



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (2)

Le mardi 11 avril 1995 — No 9

Président: M. Roger Bertrand

QUÉBEC

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 11 avril 1995

Table des matières

Volet transports	1
Discussion générale (suite)	
Commission des transports du Québec	
Postes vacants	3
Autres sujets	4
Activités à Montréal et à Québec	6
Société des traversiers du Québec	
Mandat et situation financière	7
Plan de transport en commun dans la région de Québec	9
Traverse de Tadoussac	11
Intégration des services de transport en commun	12
Service aux clientèles touristiques	18
Utilisation des tronçons de chemins de fer abandonnés	19
Écorail	22
Utilisation des tronçons de chemins de fer abandonnés (suite)	24
Réorganisation administrative du ministère	27
Employés de la région de Drummondville	28
Utilisation de téléphones cellulaires	29
Nombre d'attachés politiques et personnel des sous-ministres	30
Implication des membres du personnel dans les commissions sur la souveraineté	38
Autres sujets	40
Société de l'assurance automobile du Québec	
Orientations générales	40
Statistiques concernant la conduite non autorisée d'un véhicule	42
Adoption des crédits	43
Volet voirie	44
Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	44
M. Jacques Léonard	46
Discussion générale	
Diminution des crédits	47
Principaux projets de développement	50
Perspectives de développement	57
Études d'impact concernant l'autoroute 50	58
Principaux projets de développement (suite)	67
Sécurité de routes dans les comtés de Nelligan et de Jacques-Cartier	69
Autoroute 15 et centre-ville de Laval	73
Dépassements de coûts de certains projets	74
Octroi de contrats à des firmes autochtones	76
Dépassements de coûts de certains projets (suite)	78
Respect de la programmation	79
Routes dans le comté de Mégantic-Compton	80
Dépassements de coûts de certains projets (suite)	84
Boulevard McConnell-Laramée	85
Détérioration du pont de Québec	89

Table des matières (suite)

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
Mme Denise Carrier-Perreault, présidente suppléante

M. Normand Cherry
Mme Danielle Doyer
M. Réal Gauvin
M. Francis Dufour
M. Léandre Dion
M. David Cliche
M. Robert Benoit
M. Claude Pinard
M. Roger Paquin
M. Gérard R. Morin
M. Norman MacMillan
M. Geoffrey Kelley
M. Russell Williams

- * M. Louis Gravel, Commission des transports du Québec
- * M. Clermont Gignac, Société des traversiers du Québec
- * M. Yvan Demers, ministère des Transports
- * M. Jean Mercier, idem
- * M. Alain Vallières, idem
- * M. Yvon Tourigny, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 11 avril 1995

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! 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, programmes 1 à 6, pour l'année financière 1995-1996. Il a été convenu que le temps alloué à la commission pour l'étude de ces crédits est de 14 heures réparties ainsi: six heures pour le secteur systèmes de transports et huit heures pour le secteur voirie. Aujourd'hui, 11 avril, transports, de 10 heures à 12 h 30; ensuite, de 15 heures à 16 heures, pour revenir avec la voirie de 16 heures à 18 heures et de 20 heures à 23 heures.

Une voix: La journée est jeune.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement.

Volet transports

La Présidente (Mme Bélanger): Aucun remplacement. Alors, on donne la parole à M. le député de... M. le ministre? Qui prend la parole le premier, là? On commence. Les remarques préliminaires sont faites. Alors, M. le député de Saint-Laurent.

M. Léonard: C'est au député à me questionner.

M. Cherry: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous attendez les questions, M. le ministre?

M. Léonard: Demandez des questions. J'ai fait de longs exposés, d'ailleurs, vendredi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Laurent.

M. Léonard: J'ai fait, Mme la Présidente, de longs exposés vendredi. Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, là, il n'y a pas de remarques préliminaires.

M. Léonard: Maintenant, ils ont réfléchi à la chose durant la fin de la semaine.

M. Cherry: Parlant de réflexion et de fin de semaine, est-ce que le ministre a passé une bonne fin de semaine?

M. Léonard: Excellente.

M. Cherry: Oui, excellente? Oui? Avez-vous participé au virage en fin de semaine?

M. Léonard: À quoi faites-vous allusion, M. le député? Bien, Mme la Présidente, le député de Saint-Laurent parle de virage. Ça le concerne. Je pense qu'eux autres en avaient fait un, parce qu'ils voulaient faire un référendum sur la souveraineté, puis, on ne l'a pas vu.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme le député de Saint-Laurent vous a ouvert une porte, vous en profitez, hein? Ha, ha, ha!

M. Léonard: Oui, exactement, Mme la Présidente. Le Parti libéral a été connu comme un parti qui faisait beaucoup de virages et des circonvolutions en ce qui concerne la Constitution. On a vu leur ancien premier ministre en faire, et actuellement aussi. L'actuel. Dans la mesure où il y a quelque chose entre les deux oreilles et qu'il y a quelque chose à mettre sur la table, effectivement, ça a l'air à valser beaucoup, parce qu'il y a des changements...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que vous faites de la partisanerie en commission parlementaire, je peux peut-être me permettre de dire que, nous, au Parti libéral, au moins, on a juste un chef!

M. Léonard: Il y en a un au Québec, c'est le premier ministre, et puis il est aussi votre chef de gouvernement.

Une voix: Du gouvernement, pas du Parti québécois.

M. Cherry: En parlant de ce qui se passe entre les deux oreilles...

M. Léonard: Bon, vous voulez qu'on en parle...

La Présidente (Mme Bélanger): Il est chef du Parti québécois...

M. Cherry: Je reprends les propos du ministre. Il a dit...

La Présidente (Mme Bélanger): Revenons à nos oignons, s'il vous plaît!

M. Cherry: ...ce qui se passe entre les deux oreilles, c'est ça? Ce qu'il y a d'important de savoir, pour l'avenir du Québec, c'est entre les deux oreilles de qui ça se passe, le questionnement.

● (10 h 10) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous me permettez, M. le député de Saint-Laurent...

M. Cherry: Oui, c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): ...nous sommes à l'étude des crédits...

M. Cherry: Bien oui, bien oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et non pas dans le débat référendaire.

M. Cherry: Donc, je constate que...

M. Léonard: Alors, il ne faudrait pas que le député de Saint-Laurent prenne ses espoirs pour des réalités.

M. Cherry: Non, le seul espoir que j'ai, comme les Québécois, c'est d'avoir un référendum le plus vite possible pour que la population puisse s'exprimer clairement sur la façon dont ils ont l'intention d'associer leur destinée. Bon!

Une voix: On le fera bien quand on voudra!

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, M. le député de Saint-Laurent...

M. Cherry: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, nous revenons à nos crédits, où nous en avons pour...

M. Cherry: Oh! Madame a dit: On le fera quand on voudra. Ah bon! C'est intéressant.

Une voix: Exactement, on est au pouvoir.

M. Léonard: Non, non, mais... Mme la Présidente, je pense que je vais simplement énoncer...

M. Cherry: Intéressant, intéressant!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, là, moi, je...

M. Cherry: Ha, ha, ha! Aïe! c'est un vrai dérapage. Ah oui! Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il y a un dérapage. Là, c'est un virage à 360 degrés, et j'aimerais revenir...

M. Cherry: Un des défis, au ministère des Transports, c'est de redresser les courbes quand il y a des virages trop accentués. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Mettez encore vos pneus d'hiver parce qu'on peut avoir des tempêtes. Alors... Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Mme la Présidente, je suis convaincu que le député de Saint-Laurent va vouloir éviter au Québec qu'il arrive sur un mur de ciment. Parce que s'il y avait un non au référendum, c'est ce qui se passerait. Alors, je suis convaincu qu'on va avoir sa collaboration pour gagner un référendum.

M. Cherry: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Ceci étant dit, il faut arriver à mettre un point final à cette discussion.

M. Cherry: Oui, madame. Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous avez une question sur les Transports, M. le député de Saint-Laurent?

M. Cherry: Le danger, au Québec, ce n'est pas que le Québec arrive dans le mur...

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

M. Cherry: ...ça, ce n'est pas dangereux. Je pense que quelqu'un qui a dû observer la scène en fin de semaine, ça doit lui rappeler certains souvenirs, je ne sais pas, agréables ou non.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent...

M. Cherry: Le comportement de M. Bouchard envers M. Parizeau doit sûrement rappeler des souvenirs à M. Mulroney.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent, est-ce qu'on peut revenir à l'étude des crédits?

M. Léonard: Si c'est le seul argument qu'il a là, ce n'est pas fort!

M. Cherry: C'est le seul qu'on peut exprimer.

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

Mme Doyer: On va en poser, nous autres, des questions, si vous n'êtes pas capables d'en poser. On va en poser.

M. Cherry: Faites donc ça! Rendez-vous utile. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Doyer: Ça va nous permettre de montrer ce que vous avez fait.

M. Cherry: Ça ne vous gênera pas, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Je demanderais aux membres de la commission de bien vouloir revenir au mandat que la commission a ce matin...

M. Cherry: Excellent, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): ...soit d'étudier les crédits. Alors, M. le député de Saint-Laurent, à votre première question.

Discussion générale (suite)

Commission des transports du Québec

Postes vacants

M. Cherry: Bien oui. Dans les questions qu'on avait faites concernant la Commission des transports du Québec, M. le ministre, dans les questions qu'on avait posées, il y avait, dans l'organigramme qui nous a été remis, des postes vacants. L'organigramme remonte à septembre dernier. Pouvez-vous nous dire si, depuis ce temps, ils ont été comblés ou est-ce qu'ils demeurent encore vacants, combien, et tout ça?

M. Léonard: Si vous me permettez, je vais demander au président...

Une voix: Monsieur...

M. Léonard: Un instant! Mme la Présidente, est-ce que je peux savoir du député de Saint-Laurent s'il a l'intention de traiter de la Commission des transports du Québec ce matin? Je pourrais tout de suite...

M. Cherry: Oui, ce qui nous permettrait de libérer les gens.

M. Léonard: Oui, de libérer le président.

M. Cherry: Oui, c'est ça. Dans un esprit de collaboration, oui. Ha, ha, ha! Oui. Alors, Mme la Présidente. En réponse aux questions...

