. Léonard: Ça commence à être de l'argent, là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on parle du 5-4, c'est qu'il y avait 28 000 000 \$, mais il n'y avait presque pas de normes là-dessus. Le 40 000 000 \$ va être assez bien normé.

M. Léonard: Il va être normé à 1000 \$ du kilomètre ou à peu près.

M. Middlemiss: Oui, mais c'est déjà établi. Un comté va avoir tant.

M. Léonard: Ça, c'est vraiment une norme.

M. Middlemiss: Et là, la distribution va se faire par le député avec les élus municipaux et non pas nécessairement la MRC. Dans nos discussions, Mme la Présidente, vous vous en souvenez, dans la tournée que j'ai faite du Québec, les MRC auraient voulu s'accaparer de tout ça et, elles, décider. Mais les élus municipaux ont décidé non. C'est notre municipalité et on veut avoir quelque chose... Et on a tenté de le regarder dans ce contexte-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez deux minutes et demie.

M. Gauvin: Oui. M. le ministre, je pense qu'il y a des comtés, il y a déjà des régions où les services de votre ministère, les divisions, ont informé à l'avance les municipalités de la condition de leurs routes. Elles ont aussi été informées des tronçons de routes secondaires, de routes locales, qui nécessiteraient des interventions majeures. Le député est au courant. En collaboration avec sa municipalité, le ministère des Transports, je pense que c'est facile d'établir des priorités sur la place publique. Tu sais, au vu et au su de tout le monde. Je pense qu'il n'y a pas d'autre façon d'y arriver. C'est priorités 1, 2, 3 au cours d'une année x. Votre ministère collabore déjà avec les municipalités pour les aider à établir des priorités et je pense que c'est la façon d'avancer.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, réellement, c'est un peu ça. J'espère, moi, que la dynamique va être telle que le député, les élus municipaux pourront faire ce débat-là et démontrer que les contribuables... Il me semble qu'on peut y arriver. Je comprends qu'il y a toujours des exceptions à la règle et on pourra voir des cas où ça va être certainement controversé entre le député et le conseil municipal. J'espère que ça va être des exceptions. À ce moment-là, si on doit trancher, moi, je dis qu'on doit trancher selon...

M. Léonard: Juste une remarque à faire là-dessus. Dans le cas où ce serait un député libéral, évidemment, la recommandation du député libéral...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Labelle...

M. Léonard: ...va être très forte, mais, dans le cas d'un député de l'Opposition, ça peut être l'inverse.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur ceci, je vais ajouter un commentaire. Je l'ai mentionné tantôt, il y avait un comté dans tout le Québec où on n'avait pas ajusté l'entretien du réseau routier, c'était le comté de Labelle. Mme la Présidente, c'était le seul comté de l'Opposition et, pourtant, je n'ai pas hésité à rectifier la situation qui existait. Non, non. Et il me semble que ça a été fait par équité, Mme la Présidente, la même équité que je suis prêt à exercer...

M. Léonard: C'était un dossier qui avait déjà été réglé ailleurs, que le gouvernement libéral n'avait pas réglé, dans le cas de Labelle, justement.
(18 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, le député de Lévis a une question à poser. Peut-être que vous allez pouvoir trouver la réponse à l'heure du dîner. C'est ça que vous m'avez demandé, M. le député de Lévis?

Voyages hors Québec (suite)

M. Garon: Brièvement. Il y a une affaire qui me chicote. J'en ai parlé un peu, tantôt. Dans l'affaire du voyage à Singapour, le ministre, pour 12 jours, c'est 7651 \$; un peu plus loin, dans le service des relations extraministérielles, on voit que pour — je pensais que tout ça était inclus dans le même, mais ce n'est pas inclus dans le même — le cabinet du ministre, Mme Josée-Maryse Sauvageau et pour M. Yvan Demers, sous-ministre, les 2 ensemble, pour la même durée, 13 jours, c'est 9778,77 \$. Alors, ils doivent être dans le même hôtel. Comment ça se fait que, pour le ministre, c'est 7651,32 \$, et pour son attachée politique et le sous-ministre adjoint, c'est 9778,77 \$ pour 13 jours de congrès à Singapour, alors que le congrès a duré 5 jours, puis que c'est 13 jours sur place? Ça m'apparaît une grosse dépense aux frais du gouvernement, alors que le congrès durait 5 jours, puis que les gens ont été là 13 jours.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne sais pas s'il y en a d'entre vous, puis je ne sais pas de quelle façon le député est allé à Singapour durant sa lune de miel, mais ça prend du temps pour aller là-bas, Mme la Présidente. Je dois vous dire que les billets d'avion pour moi ont été achetés par les Affaires internationales et j'ai voyagé dans la classe affaires et non pas dans la classe économique. Ce n'est pas moi qui ai décidé ça; c'est les Affaires internationales qui ont dit que c'est dans cette classe-là que, moi, je devrais voyager, et c'est ça qui est l'écart. On ne peut pas toujours aller à Singapour le jour qu'on veut y aller. C'est que ça a pris ce temps-là. Ça prend 2 jours, ça prend plus qu'une journée, au-dessus de 30 heures de vol pour se rendre et 30 heures de vol pour revenir. Tu peux ajouter ça, ça fait à peu près 2... Certainement, là, le temps qu'on part, les heures d'arrêt, puis ça c'est 30...

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: La différence, Mme la Présidente, je vous le dis, c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, la discussion va se poursuivre à 20 heures.

M. Middlemiss: ...dans le coût du billet d'avion.

M. Garon: Je ne vous demande pas de deviner. Je ne joue pas... Je ne le sais pas. Écoutez bien. Je vous demande la raison suivante, là. Le voyage pour le ministre a coûté 7651,37 \$; pour l'attachée politique, Mme Josée-Maryse Sauvageau, et M. Yvan Demers, ça a

coûté 9778,77 \$, pour 13 jours, dans les 3 cas, alors que le congrès dure 5 jours. J'aimerais avoir la ventilation des dépenses d'avion, de séjour pour les 3 personnes parce que, là, c'est la première fois... Je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il n'y a aucun problème. Le député de Lévis cherche encore à vouloir démontrer qu'il y a des gens qui profitent du système. Ce n'est pas vrai. Je vous l'ai dit, le billet d'avion a été acheté par les Affaires internationales et ce n'est pas moi qui ai décidé dans quelle classe j'étais pour aller. C'est ça, la différence, Mme la Présidente. Tu sais, c'est bien beau d'essayer de vouloir démontrer que les gens abusent du système...

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 3)

(Reprise à 20 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, pour l'année financière 1993-1994. Il nous reste 2 heures pour terminer l'étude des crédits. M. le ministre, est-ce que vous voulez répondre aux questions du député de Lévis avant qu'on poursuive? Est-ce que vous avez des réponses à ces questions-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais certainement aborder la question de la tournée des aéroports nordiques au Québec et bien placer tout ça dans son contexte. La question qui nous a été demandée, je vais vous la lire textuellement: «La liste des voyages hors Québec depuis le 1er avril 1992, endroit et date du voyage, but du voyage, coût, noms des ministres, députés, personnel de cabinet et fonctionnaires concernés (avec leur titre); pour les organismes, noms des dirigeants et fonctionnaires concernés.»

Donc, dans le cas de la tournée des aéroports nordiques au Québec, on indique: «Coucher à Iqaluit, Territoires du Nord-Ouest, à cause du manque de disponibilité dans les municipalités québécoises vu le nombre de personnes», 2 soirs. Sauf que, Mme la Présidente — ça, c'était pour le 17 et le 18 juin — le voyage a débuté le 15 juin et, le 15 juin et le 16 juin, ils ont couché à Kuujuaq, qui est au Québec. Donc, à ce moment-là, on ne marquait pas les coûts parce que ce n'était pas un voyage qui était hors Québec. Donc, le 15, le 16, le 17 et le 18, ils ont couché à Iqaluit. Et je ne peux pas vous donner tous les détails, pour ça je ne les ai pas.

(20 h 10)

Ça, c'était ce qu'on se proposait de faire. Et,

comme je vous l'ai indiqué, il y a eu un problème de température vers la fin, le jeudi ou le mercredi; on n'est pas certains si l'itinéraire qui était proposé, ils ont réussi à l'accomplir le 17 et le 18 juin. Pour ces raisons, Mme la Présidente, je voudrais être capable de remettre à la commission, en détail, en réalité ce qui a été fait. Mais je dois dire que, le 15 et le 16, on était au Québec. Donc, ces 2 jours-là ont été pris à visiter des aéroports, sauf que, pour le 17, on n'est pas certains. Donc, je voudrais réserver tout ça.

Je pense que ça éclaircit un peu, Mme la Présidente, la situation. C'est qu'à partir de 2 jours à l'extérieur du Québec le député de Lévis est parti sur une tangente, et on a tenté de répondre. Donc, en réalité, il semble que ce n'est pas aussi catastrophique qu'aurait voulu le prétendre le député de Lévis. C'est que, les 2 premières journées, les choses ont été faites. Les 2 dernières, on n'est pas certains à cause de la température. Mais on va vous donner exactement le nom des personnes et les dépenses, Mme la Présidente. Et la raison pour laquelle on ne peut pas vous les donner immédiatement, c'est que chacun des fonctionnaires qui étaient là a présenté ses propres dépenses. Donc, il faut accumuler ça et mettre tout ça ensemble. Et qu'est-ce qu'on voit ici comme dépenses? Ça, c'est le coût des 2 couchers pour tous les gens à cet endroit-là les 2 soirs. C'est ça qu'on voit là. Je peux ajouter à ça, Mme la Présidente, c'est l'information que j'ai, que c'est un F-27 du gouvernement qui a été utilisé pour faire cette visite-là.

M. Garon: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...réalisez au fond que, si vous aviez donné cette information-là au point de départ, on aurait posé bien moins de questions. On a passé du temps énorme parce que vous nous avez dit que le voyage avait été de 2 jours, puis, normalement, ça prend 5 jours pour faire l'inspection. Nous, on a pris les réponses que vous avez données. On ne le sait pas, on vous pose des questions parce que ça a l'air curieux, 25 personnes. On n'a pas posé seulement la question là-dessus; on a parlé aussi du nombre de personnes, pourquoi elles sont allées là. Si elles étaient parties le 15 et le 16 et avaient couché à Kuujuaq, vous ne l'avez pas dit, cet après-midi. On a posé une série de questions. Ça a pris un temps inouï.

En commission, ici, on pose des questions sur des engagements publics, puis on ne nous répond pas, puis il faut faire le tour de la question, ça ne finit plus, pour, finalement, quand on le regarde, se faire dire, bien, qu'ils avaient couché 2 jours au Québec. Puis le ministre n'était même pas au courant et, dans les gens autour de lui, il n'y avait personne qui semblait au courant. Alors, il serait bon, peut-être, que les gens qui viennent en commission parlementaire soient au courant des dépenses qui ont été faites par les ministères. Là, on

réalise que... Regardez le temps. On peut le voir, c'est vérifiable combien on a passé de temps à la commission. Moi, j'ai l'intention de me plaindre de cette question-là, parce qu'on pose la question, il y a un temps inouï pour avoir des informations qui ne sont pas exactes pour, après ça, arriver le soir et nous donner l'information, alors qu'on aurait passé bien moins de temps qu'on en a passé.

Et le point sur la durée du séjour, on a dit qu'on était revenus précipitamment parce qu'il avait fait mauvais, qu'il y avait eu une question de température. On a aussi demandé la justification des personnes. On voit des noms actuellement, des gens qui sont affectés à la voirie qui sont là-dedans. Bon, bien, ils ne sont pas dans le transport aérien. On veut savoir pourquoi aussi. J'ai demandé aussi cette question-là. Alors, j'ai demandé une série de questions concernant ce voyage-là, parce qu'on s'enquiert comment les fonds publics ont été dépensés, puis c'est ça, le but de l'exercice.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que c'est pour ça que j'ai pris le temps, ce soir, d'expliquer quelle était la question qu'on nous a posée. Et, à partir de la réponse qu'on a donnée, le député de Lévis a présumé que ça pouvait être autre chose. Je n'avais pas les renseignements ici.

M. Garon: Je n'ai présumé de rien.

M. Middlemiss: Non, non, je n'avais pas les renseignements parce que, Mme la Présidente, la question était spécifique: les voyages hors Québec. Donc, le voyage a débuté, il y a eu 2 jours à l'intérieur du Québec. Donc, cette fiche-là donnait seulement les dépenses hors Québec. À plusieurs reprises, Mme la Présidente, j'ai dit: Je n'ai pas les renseignements, je vais aller les chercher, les renseignements. Mais on a continué quand même à poser des questions. Puis, là, il y avait des renseignements qui disaient: Le voyage a été écourté à cause de raisons de température. Ça, c'est à la fin.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Je suis d'accord avec le député. Peut-être qu'on aurait dû s'entendre dès le début, dire: On va mettre ça de côté; on va aller chercher la réponse, puis, lorsqu'on aura les renseignements, on va les apporter, les renseignements. Mais qu'on ne nous blâme pas là, parce que la réponse... La question a été soulevée à partir d'une réponse qu'on a donnée à une question spécifique. Et, de là, parce qu'on a passé 2 jours là-bas, à cet endroit-là, on a présumé, peut-être, qu'on n'était pas en train de faire l'inspection des aéroports.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Maintenant, j'ai posé d'autres questions concernant un autre voyage, à Singapour. Je l'ai

demandé ici, puis j'aimerais ça avoir les réponses à ça; le ministre était accompagné d'un sous-ministre adjoint et d'une attachée politique, du sous-ministre Yvan Demers et de l'attachée politique Josée-Maryse Sauvageau. Le voyage, on dit pour 13 jours; c'est marqué dans la partie des fonctionnaires. Le ministre, ce n'est pas marqué, mais c'est les mêmes dates: 13 jours. Le ministre, ça a coûté 7651,37 \$. Le fonctionnaire et l'attachée politique, c'est marqué 9778,77 \$. Ça fait, pour les 3, 17 430,14 \$. Vous avez dit tantôt que c'était pour un congrès à Singapour qui a duré... Vous avez dit que vous pensiez que c'était 5 jours. J'aimerais savoir quelles ont été les dates du congrès et avoir des explications pourquoi, à un congrès dont vous dites — puis j'aimerais l'avoir par écrit — qu'il a duré 5 jours — de quelle date à quelle date? — il a fallu que le sous-ministre, l'attachée politique et le ministre demeurent 13 jours là, alors que le congrès dure 5 jours, puis qu'on dit que le principal but, c'est de faire une petite allocution pendant le congrès pour les inviter au congrès de Montréal qui va avoir lieu en 1995.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il faut regarder. Là, le député de Lévis ne dit pas totalement ce qui a été dit cet après-midi. J'ai dit: Une autre raison d'être là, c'était de mousser le congrès ici. Ce n'est pas ça, hein? Et il me semble que le député de Lévis devrait être assez intellectuellement honnête, tu sais... Puis, s'il le faut, Mme la Présidente, on va aller chercher les galées, parce que, moi, je n'endurerais pas des choses, des demi-vérités comme ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non, je n'endurerais pas ça, Mme la Présidente. Il aime ça...