M. Léonard: Je suppose, Mme la Présidente, qu'il convient de souhaiter la bienvenue au président de la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur?

M. Gravel (Louis): Mon nom est Louis Gravel. En réponse à la question, je dois dire que l'organigramme de la Commission a été accepté par le Conseil du trésor en juin dernier, avec une possibilité de le mettre en vigueur d'une façon graduelle pendant une période d'une année. Donc, comme la Commission également est en période de transition, compte tenu de divers changements aussi au point de vue structurel, eh bien, il y a des postes qui n'ont pas été comblés dans le moment, mais on s'en occupe de façon graduelle, de manière à s'assurer de la mise en place au fur et à mesure que les besoins se font sentir.

M. Cherry: O.K. À ce moment-ci, là...

M. Gravel (Louis): Maintenant, dans les postes que vous avez...

M. Cherry: Oui.

M. Gravel (Louis): ...nous avons complété le document. Au niveau des études socioéconomiques et statistiques, il faut comprendre qu'il y a M. Richard Angers qui a été nommé chef intérimaire; il y a également M. Yves-Marie Picard, au niveau des systèmes d'information; et il ne reste plus qu'à combler les postes d'organisation des cours ainsi que de la documentation et de la réglementation, et nous nous y affairons présentement. Et je peux vous dire que, d'ici un mois ou deux, ça devrait être passablement complet.

M. Cherry: Est-ce que vous me dites que le poste aux affaires juridiques est comblé?

M. Gravel (Louis): Aux affaires juridiques, il sera comblé ce mois-ci.

M. Cherry: Donc, au moment où on se parle, il ne l'est pas encore?

M. Gravel (Louis): Il ne l'est pas, il sera comblé ce mois-ci.

M. Cherry: Est-ce que, au niveau des communications, le poste est comblé?

M. Gravel (Louis): Au niveau des communications, ce sera comblé dans deux mois à peu près.

M. Cherry: Et est-ce que, au niveau de conseiller à la Direction du service de la gestion, est-ce que celui-là, il est comblé également? Parce que j'ai cru comprendre...

M. Gravel (Louis): La Direction du service de la gestion, oui, il est comblé de façon intérimaire.

M. Cherry: Vous pouvez nous donner le nom de la personne, s'il vous plaît?

M. Gravel (Louis): M. Hermann Girard.

M. Cherry: O.K.

M. Gravel (Louis): Pour une période de six mois.

M. Cherry: Donc, ce que je peux comprendre, c'est que, suite à l'information, vous nous disiez qu'il n'y avait qu'un seul poste vacant. Au moment où on se parle, il y en a encore d'autres à combler. Mais, un, ça devrait se faire dans un mois; l'autre, dans deux mois.

M. Gravel (Louis): Et graduellement d'ici la fin de l'année, c'est-à-dire juin, la fin juin.

M. Cherry: O.K.

M. Gravel (Louis): Maintenant, il faut comprendre qu'il y a certaines de ces indications à l'organigramme telles: organisation des cours, documentation et réglementation. Ce sont de petits services, et il y a déjà des gens là, en place, qui assurent la continuité des services.

Autres sujets

M. Cherry: O.K. Maintenant, toujours concernant la Commission des transports, parmi les questions qui ont été posées, on constate qu'il y a eu certains voyages. On en a noté trois, dont deux depuis qu'il y a eu changement de gouvernement. Puis on s'aperçoit que c'est: voyage aux Bahamas. Pouvez-vous nous dire le pourquoi de ces voyages à cet endroit-là, qui faisait partie de la délégation?

M. Gravel (Louis): Comme vous le savez, Mme la Présidente, dans la mission de la Commission, il y a toute la question du taxi, tant au niveau de la région de Montréal que dans l'ensemble du Québec. Ce congrès se tient une fois par année et il est de coutume, à la Commission, d'envoyer une personne à ce congrès pour suivre l'évolution de la réglementation et de la législation au niveau des différentes juridictions. C'est une association mondiale.

Il y a également des personnes du ministère des Transports qui y participent, dont M. Michel Trudel,

entre autres, qui est responsable du taxi tout particulièrement dans la région de Montréal. Alors, c'est une mission annuelle, qu'on reprend d'année en année. Et, cette année, il y a un membre qui a été assigné pour y participer au nom de la Commission. Il se fait toujours un rapport de mission; de fait, nous l'avons joint dans les notes explicatives avec le document que nous avons déposé.

M. Cherry: O.K. Maintenant, dans la liste des questions qu'on vous avait fournies, sur la liste, il n'y a pas de copie des études. Donc, pour nous, ça nous semble... En tout cas, pour nous, c'est une réponse incomplète. Pouvez-vous nous indiquer s'il y aurait moyen de les obtenir, s'il vous plaît?

M. Gravel (Louis): Je m'excuse, je vais vérifier.

M. Léonard: C'était quelle question? Mme la Présidente, est-ce que le député...

M. Cherry: La question 6, qui vous avait été fournie.

M. Léonard: Six? Ah! la liste des études. C'est ça qui...

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: La copie des études. On la transmettra ultérieurement, à moins qu'il y ait des données confidentielles là-dedans.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, à la question 6 du député, nous allons transmettre les copies des études. À ce qu'il paraît, il n'y a pas d'éléments confidentiels. Mais, s'il y en avait, on nous permettra de les retirer, quitte à signaler que telle section aurait été non produite pour des raisons confidentielles. Mais nous n'avons pas d'objection à produire les études en général.

M. Cherry: O.K. Maintenant, toujours sur la même liste des questions, M. le ministre, la question 24: Est-ce qu'il y a des membres du personnel qui ont siégé sur les commissions régionales itinérantes sur la souveraineté?

M. Léonard: À notre connaissance, non. M. le président de la Commission me dit que non, pas à sa connaissance.

• (10 h 20) •

M. Cherry: De la Commission, aucun?

M. Léonard: De la Commission. Liste des membres du personnel permanent, occasionnel ou temporaire ou contractuel qui ont siégé comme commissaires ou

travaillé aux commissions régionales itinérantes sur la souveraineté; on me dit que non.

M. Cherry: Il n'y en a pas. O.K. Pendant qu'on est sur le sujet, au niveau du ministère?

M. Léonard: Oui. Au niveau du ministère, oui.

M. Cherry: Pouvez-vous nous dire combien, s'il vous plaît? La liste, le nom des personnes et les salaires que ces gens-là gagnent?

M. Léonard: Mme la Présidente, on m'informe que le Conseil exécutif va donner la réponse à cette question de façon générale pour l'ensemble du gouvernement. Mais je peux répondre tout de suite, en ce qui me concerne, comme ministre...

M. Cherry: Oui, allez-y donc!

M. Léonard: J'ai été membre de la commission des Laurentides et j'ai participé aux commissions régionales.

M. Cherry: Non. Évidemment, là, vous, je sais.

M. Léonard: Ah bon! O.K.

M. Cherry: Ce sont les fonctionnaires du ministère. Vous, je n'en doutais pas. Ha, ha, ha!

M. Léonard: Je suis un fonctionnaire du ministère, le premier fonctionnaire du ministère.

M. Cherry: Est-ce que vous étiez le seul fonctionnaire du ministère ou s'il y en avait d'autres?

M. Léonard: Bon! Oui, il y en a eu d'autres.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, on me signale la participation de M. Augustin Raharolahy, qui représentait les communautés culturelles à Montréal... à Québec, comme membre de la Commission. Mais je suis conscient que la question du député est plus large que cela, elle englobe des fonctionnaires qui auraient travaillé à l'organisation même, à la logistique. Il y en a eu, mais, pour l'instant... Je peux répondre que le Conseil exécutif va donner une réponse générale et va spécifier qui a travaillé aux commissions. Donc, elle va venir du Conseil exécutif, la réponse.

M. Cherry: Mme la Présidente, je signale à mon collègue, le ministre des Transports, qu'il y a des ministères qui ont effectivement répondu avec la liste du personnel, les noms, les dates de leur implication, les salaires. Il y a des ministères qui l'ont fait. Alors, je lui

pose la question: Est-ce qu'au ministère des Transports il veut faire la même chose?

M. Léonard: Bien, on fera la même chose. Je ne l'ai pas ici, la réponse, là...

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: ...mais on pourra le faire. Je n'ai pas d'objection. Quant à moi, il n'y a pas de secret là-dedans.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: D'ailleurs, ils travaillaient pour le bien du Québec, pour la consultation, une consultation organisée par le gouvernement à laquelle, malheureusement, l'opposition n'a pas voulu contribuer, collaborer, mais c'est leur responsabilité.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, s'il vous plaît! Si on ne veut pas recommencer le débat du début.

M. Léonard: Je suis en plein dans le sujet. Non, ce n'est pas le débat du début, je suis en plein dans le sujet. On me pose la question sur la participation des fonctionnaires aux commissions régionales sur la souveraineté de même qu'aux commissions de Québec et de Montréal, puis la commission nationale, je suppose. Peut-être qu'il y en a.

M. Cherry: Partout! Les aînés, les jeunes, partout! En Estrie, partout!

M. Léonard: Mais, dans toutes ces commissions, les fonctionnaires ont été requis par le gouvernement, et puis cela a été fait, moi, je pense, pour les meilleurs intérêts du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: En ce qui me concerne, à moins que le ministre voudrait en profiter pour parler s'il a des orientations au niveau de... ou que mon collègue souhaiterait... En ce qui me concerne, ça pourrait être la fin de cet organisme-là, mais mon collègue de Montmagny souhaiterait poser une question. À moins qu'il souhaite m'indiquer s'il y a des modifications dans les orientations au niveau de cet organisme-là?

M. Léonard: Non, pas pour l'instant, Mme la Présidente. Il n'y en a pas eu d'indiquées présentement. Nous avons déjà eu des rencontres, M. Gravel et moi; nous en aurons d'autres, puis, bientôt aussi, où nous allons discuter de certains sujets, mais ça ne change pas, à l'heure actuelle, les orientations de la Commission des transports du Québec, qui est un organisme de régulation — je ne sais

pas si c'est un anglicisme — mais qui s'occupe de la réglementation dans le domaine des transports et qui a joué un rôle très important. Mais, malgré la déréglementation, elle continue d'avoir un rôle très important.