M. Garon: Qu'est-ce que vous endurez là, que vous dites?

M. Middlemiss: Non, non, mais, regardez, soyez au moins honnête.

M. Garon: Vous avez dit que le congrès durait 5 jours, vous pensiez.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Habituellement, un congrès... Moi, je ne le sais pas. Je ne fais pas de supposition.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Je veux savoir de quelle date à quelle date a duré le congrès exactement et...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va lui donner tous les détails.

M. Garon: Un instant! Je n'ai pas fini.

M. Middlemiss: S'il veut savoir tous les gestes que j'ai posés là-bas, je vais le lui dire aussi.

M. Garon: Essentiellement, je veux savoir le but du voyage et pourquoi la présence du sous-ministre était requise pendant 13 jours à un congrès qui semble ne pas avoir duré plus que 5 jours, parce que l'attachée politique, ça a duré aussi 13 jours, puis le ministre, 13 jours. Dépenses du ministre pendant ces 13 jours-là, on voit 7651,37\$.

M. Middlemiss: «C'est-u» pas épouvantable!

M. Garon: Bien, c'est ça qui est marqué. Et le sous-ministre adjoint, M. Yvan Demers, et l'attachée politique, Josée-Maryse Sauvageau, ont coûté, ensemble, 9778,77 \$. J'aimerais avoir la raison du voyage, la durée exacte du congrès et le nombre de journées, comment s'est ventilé le coût du voyage, billets d'avion et frais de séjour pendant 13 jours pour ce congrès. Parce que ça m'apparaît long pour un congrès; 13 jours, ça m'apparaît long. Et je sais que les hôtels de Singapour, pour y avoir été moi-même à mes frais en 1972, c'était assez cher, à Singapour. Alors, j'imagine que, si le congrès dure 5 jours, puis qu'on reste 13 jours, ça coûte cher également. Je ne nie pas que ça a coûté cher, mais excepté que je ne comprends pas le pourquoi. En même temps, ça a coûté beaucoup plus cher au ministre qu'aux 2 autres, et pourquoi 13 jours quand un congrès a duré quelques jours seulement? J'aimerais savoir quelle a été la durée du congrès, de quelle date à quelle date, et, pour le voyage qui a duré 13 jours, la ventilation des dépenses de chacun.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pris en note, M. le député de Lévis.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, on va certainement... Comme je le lui ai indiqué, c'est certain que la grosse différence, c'est le coût du billet d'avion. Moi, je suis parti le 17. Je pense que les autres sont partis la journée avant moi. Et c'est ça, le moins de jours ça prend pour se rendre là-bas, plus cher ça coûte. C'est exactement ça.

M. Garon: Au total, quand on additionne les 2 dépenses ensemble, 7651,37 \$ pour le ministre et 9778,77 \$ pour le sous-ministre et l'attachée politique, ça fait 17 430,14 \$ pour les 3. C'est un voyage qui... Il peut y avoir une justification...

M. Middlemiss: Non, non. Bien, Mme la Présidente...

M. Garon: C'est ça qu'on demande.

M. Middlemiss: Regardez, on va vous donner la raison du voyage. C'est peut-être dans l'esprit du député de Lévis que ce n'est pas justifié, mais on laissera d'autres personnes juger.

M. Garon: Et la durée du congrès.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pris en note.
(20 h 20)

M. Middlemiss: C'est bien. Mme la Présidente, je pense que je vais prendre l'occasion afin de répliquer. Je vois que le député de Drummond est ici; il n'était pas ici, et je ne dis pas ça...

M. Garon: Non. Un instant.

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente, pour lui faire un reproche. C'est qu'il y a eu des questions qui m'ont été posées et, dans ma réplique aujourd'hui, je n'ai pas abordé les points qu'avait soulevés le député de Drummond. Je voudrais certainement profiter de sa présence ici pour être capable de répondre à tous les points qu'il a soulevés jeudi dernier.

La Présidente (Mme Bélanger): Malheureusement, M. le ministre, votre temps de réplique était de 20 minutes et vous avez pris tout votre temps pour répliquer. Même si on n'a pas répondu aux questions du député de Drummond...

Une voix: Il aura l'occasion.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il aura l'occasion...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Alors, j'ai une autre question...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, la parole est au député.

Embauche des ex-employés du ministère des Transports par les municipalités

M. Garon: ...et, si la réponse est précise, on va passer, justement, à ça tout de suite après, la réorganisation du ministère. J'avais une question à poser. Quand le gouvernement a annoncé la mise sur pied d'un programme pour favoriser l'embauche des ex-employés du ministère des Transports, le ministre a évalué les coûts de ce programme à 15 000 000 \$. On ne sait pas, on n'est pas capables de trouver où ça se trouve dans les crédits, 15 000 000 \$ pour la réembauche des employés du ministère des Transports par les municipalités.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les salaires sont dans le programme 2 et, n'ayant pas le montant exact des coûts, on fera un virage pour ce poste-là au moment où on devra payer ce montant-là. C'est prévu dans la masse globale des crédits.

M. Garon: Non, non. Où?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on me pose la question, je lui donne la réponse, qu'il ne me dise pas non.

M. Garon: Non, non. Écoutez, je demande où. Ce n'est pas mis n'importe où en général.

M. Middlemiss: C'est dans la masse. Non, ce n'est pas identifié spécifiquement.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas possible.

M. Middlemiss: Bien, regardez.

M. Garon: C'est où?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais vous parler à vous et je ne lui parlerai pas à lui. C'est que, réellement...

La Présidente (Mme Bélanger): Bonne idée!

M. Middlemiss: C'est dans la masse salariale...

La Présidente (Mme Bélanger): Très bonne idée, M. le ministre.

M. Middlemiss: C'est dans la masse salariale, mais ce n'est pas identifié à ce poste-là exactement, parce qu'on ne connaît pas les montants exacts. Au moment où on connaîtra les montants exacts, on va faire un virage pour combler ce poste-là.

M. Garon: Un virement?

M. Middlemiss: Un virement de crédits.

M. Garon: Vous voulez dire un virement de Traitements à Transfert? Ça, c'est possible de faire ça.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Mais vous voulez dire que ce sera un virement...

M. Middlemiss: À partir...

M. Garon: ...du poste Traitements à Transfert aux municipalités dans le même élément...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...élément de programme à élément de programme ou dans le cadre du même programme.

M. Middlemiss: C'est un virement autorisé par le Conseil du trésor pour payer les montants. Parce qu'il n'y a pas seulement les municipalités. Il peut y avoir les municipalités, les MRC ou même l'entreprise privée qui seraient prêtes à engager ces gens-là pour des travaux.

M. Gauvin: En fait, l'ensemble des employeurs potentiels.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Comment vous expliquez à ce moment-là que, dans les crédits de 1992-1993 à 1993-1994, au lieu de retrouver 176 000 000 \$ de crédits, on retrouve, dans le total de Traitements et Autres rémunérations, 158 000 000 \$? Il y a une baisse de 18 000 000 \$ sous l'aspect de la masse salariale du ministère; elle passe de 176 000 000 \$ à 158 000 000 \$, alors qu'on dit que c'est le même traitement, mais qu'il y aura des virements pour les affecter aux municipalités, alors que, déjà, dans la masse totale salariale du ministère, on voit une baisse de 176 000 000 \$ à 158 000 000 \$. Ça, ça voudrait dire qu'en plus des 18 000 000 \$ qu'il manque là il y aurait 15 000 000 \$ additionnels qu'il faudrait soustraire. Ça veut dire que le ministère aurait une masse salariale cette année de 33 000 000 \$ de moins. C'est considérable.

C'est ce que je vois comme chiffres si j'interprète ce que le ministre m'a dit. Les 2, Traitements et Autres rémunérations, ça fait un total de 176 000 000 \$ qui passe à 158 000 000 \$ en 1993-1994. S'il nous dit qu'en même temps il veut faire un virement de 15 000 000 \$ à l'item Transfert quand il va savoir ce que ça va être précisément, ça veut dire que 158 000 000 \$ dans les transferts au ministère pour le paiement des employés du ministère, ça va être 15 000 000 \$ de moins encore, parce que ce sera transféré aux municipalités après avoir fait un virement.

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais, c'est certain qu'il y a 18 000 000 \$ de moins. C'est qu'il y a 1250 occasionnels qui ne seront pas rappelés cette année. Et on a parlé de 15 000 000 \$, c'était sur 3 ans. Souvenez-vous bien qu'on avait dit que c'était de l'ordre de 8 000 000 \$ cette année. Si on vous avait dit que l'enveloppe, l'an passé, était de 16 000 000 \$ et si, par hasard, on est obligés de rappeler tous les occasionnels et qu'ils travaillent le même temps qu'ils ont travaillé l'an passé et qu'on paie 50 % ou jusqu'à un maximum de 800 \$, on n'ira pas chercher certainement le même montant que l'an passé. Ensuite, pour les 2 années suivantes, c'est 25 %, 25 %. Donc, si, par hypothèse, c'est 8 000 000 \$ à 50 %, l'année après ça va être 4 000 000 \$, et l'autre année après ça va être 4 000 000 \$, parce qu'on est à 25 %, et ce, en présupant que tous les employés vont aller travailler. C'est ça, là. Et, tant et aussi longtemps qu'on n'a pas le nombre exact, dans la masse salariale globale on fera un virement pour s'occuper de ces postes-là.

M. Garon: Mais vous avez dit que, cette année, il y aurait 1250 occasionnels-année de moins.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Plus le tiers de 500, ça veut dire 135. Vrai?

M. Middlemiss: Il y en a 500 sur 3 ans, oui.

M. Garon: Alors, ça fait 135 plus 1250, 1385. Exact?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Comment se fait-il que, dans l'effectif total du ministère, on voit que le nombre de fonctionnaires passe de 7917 à 7042? Ça veut dire 875 de moins, alors que vous dites qu'il va y en avoir 1385 de moins.

M. Middlemiss: Les 1200 occasionnels travaillent seulement 5 mois.

M. Garon: C'est des occasionnels-année. C'est 1250 occasionnels-année.

M. Middlemiss: Ce n'est pas des personnes-année.

Une voix: C'est des occasionnels.

M. Middlemiss: Ça représente 500 hommes-année, ça, les occasionnels qui travaillent 5 mois par année.

M. Garon: C'est 1250 personnes ou...

M. Middlemiss: Individus, mais qui travaillent 5 mois par année.

M. Garon: Qui représentent 500 personnes-année, vous dites?

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

M. Garon: Et les 500 permanents, c'est 135 personnes-année, ça.

Des voix: Non, non.

M. Garon: Bien oui.

M. Middlemiss: Non, c'est des permanents.

Une voix: Le tiers.

M. Garon: Donc, c'est des personnes-années, 135 personnes-année.

M. Middlemiss: Oui, personnes-année. O.K.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est des personnes-année, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Drummond.

M. St-Roch: Oui, sur le même sujet, Mme la Présidente. Un des grands changements, c'est à Autres rémunérations. La plus grande des épargnes semble être au niveau des bénéfices marginaux que vous n'aurez pas à payer, parce que vous ne transférerez certainement pas les bénéfices marginaux aux municipalités ou aux autres compagnies, ces choses-là.

M. Middlemiss: On m'indique que la réduction, c'est la rémunération qu'on payait aux occasionnels qu'on ne sera pas obligés de payer. C'est ça, le gros changement.

M. St-Roch: Puis, à l'intérieur de cette politique-là, est-ce que vous avez prévu... Parce qu'on encourage fortement l'industrie privée à faire du recyclage, à faire de la formation professionnelle, à donner des chances aux gens de changer de carrière, lorsqu'il y a des mises à pied majeures de cette façon-là. Est-ce qu'il y a des montants de prévus au niveau de vos budgets pour faire du recyclage de personnel, du recyclage à l'intérieur des ministères, ou de la formation professionnelle?

(Consultation)

M. Middlemiss: On m'indique qu'il y a des programmes d'aide dans ce sens-là, mais je ne pourrais pas vous dire les budgets qu'on a. Mais il y a des programmes d'aide dans ce sens-là.

M. St-Roch: Est-ce que vous nous dites, M. le ministre, que ce soit pour les saisonniers ou occasionnels ou que ce soit pour un employé permanent qui, lui, au lieu d'essayer d'avoir une espèce de bon d'emploi — si je peux employer ce terme-là — pour aller retrouver de l'emploi au niveau des MRC, des municipalités ou des compagnies privées, dirait: Moi, je pense qu'il est temps que je réoriente ma carrière et qui demanderait au ministère, je ne sais pas, moi, un cours spécialisé quelconque, que ce soit en technique au niveau collégial ou en milieu universitaire, le ministère a prévu dans ses budgets une politique et les sommes nécessaires pour permettre à ces employés de se recycler, de se reconverter, soit à l'intérieur des emplois gouvernementaux, soit à l'intérieur de l'entreprise privée?

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le programme dont on parle pour les occasionnels, c'est un incitatif pour payer 50 % du salaire la première année. Maintenant, si l'employeur engage quelqu'un et si, lui, il sent le besoin que ces gens-là doivent avoir une formation spéciale, il me semble qu'à partir des 50 % du salaire que le ministère paie pour cette personne-là... Nous autres, on ne paie pas des cours. Ces occasion-

nels-là, on tente de les aider à se trouver un emploi, que ce soit à la municipalité, à la MRC ou à l'entreprise privée. La première année, on paie 50 % du coût, un maximum de 800 \$ par mois, et, les 2 années subséquentes, 25 %.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: C'est un peu...

M. St-Roch: J'avais une autre question dans le même genre, Mme la Présidente.

M. Poulin: Allez-y, M. le député, je vais parler après.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le même sujet?

M. Poulin: Oui.

M. St-Roch: Oui, même sujet. M. le ministre, avec la récession qu'on vit à l'heure actuelle, avec les coupures qu'il y a, autant du milieu municipal que du milieu privé, si, au bout de 1 an, ces travailleurs-là — parce que c'est des travailleurs; on ne peut pas dire des travailleuses, parce que je pense que 99,99999 % des gens vont être des hommes — ne trouvent pas un emploi dans ces milieux-là, avec leur bon d'emploi de 50 % de leur salaire, ça veut dire qu'à partir de la deuxième année ce sera: bonjour, épuisement de l'**assurance-chômage**, à ce moment-là s'ils en ont, puis aide sociale, comme partage. C'est ça qu'on veut faire aux employés gouvernementaux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est bien facile de faire une sortie de cette nature-là, mais, comme gouvernement, on ne ferait pas une bonne gestion. On vient de se départir de 33 000 km de routes et ceci a comme conséquence qu'il y a 1250 postes d'occasionnels qu'on ne rappellera plus. Mais la chose qu'on oublie, Mme la Présidente, le député de Drummond, c'est qu'on va mettre 150 000 000 \$ dans l'économie parce qu'il y a quelqu'un d'autre qui va faire ces travaux-là. À ce moment-là, les travaux qu'on faisait, nous autres, au ministère des Transports, c'est les municipalités qui vont les faire; donc, c'est de l'argent qu'on remet dans l'économie. En plus, Mme la Présidente, on tente d'aider ces gens-là à avoir un emploi avec un support du salaire à 50 %, jusqu'à 800 \$ par mois, la première année et 25 % les 2 autres années. Il me semble que, comme gouvernement responsable, on est obligé de poser ce geste-là, on remet l'argent au milieu. Mais qu'est-ce qu'on peut faire de plus, Mme la Présidente? C'est espérer que l'économie va reprendre ou que ces gens-là puissent, au niveau des municipalités qui sont maintenant responsables de l'entretien et de l'amélioration de ce réseau-là, se décrocher un **emploi**.

(20 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: Ma question, elle est un peu dans le même sens que celle du député de Drummond. On a décidé, oui, de redonner des responsabilités aux municipalités. Ma question au ministre: C'est difficile de dire aujourd'hui l'impact que ça peut avoir, le transfert aux municipalités de cette main-d'oeuvre qui, oui, a été, je pense, sous notre responsabilité longtemps. Aujourd'hui, on demande aux municipalités de prendre une part de responsabilité plus grande. Mais, quand on parle soit de subventionner, soit de donner de l'argent pour que, justement, les municipalités la récupèrent, on n'est pas en mesure aujourd'hui, mais est-ce qu'on a des prévisions, à savoir...

Moi, j'ai une expérience chez nous, présentement, c'est la ville de Loretteville, que l'attaché politique de M. le député de Lévis connaît très bien parce que c'est la municipalité voisine. Eux ont commencé, l'an passé, à récupérer un peu de main-d'oeuvre, parce que ces gens-là avaient de l'expérience, qui venait du ministère des Transports. Ils ont décidé, à un moment donné, de venir. C'est sûr que c'est encore à temps partiel. Cette année, ces gens-là ont vécu une chose, c'est la voirie, **cet été**, l'été passé et, cet hiver, ils ont travaillé sur le déneigement, entre autres. Mais vos prévisions, et je comprends le député de Drummond, à savoir... Ces gens-là, à quel pourcentage ils peuvent être récupérés par les municipalités? Est-ce qu'on a prévu quel est le nombre?

M. Middlemiss: Regardez, on n'a pas fait de projections. C'est un peu difficile. La seule chose que je peux vous dire, c'est que, depuis qu'on a transmis un dépliant aux municipalités leur indiquant le programme, on a eu beaucoup d'appels des municipalités pour des questions sur le programme. Maintenant, on espère que les municipalités en engageront le maximum possible pour s'occuper de leur réseau, mais on n'a aucune indication du nombre et on n'a pas fait de... C'est difficile de prévoir, de faire des projections dans un contexte comme celui-là.

M. Poulin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

Réorganisation administrative et territoriale du ministère

M. Garon: Alors, la réorganisation du ministère, moi, j'essaie de comprendre comment ça marche. J'ai vu les représentations du député de Drummond. J'ai vu que, dans l'organigramme du mois de décembre, il y avait la direction territoriale à Lévis et j'ai vu que, dans celui d'avril, elle n'était plus là. Puis j'ai vu les déclarations de la députée de Mégantic-Compton également qui dit complètement le contraire de ce qu'a dit le ministre:

«Le ministère des Transports ne coupera pas d'emplois permanents», dans *La Tribune* de Sherbrooke du 8 avril 1993.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est dans la région de Mégantic.

M. Garon: C'est marqué Madeleine Bélanger, et on voit qu'à Drummondville le monde se plaint de toutes sortes de choses. Alors, la réorganisation des opérations du ministère à la suite du transfert des routes aux municipalités donne lieu à des situations étranges. Ainsi, dans le comté de Mégantic-Compton, aucun district n'est menacé de disparition. Pourtant, ce comté est l'un des plus affectés par le transfert des routes aux municipalités puisque 1250 km de routes de ce comté sont transférés aux municipalités. Les 2 ministres et les hauts dirigeants du ministère ont toujours justifié la réorganisation des bureaux du ministère par le fait que 33 000 km de routes étaient transférés aux municipalités et qu'il était inutile pour le ministère de maintenir des bureaux aux endroits où il y avait moins de routes à entretenir.

J'aurais 2 questions au ministre. Comment le ministre explique-t-il que, malgré le transfert de 1250 km de routes aux municipalités, les bureaux de district dans Mégantic-Compton ne sont pas affectés par la réorganisation du ministère? Et comment le ministre peut-il justifier le maintien de tous les bureaux du ministère des Transports dans le comté de Mégantic-Compton alors qu'il aura 1250 km de routes de moins à entretenir dans ce comté-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que la présidente peut changer de chaise, s'il vous plaît?

M. Garon: Je me rends compte, en fait, que le député de Bonaventure a une rivale.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que la présidente peut changer de chaise, s'il vous plaît?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que ce que le député de Lévis a dit n'est pas totalement vrai.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas vrai, je le sais. Je le sais que ce n'est pas vrai.

M. Middlemiss: C'est que Mégantic-Compton, comme tous les autres comtés qui ont perdu du kilométrage, a été affecté par la réorganisation territoriale et administrative. Peut-être que le député de Lévis voulait m'ouvrir la porte pour répondre au député de Drummond. C'est que, Mme la Présidente, au mois de décembre 1992, les projets de réorganisation qu'on avait préparés comptaient 23 directions territoriales, et le fait

d'en avoir tellement, de directions territoriales, avait comme conséquence que les centres d'exploitation devenaient réellement un endroit seulement pour l'entretien du réseau routier et, par le fait même, Mme la Présidente, ça vidait des sous-régions du Québec comme, par exemple, Sainte-Anne-des-Monts, Mont-Joli et, si on regarde dans l'Abitibi, il y avait Macamic, Ville-Marie. Il nous semblait, au ministère, Mme la Présidente, que de partir de 14 directions régionales et de se rendre à 23 directions territoriales, c'était un peu osé. Donc, c'est pour ça que, le 7 décembre, à l'Assemblée nationale, j'ai indiqué qu'on avait mis un moratoire sur la réorganisation administrative et territoriale du ministère des Transports et qu'on se donnait jusqu'au mois d'avril 1993 pour présenter une autre réorganisation, ce qui a été fait le 8 avril dernier.

Donc, Mme la Présidente, vu que c'est important, que le centre d'exploitation, c'est la porte d'entrée pour les sous-régions et toutes les régions, on a changé la vocation d'un centre d'exploitation pour le rendre encore plus important qu'un bureau de district de l'ancienne structure. C'est exactement ça que nous avons fait. Donc, en allant dans cette direction-là, on a dit: Une des premières choses qu'il faut faire, il faut réduire le nombre de directions territoriales. Et une chose que je dois dire en partant, Mme la Présidente, c'est que nous sommes aussi, au ministère des Transports, obligés de respecter les limites des régions administratives de la province de Québec. On a 16 régions administratives et les directions territoriales doivent respecter les limites de ces régions administratives. Donc, pour renforcer nos sous-régions, on a donné une nouvelle définition aux centres d'exploitation et nous avons réduit le nombre de directions territoriales à 16.

M. Garon: Non, mais il n'y en avait pas avant. Là, vous êtes en train... On est dans la brume là.

M. Middlemiss: Une minute! Mme la Présidente...

M. Garon: Là, il n'y avait pas de directions territoriales avant, puis on dit qu'on diminue le nombre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole et tant et aussi longtemps que j'ai la parole...

M. Garon: Bien, vous avez arrêté de parler.

M. Middlemiss: Je crois que c'est vous qui allez donner la permission au député de Lévis de parler et ce n'est pas lui qui va m'interrompre, Mme la Présidente. Si le député de Lévis n'écoute pas, Mme la Présidente, ça, ça n'est pas de ma faute.
(20 h 40)

J'ai indiqué clairement qu'il y avait 14 directions régionales au Québec avant; dans le plan de décembre, on avait suggéré 23 directions territoriales, et nous sommes arrivés avec 16. Écoutez, là, puis vous allez le

savoir c'est quoi. Vous n'en poserez pas de questions. J'ai dit exactement ce que vous vouliez savoir. Écoutez. Il y avait 14 directions régionales avant.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le plan de décembre en montrait 23, directions territoriales. Le plan final en a 16. C'est exactement ça, Mme la Présidente. Et la raison pour laquelle on a réduit de 23 directions territoriales à 16, c'est pour donner une plus grande importance aux centres d'exploitation dans les sous-régions. Parce que, si on ne s'occupe pas des sous-régions du Québec, il n'y a personne qui va s'en occuper. Et on a même changé la vocation pour dire que les centres d'exploitation vont devenir encore un peu plus importants que les bureaux de district qui étaient là dans le passé. C'est exactement ça, Mme la Présidente. C'est ça qu'on a fait.

Dans le cas spécifique du comté de Drummond, de la ville de Drummondville, j'ai expliqué au député, à l'Assemblée nationale, en réponse à ses questions, que, dans le passé, avec une direction régionale, à Drummondville, on s'occupait à ce moment-là, Mme la Présidente, d'un réseau routier d'une longueur de 1200... Attendez, je vais vous le donner, 1246 km, et nous sommes rendus à 388. Donc, Mme la Présidente, ça veut dire qu'il y a eu une réduction, 70 % de moins de réseau routier à entretenir, à avoir des conceptions et ainsi de suite.

Si on regarde la région administrative 04, nous avons, à l'extrémité, Shawinigan, on a **Cap-de-la-Madeleine**, on a Trois-Rivières, on a Nicolet, puis on a Victoriaville. Et, si on prend juste, Mme la **Présidente**, Shawinigan, **Cap-de-la-Madeleine**, Trois-Rivières et Nicolet, c'est 1600 km qu'il reste à entretenir. Ce n'est plus 300, c'est 1600. Puis on ajoute un autre 600 km à Victoriaville. L'endroit le plus propice, juste pour le réseau routier, dans le centre géographique de la région, était Trois-Rivières. En plus, Mme la Présidente, à Trois-Rivières, il y a un port de mer, il y a un port, et c'est la raison pour laquelle nous avons choisi Trois-Rivières. On a dit: Il va y avoir une direction territoriale dans la région 04 et l'endroit le plus propice, c'est Trois-Rivières. C'est ça qu'on a fait. Donc, je ne voudrais pas que tout le monde commence à penser à toutes sortes d'autres raisons. C'est la raison, la seule et unique raison pour laquelle on l'a fait.

C'est certain, Mme la Présidente, que, s'il n'y avait pas une réduction de 70 % du kilométrage à Drummondville, on aurait peut-être eu une justification d'en avoir une deuxième direction territoriale, comme on l'avait dans le premier plan. Mais on l'a ajusté pour vivre selon nos moyens aussi, Mme la Présidente. C'est que ça ne sert à rien d'en avoir plus que nécessaire. On partait de 14, on montait à 23 et on a voulu l'ajuster. Et c'est la raison, la seule.

De plus, dans une direction territoriale, il n'y a pas seulement le réseau routier. Il y a le transport aérien, le transport maritime, le transport des personnes, le transport scolaire qui se font à partir de ces endroits-

là. Mais, aujourd'hui, dans Drummond, à Drummondville, il va y avoir un centre d'exploitation, et ce centre d'exploitation va s'occuper de faire des travaux de planification. C'est certain qu'à partir du centre d'exploitation on va faire l'entretien des 388 km qui nous restent, et, pour ça, il faut être situé, à ce moment-là, sur le circuit. Mais la conception et ces choses-là, aujourd'hui, avec les moyens de communication, peuvent être faites à distance. Et, Mme la Présidente, c'est ça que nous avons décidé de faire.

M. Poulin: Question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: Je vous remercie, Mme la Présidente. Oui, pendant que le député de Drummond et le député de Lévis se consultent, j'aimerais poser une question au ministre des Transports, délégué à la voirie. Le député de Lévis l'a souligné, les transferts aux municipalités, oui, il y a eu des mécontentements, et on comprend les municipalités. Je voudrais juste donner un exemple avant de poser ma question. Aujourd'hui, sur la rive sud, on a créé un nouveau corps policier qui est en fonction à partir de minuit et une minute cette nuit, et les gens des 3 municipalités se vantaient de dire qu'il y avait une économie de 600 000 \$ quand ils étaient sous la responsabilité de la Sûreté du Québec. Donc, on a pris des initiatives, oui; on a demandé aux gens... Puis je pourrais vous raconter, dans mon comté aussi, le cas de la Haute-Sainte-Charles avec les 3 corps policiers qui se sont fusionnés.

M. le ministre, on parle de 16 régions, on parle de 14 régions, on parle de **sous-centres**. C'est des choses qui m'ont toujours fait peur un peu depuis le début, parce que plus les sphères sont grosses... Ce n'est pas ce genre de sphère que je veux. Ce qui est important pour moi, puis je pense pour l'ensemble des députés aussi, c'est d'avoir les mouvements qui répondent aux gens, ce qu'on a toujours dit, le service à la clientèle. Quel est, présentement, dans les restructurations du ministère des Transports, de la voirie, entre autres, le déplacement du personnel dans les régions en pourcentage? Ce que je veux dire, c'est que, oui, on a changé des structures, on a changé, comment dirais-je... Quand on parle...

Une voix: Des divisions territoriales.