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

Activités à Montréal et à Québec

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. C'était une partie de ma question, mais j'en ai une autre, qui est aux activités de la Commission. M. le président, peut-être, pourrait répondre.

J'aimerais connaître l'importance des activités, c'est-à-dire est-ce que la Commission siège, en nombre de jours, de façon plus importante à Québec qu'à Montréal? L'importance des activités d'une région par rapport à l'autre, suite à la déréglementation, justement.

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, en réponse à la question, il y a à peu près 70 % des demandes qui originent de Montréal et de la région limitrophe de Montréal, donc, qui sont entendues à Montréal. Il y a environ 25 % des demandes, grosso modo, qui sont entendues à Québec, et, pour le reste de son travail, la Commission inscrit à son rôle régulier un certain nombre de demandes d'auditions et, notamment, en ce qui concerne le transport en commun, le transport des personnes handicapées, des choses comme celles-là. À ce moment-là, de temps à autre, elle se déplace en région, mais c'est quelque 5 % environ du volume de son travail.

M. Gauvin: Est-ce que la majorité des commissaires sont de la région de Montréal ou si les commissaires ont à se déplacer? Et l'importance du déplacement par rapport...

(Consultation)

M. Léonard: Oui, il y a quatre membres. La Commission est composée de neuf membres, dont le président, évidemment, et quatre siègent à Québec et quatre à Montréal, mais ces personnes-là ne sont pas nécessairement des personnes qui originent de Montréal. Ils peuvent venir de régions, et il y en a un certain nombre. On me signale: un de la Beauce; un du Nord-Ouest; un du Lac-Saint-Jean, mais le travail se faisant surtout à Montréal et Québec, ces personnes siègent, de façon générale, à Montréal et à Québec, dans 95 % du volume des causes ou, en tout cas, des demandes d'audition.

M. Gauvin: Ils n'ont pas à s'identifier à un endroit plutôt qu'à l'autre. Est-ce qu'un commissaire

doit être identifié comme étant un commissaire de la région de Québec?

M. Léonard: Non, les bancs sont constitués selon les besoins, alternativement. Mais quelqu'un qui est de Montréal peut, à un moment donné, pour des besoins, être assigné à Québec, et vice versa, mais les membres s'identifient à la Commission des transports du Québec. C'est une commission dont le territoire de juridiction est l'ensemble du Québec. On ne peut pas dire que c'est une commission avec un banc plus Montréal que Québec. C'est parce que les demandes d'audition...

Une voix: C'est une commission nationale.

M. Léonard: C'est une commission nationale où les demandes d'audition originent plus de Montréal à cause du volume des transports et des permis, et aussi, jusqu'à un certain point, de la complexité de la situation. Alors, elle siège beaucoup plus souvent à Montréal à cause de ça. On traite environ 11 000 demandes par année.

M. Gauvin: Est-ce que la Commission travaille à partir de régions administratives, soit la région administrative pour la Commission — je la pose comme ça; je n'ai pas d'indication — soit une région administrative pour Québec et l'Est du Québec, par exemple?

● (10 h 30) ●

M. Léonard: Moi, je ne pense pas. La Commission ne travaille pas par région administrative. Il y a deux districts, Montréal et Québec, et, au besoin, pour les cas que je mentionnais tout à l'heure, elle peut se constituer en commission itinérante, aller voir sur les lieux, notamment transport en commun et pour handicapés. Mais, en général, c'est Montréal et Québec. Il n'y a pas de division administrative à l'heure actuelle.

M. Gauvin: O.K. Non, je suis d'accord que cette Commission-là est une Commission pour l'ensemble du territoire québécois. Est-ce que les listes d'attentes des auditions, le délai des auditions est plus important à Québec qu'à Montréal? Est-ce qu'on traite les auditions dans des meilleurs délais à Montréal qu'à Québec?

M. Gravel (Louis): Alors, Mme la Présidente, en ce qui concerne les auditions, la Commission, d'abord, fonctionne sur un rôle uniforme Montréal et Québec, c'est-à-dire que les affaires sont traitées selon la priorité d'entrée, l'une après l'autre, et disons que les auditions... Si vous voulez me répéter, s'il vous plaît, là...

M. Gauvin: Est-ce que le délai des auditions vous apparaît...

M. Gravel (Louis): Alors, compte tenu du plus grand nombre et d'une certaine complexité des affaires qui est plus grande à Montréal, il peut y avoir quelques

jours de délai supplémentaires à Montréal par rapport à Québec. Mais, règle générale, nos affaires... Vous voyez, une affaire publiée nécessite 30 jours à partir du moment de son introduction et, suite à cela, si elle est opposée, il faut prévoir 15 jours supplémentaires pour fixer l'audition et il faut prévoir à peu près 15 jours. Alors, d'après les statistiques, que je n'ai pas ici, malheureusement, j'établirais à peu près à 45 jours le maximum à partir du moment d'entrée, le maximum moyen, là, ça peut aller plus dans certains cas, lorsqu'il y a des appels, des révisions ou autres, parce qu'on est sujet à appels auprès de la Cour d'appel ou de révision à l'interne, chez nous, mais, en moyenne, on peut dire qu'en 41 jours les affaires sont traitées. Il faut prévoir, dans ces cas-là, une période de 30 jours simplement à partir de la date de la publication à aller au délai d'opposition, 21 jours avant que l'affaire puisse devenir en état d'être entendue.

M. Gauvin: Ça va.

M. Gravel (Louis): Est-ce que ça répond?

M. Gauvin: De toute façon, je pense que vous l'avez confirmé en disant que c'était tout sur le même rôle. Donc, je pense que ça...

M. Gravel (Louis): C'est ça.

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le sujet? Pas d'autres questions. Alors, on vous remercie, M. Gravel.

M. Léonard: Merci, M. Gravel.

M. Cherry: Concernant la Société des traversiers, peut-être, M. le ministre?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on revient à notre mandat, s'il vous plaît. Je ne sais pas si c'est le soleil qui indiscipline les membres de la commission, mais je vous jure qu'il y a de l'indiscipline un peu.

M. Cherry: On essaie de faire ça dans... Il me semble qu'il y a moyen... Hein?

M. Léonard: Dans la bonne humeur.

M. Cherry: Ah oui! Puis il me semble qu'il y a moyen d'exprimer des désaccords sans être désagréable pour autant. Il me semble qu'il y a moyen de faire ça. O.K.?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cherry: Vous allez avoir de la misère à être sérieux avec moi. Au prix que ça paie, cette job-là, il faut avoir du fun à la faire! Bon, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais attendez, si la présidence décide de...

M. Cherry: Depuis que les Canadiens gagnent, ça va mieux.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Comme dirait M. Dufour, si la présidence décide de jouer à la maîtresse d'école...

Société des traversiers du Québec

Mandat et situation financière

M. Cherry: Non, Francis, il est correct. Au niveau de la Société des traversiers, on aimerait connaître la nature des mandats qui sont confiés puis peut-être qu'en même temps... Il y a un article de journal de ce matin à l'effet que des groupes voudraient rencontrer les dirigeants concernant Marcoux. Puis mon collègue aurait des questions aussi. Est-ce que le ministre a l'intention de... Y a-t-il des mandats bien spécifiques? Et ils sont de quelle nature, s'il vous plaît?

M. Léonard: Nous avons, comme vous le savez, désigné M. Clermont Gignac comme président-directeur général de la Société des traversiers du Québec. Nous avons examiné en particulier les états financiers; ils sont lourdement déficitaires, il faut le dire. Par ailleurs, il y a une mission qui a été confiée à la Société des traversiers du Québec, celle de lier les rives, comme de Matane à Baie-Comeau, à Godbout, comme celle du Saguenay, Baie-Sainte-Catherine à Tadoussac, comme d'autres aussi que nous subventionnons: Saint-Siméon, Rivière-du-Loup, le traversier de Lévis, que tout le monde connaît, que tout le monde sûrement ici a emprunté un jour ou l'autre, d'autres, comme à Sorel. Vous savez, il y a quand même un bon nombre de traverses ici, au Québec. J'ai mentionné les plus importantes, mais il y en a d'autres. Par exemple, l'Île-aux-Coudres, c'en est une. Les tarifs imposés par la Société ne sont pas très élevés, quand ils existent, parce qu'en certains cas il n'y en a pas non plus. Donc, je pense qu'on sera amené à opérer certaines rationalisations qui ne sont pas encore faites, mais, depuis quatre mois que le président est là, je sais qu'il y travaille avec beaucoup d'acharnement.

Alors, voilà, c'est une question très générale qu'on m'a posée, mais je dirai que j'ai toujours considéré que le Québec était un pays qui avait une grande vocation maritime — une grande vocation maritime. Il est traversé d'un travers à l'autre, d'un bord à l'autre par le fleuve Saint-Laurent, par des voies d'eau importantes dont des pays européens, par exemple, se

serviraient de façon intensive pour faire le commerce. Et, à mon sens, c'est une de ces voies d'avenir, le Saint-Laurent. On peut parler des trois éléments: l'air, la terre et l'eau, mais, l'eau, c'en est un élément, et je pense que nous avons été, dans le passé, un peuple de marins, puis on peut le redevenir aussi. Je vois qu'il y a des activités maritimes intenses au Québec — là, je déborde un peu de la Société des traversiers, mais, quand même.

J'ai déjà fait allusion à plusieurs reprises, dans des interventions publiques, à la croissance phénoménale du port de Montréal, mais cela est lié au commerce maritime qu'il y a sur le fleuve Saint-Laurent. Les traversiers unissent les deux rives du Saint-Laurent, les deux rives du Saguenay. Un peu partout au Québec, il y en a, il y a de ces traversiers, et je pense que, dans l'avenir, il peut y en avoir encore beaucoup plus, parce que les routes constituent la principale voie de transport, qui a d'ailleurs connu, encore dans les dernières années, une concentration, mais on arrivera vite à une saturation. L'avenir dure longtemps. Si on pense à 25 ans en avant, et, en termes de structures et d'immobilisations dans le domaine des transports, 25 ans, c'est vite passé, on pourrait arriver à une saturation encore plus grande et on va se retourner vers d'autres modes de transport — j'ai déjà évoqué le chemin de fer, mais, le maritime, c'en est un autre. Et c'est vrai dans le domaine des personnes aussi — c'est vrai dans le domaine des personnes.