M. Poulin: ...des divisions territoriales, je sais qu'on en a enlevé des divisions, mais **est-ce** qu'on a perdu...

M. Brouillette: On a des **sous-centres**.

M. Poulin: Oui, des **sous-centres**, entre autres. C'est ça, les **sous-centres**. Merci à mon collègue de **Champlain**. On parle d'occasionnels, mais, dans les régions, réellement, comment on a gardé les gens qui y

travaillent, ce qu'on appelle le service à la clientèle dans chacune des régions?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, je ne l'ai peut-être pas indiqué, c'est que, si on avait procédé à faire les coupures sans réfléchir, c'est en région qu'on aurait été obligés de couper le plus de postes et, pour cette raison, on a réexaminé certaines tâches qui se faisaient, soit à Montréal ou à Québec, comme le transport scolaire, le transport des personnes, le transport maritime où ça s'applique, le transport aérien où ça s'applique. On a décidé d'amener ça dans la direction territoriale. C'était une tâche qui s'exerçait ici, à Québec ou à Montréal. Avant, dans le ministère, 70 % des emplois étaient en région et 29 % des emplois étaient au central. Maintenant, relativement parlant, ça va être 74 % des emplois qui vont être en région et 25 % seulement à Montréal et à Québec.

Donc, ceci nous a permis d'augmenter les activités et aussi le nombre de personnes, relativement parlant, et aussi de dire que la décision se prendrait en région au lieu d'être prise ici, à Québec, ou à Montréal. Donc, on a augmenté de 4 %, relativement, le nombre d'emplois en région, parce que c'est surtout la coupure que le gouvernement nous a demandée, de 2 % des effectifs pendant 5 ans plus cette année. Et, si on avait fait ça sans réfléchir — on avait 70 % des emplois en région, donc vous pouvez vous imaginez, si on prend 6 % de 70 % — c'est en région qu'on aurait perdu la plupart des postes. Donc, pour tenter d'arrimer ça et aussi d'avoir la décision prise en région, on a démenagé des activités, qui se faisaient dans le passé à Montréal et à Québec, en région.

(20 h 50)

M. Poulin: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Drummond.

M. St-Roch: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, on va prendre vos déclarations, M. le ministre, point par point. Dans une de vos déclarations, vous avez dit: Bien, on passe de 23 à 16, puis c'est une réduction. Moi, je demeure convaincu que, dans l'annonce que vous étiez censé faire le 2 décembre, avec tous les moyens de communication modernes dont vous étiez doté à ce moment-là, vous auriez dévoilé les 23 directions territoriales avec les réorganisations que ça sous-entendait.

Ceci étant dit, vous avez mentionné, voilà quelques instants, dans votre exposé, que vous vous êtes fié sur les divisions administratives. Vous avez dit: C'est les divisions administratives et la décentralisation, 16 directions territoriales, 16 directions administratives. Bon. La première remarque, on ne restera pas à 16, parce que, dans les textes — à moins que vous ne me disiez que les communiqués de presse qui ont été émis le 8 décembre à 16 heures, sur la fin de l'après-midi, la

veille du congé pascal... — il est clairement dit...

M. Middlemiss: Le 8 décembre, vous dites?

M. St-Roch: Le 8 avril, sur la fin de l'après-midi, dans votre communiqué de presse, vous marquez clairement qu'il y a 2 divisions administratives qui ne sont pas finalisées...

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas ça.

M. St-Roch: ...qui sont la Gaspésie et Lanaudière.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça qu'on dit. On dit qu'il n'y a pas de directions territoriales à Lanaudière et en Gaspésie — c'est tout ce qu'on a dit — et qu'on examinerait ça. C'est tout ce qu'on a dit.

M. St-Roch: Bon. Vous allez réévaluer ça, avec une possibilité d'en ajouter.

M. Middlemiss: Bien...

M. St-Roch: Bon. Il reste la possibilité, à moins que vous me disiez, ce soir: Notre dossier est terminé...

M. Middlemiss: Non, non.

M. St-Roch: ...il n'y aura pas de direction territoriale.

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas ça.

M. St-Roch: Bon.

M. Middlemiss: C'est que je voudrais bien que ce soit clair. On identifiait 2 régions administratives dans lesquelles il n'y avait pas de direction territoriale, et même qu'on se réservait le droit de regarder ça dans l'avenir. C'est clair? «C'est-u» ça que ça dit, là?

M. St-Roch: Ça veut dire qu'on va finir à 18.

M. Middlemiss: Non, mais «c'est-u»...

M. St-Roch: C'est ça que ça veut dire.

M. Middlemiss: Qu'est-ce que ça dit? Mme la Présidente, ça dit quoi, là, le communiqué de presse?

M. St-Roch: Autre chose, M. le ministre. Vous allez m'expliquer pourquoi, si on s'est fié aux directions administratives, on retrouve, dans votre énoncé final, une direction territoriale à Cowansville, où la capitale administrative est toujours Sherbrooke, à moins que vous me disiez qu'il y a un redécoupage des régions administratives. Alors, Cowansville a une direction territoriale et un centre d'exploitation, au lieu de les avoir dans la capitale régionale, Sherbrooke. J'aimerais

savoir aussi, en même temps que vous préparez la réponse, le kilométrage que la direction territoriale ou l'espèce de district qu'il y avait là... Combien il en a perdu, combien il en a gagné, dans le délestage?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense qu'il y a une direction territoriale, aussi, à Sherbrooke, comme il y en a une à Cowansville. Et je n'ai jamais dit, Mme la Présidente, qu'il pouvait y avoir seulement une direction territoriale par région administrative. J'ai dit qu'on était obligés de garder nos directions territoriales à l'intérieur des limites de la région administrative, parce que le député de Drummond avait suggéré, à un moment donné, qu'on aurait pu, peut-être, aller emprunter du kilométrage à l'extérieur, vers le sud des limites de la région 04, et ça veut dire qu'il aurait fallu changer de région administrative. Donc, je voudrais juste rappeler ça au député de Drummond, Mme la Présidente.

À Cowansville, Mme la Présidente, il y avait, avant, 3045 km; maintenant, il y en a 993 km.

M. St-Roch: On est partis de 3000, avec la réorganisation, à 900. Donc, l'hypothèse...

M. Middlemiss: Oui.

M. St-Roch: ...des 33 000 km pour justifier une direction territoriale, lorsque je prends celle... On va revenir avec celle qui me concerne, Drummondville, pour la mettre en parallèle. Ne reconnaissez-vous pas, M. le ministre, qu'une des raisons, ce n'est pas juste le transfert aux municipalités qui fait qu'il y a moins de kilométrage à Drummond? Parce que, de tout temps — et vous le reconnaissez, d'ailleurs, dans les documents, dans les pochettes de presse que vous avez fait distribuer pour l'étude des crédits à la Tribune de la presse, c'est bien marqué — ça a toujours été la direction de Drummond-Yamaska, de tout temps, le district de Saint-Hyacinthe s'est rapporté à Drummondville. Alors, dans votre réorganisation que vous avez soumise, vous dites: Non, on prend cette direction, cette ligne de pensée, et on va retransférer à quelque part, à **Brossard**, si je me fie au dernier communiqué. Alors, le centre d'exploitation ira vers Brossard, donc, c'est une perte de 400 km.

Mais il y a une réalité de terrain aussi. Il y a une réalité de terrain, puis il y a une réalité, aussi, d'opération. Et un ministère, ça ne doit pas être là pour mettre le bordel entre les différentes parties d'une région, mais pour faciliter la concertation. Alors, j'aimerais savoir... Parce que, là, vous me dites des chiffres qui ne concordent pas avec ce que le ministère, en région, nous dit lorsqu'on demande les questions. Moi, à Drummondville, on m'a toujours dit, après la rétrocession aux municipalités, qu'il resterait 400 km. Là, j'entends 394. On n'est pas à 6 km près. On m'a toujours dit aussi qu'à Nicolet c'était 400 km qu'il y avait, au centre d'exploitation. Puis le seul endroit où j'ai toujours eu de la difficulté à consolider, c'est Victoriaville. On a parlé de 1200 km, c'est allé à 1600 km qu'il restait. Il y a eu

toutes sortes de chiffres. Même celui qui est en charge du district là-bas ne s'attendait pas au nombre de kilomètres. Je vais prendre le minimum qui nous a été dit en région, je ne prendrai pas 1600 km, je vais prendre 1200 km.

Alors, moi, autant que vous reconnaissez, M. le ministre, à cause peut-être de la grandeur de la région, parce vous me dites qu'on passe de 3000 km, à Cowansville, à 900 km, et on justifie, en plus de ça, une direction territoriale... Si vous me dites la grandeur du territoire, bien, moi, je vous dis qu'entre Montréal et Québec il y a Drummondville aussi, il y a un point central au niveau de la Transcanadienne. Lorsque je regarde une division administrative 04, qu'on se plaît toujours à appeler 04 nord, 04 sud, si j'additionne les 400 km de Drummond qu'il lui reste, les 400 de Nicolet avec les 1200 de Victoriaville, j'arrive à 2000 km, qui est 2 fois et quelques poussières plus que Cowansville.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que je viens d'expliquer que, dans la région 04, on a une direction territoriale à Trois-Rivières qui a 2722 km et qui avait déjà 6883 km. La région de **Cap-de-la-Madeleine**, il y a 672 km; la région de Shawinigan, 543; Nicolet, 423; Drummondville, 388 et Victoriaville, 696, pour un total de 2722.

Mme la Présidente, on a décidé qu'on aurait, dans cette région-là, une direction territoriale à Trois-Rivières. C'est bien beau de dire qu'on pourrait agrandir, mais il faut rester à l'intérieur de la région 04, et ça ne faisait pas de sens d'en faire une deuxième.

M. St-Roch: Mais ça fait du sens d'en créer une à Victoriaville avec 900 km.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Drummond!

M. Middlemiss: Dans le contexte, ça ne faisait pas de sens. Et l'autre chose que je vais mentionner ici, c'était aussi que l'appartenance de Victoriaville, ce n'est certainement pas à Drummondville. L'appartenance de Victoriaville, c'est à Trois-Rivières. Donc, tu ajoutes les 600 km et tu les envoies là-bas. Bien ça, c'est les gens... Attendez une minute, on le sait, on a échangé avec ces gens-là. Ces gens-là, leur lien d'appartenance était à Trois-Rivières, et c'est dans ce contexte-là que nous avons pris cette décision.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Champlain.

M. Brouillette: Mme la Présidente, **peut-être** pour rencherir sur les arguments que le ministre vient d'évoquer, je vais vous dire que j'ai été sur le réseau, on a rencontré des gens de la rive sud, de Victoriaville, et les gens préféreraient être rattachés à Trois-Rivières plutôt qu'à Drummondville. Il y a un autre point aussi dont il

faut tenir compte, c'est que Trois-Rivières se situe en plein centre de la région 04. À partir de Trois-Rivières jusqu'à Drummondville, c'est 35, 40 minutes. À partir de Trois-Rivières jusqu'à La Tuque, c'est 1 h 10 min. Alors, je pense que la décision qui a été prise a été bien prise parce que les gens ont fait leur travail. Je dois dire qu'on travaille tous pour avoir notre petit lopin chez nous, mais je pense que, quand on fait un exercice comme celui-là, c'est aussi un exercice qui, en bout de ligne, a des deniers, et les deniers de l'État, c'est à nous de les gérer, de les administrer le mieux qu'on peut. C'est un peu le but de mon intervention.

M. St-Roch: Mme la Présidente, je vais finir, je ne passerai pas la soirée là-dessus parce que le règlement nous donne d'autres forums.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, parce que ça fait longtemps qu'on en perd du temps là-dessus. Il faudrait peut-être passer à d'autres choses.

M. St-Roch: Mme la Présidente, j'aimerais vous rappeler, avec tout le respect que j'ai toujours porté à la présidence d'une commission parlementaire ou de l'Assemblée nationale, à moins que j'erre...

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y, faites votre intervention.

M. St-Roch: ...qu'un règlement alloue 20 minutes par élément de programme à un député.

Pour répondre, avant de poser d'autres questions à M. le ministre, j'ai toujours maintenu ce qui était pour être annoncé le 2 décembre. Même les fonctionnaires qui travaillent au ministère des Transports et à la direction régionale de Trois-Rivières ont été estomaqués d'apprendre que Drummondville, maintenant, relevait d'eux autres. J'ai toujours maintenu et soutenu, et je le soutiens ce soir, que la réalité du terrain indique que ce qui était pour être divulgué le 2 décembre reflète la vraie organisation qui devrait avoir lieu au ministère des Transports. Il y avait une direction territoriale à Trois-Rivières, il y en avait une autre à Drummondville.

Ceci étant dit, M. le ministre, il y a des gens qui vont être affectés. On a échangé tantôt, brièvement, sur les programmes de formation et de recyclage. J'en conclus qu'il n'en existe pas. La seule chose qui sera à la disponibilité des gens sera le bon d'emploi, le 50-25. (21 heures)

Une autre question que j'aimerais vous adresser: Dans cette masse de gens qui vont être affectés, est-ce que vous avez établi la pyramide d'âges et est-ce que ce serait possible de savoir la pyramide d'âges, combien se situent de 20 à 30 ou de 20 à 25 — je ne sais pas comment vous avez fait vos calculs — de 30 à 45, de 45 et plus?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour revenir à l'organisation territoriale et administrative, le député de Drummond pourra dire que sa version à lui, son plan

de match, c'est surtout la décision ou le plan du 2 décembre, ça, c'est son droit le plus sacré, Mme la Présidente. Sauf que, comme ministre responsable, je vous ai dit pourquoi nous avons tout réétudié et nous en sommes venus à la décision que nous avons prise, avec 16 directions territoriales. Je ne blâme pas le député de Drummond, je ne le blâme pas du tout, sauf que, Mme la Présidente, lorsqu'on regarde, c'est l'évidence même. Qu'on regarde sur une carte, vous allez voir que Trois-Rivières, c'est le centre; on a Shawinigan en haut, on a Cap-de-la-Madeleine ici, Nicolet là, et Drummondville se situe à l'extrémité sud.

Maintenant, si le député croit que Drummondville n'est pas dans la bonne région administrative, ce n'est pas au ministère des Transports qu'on va la changer. Nous autres, nous devons nous conformer aux limites des directions régionales, et c'est ça qu'on a fait, Mme la Présidente. Je comprends sa déception. Pourtant, le député de Drummond, c'est un de ceux qui nous prêchent qu'on devrait gérer ça comme l'entreprise privée et, lorsqu'on décide de le faire, mais que ça le touche, ça ne fait pas de sens. La version du 2 décembre, c'était la bonne version parce que ça rencontrait ce que lui voulait avoir. Je ne le blâme pas de le défendre, mais, Mme la Présidente, oser dire que c'était la seule et unique solution, celle du 2 décembre, il est en train encore d'errer. C'est un projet de travail qu'on a amélioré et je suis convaincu, Mme la Présidente, que ça a été fait dans les intérêts de municipalités qui sont encore plus petites que Drummondville, comme Macamic, Ville-Marie, Sainte-Anne.