M. Cherry: Vous avez commencé votre intervention en disant que la Société des traversiers est largement déficitaire.

M. Léonard: Oui, c'est une forme de subvention au transport que nous faisons. Je ne dis pas qu'il faut équilibrer le budget de la Société des traversiers, ce n'est pas ce que je dis, mais, actuellement, c'est largement déficitaire. Pour 10 000 000 \$, on a un déficit de 26 000 000 \$. Alors, cela veut dire que le coût total des traversiers est de l'ordre de 36 000 000 \$; moins 10 000 000 \$ de revenus, nous arrivons à une somme d'environ 26 000 000 \$ de déficit à éponger ou de subventions aux traversiers.

M. Cherry: O.K. Par ordre décroissant, les plus importants, les premiers, si vous aviez à les classer, quel est l'ordre décroissant: le plus déficitaire, le deuxième, troisième, ainsi de suite?

• (10 h 40) •

M. Léonard: Le déficit le plus important... Oui, la perte la plus importante que nous ayons, c'est Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, avec 6 298 000 \$ en 1993-1994. Je vais vous citer des chiffres de 1993-1994: 6 300 000 \$, en arrondissant quelque peu; Québec—Lévis, 5 774 000 \$, c'est la deuxième plus importante; celle qui suit, c'est l'Île-aux-Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, 5 298 000 \$, c'est aussi un déficit important; et, par la suite, nous avons Matane—Baie-Comeau—

Godbout, de 2 900 000 \$; Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, 2 800 000 \$. Je vais vous citer aussi l'Île-aux-Grues à Montmagny, 649 000 \$, le déficit; Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, qui n'est pas un traversier qui appartient au gouvernement du Québec mais qui est subventionné par le gouvernement du Québec; 1 386 000 \$; et l'Île de l'Entrée—Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, 99 000 \$ de déficit. Tout cela en données 1993-1994.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: Vous pouvez trouver d'ailleurs ces chiffres au rapport d'activité que j'ai déposé à l'Assemblée nationale, il me semble, avant Noël. Vous avez tous ces chiffres-là.

M. Cherry: O.K. Le droit de passage, la tarification, ça doit se décider, règle générale, pour le 1er avril de chaque année. Est-ce qu'il y a eu une décision de prise à date?

M. Léonard: Il n'y a pas eu de modification cette année.

M. Cherry: Il n'y en aura pas cette année ou est-ce qu'il n'y en a pas eu?

M. Léonard: Il n'y en a pas de décidé à ce stade-ci, puis je n'ai pas vu de projet récent proposant une modification à la tarification. C'est une bonne nouvelle qu'on pourra annoncer à tous les usagers.

M. Dufour: Mais, sur la Basse-Côte-Nord, ça, ce n'est pas entré là-dedans, ce n'est pas considéré comme...

M. Léonard: Non. Ce n'est pas considéré là-dedans. Oui, il y a une subvention aux transports des marchandises, mais qui n'est pas administrée par la Société des traversiers, qui est administrée par le ministère des Transports.

M. Dufour: Ça, c'est pour les personnes?

M. Léonard: Oui. Les traversiers, les marchandises, les personnes... la subvention dont vous parlez, c'est pour les marchandises exclusivement. Par ailleurs, dans le cas, ici, dans le cas des traversiers, il y a des camions qui transportent la marchandise qui les prennent, les traversiers. Vous avez aussi le traversier-rail Baie-Comeau—Matane, avec COGEMA. C'est un traversier-rail auquel le gouvernement est partie, mais qui est contrôlé surtout par le Canadien National.

M. Cherry: Une dernière question. Vous avez répondu tantôt que vous ne l'aviez pas en main mais que vous déposeriez la liste des fonctionnaires qui ont pu être associés à la démarche des commissions régionales. Ça va s'appliquer également pour les organismes qui

sont sous votre responsabilité, que ça soit ceux des traversiers, la Société des Transports, la SAAQ, s'il y en avait, ou comme ça, là?

M. Léonard: Je rappelle la réponse que j'ai donnée. Le Conseil exécutif va produire une liste de tous les fonctionnaires, de tous ceux qui ont participé aux commissions régionales ou nationale, le cas échéant. C'est le Conseil exécutif qui va produire cette liste.

M. Cherry: C'est parce que j'avais cru comprendre tantôt...

M. Léonard: Ah! Que, nous, on le ferait?

M. Cherry: Oui. Parce que je vous ai cité que d'autres l'ont fait, et vous avez dit: Oui, je ne l'ai pas présentement, mais on va le faire.

M. Léonard: Oui, je n'ai pas d'objection.

M. Cherry: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée...

M. Léonard: Si ça peut vous faciliter la tâche, vous n'aurez pas à le faire vous-même, alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Plan de transport en commun dans la région de Québec

Mme Carrier-Perreault: Oui, Mme la Présidente, je vous remercie. Par rapport à la Société des traversiers, vous nous donnez une liste de déficits quand même importants dans certains cas, moins dans d'autres. Il y a quand même des écarts entre ces entreprises-là. À quoi vous attribuez particulièrement les problèmes? Je pense à Québec—Lévis, entre autres? Je veux dire, il y a une baisse de clientèle, j'en conviens, mais j' imagine qu'il y a des clientèles qui sont... En tout cas, il ne doit pas y avoir affluence dans certaines autres que j'ai entendues. J'aimerais avoir un petit peu plus d'explications là-dessus.

M. Léonard: Sur Québec—Lévis, nous avons encaissé des revenus, en 1993-1994, de 1 970 623 \$ et les dépenses ont été de 7 745 031 \$. C'est de là que vient le déficit que j'ai mentionné tout à l'heure. Je pense qu'il faut constater d'ailleurs que le traversier Québec—Lévis a déjà été beaucoup plus utilisé que maintenant. Il y a effectivement une baisse de la clientèle, les gens prenant l'habitude de passer davantage par les ponts, le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec. Alors, on se rend compte qu'ils ont délaissé passable-

ment le traversier. C'est vrai surtout pour les voitures, évidemment. Pour les passagers, je pense aussi qu'il y a eu des diminutions, mais parce que les gens prennent davantage leur voiture. Cela fait partie des problèmes de la civilisation moderne, en quelque sorte. Mais il reste que, oui, il y a une baisse de clientèle.

Il y a une baisse de clientèle la nuit aussi, passablement. Nous estimons que les coûts d'opération, la nuit, par rapport aux revenus qui rentrent, sont très très élevés. C'est l'un des points qui peuvent être soulevés en ce qui concerne la rentabilité du traversier Québec-Lévis. Vous savez, lorsque le traversier circule pour une ou deux voitures, en pleine nuit, cela est très, très coûteux pour le gouvernement, mais c'est la réalité actuellement.

La baisse générale de clientèle a été de moins 3 % pour les passagers et de moins 3 % pour les autos par rapport à l'an dernier.

(Consultation)

M. Léonard: Oui. Quand je dis cela, c'est l'année 1994-1995. Donc, c'est une année postérieure à celle dont j'ai donné les déficits tout à l'heure. Mais c'est une baisse de clientèle de 3 % tant pour les autos que pour les passagers. Donc, la décroissance continue.

Je sais que c'est un élément touristique, un équipement touristique, le traversier, mais je pense, un moment donné, qu'il va falloir inciter les Québécois à l'utiliser davantage. J'ai d'ailleurs parlé, notamment, avec le président de la STCUQ pour lui demander s'il n'y avait pas moyen d'intégrer davantage les horaires des autobus, autant sur la rive sud que sur la rive nord, de façon à utiliser davantage le traversier. Je pense que si on a des équipements, autant les utiliser au maximum.

Maintenant, je pense que cela revient en particulier aux sociétés de transport locales, mais je pense qu'il va falloir faire une campagne de promotion plus agressive, de sorte qu'on va dégager les ponts. Déjà, j'entends dire que les personnes se plaignent des embouteillages qu'il y a sur le pont de Québec. Bon, une des façons, c'est d'utiliser davantage nos équipements, dont le traversier.

Mme Carrier-Perreault: Et le transport en commun.

M. Léonard: D'ailleurs, c'est un trajet très agréable, de faire ça sur le fleuve.

Mme Carrier-Perreault: Mais est-ce qu'il y a déjà eu... Je m'excuse, j'aurais une autre question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, Mme la députée.

Mme Carrier-Perreault: Est-ce qu'il y a déjà eu des propositions de faites vis-à-vis de la Société des

traversiers? Par exemple, il n'y aurait pas moyen de traverser uniquement les piétons? Est-ce qu'il y a eu des propositions de faites, aussi, à savoir, bon, peut-être une réduction la nuit? Il ne doit pas y avoir vraiment beaucoup de clientèle la nuit. Je ne sais pas, moi. Est-ce qu'il y a déjà eu des discussions avec les gens de Lévis là-dessus?

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

M. Léonard: Oui. Mme la Présidente, effectivement, cette question-là, elle a été posée, au ministère, à l'effet, par exemple, d'utiliser le traversier seulement pour les piétons. Bon. Il y a des traversiers qui sont là, on donne le service à l'heure actuelle, ils sont encore bons, me dit-on, pour une quinzaine d'années au minimum, et puis, en construire un neuf seulement pour les piétons, on parle d'une somme de 20 000 000 \$, 25 000 000 \$. Alors, vous comprendrez que, autant utiliser ce qu'on a, ce que nous continuons à faire.

Par ailleurs, l'ampleur des coûts d'opération est considérable, et ça nous amène à des déficits que je vous mentionnais tout à l'heure. C'est aussi considérable. Est-ce qu'il y a moyen de rationaliser davantage? Je sais que les dirigeants s'y sont appliqués par le passé, que les dirigeants actuels aussi le font. Mais, dans les balises qui sont fixées présentement, nous en sommes à une situation où il s'agit d'un déficit de l'ordre de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$ par année.