Une voix: Amos.

M. Middlemiss: Amos, non, c'est à peu près la grandeur... À Amos aussi, ils sont satisfaits. Est-ce que vous les avez vus sauter depuis le 8 janvier? Non. Alors, Mme la Présidente, ça a été fait dans ce contexte-là d'aider encore des plus petits centres. Mais, comme je l'ai dit au député, ce n'est pas une perte économique. S'il y a 70 % du kilométrage qui sont maintenant la responsabilité des municipalités dans cette région-là, les sous vont venir, ça va créer d'autres emplois. Nous ne sommes pas en train de vider la ville de Drummondville. Est-ce que c'est juste parce qu'on voulait avoir un titre, pour qu'on s'appelle la direction territoriale, ou est-ce qu'on est intéressés à la qualité des employés et au nombre d'employés qu'il va y avoir dans le centre d'exploitation?

Moi, je suis prêt à dire au député de Drummond... Il viendra me voir, lorsque la micro-organisation va être faite, pour voir si, proportionnellement au nombre de kilomètres qu'il a perdus, il a perdu le même nombre d'emplois. Je le défie, il viendra m'en parler, après. Il y a des choses qui vont se faire dans des centres d'exploitation qui vont avoir une plus grande importance que d'autres, et ça, on va le reconnaître. Mais, si c'est juste un titre, direction territoriale, que le député de Drummond veut, je m'excuse, il me semble que ce n'est pas ça qu'il va avoir. Il va avoir un centre d'ex-

ploitation avec des employés de qualité proportionnelle au réseau qui reste, et en nombre proportionnel, Mme la Présidente. C'est ça qu'on va avoir, et c'est de cette façon-là qu'on va mieux gérer le Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Drummond.

M. St-Roch: Alors, Mme la Présidente, pour clore, je vais poser une série de questions au ministre et j'attendrai d'avoir les réponses écrites avant de prendre d'autres tribunes que le règlement nous donne. Alors, M. le ministre, si on a révisé pour la direction de Drummond et aussi pour l'ensemble du territoire québécois, j'aimerais avoir l'étude que vous avez effectuée, qui, pour le 2 décembre, aurait donné un dévoilement de 23 directions territoriales, avec vos effectifs dans chacune des directions qui étaient prévues, à ce moment-là. J'aimerais avoir aussi de vous l'annonce du 8 avril, sur la fin de l'après-midi, où il reste 16 directions territoriales, avec 2 autres possibilités. J'aimerais avoir aussi l'étude qui démontre combien il demeure de personnels, combien sont affectés et les effets monétaires. J'aimerais savoir aussi, plus spécifiquement, pour la région de Drummondville, quels étaient les effectifs et les budgets alloués pour Drummond comme direction territoriale, au 2 décembre, et j'aimerais aussi savoir ce qui va rester à Drummondville avec son centre d'exploitation, suite à l'énoncé du 8 avril.

Alors, dans le privé — vous avez référé au privé — oui, je crois encore qu'il y a des choses qui sont valables, mais je vais vous dire une chose, puis je vais vous lancer un défi. Ce que je vois, à l'heure actuelle, je vous mets au défi de remettre ça à une faculté universitaire pour quelqu'un qui veut faire une maîtrise dans l'art de faire des changements majeurs dans une organisation et le diffuser, l'annoncer à son personnel et aussi au public, lorsque le public est concerné. Je crois que vous n'auriez pas la note de passage, de la manière que les choses sont faites.

Ceci étant dit, je m'attends d'avoir ces réponses, j'espère, dans les plus brefs délais. Parce que, si on est transparent, puis s'il y a des économies d'argent, bien, vos études que vous avez faites pour le 2 décembre et les études que vous avez faites pour le 8 avril vont nous le démontrer clairement. Puis, ce qu'on n'a pas le droit de faire, vous et moi, c'est de laisser amener une population sur le terrain. Vous savez très bien ce qui se passe parce que je crois que vous êtes assez bien informé. Le contraire me désolerait. On n'a pas le droit de laisser, en 1993, des populations s'alarmer, pour prendre les bons termes québécois, là, pour bien se comprendre, se crinquer, puis être capables de faire n'importe quelle manifestation parce qu'on croit qu'on a été lésé, pour quelque motif que ce soit. Alors, en toute transparence, si ça a été fait avec objectivité, si ça a été fait avec transparence, déposez-nous les études du 2 décembre, déposez-nous les études, comme je viens de vous le demander avec toutes mes questions, et je peux vous avertir, avec la ténacité qu'on reconnaît au député

de Drummond, que je vais suivre, moi, les réponses de chacune et je vais utiliser tout ce que le règlement prévoit à un député pour avoir ces informations-là.

Ce sont mes derniers commentaires, Mme la Présidente, et j'attends les réponses que M. le ministre nous fera parvenir par écrit.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: ...regardez, tu sais, c'est donc beau d'être capable de se permettre d'avoir, une journée, un discours ou, un autre tantôt, un autre discours. Il me semble que le député de Drummond a fait partie d'un comité de 17 députés qui nous ont dit: Regardez, il faut mettre la vis, là. Il faut arrêter de dépenser. On vient de démontrer, tu sais... Il y a eu une étude, puis on va vous la donner, l'étude du 2 décembre. C'était un projet, ça. Mais, moi, je vous dis...

Une voix: C'est celle du 8.

M. Middlemiss: ...aujourd'hui, Mme la Présidente, que ce qu'on a présenté, le 8 avril, comme nouvelle administration territoriale et administrative, comme réorganisation, ça colle plus à la réalité des Québécois. Vous vous souvenez fort bien, Mme la Présidente, que, le 8 janvier 1993, ils ont fermé la ville d'Amos, mais, depuis le 8 avril, est-ce qu'ils ont fermé la ville d'Amos? Non. Ils ont compris, Mme la Présidente. Et **Sainte-Anne-des-Monts** aurait fermé et on aurait eu des fermetures à travers tout le Québec, si on avait mis en application le plan du 2 décembre, parce qu'on ne faisait pas face à la réalité de nos sous-régions. On manquait totalement... C'est peut-être des experts en administration, Mme la Présidente, qui avaient fait ça, mais, je vais vous le dire, ces gens-là n'avaient certainement aucune connaissance de la réalité politique du Québec et des régions. Ils n'avaient aucunement le sens de ça. C'est pour ces raisons...

Lorsqu'on arrive avec 23 directions territoriales et qu'on vide des places comme Saint-Anne-des-Monts, qu'on vide des places comme Macamic, Ville-Marie et d'autres endroits, Mme la Présidente, on ne vit pas dans le vrai monde du Québec. Toute personne qui me dit le contraire, elle non plus ne vit pas dans le vrai monde du Québec. Les gens qui vont venir me faire des leçons aujourd'hui, à un moment donné, nous ont dit: Il faut rationaliser, il faut couper nos dépenses. Et, lorsqu'on le fait, qu'on pose le geste, ils nous disent qu'on est totalement en dehors de la «track». Mais, Mme la Présidente, il faut avoir une certaine décence, à un moment donné, et dire: Si on a changé d'idée, voici nos convictions. Et, moi, je n'ai pas changé de convictions. Je n'ai pas changé.

On a ajusté ça selon les besoins de nos régions. La preuve, Mme la Présidente, c'est que... Depuis le 8 avril, c'est certain qu'il y a des gens qui sont malheureux, mais, tu sais, on n'aura jamais le bonheur parfait

nulle part sur cette terre. Mais il me semble qu'on a eu moins de réactions avec le nouveau plan de réorganisation territoriale et administrative au ministère que si on avait procédé avec les 2 projets qu'on avait au mois de décembre. Il me semble. Ça a été basé, Mme la Présidente, sur... Il faut se servir de bases administratives. Je ne mets pas ça de côté. J'ai été 20 ans dans l'entreprise privée, Mme la Présidente. Ça fait seulement 12 ans que je suis en politique provinciale.
(21 h 10)

Mais il y a des principes de base. Il y a une chose, en politique, il y a une réalité politique, c'est qu'il faut tenter de préserver nos régions. On ne le faisait pas du tout, on ne le reconnaissait pas du tout dans le plan du 2 décembre. Dans les 2 projets qu'on avait, on avait oublié ça. Et je vous le dis, quand on a changé la vocation d'un centre d'exploitation, c'était réellement pour reconnaître qu'il fallait garder des emplois dans ces régions-là et, aussi, que ça soit la porte d'entrée pour les travaux d'amélioration et de conservation de ce réseau-là. C'est ça, Mme la Présidente, qu'on a tenté de faire. Moi, Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion de rencontrer Mme la mairesse et une délégation de la ville de Drummond sur 2 sujets: celui-là et l'autoroute 55. Je leur ai donné les mêmes raisons que je donne ici et que j'ai données au député de Drummond, en Chambre, jeudi dernier ou mercredi dernier, à sa question.

M. St-Roch: On ne viendra pas me dire qu'ils étaient satisfaits.

M. Middlemiss: Mais, Mme la Présidente, c'est certain qu'ils ne sont pas satisfaits, tu sais. Tous ceux qui pensaient avoir une direction territoriale selon les projets qui existaient au mois de décembre 1992, ils se sont réveillés et ils n'en ont pas. Regardez Saint-Hyacinthe. Pourtant, ce n'est pas un député de l'Opposition, à Saint-Hyacinthe. Regardez le plan du mois de décembre: il y en avait une, direction territoriale, à Saint-Hyacinthe. Il n'y en a pas. Pourquoi? On a rationalisé. C'est ça qu'on a fait. On est partis de 23 à 16.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: Merci, Mme la Présidente. Je m'aperçois que, plus on est seul, plus on est égoïste. Le ministre vient de nous rappeler le député de Saint-Hyacinthe. Je pourrais parler aussi de la région de Québec. Oui, on a eu des sacrifices à faire. On a eu des choses à transférer à nos municipalités. Puis Dieu sait que, dans la région de Québec, il y a un nombre important de fonctionnaires et de temps-partiels, etc. Le député de Lévis est prêt à en témoigner, autant dans sa région que dans la nôtre. Ce qui est important... Non, non. J'ai juste dit que vous étiez au courant. Vous êtes au courant de tout, d'une façon ou d'une autre, même dans la province, puis même à l'extérieur du Québec, puis même dans le reste du Canada, puis même dans le reste du monde. Ça, ça ne pose aucun problème.

M. Garon: Je vous remercie de le reconnaître.

M. Poulin: Oui, oui. Honnêtement, vous êtes un homme qui a voyagé et vous avez... Non, non. Vous avez tellement voyagé, de 1976 à 1985. Ce que je veux dire au ministre, c'est que je m'aperçois aujourd'hui qu'il y a des décisions qui ont été prises et j'espère une chose, puis autant de ma part aussi, pour ne pas que je vous mette de pression, je voudrais qu'on se revoie, chacun des députés qui sont ici autour de la table, l'an prochain, aux crédits.

M. Garon: Il y en a plusieurs qui n'y seront plus.

M. Poulin: Oui. Probablement qu'on va vous oublier, mais on vous fera voyager. Ce que je voudrais, c'est qu'on se rappelle ce qu'on s'est dit aujourd'hui ici et que, si on a pris des décisions, on les rediscute l'an prochain, mais à un niveau où vous les avez respectées. Je pense qu'on est en confiance avec le ministre des Transports délégué à la voirie de revoir ces choses-là. Je vois le député de Drummond, on a fait partie du même comité. Puis je m'aperçois, aujourd'hui... Puis je veux lui dire publiquement que je ne poserai pas de questions en Chambre pour, justement, lui rappeler des choses. Il nous a parlé d'un plan de match. Je pense qu'il y en a un, plan de match. Maintenant, c'est cet égoïsme de chacun de nous, les députés, qui fait en sorte que le député de Drummond veut défendre sa région. Je ne lui enlève pas ça, je ne lui enlève pas ça du tout. Je ferais la même chose, probablement, si j'avais décidé de quitter mon parti. Mais une chose est certaine, M. le ministre, c'est un témoignage, puis c'est sûr que c'est chez nous qu'on le fait, mais je serai un de ceux-là qui vous surveilleront pour voir si vous allez le respecter. L'ensemble des municipalités de la province de Québec, autant au niveau municipal quand on parle de police... Parce que je parle de l'expérience chez nous et le député de Lévis a vécu une expérience, pas plus tard qu'avant-hier, dans sa grande région de la rive sud. Parce que, quand on connaît le député de Lévis, il a autant de contrôle dans son comté que dans celui de sa voisine, mais ça... Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Poulin: C'est avec un sourire qu'il me répond, mais je lui donne ce qui lui appartient, de se faire élire, puis d'en faire élire un autre. J'ai tout ce respect-là pour le député de Lévis parce que c'est un homme qui s'est occupé de son comté, puis on ne lui enlèvera jamais ça.

Mais, M. le ministre, je m'aperçois, aujourd'hui, que vous êtes passé **par-dessus** cet égoïsme de chacun de nous. Quand vous parlez du député de Saint-Hyacinthe, en plus, c'est le meilleur exemple. Il était sur le comité de rationalisation des dépenses et il vit des choses. Puis il y en a d'autres députés, aussi — je regarde dans l'Est du Québec — qui ont vécu des choses. Je regarde dans la région de la Mauricie, où les députés, comme le

député de **Champlain**, ont participé à nos débats. Chacun de nous, on a perdu des choses. Dans la région de Québec, on a perdu des choses. Mais une chose est certaine... Je vais vous dire une chose: On fait le même bureau de comté. Vous viendrez voir les jobs occasionnelles qu'on a perdues dans nos comtés, M. le député de Lévis. Vous êtes aussi conscient que nous. Puis je peux vous donner les noms. Vous viendrez à mon bureau de comté, je vais vous les donner, les noms. Pendant que j'ai des syndiqués, aujourd'hui, qui viennent contester dans mon bureau, j'ai des gens qui se cherchent des emplois. Puis, je pourrai vous en parler, de ça, pas mal, à part ça, pas mal, pas mal.

M. Garon: Nous sommes tout ouïe.

M. Poulin: Oui, parce que les 14 municipalités de mon comté...

La Présidente (Mme Bélanger): Les discussions entre le député de Lévis et le député de Chauveau recommencent, là. Adressez-vous à la présidence, ça va être moins grave.

M. Poulin: Mme la Présidente...

Une voix: Ça n'a pas l'air si désagréable pour les 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, ils se parleront dans les coulisses.