Mme Carrier-Perreault: Autrement dit, c'est un élément à considérer dans l'organisation, si l'on veut, du transport en commun, d'un plan de transport en commun?

• (10 h 50) •

M. Léonard: Ah, sûrement. Sûrement. C'est un équipement important. Je sais qu'il y en a qui, encore une fois, le voient beaucoup comme équipement touristique. C'est un des aspects. C'est sûr que, si vous venez à Québec la première fois, vous essayez le traversier parce que vous venez d'ailleurs au Québec. Mais il y a aussi un élément d'utilité publique, très nettement, en ce qui concerne le transport entre les deux rives, très nettement, puis il faudrait, disons, encourager la clientèle à l'utiliser davantage.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Lors de ma dernière rencontre avec les gens qui se penchent sur le dossier du transport dans la région de Québec, c'est un des objectifs qu'on s'était fixés. On s'était dit: Lors de la prochaine rencontre, pouvez-vous tenir compte... Parce qu'ils nous faisaient des suggestions pour améliorer le transport des personnes dans la région de Québec, avec des suggestions qui, bien sûr, entraînaient des coûts additionnels. En échange de quoi on avait dit: Est-ce qu'il n'y a pas moyen de regarder, en incluant tout ça, le coût pour les traver-

siers? Parce qu'on constate, aux chiffres que nous donne le ministre, que c'est presque 500 000 \$ de déficit par mois, quand on arrondit les chiffres. C'est beaucoup d'argent quand on sait qu'à peine à 10 km il y a deux ponts, quand on sait que c'est, de mémoire, le seul traversier qui fonctionne 24 heures sur 24, 12 mois par année, quand on sait que, après 22 heures ou 23 heures le soir, ça nous coûterait moins cher de faire traverser les gens de l'autre côté en limousine que ça coûte de faire fonctionner le traversier. Je me souviens des chiffres, j'y vais de mémoire, on pourra me corriger, il me semble que ça nous coûte à peu près 60 \$ d'automobile, la nuit. Alors, j'avais dit aux gens de la région de Québec: Comme vous suggérez de nouveaux équipements puis de nouveaux investissements pour améliorer le transport en commun, y «aurait-u» moyen qu'on considère de réduire l'opération et le fonctionnement de ce traversier-là? Est-ce que, là-dessus, ce sont des discussions qui ont cheminé, M. le ministre?

M. Léonard: Oui. Mme la Présidente, avec votre permission, avant de passer la parole au P.D.G., au président-directeur général actuel, je voudrais simplement dire que, un des éléments, c'est aussi l'intégration de la tarification. Le problème de l'intégration des tarifications dans les transports en commun, ça existe. Ça existe à Montréal, mais ça existe aussi à Québec. Lorsqu'on est obligé de prendre deux, trois billets ou deux billets pour circuler... Mais quelqu'un qui circule en transport en commun uniquement prend un billet Lévis, à l'intérieur de la société de transport de la Rive-Sud, il prend un billet de traversier puis il prend un autre billet à la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec. Donc, vous avez trois billets à payer. C'est une façon très nette de décourager le transport en commun.

Ça, c'est un préalable, à mon sens. Et il y a eu de mis sur pied le comité dont parle le député de Saint-Laurent. Mais, avec votre permission, je peux passer la parole au président-directeur général, M. Clermont Gignac.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. Gignac.

M. Gignac (Clermont): Bonjour, Mme la Présidente. Effectivement, à l'intérieur de l'élaboration du plan de transport de la grande région de Québec, il y a un sous-comité qui porte essentiellement sur comment on peut optimiser le résultat financier, entre autres, de la traverse Québec—Lévis. Le comité est sous la direction de Dominique Dubuc, qui est le directeur de Chaudière-Appalaches et Québec, et il a siégé à une ou deux reprises depuis le printemps dernier. Moi, je fais partie, comme président de la Société des traversiers... Le président fait partie du comité. J'ai justement parlé hier matin avec M. Dubuc en lui demandant de me laisser un peu de temps parce que je suis en train de... Disons qu'on est en train de rétablir un bon dialogue avec un comité de citoyens,

un comité de clients qui s'appelle le Comité de maintien du service de la traverse Québec—Lévis — d'ailleurs, je dois rencontrer le président demain midi — et on rétablit des ponts entre la direction de la Société des traversiers et ce comité-là. Je dois avoir, dans les prochaines semaines, des rencontres avec les deux directeurs généraux des sociétés de transport de part et d'autre du Saint-Laurent. Et, par la suite, il doit y avoir une rencontre avant le prochain comité, le comité des élus qui est présidé par le ministre des Transports, et on doit faire rapport à ce comité-là de l'avancement des travaux. L'orientation des discussions, à l'heure actuelle, est dans le sens d'avoir une campagne plus agressive, comme le ministre disait tout à l'heure, pour augmenter l'achalandage et non pour couper les dépenses. Parce que, si on va chercher plus de revenus avec une meilleure utilisation, peut-être, des horaires, on va nécessairement couper les dépenses. Mais la coupure de dépenses va devenir conséquence d'une augmentation de l'achalandage. Donc, c'est une approche différente qu'on a décidé de prendre, le comité ensemble.

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

Traverse de Tadoussac

M. Gauvin: Pour revenir à la Société des traversiers, tantôt, M. le ministre, vous avez donné la liste, vous avez expliqué les déficits pour chacun des services. De quelle façon vous pouvez calculer le déficit estimé ou réalisé — c'était en 1993, finalement...

M. Léonard: 1993-1994.

M. Gauvin: ...effectif pour Tadoussac par rapport à un service comme entre Québec et Lévis où vous avez la tarification? Et, à Tadoussac, il n'y a pas de tarification. Comment vous en arrivez à évaluer le déficit? On sait qu'il est déficitaire en partant, il n'y a pas de tarification.

M. Léonard: Moi, je connais une façon d'établir ça. Vous prenez les revenus moins les dépenses puis vous arrivez à un déficit. Alors, si vous n'avez pas de revenus, si vous avez zéro revenu, les dépenses, c'est le déficit.

M. Gauvin: Ça devient le coût du service.

M. Léonard: C'est ça, ça devient le coût. C'est comme ça qu'on fait.

M. Gauvin: O.K. C'est ça que je voulais savoir. Je pensais qu'il y avait une autre forme d'aide financière ou de support.

M. Léonard: Non. C'est une subvention aux opérations, résiduelle aux opérations. C'est une subvention résiduelle. On paie la différence.

M. Gauvin: Dans le cas de Tadoussac, c'est l'ensemble de la facture.

M. Léonard: Oui. Dans le cas de Tadoussac, il y a des origines historiques à cela.

M. Gauvin: Oui. Correct.

M. Léonard: Il avait été question d'un pont au-dessus du Saguenay. Mais, lorsque l'étude a été faite, il a été démontré qu'il s'agissait de centaines de millions de dollars, de l'ordre de 350 000 000 \$, à peu près 350 000 000 \$, dans des conditions techniques extrêmement difficiles. Et il a été convenu, à l'époque, d'améliorer le service de traversier, ce qui a été fait. Puis, aujourd'hui, c'est ce service qui est en cause.

Maintenant, nous savons qu'il y a un certain nombre de problèmes. C'est rendu saturé en particulier durant les périodes estivales, disons du 20 juin jusqu'au début de septembre. Et, disons, c'est une question de croissance, une problématique de croissance, en l'occurrence.

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

M. Gauvin: Juste une autre petite question, une réflexion. C'est que les services, à Tadoussac, ce sont des services 24 heures par jour, finalement, parce que c'est la continuité de la route. Et vous l'avez expliqué de façon historique, ça...

M. Léonard: Oui, c'est la continuité de la route nationale.

M. Gauvin: C'est ça. C'est pour ça que je vous posais la question tantôt. Je pensais qu'il aurait pu y avoir de l'aide du... Cette route-là, qui mène sur la Côte-Nord, n'a pas une considération du gouvernement fédéral?

M. Léonard: Non.

M. Gauvin: À quelques égards? Non? O.K. Tout simplement.

Vous avez parlé tantôt, pour la région de Québec, d'attraits touristiques, et, je pense, on le reconnaît tous. Mais c'est difficile à suivre. Le déficit de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$ pour Tadoussac et les coûts réels d'exploitation. Vous avez un déficit de 5 000 000 \$ à Québec, là où il y a une tarification. Et vous voyez l'importance du trafic à Tadoussac par rapport à Québec, en termes de véhicules-jours, et l'importance, aussi, du tourisme. Il me semble que la participation gouvernementale est disproportionnée par rapport à l'importance des services.

M. Léonard: Écoutez, dans le cas de Tadoussac, c'est la continuation de la 138, c'est le lien de la Côte-Nord avec le reste du Québec, en quelque sorte.

Autrement, la circulation devrait faire le tour par Chicoutimi. Donc...

M. Gauvin: Ça, ça ne pose pas de...

M. Léonard: ...il y a des économies importantes, et cela a amené le gouvernement à s'impliquer. Si vous mettez un pont de 350 000 000 \$ là-dessus, juste le coût du service de la dette, c'est 35 000 000 \$ par année. Donc, là-dessus, je pense que tout le monde admet...

M. Gauvin: On s'entend.

M. Léonard: ...qu'il doit y avoir un service. Bon.

En ce qui concerne Québec, il y a une tarification. D'abord, il y a une première considération, c'est qu'il y a deux autres ponts, il y a deux autres moyens de communication entre la rive sud et la rive nord à une distance pas très loin, pas très grande. C'est quoi? C'est 10 km environ, de part et d'autre, peut-être un peu plus. Aller-retour, ça peut faire 20 km, si vous allez du centre de Lévis au centre de Québec, mais...

M. Gauvin: M. le ministre, je m'excuse. Ma question aurait pu être posée différemment, je pense. Et, ce que vous venez d'expliquer, vous avez raison, on doit tenir compte de cette considération.