M. Poulin: Probablement que le député de Lévis voudrait trouver des arguments pour mon adversaire à la prochaine élection. Je lui en donnerai assez dans le temps où il faudra. Mais, M. le ministre, tout ce que je vous demande, au nom probablement des 16 députés qui restent sur le comité, parce qu'il y en a 1 qui a quitté, je vais vous dire une chose: On va continuer à gérer, mais à suivre vos décisions. Je suis sûr et certain que vous serez un de nos meilleurs partenaires, M. le ministre, pour dire à chacune des municipalités qu'on a été aussi des partenaires avec elles. Ce qui est important, M. le ministre, c'est que chacun des citoyens et des citoyennes ait le service auquel il s'attend et au moindre coût. Merci, M. le ministre.

M. St-Roch: En conclusion, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, le député de Lévis a demandé la parole. Vous aviez terminé, supposément, M. le député. Oui.

M. Middlemiss: Juste répliquer un peu sur ça. La structure qu'on s'est donnée, Mme la Présidente, dans la réorganisation territoriale et administrative, ce n'est pas quelque chose qui est rigide. C'est quelque chose qu'on a voulu flexible, et on l'a même indiqué dans notre communiqué de presse, concernant les 2 régions administratives où il n'y a pas de direction territoriale. On

dit qu'on va examiner la possibilité et, si le besoin se fait sentir d'en avoir 2 autres directions territoriales ou une troisième, à un moment donné, on est prêts à le faire. Mais, pour le moment, nous avons décidé que c'est ça qui est la meilleure réorganisation. On a même voulu, Mme la Présidente, s'assurer que ce n'est pas tout le monde qui serait obligé de mettre le même chapeau, comme l'utilise souvent notre collègue, le député de **Maskinongé**. Ça dépend de la grosseur de la tête; il ne faudrait pas que tout le monde soit obligé de porter la même grandeur de chapeau, et c'est ça qu'on a fait avec les centres d'exploitation. Il y a des endroits où les centres d'exploitation vont être plus importants, à cause de leur situation et des responsabilités qu'ils ont, comparativement à d'autres centres d'exploitation. Donc, ce n'est pas une structure totalement rigide. Elle est flexible et ouverte. J'espère que, dans l'avenir, s'il y a des changements qui doivent être faits pour améliorer le service à la population et s'assurer de la meilleure gestion possible, nous pourrions le faire. Pour le moment, Mme la Présidente, nous croyons que, dans le contexte présent, c'est la meilleure réorganisation qu'on pouvait avoir.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de **Drummond**, avec la permission du député de Lévis.

M. St-Roch: Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, en conclusion, pour mon collègue de Chauveau, la journée où on m'expliquera, si on veut être logique et rationnel, qu'on est capable de prendre une ligne de conduite, puis, lorsqu'on arrive dans une partie de territoire du Québec qui est une division administrative, puis qu'on dit que, lorsqu'on part de 3000 km et qu'on tombe à 900 km, puis parce qu'on a passé de 3000 km à 900 km dans la même région administrative, on a, comme cadeau, une division territoriale... Vous m'expliquerez cette **logique-là** dans votre comité de rationalisation, puis, après ça, on pourra commencer à vous parler. Je vous remercie, Mme la Présidente, c'étaient mes derniers commentaires.

M. Poulin: Mme la Présidente, avant que le député de Drummond ne quitte, j'aimerais juste avoir un commentaire. Ce n'est toujours pas la tête ou le «head office» d'une administration qui est dans une région qui va faire en sorte qu'un ou l'autre des comtés se développe. Ce sera la pertinence, l'attention et la détermination de chacun des députés dans chacune de leurs régions, qui vont faire en sorte avec l'ensemble des intervenants qu'ils vont développer leur comté. C'est juste ça que je voulais dire au député de Drummond. C'est beau de venir ici en opposition, on ne peut pas juste être négatif. Dans chacun des gestes, peu importe où on est — et je vois le député de Drummond quitter — dans chacun des comtés où on est, peu importe le député qu'on est, peu importe de quel parti on est, il y a une chose: quand on est là pour développer, on gagne à chaque fois des gains parce que, peu importe le gouvernement, on est là pour des gens, des conseils municipaux, des commissions

scolaires qui demandent des choses et on développe. Le député de Drummond a quitté, comme d'habitude, parce qu'on l'a vu quitter notre parti, mais aussi on l'a vu, à maintes reprises, quitter notre comité. Sauf une chose, c'est que le développement du Québec passe par chacun des intermédiaires, chacun des intervenants. Et, aujourd'hui, je me rends compte d'une chose, c'est que le comté qui sera le plus perdant, c'est celui de Drummond parce que, quand on n'est pas capable de participer aux discussions, on se sauve et on perd des choses. Merci, Mme la Présidente.

(21 h 20)

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Chauveau. M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais savoir, une question très précise que je vais poser au ministre: Comment y avait-il de bureaux de district avant la réforme — pas avant les plans, les projets et le papier, là, avant la réforme...

Une voix: Ryan.

M. Garon: ...Ryan — et combien y aura-t-il de centres d'exploitation quand la réforme sera mise en vigueur?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Il y avait 50 bureaux de district et, maintenant, il va y avoir 60 centres d'exploitation.

M. Garon: Alors, comment pouvez-vous expliquer une rationalisation administrative alors qu'on fait disparaître 33 000 km de routes de la responsabilité du ministère pour passer de 60 000 km à 27 000 km et qu'après la réforme administrative, au lieu d'avoir 50 bureaux, on se retrouve avec 60 bureaux? Quelle est la logique dans tout ça, alors qu'on parle d'organiser, d'administrer un ministère comme une business? C'est le cas de dire qu'on fait plus avec moins, mais personne ne pensait, quand on disait: On fait plus avec moins, qu'on voulait dire: Avec moins de routes, on aura plus de bureaux pour les administrer. Où est le rationnel là-dedans?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que j'ai répondu à la question du député, là, juste comme ça. Mais, maintenant, une chose: il y avait des sous-centres. Il y en avait 95 avant, Mme la Présidente, et il va y en avoir seulement 53. Il y avait 95 sous-centres et il va en rester 53. Qu'est-ce qui est arrivé, Mme la Présidente? C'est que, dans certains endroits, des sous-centres d'exploitation sont devenus des centres d'exploitation. Donc, on a augmenté. La raison pourquoi on a augmenté, c'était pour être capables de donner un meilleur service à certaines sous-régions du Québec. Donc, on a réduit les sous-centres. La raison, c'est très simple, c'est que le réseau routier des 33 000 km qu'on entretenait — et c'était surtout l'entretien d'été — c'étaient des sous-centres qui étaient géographiquement bien placés

dans le circuit des routes qu'on avait à entretenir.

Aussi, ce réseau-là, ce n'était certainement pas le réseau — même s'il était à 50 % notre réseau — qui demandait le plus de travail de conception ou de travail de génie, parce que ce n'était pas sur ce réseau-là que se dépensaient les sommes d'argent. Parce que, sur un budget total de 1 100 000 000 \$ pour les réseaux routiers, vous voyez que c'est de l'ordre de 150 000 000 \$ qu'on dépensait sur ce réseau-là, bon an, mal an, pour l'entretien d'été et l'entretien d'hiver, l'amélioration et la conservation de ce réseau-là. Donc, on a réduit surtout les endroits pour l'entretien d'été. C'est pour ça que, de 95, on est rendu à 49, c'est 49, 50, une cinquantaine. Donc, c'est un peu dans ce contexte-là. Vous voyez que la réduction aussi va se faire sur le nombre d'occasionnels dont on n'a plus besoin pour s'occuper du réseau routier. C'étaient surtout des gens qui travaillaient sur l'entretien ou l'amélioration de ce réseau tertiaire là.

Alors, Mme la Présidente, pour moi, c'est une rationalisation. Et, lorsqu'on dit, Mme la Présidente, qu'on a augmenté les directions territoriales, on a augmenté aussi le genre de travail qui se fait. On a réduit à Québec et à Montréal et on va en faire un peu plus en région. C'est ce qui augmente le nombre de directions territoriales. Aussi, les centres d'exploitation, c'était pour être capables de garder en région une présence du ministère des Transports pour mieux exécuter et mieux être à l'écoute de la population. Oui.

M. Garon: Je vais vous poser une question sur le transfert des routes aux **Îles-de-la-Madeleine**. Moi, j'essaie de comprendre la logique et je n'en trouve aucune, mais, en tout cas, vous allez en voir un autre cas, là. Le ministère des Transports du Québec transfère 25 kilomètres de routes à la municipalité de Havre-aux-Maisons, aux **Îles-de-la-Madeleine**. La municipalité considère que 2 de ces routes devraient relever du ministère. Il s'agit du chemin Dune-du-Sud, où il y a une halte routière qui générerait du trafic non local, et du chemin Pointe-Basse, qui mène à un port de pêche et à une usine de construction de bateaux. En ce qui concerne le chemin Pointe-Basse, la municipalité fait valoir que, dans les municipalités de L'Étang-du-Nord et de Havre-Aubert, le ministère des Transports du Québec reconnaît les 2 routes qui mènent à des ports de pêche comme des routes collectrices. Dans la réforme Ryan, les routes collectrices sont supposées demeurer sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Mais ce n'est pas ça qu'on fait là.

En outre, le ministère veut récupérer la responsabilité — là, il ne décentralise pas, il récupère — de 15 km de route sur la route 199, 7 km à **Havre-aux-Maisons** et 8 km à **Havre-Aubert** pour en assurer l'entretien d'hiver afin de maintenir des emplois dans ses bureaux. La municipalité de Havre-aux-Maisons avait un contrat avec le ministère des Transports du Québec pour l'entretien d'hiver. La perte de ce kilométrage pose un problème à la municipalité de Havre-aux-Maisons qui s'est équipée et organisée au cours des dernières années

afin de remplir les obligations de son contrat avec le ministère des Transports du Québec. Un dernier contrat de 3 ans avec le ministère des Transports du Québec a pris fin le 15 avril 1993.

Alors, j'aurais 3 questions à poser au ministre. Pourquoi le ministère **considère-t-il** comme une route locale le chemin **Dune-du-Sud** alors qu'une halte routière génère du trafic qui n'est pas un trafic local? Deuxièmement, pourquoi le ministère ne considère-t-il pas le chemin Pointe-Basse comme une route collectrice alors que des routes qui conduisent à des ports de pêche à **L'Étang-du-Nord** et à Havre-Aubert sont considérées comme des routes collectrices? Et, troisièmement, est-ce que le ministre reconnaît que le fait que son ministère veuille récupérer l'entretien d'hiver de 15 km de la route 199 aux **Îles-de-la-Madeleine** pose un problème à la municipalité de Havre-aux-Maisons qui, dans le passé, a acheté de l'équipement pour remplir les obligations du contrat qu'elle avait avec le ministère des Transports du Québec?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.

M. Middlemiss: M. le Président, il y a certaines questions que je ne peux pas... Il faut faire l'analyse. L'analyse à savoir quelle est la classification fonctionnelle du réseau routier aux **Îles-de-la-Madeleine**, comme de toute autre municipalité au Québec, se fait par une équipe. Il faudrait que je regarde spécifiquement les endroits soulevés par le député de Lévis. Je suis prêt à faire ça et à lui répondre. Il y a des critères qui s'appliquent d'un bout à l'autre du Québec dans la classification fonctionnelle et nous tentons... Je suis **convaincu** que nous les appliquons partout pareil. Mais peut-être que... Je ne sais pas si c'est la réponse finale qu'on a envoyée à cette municipalité. Je pourrais vérifier et transmettre à la commission tous les détails.

En ce qui concerne les 15 km, je ne connais pas ce cas-là spécifiquement, M. le Président, mais ce qui arrive, c'est qu'il y a certains endroits où le réseau routier était déjà la responsabilité de la municipalité. Mais, avec le changement de la classification fonctionnelle, il y a certaines routes dont on dit: On va les reprendre. Mais ça ne veut pas nécessairement dire que c'est nous-mêmes qui voulons faire l'entretien. Si, déjà, dans le passé, c'est la municipalité qui le faisait, c'est ouvert à ce que la municipalité puisse avoir un contrat avec le gouvernement pour s'occuper de faire l'entretien, le déneigement l'hiver. Je ne crois pas qu'on va tenter d'aller s'équiper à des endroits où on n'a pas l'équipement, juste pour garder... Au contraire. Tout ce qu'on dit, c'est que, maintenant, on va payer et, si vous voulez le faire, on va faire un contrat avec vous. Et ça, on en a plusieurs dans d'autres régions du Québec où certaines parties du réseau étaient entretenues par la municipalité à ses propres frais. Dans l'avenir, ils vont l'entretenir encore, mais ils vont être rémunérés par le ministère des Transports du Québec. Je peux vérifier ça en détail, M. le Président, et fournir à la commission... Parce que, là, tenter de vous donner une réponse, je

n'ai pas toutes les données pour être capable de vous répondre correctement. Et je ne voudrais pas qu'on perde plus de temps qu'on n'en a déjà perdu aujourd'hui.

M. Garon: Quand il y a une halte routière dans une municipalité, est-ce que vous la mettez sur une route locale? Habituellement, vous ne la mettez pas sur une route locale.

M. Middlemiss: Normalement, la halte routière est sur le réseau, soit les autoroutes ou les routes régionales.

M. Garon: Alors, pourquoi, ici, la considérer comme une route locale et la transférer?

M. Middlemiss: Bien, regardez, je vous ai dit que je ne pouvais pas vous répondre, là, parce qu'il faut regarder à tout le... Il y a tout un...