● (11 heures) ●

Comment expliquer le fait que ça coûte 5 000 000 \$ ou 6 000 000 \$ à Tadoussac pour des services qui m'apparaissent, à moi, en termes de véhicules, plus importants, et on le reconnaît tous, c'est nécessaire, et qu'à Québec, en tenant compte de la tarification et du déficit, ça coûte peut-être 8 000 000 \$, 10 000 000 \$. Vous me corrigerez si je suis loin des chiffres. Et ça m'apparaît moins important en termes de services.

(Consultation)

M. Gauvin: Quand je dis moins important en termes de services, c'est en termes d'utilité.

(Consultation)

M. Gauvin: Vous comprendrez que je n'ai pas besoin d'une réponse très précise, là, en termes de chiffres. C'est juste de voir quelle est votre appréciation de ce phénomène-là.

M. Léonard: Bon. On m'explique que... D'abord, il y a plus de fréquence... Il y aurait plus de fréquence ici, Québec—Lévis, qu'il y en a à Tadoussac. Donc, cela amène des coûts additionnels. La capacité est quand même importante, Québec—Lévis, la capacité des traversiers. Elle est importante, je pense, plus... Juste un instant.

(Consultation)

M. Léonard: On me dit que c'est à peu près la même chose. Excusez. Là-dessus, ce n'est pas un argument, mais le système au quai est plus coûteux d'opération. Il y a au moins quatre personnes de plus de chaque côté, ne serait-ce que pour percevoir les revenus.

Maintenant, je pense qu'il peut y avoir d'autres considérations en termes... Il y a plus de personnes, ils sont plus coûteux à opérer, les traversiers de Lévis, que les traversiers de Tadoussac.

M. Gauvin: Juste une petite... Est-ce que les conventions collectives, les conditions de travail peuvent avoir un impact?

M. Léonard: J'imagine. J'imagine, parce que l'un des coûts importants sur les traversiers, c'est justement la main-d'oeuvre qui y travaille. Ça peut.

M. Gauvin: Je veux juste revenir à une question à laquelle vous avez déjà donné la réponse. Je voudrais vraiment avoir bien compris. Vous avez dit: Il n'est pas prévu que la tarification, au niveau de la Société des traversiers, change cette année.

M. Léonard: Cette année.

M. Gauvin: Vous avez dit: Il n'est pas prévu. Je spécifie l'Île-aux-Coudres et l'Île-aux-Grues, est-ce que c'est très clair dans votre esprit que la tarification ne change pas cette année, que la décision est définitive?

M. Léonard: Bien, nous avons déposé nos crédits, à l'heure actuelle. Puis, au ministère, il n'a pas été question, au ministère comme à la Société des traversiers, de modifier la tarification cette année.

M. Gauvin: Merci.

La Présidente (Mme Carrier-Perreault): M. le député de Jonquière.

Intégration des services de transport en commun

M. Dufour: En fait, quand on parle du traversier Québec—Lévis, il n'y a pas de transport en commun la nuit, à ce que je sache, ni à Montréal, ni à Québec, ni nulle part au Québec. Le transport en commun, ça, c'est dans le jour jusqu'à une certaine heure, l'achalandage jusqu'à minuit. Est-ce que vous considérez le transport en commun ici... Est-ce que vous considérez que la traverse Lévis—Québec pour la nuit, c'est comme du transport en commun? Sinon, qu'est-ce qui la justifie? Parce qu'il y a d'autres moyens de communication.

La deuxième des questions que je veux rattacher, mais qui va plus loin, là, c'est la traverse des Îles-de-la-Madeleine, ou la traverse Souris. Elle, c'est juste 99 000 \$ de déficit? Si j'ai bien compris tout à l'heure, vous avez parlé de 99 000 \$ de déficit?

M. Léonard: Non, ce n'est pas ça. C'est à l'intérieur des Îles-de-la-Madeleine, entre deux îles.

M. Dufour: O.K. Mais on n'a pas parlé de la traverse, là.

M. Léonard: Non. Ce n'est pas un dossier du ministère. C'est un dossier du fédéral.

M. Dufour: Ah! Ça, c'est le fédéral. En tout cas, on va le laisser tomber, celui-là. Parlons de celui qui nous concerne.

M. Léonard: Oui, sur le traversier la nuit...

(Consultation)

M. Léonard: Bon. La clientèle de nuit représente 4 % de toute notre clientèle, c'est-à-dire 50 000 à 60 000 personnes qui voyagent entre minuit et 3 h 30 du matin.

M. Dufour: Pour l'année.

M. Léonard: Pour toute l'année, oui. Ce n'est pas une clientèle très importante. Effectivement, on peut constater plutôt une désaffection des traversiers. Les gens, la population, préfèrent passer par les ponts et, je dirais, de plus en plus. C'est sûr que 150 personnes par nuit, ce n'est pas beaucoup pour avoir deux traversiers. Il y a des questions à se poser par rapport à la capacité, à l'offre de service que nous faisons là-dessus, ça me paraît évident. Mais nous en sommes là à l'heure actuelle. C'est la situation telle que je la prends maintenant.

M. Dufour: Est-ce que vous avez les heures qui sont plus... Parce que même si c'est la nuit, peut-être qu'au lieu de deux... Moi, je pense qu'il y a des alternatives qui devraient être étudiées. Au lieu d'en avoir deux, ce serait peut-être un traversier la nuit. Il y a des heures qui sont moins achalandées. Vous savez, dans le fond, on peut se payer un luxe, mais... Ça me semble un luxe, en tout cas.

M. Léonard: Ça, ça fait partie de la rationalisation éventuelle.

M. Dufour: Peut-être que je ne suis pas correct, mais...

M. Léonard: Oui. Non. Vous avez raison de poser la question. C'est une bonne réflexion.

M. Dufour: Parce que, chez nous, je le sais, le transport en commun, de quoi le monde discute, c'est quand ils voient des grands jaunes, des grands rouges, ou n'importe quelle couleur, qui passent dans la rue, et ils sont vides. Tout le monde dit: Bien oui, mais qu'est-ce que ça fait là? C'est un service qu'on donne. Mais,

l'entreprise privée, je sais ce que ça a fait du transport en commun, et c'est pour ça que les gouvernements ont été obligés de prendre la place. C'est parce que, quand les entreprises privées ne font pas d'argent, elles ferment les portes. Bonjour la visite! Elles n'en donnent plus, de service. C'est ce qui est arrivé chez nous. Nous autres, on ne le fait pas encore dans l'aspect public; quand on sert le public, on ne le fait pas. Ça explique la différence. Je ne dis pas qu'on ne doit pas le donner. Il y a une question de responsabilité aussi.

M. Léonard: Je pense que toutes ces questions font référence, finalement, à une intégration des services de transport en commun.

Une voix: Oui.

M. Léonard: On peut le faire par autobus, la nuit, mais, à l'heure actuelle, les deux sociétés ne sont pas intégrées, n'ont pas intégré leurs services. Le comité travaille à cela. Mais dans la mesure où, au lieu de passer par les ponts, on utiliserait davantage le traversier, peut-être que le déficit que l'on voit, à 5 300 000 \$, à l'heure actuelle, il pourrait se réduire de façon significative si l'intégration se faisait. Tout à l'heure, je mentionnais quelqu'un qui prend le traversier, prend un billet de la société de transport de la Rive-Sud, un billet des traversiers, un billet de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec et, quand il retourne le soir, c'est la même chose. Alors, qui est intéressé à ce moment-là? Il faut absolument faire une intégration tarifaire. Ça, je pense que c'est une des données de base, en plus qu'on est... Ce sont des sociétés qui sont pratiquement sur le même territoire. Il y a un fleuve qui sépare, mais c'est un fleuve qui les unit aussi.

M. Dufour: Dans le jour, ça va bien, mais, la nuit, comment vous le transmettez, votre message d'intégration de transport? La nuit, est-ce qu'il y a du transport en commun?

M. Léonard: Il y a un comité... Bien, mon message, c'est un message actuellement. Mais il y a un comité qui travaille à faire de l'intégration. Je pense qu'il va falloir en arriver là.

Une voix: ...quoi dire.

M. Léonard: Même en utilisant un déficit comme celui qu'il y a là à assister l'intégration, on aurait un bien meilleur service et une désaffection de la voiture par rapport à des services en commun. Maintenant...

M. Dufour: Ça ne répond pas pour la nuit, parce qu'il n'y a pas de transport en commun.

M. Léonard: Ah! mais, justement, si vous aviez une intégration... Oui, il y aurait un minimum.

M. Dufour: Il y en aurait un, minimum?

M. Léonard: J'aimerais voir les heures...

M. Dufour: Je ne parle pas du bateau, je parle pour le transport...

M. Léonard: Oui, oui, les autobus. À Québec, ça arrête à quelle heure?

M. Dufour: La nuit? La nuit, je parle, moi. Je parle d'entre 1 heure du matin et 6 heures, là. Il n'y a pas de transport, à ce que je sache, en tout cas, ni à Montréal. À Montréal, vous ne prenez pas l'autobus à 2 heures du matin.

Une voix: Il n'y a pas de réponse...

M. Léonard: Moi, je pense que... À l'heure actuelle, on me dit que les autobus arrêtent de circuler à 12 h 30, à Québec.

M. Dufour: Bon.

M. Léonard: Donc, ils reprennent, je suppose, vers 5 heures, ou quelque chose comme ça.

M. Dufour: À Montréal aussi.

M. Léonard: Mais, le problème qu'il y a... Donc, il n'y a plus d'autobus. Il y a quelques rares autobus, mais le système... Il y a des autos. Alors, les gens prennent leur auto. Mais quand ils viennent travailler à l'Hôtel-Dieu, ici, à Québec, il y a du monde, et il y a des gens qui vont sur la rive sud, qui habitent sur la rive sud. Ils peuvent venir à pied travailler à l'Hôtel-Dieu et s'en aller sur la rive sud. Quand le traversier fonctionne, ils n'ont pas à utiliser leur voiture.

M. Dufour: Oui.

M. Léonard: En tout cas, c'est une orientation...

M. Dufour: C'est sûr.

M. Léonard: ...mais, la question, c'est l'intégration des services et de bien utiliser les points de jonction entre les différents services. Ça, c'est important.