M. Garon: Est-ce que le député des **Îles-de-la-Madeleine** vous en a parlé? Vous n'avez pas l'air au courant.

M. Middlemiss: Bien, regardez, là, le député des **Îles-de-la-Madeleine**, il m'a parlé de plusieurs choses, mais être capable de vous donner ça en détail, Mme la Présidente... Je vous ai dit que je suis prêt à faire faire l'étude, à le **vérifier** auprès des gens qui font l'analyse. J'ai eu au-delà de 1000 lettres des municipalités me demandant, suite à une première classification, de reclassifier. Je dois vous dire qu'il y en a encore au moins 500, Mme la Présidente, auxquelles je n'ai pas donné de réponse, tellement qu'on ne prévoit pas réussir à répondre à ces municipalités-là avant le mois de septembre 1994. Tout récemment, je viens d'écrire à toutes les municipalités, Mme la Présidente, leur indiquant qu'une première tranche de 60 % du coût de prise en charge du réseau routier va leur parvenir d'ici peu, mais que, d'ici le mois de septembre, on va avoir le temps d'analyser toutes les choses et de prendre une décision finale sur la classification. À ce moment-là, on ajustera avec le dernier paiement de 40 % les montants d'argent qu'on va remettre à ces municipalités. Donc, c'est probablement un de ces cas-là, Mme la Présidente, que nous sommes en train de tenter de finaliser.
(21 h 30)

Je vais certainement donner des renseignements au député, mais je ne les ai pas ici et croire que je peux me souvenir de tous les 33 000 km de routes, pourquoi il y en a qu'on a classifiées 1, 2, 3, ou qu'on a gardées comme collectrices, ou routes régionales, ou ainsi de suite... Mme la Présidente, à tous les jours, je reçois d'autres lettres de municipalités; sur leur territoire, soit qu'il y a un site d'enfouissement, soit qu'il y a une carrière, une gravière ou une sablière, et elles voudraient qu'on maintienne ce réseau-là dans le réseau supérieur. Moi, je leur dis: Non, ce n'est pas au ministère des Transports du Québec de s'occuper de ce ré-

seau-là; c'est plutôt au niveau des municipalités. Mais je sais qu'au niveau des Affaires municipales ainsi que des unions on cherche une façon de, peut-être, permettre aux municipalités d'aller chercher d'autres sommes d'argent pour les aider à améliorer et entretenir ce réseau-là. Je sais qu'en Ontario, Mme la Présidente, ils ont droit à des royautés pour une carrière, une sablière ou, même, un site d'enfouissement. On met dans le prix une royauté qu'on remet à la municipalité, qui lui permet d'améliorer le réseau et de le conserver; parce que ce n'est certainement pas à partir de la taxe foncière que la municipalité peut se permettre d'entretenir une route qui mène à une carrière.

M. Garon: Est-ce que le ministre, comme ça, reconnaît... Il nous dit qu'il a reçu 1000 lettres. Je pense bien que ce n'étaient pas des gens qui lui écrivaient pour dire qu'ils étaient heureux. Il y en a 500 auxquelles il n'a pas encore répondu. Ça veut dire que, donc, ça cause des problèmes considérables, la réforme, parce que 1000 lettres, c'est quasiment une lettre par municipalité.

M. Middlemiss: Oui, mais il y a des municipalités, Mme la Présidente, qui en ont envoyé 2, il y en a qui en ont envoyé 3. Mais, Mme la Présidente, je ne pense pas que c'est un baromètre, du tout, de la satisfaction des municipalités. Il me semble que, si les municipalités, de façon générale, n'étaient pas heureuses, elles auraient été, certainement, dans la rue. Elles auraient peut-être préféré qu'on ne fasse pas ce transfert. Il y en a qui sont bien heureuses, des municipalités, Mme la Présidente. Elles croient, et avec raison, qu'elles vont être capables de faire un travail dont elles jugent, elles, qu'il va être mieux que celui qu'on faisait comme ministère, et c'est peut-être vrai. Elles vont se donner le niveau de qualité d'entretien, d'amélioration qu'elles jugent à propos et qui est nécessaire pour ce tronçon-là. Mme la Présidente, je crois que j'ai eu 1000 lettres; il y en a, dans ces lettres-là, Mme la Présidente, qui nous écrivaient pour nous dire qu'ils acceptaient en totalité la classification qu'on avait faite. D'autres... Souvent, Mme la Présidente, c'est des gens, comme je l'indiquais tantôt... Des sites d'enfouissement, des carrières, ça crée énormément de problèmes dans certaines régions, et c'est surtout ça qui était leur préoccupation.

M. Garon: Si vous dites qu'il y a 500 lettres qui n'ont pas encore eu de réponse, ça ne doit pas être les lettres où les gens vous disent qu'ils sont contents.

M. Middlemiss: Bien, Mme la Présidente, s'il y en a 500, on pourrait peut-être répondre sans réfléchir et leur dire: Non, notre position de la première lettre, on la maintient. Nous devons maintenant, avec des arguments qu'ils nous présentent, retourner et regarder voir s'il n'y a pas des changements à apporter. Je dois vous dire que, souvent, Mme la Présidente, on apporte des changements à une classification suite aux arguments présentés par les gens du milieu, puis on envoie les gens

en région, les vérifier, et on fait les changements.

Si le député de Lévis croit qu'en répondant vite on répond bien, moi, je ne suis pas totalement d'accord. Il me semble que je préfère prendre le temps que ça prend pour faire l'analyse et si, au bout de l'analyse, il y a des changements à apporter, on les apporte. Si, au bout de l'analyse, il n'y en a pas, on leur dit qu'il n'y a pas de changements à y apporter.

M. Garon: Je suis content de voir que vous venez d'avouer que, quand vous répondez vite, ce n'est pas nécessairement une bonne réponse. Dans Lévis, vous avez répondu vite.

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente...

Une voix: Oh!

M. Middlemiss: Je n'ai pas dit que je répondais vite. Le député de Lévis croit qu'il faut répondre vite. C'est ça que j'ai dit. Je n'ai pas dit que c'était moi. Je ne parle jamais de moi-même, Mme la Présidente. J'ai dit que le député de Lévis voudrait qu'on réponde vite, vite, vite sans réfléchir.

M. Poulin: Mais, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Chauveau.

M. Poulin: ...je comprends fort bien qu'on n'a pas eu toutes les réponses sur les 500 lettres, parce que, quand on demande une rencontre avec le ministre, il est toujours là pour qu'on rencontre les gens du ministère et, même lui, il participe aux rencontres. Moi, je sais que, dans mon comté, j'ai eu un nombre aussi — parce que j'ai 14 municipalités — moins grand que le comté de Lévis.

Mais je peux vous dire une chose: À chaque lettre, j'ai eu une rencontre. J'ai rencontré les maires, les intervenants du milieu. J'ai eu des réponses négatives, mais je peux vous dire une chose, par exemple: Je n'ai aucun de mes maires qui va aller dans la rue pour contester la réforme parce que, justement, on a eu une réponse claire. Je demanderais juste au député de Lévis de demander des rencontres au ministère. C'est tout. D'ailleurs, son attaché politique connaît le ministère des Transports, pour y avoir été à plusieurs reprises aussi.

Subventions fédérales au réseau routier

M. Garon: Concernant les subventions fédérales au réseau routier, lors du discours sur le budget 1992-1993, le gouvernement avait annoncé qu'il était prêt à mettre 1 \$ pour chaque dollar de contribution fédérale dans le réseau routier québécois, jusqu'à concurrence de 100 000 000 \$. Cette mesure n'a jamais eu de suite. Je pense que c'était dans le discours sur le budget 1992-1993, il y a 1 an.

En cours d'année, des discussions ont eu lieu

entre les provinces et le fédéral sur le projet fédéral de réfection du réseau routier dit national. Le fédéral évalue la part de l'enveloppe du Québec à 10,9 % alors qu'on paie 25 % des taxes à Ottawa. Le Québec avait d'importantes réserves sur l'ensemble de l'approche du gouvernement fédéral. Le ministre des Finances du Québec a écrit à son homologue fédéral, le 5 novembre 1992, afin de lui signifier les désaccords du Québec et il s'en remettait aux fonctionnaires pour trouver des solutions. À date, il n'y a eu aucun résultat concret.

En outre, le 2 décembre 1992, le ministre fédéral des Finances a fait un exposé économique et financier dans lequel il a annoncé des dépenses de 500 000 000 \$ dans le réseau des transports et des communications au cours des 2 prochaines années. Les seuls engagements concrets pour le Québec dans ce plan sont l'amélioration des ponts de Montréal de propriété fédérale. Le programme du fédéral comprend, entre autres, le début des travaux d'ingénierie d'un pont entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, pont qui devrait coûter autour de 1 000 000 000 \$, qu'on dit, près de 1 000 000 000 \$. Alors, là-dessus, sur 1 000 000 000 \$, on paiera 250 000 000 \$, parce qu'on paie 25 % des taxes à Ottawa.

Comment le ministre explique-t-il l'échec de la mesure annoncée dans le discours du député de Bonaventure et ministre des Finances, dans le budget de 1992-1993, et où en sont rendues les discussions sur le programme de réfection du réseau routier dit national? Et comment le ministre explique-t-il que, dans l'exposé économique du ministre fédéral des Finances, le Québec ne reçoive que l'engagement du fédéral d'améliorer les ponts de Montréal de propriété fédérale?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.
(21 h 40)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne suis pas d'accord avec le député de Lévis pour dire: C'est un échec. Au budget 1992-1993, le ministre des Finances a indiqué que nous étions prêts, comme province, à mettre 1 \$ pour chaque dollar que le fédéral serait prêt à mettre dans le réseau routier, jusqu'à concurrence de 100 000 000 \$. Malheureusement, à date, on n'a pas réussi à finaliser l'entente avec le gouvernement fédéral. Ça a réellement achoppé, à un moment donné, parce que l'Ontario ne voulait aucunement entendre parler de l'entente; l'Ontario trouvait que, dans l'entente qu'on proposait, il n'allait pas chercher sa juste part, ni nous autres, au Québec, on n'allait chercher notre juste-part. Donc, pour cette raison, ça a retardé et l'entente n'a jamais eu lieu.

Ce qu'on veut, Mme la Présidente, c'est une entente stratégique sur les transports. C'est ça qu'on veut. Je dois vous dire que le dossier chemine et n'est pas complété. Il y a certaines choses que nous ne sommes pas prêts à accepter de la part du fédéral, des fois les choses qui touchent l'environnement et autres. Je dois vous dire, Mme la Présidente, que nous espérons que, d'ici peu, on pourra réussir à avoir une entente avec le gouvernement fédéral qui nous permettra de

dépenser plus d'argent sur notre réseau routier.

M. Garon: En quoi vous êtes en désaccord avec ce que j'ai dit, à ce moment-là, s'il n'y a rien qui a marché?

M. Middlemiss: Je n'ai pas dit que j'étais en désaccord; j'ai dit que ce n'était pas un échec. On espérait...

M. Garon: Mais où est le succès?

M. Middlemiss: Non. Malheureusement, il n'y a pas eu...

M. Garon: Pouvez-vous identifier le succès?

M. Middlemiss: Non, non, mais ce n'est pas un échec. C'est que le 100 000 000 \$ était là, était présenté comme étant là si on réussissait à régler une entente. Mais on n'est certainement pas pour faire une entente à n'importe quel prix.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Il me semble que, si l'entente n'est pas dans les intérêts supérieurs du Québec, il ne faudrait pas nous reprocher de ne pas avoir une entente avec le gouvernement fédéral. Ça me surprendrait du contraire, surtout avec le gouvernement fédéral.

M. Garon: Le ministre des Finances avait annoncé dans le budget, pour l'année 1992-1993, dans son plan de match, vouloir mettre une piastre pour chaque piastre que le fédéral mettrait. Il n'y a rien qui a marché, il n'y a rien qui a fonctionné, il n'y a pas eu de piastre, nulle part. Et, quand je dis que c'est un échec, vous dites: Non, je ne suis pas d'accord avec le député de Lévis. Alors, où a été le succès dans ce qu'a annoncé le ministre des Finances dans son budget 1992-1993, qui est terminé depuis le 31 mars dernier, où il disait qu'il mettrait 1 \$ pour chaque dollar que mettrait le fédéral? À part avoir fait miroiter des mirages aux Québécois, avoir fait miroiter toutes sortes de choses dans les régions, dites-moi en quoi il y a eu quelque chose qui a marché là-dedans.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le malheur de ça, c'est que nous n'avons pas réussi à conclure une entente avec le fédéral, mais ça nous a permis de continuer à négocier. Je dois vous dire que nous sommes de plus en plus près de réussir à avoir une entente qui va nous permettre, peut-être 1 an plus tard, de procéder à faire les travaux. Nous l'espérons. Mais il me semble que le but, Mme la Présidente, ce n'est pas d'accepter n'importe quelle entente en n'importe quel temps. Il me semble qu'il faut que l'entente rencontre nos objectifs. Et, tant et aussi longtemps que cette entente-là ne rencontre pas nos objectifs, nous continuons à négocier. Ça aurait été ridicule, Mme la Présidente, d'accepter une

entente qui ne nous aurait pas permis de faire les choses qu'on voulait faire, juste pour dire: On s'est engagés à dépenser jusqu'à concurrence de 100 000 000 \$ pour chaque dollar que le fédéral va mettre dedans. Il me semble que ça aurait été fou de juste faire ça, de signer une entente parce qu'on avait dit qu'on était prêt à dépenser 100 000 000 \$. Moi, je préfère dire: On va attendre et, lorsque le moment sera propice, lorsqu'on aura une entente qui va rencontrer nos objectifs, nous signerons l'entente et nous procéderons à faire les travaux que nous voulions faire avec ces sommes d'argent.

M. Garon: Dans la dernière déclaration de M. Mazankowski, dans son budget récent, l'entente auxiliaire est prolongée jusqu'au 31 octobre 1993 afin d'écouler, notamment dans le cadre de la route du Nord, le solde de l'entente, 85 000 000 \$. Quand on voit les ententes fédérales-provinciales dans le secteur des transports en millions de dollars, on se rend compte que, pour le Québec, l'entente est de 85 000 000 \$, elle finit en octobre 1993, et le gouvernement fédéral, sa participation pourra être, au total, de 14 %, pour un total de 164 700 000 \$, 14 %. À Terre-Neuve, la grosse province de Terre-Neuve, le fédéral, dans son entente qui va jusqu'en 2002-2003, a contribué, au total, pour 866 000 000 \$ au lieu de 164 700 000 \$ au Québec, là dans une proportion de 75 %.

Le ministre Mazankowski dit qu'il va renouveler à l'échéance, qu'il révisera à l'échéance. L'échéance au Québec est arrivée, ça arrive cette année; à Terre-Neuve, ça arrive en 2003. Et, au cas où vous ne le sauriez pas, sur 866 000 000 \$ qu'il va mettre à Terre-Neuve, on va payer le quart des taxes; on aura payé à peu près 216 000 000 \$ pour les routes de Terre-Neuve, avec nos taxes. Total au Canada, 1 160 000 000 \$; on aura payé presque 300 000 000 \$ de taxes, et, par l'entente au Québec, nous, on recevra 164 700 000 \$ sur lesquels, de toute façon, on aura payé le quart. Quel intérêt y a-t-il à ces ententes-là, s'il y en a seulement, quand on paie beaucoup plus de taxes à Ottawa pour les routes d'ailleurs que, par ailleurs, le fédéral ne paie au Québec, une entente minable de 164 700 000 \$ alors que celle de Terre-Neuve est de 866 000 000 \$, la grosse province de Terre-Neuve où il y a quelque 500 000 de population, comparativement aux 7 000 000 du Québec? On appelle ça souvent le fédéralisme rentable; moi, j'appelle ça le fédéralisme cave.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne suis pas ici, moi, pour défendre les intérêts de Terre-Neuve ou de quelque autre province du Canada.

M. Garon: Elles n'en ont pas besoin, elles les défendent même mieux que les nôtres.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois vous dire qu'il y a des projets routiers au Québec, mais, au Québec, on a aussi d'autres ententes de développement régional, à part les routes. Il y a des ententes sur la forêt. Je suis convaincu que Terre-Neuve n'en a pas

tellement, d'ententes de cette nature-là. Mais, ceci étant dit, Mme la Présidente, nous continuons à négocier avec le gouvernement canadien exactement pour ces raisons-là. Si nous ne sommes pas satisfaits des montants des ententes qu'on veut faire avec nous ou des conditions, on ne les accepte pas et on va continuer à négocier.

Mais il ne faudrait pas oublier, Mme la Présidente, qu'il y a eu des fois des ententes particulières. Comme la route du Nord, c'était 25 000 000 \$, c'était particulier, ça ne faisait pas partie d'une entente globale. Il y a aussi l'entente qui a été faite pour la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, le 25 000 000 \$. Il y a 10 000 000 \$ qui nous restent dans l'entente de la 170, dans la région de Chicoutimi-Jonquière, qu'on devrait être capables d'utiliser cette année et l'an prochain. Il reste peut-être 75 000 000 \$ ou 100 000 000 \$ dans la région de l'Outaouais, l'entente CN-Québec pour compléter l'autoroute McConnell-Laramée, l'autoroute 5, dans la région de l'Outaouais. Donc, il y a des ententes particulières et il y a toute cette entente que nous croyons être capables de finaliser d'ici peu, Mme la Présidente. Nous allons continuer à aller chercher notre juste part de notre appartenance au fédéral. Sauf qu'il y a une chose qu'on ne devrait pas oublier, Mme la Présidente, c'est qu'il y a des ponts qui ont été construits dans le passé, ponts entre le Québec et l'Ontario ou d'autres, où le gouvernement fédéral a mis sa part. Je pense qu'il faudrait faire un bilan avant de commencer à condamner, à dire qu'on n'a pas, peut-être dans des ententes particulières, nécessairement notre quote-part. Je pense qu'il faudrait faire une analyse complète.

M. Garon: L'analyse complète est simple: vous n'avez pas réussi à dépenser l'argent qu'on avait négocié en 1985. C'est l'ancien gouvernement au Québec, dans le temps du Parti québécois, qui avait négocié l'entente. Tout ce que vous avez fait, c'est reconduire l'entente qui finissait en 1990 en 1993 parce que vous n'aviez pas réussi à dépenser l'argent qu'on avait négocié à Ottawa. Non seulement vous n'avez pas dépensé l'argent qui avait été négocié pour une période de 5 ans, mais, pendant le même temps, Terre-Neuve, elle, négociait des sommes faramineuses, alors que, votre gouvernement, vous n'étiez même pas capable de dépenser, l'argent qui avait été négocié par l'ancien gouvernement pour une période de temps restreinte, et que vous faites juste prolonger parce que vous n'êtes pas capable de faire fonctionner les choses, à tel point que l'argent n'est même pas dépensé.
(21 h 50)

Alors, ne dites pas que vous venez chercher la juste part. La juste part, c'est 164 700 000 \$ qui avaient été négociés sur 5 ans et puis vous n'avez pas été capable de les dépenser. On est rendu maintenant en 1993, c'est 164 700 000 \$. Pendant ce temps, Terre-Neuve est allée se chercher une autre entente de 866 000 000 \$. Alors, c'est quoi? Ne dites pas des choses comme juste part. Vous vous êtes fait faire aux os, à l'os. Et ça ne m'étonne pas parce que...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on veut parler de l'entente de 1985, on va parler de l'entente de la 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan. C'est l'ancien premier ministre, M. René Lévesque, qui avait négocié avec le fédéral une entente de 25 000 000 \$ chacun, sur la 138. Je dois vous dire qu'aujourd'hui, Mme la Présidente, parce qu'on s'est engagés, nous autres, au gouvernement du Québec, ça fait 75 000 000 \$ qu'on dépense et le fédéral en a mis seulement 25 000 000 \$. Donc, négocier comme ça, Mme la Présidente, il me semble que ce n'est pas tellement bien négocier. On a mis 3 fois plus que le fédéral dans cette route.

M. Garon: L'entente qui finit le 31 octobre 1993, suivant les déclarations de M. Mazankowski dans son dernier budget, est-ce qu'il va y avoir le renouvellement, est-ce qu'il va y avoir d'autres sommes d'ajoutées ou bien si, le 31 octobre 1993, ça finit là? Parce qu'il a dit, dans des déclarations...

M. Middlemiss: Madame...

M. Garon: ...que chacune serait analysée, mais il n'y a aucune garantie de renouvellement d'entente ou de nouvelle entente, d'après le discours de M. Mazankowski, lui-même qui a fait des déclarations à cet effet. Il a dit, essentiellement, M. Mazankowski, dans son budget 1993 qui vient d'être rendu public: Le gouvernement réexaminera les accords relatifs au développement économique et régional dans les autres secteurs à mesure qu'ils expireront, notamment l'agriculture, les communications, l'environnement, la pêche, les transports, le développement et l'innovation industriels, ainsi que le tourisme. Les transports, on les a examinés à la fin. Qu'en est-il, actuellement, de cette entente qui doit se terminer le 31 octobre 1993? Ou le gouvernement s'en va en élection, là, puis après le 31 octobre 1993... Qu'est-ce qu'il y a dans la machine, à date?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué tantôt que, sur la 170 — c'est cette entente qui se termine en octobre 1993 — il reste 10 000 000 \$ à dépenser dans l'entente, et nous prévoyons dépenser les 10 000 000 \$ cette année et l'an prochain, pour être capables de terminer de dépenser des sommes dans cette entente. Oui. Il reste 10 000 000 \$ dans l'entente qui se termine en octobre 1993. Ce 10 000 000 \$ va être dépensé sur la route 170, cette année et l'an prochain. On va tout dépenser ces sommes. Il y a une autre entente qui existe avec le fédéral et le Québec, dans la région de l'Outaouais. Cette entente n'a pas de date limite. Il me semble qu'il nous reste de l'ordre de 170 000 000 \$, dans l'Outaouais, à dépenser. Il n'y a aucune date limite sur celle-là.

On m'indique aussi, Mme la Présidente, que, dans l'avenir, on va avoir des ententes ad hoc sur des projets spécifiques, pas nécessairement des ententes comme on en avait dans le passé, mais sur certains projets spécifiques. C'est certain que le gouvernement canadien a

exprimé une volonté de vouloir participer dans l'auto-route 30, l'autoroute 50, certains ponts qui traversent dans la région de Valleyfield, le pont Larocque, à Valleyfield. Aussi, en passant, il y a le pont Perley qui traverse la rivière des Outaouais à la hauteur de Grenville, du côté québécois, et Hawkesbury du côté ontarien. Donc, c'est des ententes de cette nature, des ententes ad hoc, qui vont venir, pas nécessairement des ententes globales, comme on a en eu dans le passé.

M. Garon: Quand vous dites: On va dépenser cette année, puis l'an prochain, l'entente doit se terminer... Selon le document qu'on a ici, qui nous a été fourni par M. Rémillard, du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes qui est en charge de ces négociations, cette entente se termine le 31 octobre 1993. Comment ça se fait que vous dites que vous allez dépenser l'an prochain? L'entente va être terminée.

M. Middlemiss: C'est que, oui, on a 6 mois, après, pour envoyer les factures. Donc, les montants qui nous restent sur la 170, nous, nous croyons être capables de les dépenser avant la fin de l'entente.

M. Garon: Oui, mais je comprends que le 6 mois, l'an prochain... Soyons réalistes, là. C'est la route du Nord, essentiellement...

M. Middlemiss: Non, ce n'est pas la route du Nord.

M. Garon: Bien, écoutez...

M. Middlemiss: Non, non. La route du Nord, c'est 25 000 000 \$. C'est réglé, ça.

M. Garon: J'ai ici le document du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes: prolongation jusqu'au 31 octobre 1993 afin d'écouler le solde, notamment dans le cadre de la route du Nord. Bon. Je prends un document de M. Rémillard lui-même, c'est lui qui est en charge des négociations. Alors, quand on dit: On va prolonger de 6 mois, ça peut être 6 mois, mais, après octobre, ça fait novembre, décembre, janvier, février, mars, avril. Je ne vois pas beaucoup qu'on fasse des routes aux mois de novembre, décembre, janvier, février, mars, et avril dans le Nord, où on disait tantôt que les rivières n'étaient pas calées au mois de juin. Alors, là, il faudrait quand même que les gens, au ministère, aient au moins la notion de la température ou du climat dans des régions où on fait les routes, parce qu'on est en pleine glace, puis en plein hiver.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la route du Nord, ça fait déjà une saison... Il n'y a aucun problème de finir les travaux de la route du Nord pour octobre 1993. Je parlais de la route 170. Non, non. Mme la Présidente, je parlais de la route 170. Lui, il parle de la route du Nord. Il n'y a aucun problème, le contrat est donné, clé en main. L'entrepreneur doit livrer... À

l'automne 1993, ça va être fini. Et les 25 000 000 \$, ça va être dépensé, on va avoir dépensé les 25 000 000 \$ du fédéral.

M. Garon: Puis, là, actuellement, est-ce que vous avez commencé des négociations pour faire une nouvelle entente à partir du 31 octobre 1993? Parce que c'est facile, pour M. Mazankowski, de dire qu'il n'y aura plus d'ententes quand il vient d'en négocier une avec Terre-Neuve de 866 000 000 \$, qui le mène en l'an 2002-2003. Nous, on continuera à payer des taxes à Ottawa qui vont servir au développement routier à Terre-Neuve, mais, à ce moment-là, pour les gens qui vont payer des taxes, comme le Québec, bien, il n'y aura plus d'ententes, puis on continuera à payer des taxes pour faire fonctionner les routes à Terre-neuve.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que, tantôt, on disait qu'on négocie encore avec le fédéral pour une entente globale. Aussi, après, si on réussit à terminer les négociations, les discussions, on aura la possibilité d'avoir des ententes ad hoc. Et j'indiquais tantôt qu'à part la route du Nord... D'après moi, ça, c'est tout à fait réglé; cette année, on va déposer les derniers montants pour la route du Nord. L'autre entente qu'on est en train de compléter aussi, c'est celle pour la route 170 dans la région de Jonquière-Chicoutimi. Cette année, ça fait partie de nos travaux. Et on est convaincus qu'on va dépenser les 10 000 000 \$ qu'il nous reste à dépenser sur ce tronçon-là avant la fin de l'entente qui a été extensionnée d'octobre 1992 à octobre 1993.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, étant donné le...

M. Garon: Il n'est pas 10 heures. Il reste encore 2 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais il faut les adopter.

Coûts du prolongement de l'autoroute 30

M. Garon: Ça ne sera pas long. J'aurais une question à demander, une dernière question sur la 30. Les coûts de la 30 entre Brossard et l'autoroute 20 sont de quel ordre, d'après vos estimés du ministère, en incluant les ponts et les raccordements?

M. Middlemiss: Brossard et l'autoroute 20, vous dites?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: L'autre bord de Valleyfield?

M. Garon: Oui. Entre Brossard et l'autoroute 20.

M. Middlemiss: Vous voulez dire l'autre bord de

Valleyfield, éventuellement? C'est ça que vous voulez dire ou si vous voulez dire les projets qu'on va faire entre la 10 et la 15?

M. Garon: Les coûts de la 30 entre Brossard et l'autoroute 20, l'autre bord de Valleyfield. Alors que le ministère, d'après le plan Côté, évaluait ça à 167 000 000 \$, on nous a dit que les évaluations plus réelles seraient autour de 800 000 000 \$. Est-ce que vous avez des chiffres? Quelle est l'évaluation de ces travaux entre Brossard et la 20?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'aujourd'hui on parle de l'ordre de 500 000 000 \$, si on regarde ce qui a été fait, ce qu'on va faire entre la 10 et la 15 et, ensuite, de se rendre... C'est de l'ordre de 500 000 000 \$. Mais les plans ne sont pas terminés. Il y a des endroits que nous sommes encore en train de faire... On vient de choisir le tracé et il y a des études d'impact pour la partie ouest.
(22 heures)

M. Garon: À 500 000 000 \$, sur la Voie maritime, est-ce que c'est un pont surélevé ou un tunnel?

M. Middlemiss: Les plans que j'ai vus, moi, c'était un pont, puis ça, c'est encore dans l'état...

M. Garon: Un pont surélevé?

M. Middlemiss: Un pont qui passe par-dessus, oui. Un pont. Ce n'est pas un tunnel.

M. Gauvin: Mme la Présidente, je vous ferai remarquer qu'il est 10 heures.

M. Garon: Comment vous expliquez que le plan Côté ait évalué ça à 167 000 000 \$ alors qu'on parle maintenant de plus de 500 000 000 \$? Ça ne fait pas bien, bien longtemps, ça fait quelques années seulement.

M. Middlemiss: Il disait 176 000 000 \$?

M. Garon: 167 000 000 \$.

M. Middlemiss: Bien, regardez, Mme la Présidente, moi, je dois vous dire que, depuis que je regarde la 30, toujours les chiffres que j'ai eus, c'est 400 000 000 \$ à partir du bout qu'on vient de construire pour se rendre à la 20, l'autre bord de Valleyfield. Ça a toujours été 400 000 000 \$, plus la partie qu'on a à faire entre la 10 et la 15.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre.

M. Garon: Mais, juste une seconde...

La Présidente (Mme Bélanger): Dernière petite question.

M. Garon: Si vous regardez le plan Côté, tableau 28, sommaire des coûts, c'est marqué: Développement et prolongement A-30 jusqu'à A-20, 167 000 000 \$.

M. Middlemiss: Vous regardez ça où?

M. Garon: Dans le plan Côté. Au tableau 28, sommaire des coûts, dans le plan Côté, on parle vraiment de 167 000 000 \$.

M. Middlemiss: Ah oui. D'accord. Regardez, ça dépend à quel niveau d'estimation c'était, ça. Mais, aujourd'hui, on a des coûts qui sont un peu plus réalistes et on parle plutôt de l'ordre de 500 000 000 \$.

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le ministre. Est-ce que les crédits du programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, sont adoptés?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 2)