M. Dufour: Mais, M. le ministre, je voudrais juste vous souligner que c'est vrai, parce qu'il y a un fleuve, ça peut peut-être changer la perspective. Mais je veux juste vous faire remarquer que quelqu'un qui travaille à l'Hôtel-Dieu et qui demeure à L'Ancienne-Lorette ou à Pont-Rouge, il a un beau petit bout de chemin à faire aussi...

• (11 h 10) •

M. Léonard: Aussi.

M. Dufour: ...et il n'y a pas de traversier pour lui faciliter la tâche. Donc, ma perception, c'est qu'on parle des deux côtés de la bouche, des fois, en même temps. On ne veut pas d'étalement urbain, on ne veut pas que les gens s'éloignent, mais on favorise cette évacuation de la population un peu partout. Puis il y a des coûts sociaux et des coûts économiques. Puis, pour moi, la nuit... Ça me semble, en tout cas...

M. Léonard: Je comprends parfaitement, je pense, le député de Jonquière. C'est le mandat du comité de travail qui veut viser l'intégration, et, moi, je la souhaite. Et puis je pense que les solutions que nous envisageons un peu partout au Québec, ce n'est pas d'ajouter des équipements d'immobilisation, mais de mieux utiliser ce que nous avons. Et, ça, c'en est un cas patent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je pense que Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière a quelque chose à dire là-dessus.

Mme Carrier-Perreault: Mme la Présidente, je trouve ça très important de penser en fonction de l'intégration puis de l'arrimage du transport en commun. On parle des deux compagnies de transport, des organismes publics, si on veut, celle de la rive sud, celle de la rive nord, mais je peux vous dire que, sur la rive sud, il y a aussi des OMIT qui font du transport. Dans le plan, il faut considérer qu'il y a à peu près 30 000 de population dans mon comté qui n'a pas accès à la traverse de Lévis; pour aller à la traverse de Lévis, il faudrait qu'elle passe par Sainte-Foy. Alors, ça vous donne une idée de l'importance du nombre et de l'importance d'attendre que la solution vienne du côté de l'intégration et de l'arrimage. Harmoniser le transport en commun, je pense qu'il y a quelque chose à faire de ce côté-là. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Oui, peut-être... Mme la Présidente...

M. Léonard: Un instant, pour...

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

M. Léonard: ...faire une mise au... pas une mise au point, pas du tout, mais signaler qu'il y a une rencontre avec les élus qui... des élus de la région de Québec, de la rive sud, je pense, sur le plan du transport en commun, qui va se tenir le 11 mai prochain. Donc, on va être plus avancé; il y aura sûrement des documents qui vont être rendus publics à ce moment-là. Mais on voit quand même... La question que soulève la députée

des Chutes-de-la-Chaudière pour... L'intégration se fait à partir de Sainte-Foy, une certaine intégration. Alors, les OMIT, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, amènent leurs clientèles à Sainte-Foy, et pour retourner, il faut traverser le pont deux fois. Il y a un problème là. Quand on dit que les jonctions sont particulièrement importantes, les noeuds de communication dans le transport, c'est ça, là, on en a un exemple patent. Ça n'a pas été réglé, je pense, à satisfaction dans ce cas-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Juste un point d'information, Mme la Présidente. Je voudrais savoir si les diverses clientèles ont été répertoriées, si on en a fait un inventaire aux heures d'utilisation, par exemple, en soirée, de nuit. Moi, je sais que ma fille habite à Lévis, étudie à Laval, puis, justement, quand il y a eu une meilleure... comment je dirais ça... un meilleur arrimage des heures au niveau des autobus et de la traverse, les étudiants les utilisaient puis ça faisait davantage leur affaire que de prendre leur voiture, par exemple. Alors, je sais qu'elle en a bénéficié et plusieurs de ses collègues qui étudient à Laval. Mais qui est cette clientèle qui l'utilise, par exemple, en soirée ou dans les heures de la nuit?

M. Léonard: On voit très bien que, quand le service est bien organisé, la population l'utilise davantage. Mais je voudrais demander à M. Clermont Gignac de répondre précisément à cette question sur les études pointues d'achalandage.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gignac.

M. Gignac (Clermont): Mme la Présidente, voilà... en 1990, il y a eu un rapport qui a été fait par la firme Roche et qui a analysé toutes ces... la possibilité d'augmenter la clientèle. Bon. Et puis on a regardé ça dernièrement, encore une fois, parce qu'elle avait pointé, pour augmenter l'achalandage, des clientèles potentielles dans la région Desjardins, MRC de Desjardins et MRC... surtout Appalaches, et elle s'est aperçue qu'il y avait beaucoup de potentiel vers les centres d'achats de Sainte-Foy et l'Université Laval. C'est justement là-dessus que... Je ne sais pas si ça a été fait, mais, en tout cas, moi, je dois rencontrer les gens de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec pour savoir si c'est possible d'avoir des navettes qui partiraient de la traverse de Lévis et qui monteraient directement, parce que... J'ai moi-même fait le trajet la semaine passée, où le bateau... J'ai manqué le bateau de la traverse à Lévis et puis j'ai chronométré: du centre-ville de Lévis à l'Université Laval, ça m'a pris 17 minutes, pas en période de pointe. Donc, si on veut augmenter l'achalandage, il faut augmenter la qualité de notre produit. Puis, augmenter la qualité du produit, c'est la tranquillité d'esprit quand vous êtes sur le bateau, la

beauté puis la vitesse. Donc, on va tenter de voir si c'est possible d'avoir des navettes pour augmenter ce genre d'achalandage.

Pour revenir à votre question pointue sur le type de clientèle de nuit, je peux vous dire que je n'ai vu aucune étude, à l'heure actuelle, à la Société, mais on veut le faire dans les prochains mois pour savoir qui sont nos clients, d'où viennent nos clientèles. Le ministre parlait de l'Hôtel-Dieu. Il y en a de l'Hôtel-Dieu, mais est-ce qu'il y a d'autres industries autour dont les quarts finissent à minuit, et qu'on pourrait voir, pour être plus précis, pour pouvoir savoir si on pourrait diminuer le nombre d'heures de nos traversiers la nuit, par exemple?

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

M. Léonard: L'une des...

M. Cherry: Ce qui a été bien utile...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Ce qui a été bien utile dans le plan de transport qui a été déposé dans la région de Montréal, c'est l'enquête qui a été faite sur l'origine-destination: Ils partent d'où, les gens, puis où veulent-ils aller? Parce que ce n'est pas vrai que les gens de votre coin, ils veulent aller aboutir à la traverse. Ce n'est pas nécessairement ça qui va les accommoder. Un stationnement incitatif... Alors, ce que le président de la Société vient de dire, c'est que c'est quelque chose à faire, une enquête origine-destination pour pouvoir permettre de mieux connaître les besoins puis organiser ton transport en fonction de ça. Je me souviens très bien que dans la présentation qui nous avait été faite, les gens disaient: M. le ministre, profitez du fait que nous sommes unanimes dans la grande région de Québec; tant la rive nord que la rive sud, les gens de Québec, on est tous d'accord. Mais, évidemment, ce qu'ils ont comme suggestion pour améliorer, c'est des coûts additionnels. Et, moi, je leur avais dit: Est-ce qu'il ne serait pas plausible de regarder, dans les coûts de la traverse Québec-Lévis, une diminution de ces coûts-là, puis prendre cet argent-là puis l'appliquer pour répondre à vos besoins ailleurs? Mais si, là, on se dit: C'est historique, il ne faut pas toucher à ça, puis même si personne ne le prend, il faut continuer à dépenser pareil. Bien, là, devant la rareté de l'argent du gouvernement, il se fait des choix et peut-être qu'on prive des populations importantes comme dans vos coins, parce que ça répond. Le ministre disait que le traversier, ça a un attrait touristique. Bien sûr. Même, d'ailleurs, je me souviens de l'été passé, là, il y a eu de l'animation qui a été faite sur le bateau pour tenter d'attirer une clientèle. Mais, ça, les périodes touristiques... On les connaît aussi, les périodes de pointe de tourisme, mais je suis certain que ce n'est pas 24 heures par jour, 12 mois par année.

M. Léonard: Madame, moi, je voudrais...

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

M. Léonard: ...dire une chose, là. D'abord, d'une façon concrète, il y a eu une enquête origine-destination dans la région de Québec pour les voitures, pour toute espèce de transport, en quelque sorte. La question qui a été posée, c'est: Quel type de clientèle utilisait le traversier? Ça, c'est beaucoup plus précis. Je pense qu'on peut le faire dans le contexte actuel. Ça donnerait certains résultats, à mon avis, pas nécessairement valables, parce que, au fond, maintenir le traversier avec aussi peu de clientèle, ça va nous amener tôt ou tard à nous poser la question de son utilité. Cinq cents clients par jour ou voitures, 500 voitures par jour sur un traversier, deux traversiers comme cela, je veux juste vous dire que c'est du suréquipement, pour le moins. On le retrouve d'ailleurs dans les chiffres. Il faut essayer de viser davantage l'utilisation du traversier. Si on se prend avec un horizon, une perspective de 15 ans ou de 20 ans, on pourrait se rendre compte que, le pont de Québec, où, déjà, il commence à y avoir quelques bouchons, il y aura plus de bouchons sur le pont de Québec. La population va grandir, elle va augmenter et, donc, on va se reposer ces questions-là. Un des éléments... Et ça va être abordé à la réunion du 11 mai, à Québec, parmi les élus. Ça, c'est une chose. Mais je vais revenir à la question de la députée de Témiscouata...

Mme Doyer: Matapédia, M. Léonard.

M. Léonard: Pardon. Matapédia, oui.

Mme Doyer: À chaque fois, il ne l'a pas.

M. Léonard: Je viens du nord de Montréal, ça paraît!

Mme Doyer: La dernière fois, c'était Rimouski. Là, c'est Kamouraska.

M. Léonard: Je vais finir par y arriver.

M. Dufour: Il fait ça pour vous entendre.

Mme Doyer: C'est le temps que vous veniez chez nous, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Oui, oui.

● (11 h 20) ●

M. Dufour: Pensez à une vallée où on pêche le saumon.

M. Léonard: Mais c'est le fait qu'il n'y a pas de changement dans un transport en commun. Dès que vous êtes obligé de changer de mode ou obligé de changer

d'autobus, déjà, vous vous posez la question... Quand vous avez les deux pieds dans la sloche, l'hiver, vous vous posez la question à savoir si vous ne seriez pas mieux d'utiliser votre voiture. C'est comme ça. Et le passage de la voiture au transport en commun vient du fait que le lien est direct. C'est l'une des raisons pour lesquelles, sur la table métropolitaine du transport en commun qu'on a créée à Montréal, on a mis les employeurs, parce que, si on veut bien organiser le transport en commun, il faut se poser la question: Où vont les gens? Or, les grands employeurs, les gros employeurs, à plusieurs milliers, eux-mêmes génèrent un bassin de personnes qui viennent, par exemple, de la rive sud.

C'est pareil à Québec. On parlait de l'Université Laval ou des centres d'achats; on pourrait parler du gouvernement. Il y aurait des liens directs rive sud—parlement. Il y aurait déjà une utilisation plus forte et, donc, ça amènerait les gens à laisser leur voiture ou chez eux ou dans un parc de stationnement incitatif. C'est comme ça que les choses viennent. Et si votre service est direct, les gens vont de plus en plus utiliser le transport en commun parce qu'il est plus rapide et que vous n'avez pas à changer... Vous n'avez pas à descendre avec votre valise ou votre journal et à partir d'un autobus où vous êtes peut-être assis et de remonter dans un autobus où vous allez être debout en période de pointe, ou l'inverse, comme vous voulez, des désagréments, jusqu'à un certain point, du transport en commun.

Il faut vraiment améliorer ce service-là, faire que les liens soient directs le plus possible. C'est sûr que ce n'est pas toujours possible. Le métro, à Montréal, ça sert de connexion, mais ça veut dire que vous changez. Par ailleurs, vous avez une vitesse extraordinaire de Crémazie ou d'Henri-Bourassa jusqu'au centre-ville. C'est la contrepartie. Mais, un lien direct, ça peut être aussi très intéressant. Les voies réservées, ça améliore. Gagner cinq minutes, en transport en commun, c'est gagner une éternité. C'est tous les jours, matin et soir. C'est très important, en termes d'efficacité.

Mme Doyer: Mme la Présidente, juste un petit...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: C'est sûr...

M. Léonard: Matapédia.

Mme Doyer: ...que ce sont les études liées à qui utilise...

M. Léonard: Oui.

Mme Doyer: ...le traversier, mais qui utiliserait, aussi, le traversier? Moi, je nous inviterais, comme gouvernement, M. le ministre Léonard — je sais que vous êtes aussi imagiatif — à...

M. Léonard: Merci, merci.

Mme Doyer: ...être innovateur aussi, dans le sens que, à Rimouski, ils ont le taxibus, il y a... Moi, je prends le traversier régulièrement pour aller voir mon petit bébé et ma fille de l'autre côté. Alors, je pars de l'Assemblée nationale, je prends un taxi, je m'élançe pour ne pas manquer le traversier. Alors, l'autre côté, mon jeune m'attend, bon, et je prends des taxis. Alors, l'intégration des coûts, par exemple, où la carte te permet de... Les taxis qui sont de chaque côté et qui ont faim de clientèle aussi, ils ne pourraient pas... comment je dirais ça... Les autobus qui... Vous parlez des employeurs. Moi, je pense que, pour rentabiliser les coûts dans un système de transport, il faut mettre tout le monde à contribution, et je sais que les...

M. Léonard: Tous les modes.

Mme Doyer: ...taxis sont là...

Une voix: Intégration.

Mme Doyer: ...ils sont deux, trois...

Une voix: L'intégration des taxis dans...

Mme Doyer: ...à attendre de chaque bord et ils ont faim, ces gens-là, de travail. On veut que les gens arrêtent d'utiliser leur automobile et de polluer, ne nous le cachons pas, et de s'étendre partout dans les banlieues. Alors, moi, je nous inviterais à être imaginatifs dans notre recherche de solutions, et je sais qu'on est capable de l'être.

M. Léonard: Je suis parfaitement d'accord avec vous, parfaitement d'accord avec vous. On a trop envisagé le transport en commun à partir d'un autobus modèle 48 places, et hors de cet autobus de 48 places, point de salut, il n'y a pas d'autre chose, alors que le transport en commun s'envisage dans les bouts de lignes, notamment, à partir de modes beaucoup plus flexibles, beaucoup plus simples et plus petits. Les taxibus, c'en est un. Ça a été utilisé aussi aux États-Unis. Et les autobus, il y a des minibus à 15 places, mais il y en a à 20, à 25, à 30, et graduellement, au fur et à mesure que la clientèle croît, on augmente la taille de l'autobus. C'est vers cela qu'il faut aller. D'ailleurs, ça a été l'expérience du CIT des Basses-Laurentides, avec Limocar. Ils modifient le gabarit de l'autobus selon la clientèle, si... Vous commencez avec un petit autobus ou même un taxibus et, graduellement, vous pouvez passer à un autobus de 15 places et de 25 places et de 30 places — je sais qu'ils en ont plusieurs à 30 places — et, après ça, bien, quand vous avez la grande circulation, là, vous montez à plus, à 48 ou à quelque chose comme ça. Oui, c'est de la flexibilité. Avec l'intégration tarifaire, ça, c'est... Mais si on avait une bonne intégration

tarifaire rive sud—rive nord avec le traversier, je ne suis pas sûr que les 500 clients qu'on a par jour aujourd'hui, ils ne passeraient pas à 2 000, ils ne reviendraient pas à ces plus beaux jours.

Donc, on va se poser la question de la tarification sur le traversier. Est-ce que ça serait modifié? À court terme, non, parce que je ne suis pas sûr que ce soit un problème de tarification, au départ. Si on montait davantage les tarifs, probablement qu'on perdrait la clientèle, alors que c'est plus un problème d'intégration tarifaire et d'intégration des horaires.

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

M. Gauvin: Ce serait sûrement, M. le ministre, un virage avec lequel vous seriez à l'aise, et vous auriez des supporters, des collaborateurs.

Ma question est: Quand vous parlez de 500 véhicules-jour, ça doit être surtout aux heures de pointe?

M. Léonard: Non. C'est 500 à 600 par jour.

M. Gauvin: Oui, mais on doit retrouver, par exemple, 70 %, 75 %, 80 %...

M. Léonard: Oui, d'accord.

M. Gauvin: ...de 6 heures à 8 h 30 du matin et de 17 heures à 18 h 30 du soir.

M. Léonard: C'est ça.

M. Gauvin: Donc, on voit l'importance... Et, vous l'avez mentionné vous-même, cette infrastructure de services, en termes de bâtiments, est conçue pour un achalandage qui peut ressembler beaucoup plus aux heures de pointe. Les 19 ou 20 autres heures de la journée, il y a un questionnement à faire.

M. Léonard: C'est le désert.

M. Gauvin: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

Une voix: Non, c'est correct.

M. Léonard: Oui, mais je partage effectivement... C'est ça. Le problème de tous les systèmes de transport en commun, c'est les heures de pointe. C'est là où la capacité pose problème, c'est vrai partout, les congestions. Mais on ne peut pas équiper juste pour les heures de pointe ou, en tout cas... Il faut utiliser autrement durant les heures de pointe.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Le ministre vient de parler de... On utilise les équipements qu'on a, dans les transports en commun, en fonction des heures de pointe, ce qui n'est pas le cas pour la traverse Québec—Lévis. Elle fonctionne 24 heures par jour, au même rythme, continuellement, qu'il y ait achalandage ou pas. Il me semble que c'est là, ou presque, qu'on devrait regarder ça. C'est quand même 500 000 \$ par mois de déficit. Il me semble qu'on peut faire autre chose avec 500 000 \$ par mois que de dire: Bon, c'est un attrait touristique; il y a des gens qui, le soir, veulent aller faire une balade sur le fleuve. Quand on a les moyens, c'est correct, mais il me semble... En tout cas... La nuit, ils sont aux heures? C'est ça?

M. Léonard: C'est aux heures, la nuit; le reste du temps, c'est aux demi-heures. Mais je pense qu'il y a beaucoup un problème d'organisation. Il me semble qu'on pourrait penser augmenter la clientèle avec une meilleure organisation et, surtout, une meilleure intégration, horaire et tarif.

M. Cherry: Dans le moment, Mme la Présidente, il y a un bateau, je pense, qui est en réparation

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Donc, dans le moment, même la demi-heure, est-ce qu'elle est modifiée ou est-ce qu'on a trouvé un autre...

M. Léonard: Je dois dire que la Société s'est retournée de bord, comme on peut dire, rapidement et a mis des horaires aux 40 minutes avec un seul bateau, à l'heure actuelle, de chaque côté, à toutes les 40 minutes. Pour le client, il est pénalisé jusqu'à ce que la réparation soit terminée, mais, quand même, on a minimisé les dommages ou les incon vénients. Mais cela, encore une fois, nous indique une capacité excédentaire assez phénoménale.

M. Cherry: Est-ce que, si c'est en réparation, c'est de courte durée, longue durée?

M. Léonard: Trois semaines, un mois.

M. Cherry: Ça va durer trois semaines, un mois.

M. Léonard: Disons un mois, là, pour être...

(Consultation)

• (11 h 30) •

M. Léonard: C'est un petit peu plus compliqué. Ce que je venais de vous dire... le Alphonse-Desjardins va revenir en service à la fin mai. Cependant, au 20 avril, le Radisson va prendre le relais à la place du Alphonse-Desjardins, de sorte que, le 20 avril, il reste une dizaine de jours où on va continuer

encore avec un seul bateau, mais, à partir du 20 avril, on en aura deux.

M. Cherry: Il est arrêté depuis combien de temps?

M. Léonard: Deux semaines et demie. Le 15 mars; on me dit le 15 mars.

M. Cherry: Le 15 mars. Donc, du 15 mars au 20 avril, à peu près cinq semaines.

M. Léonard: Oui, cinq semaines.

M. Cherry: O.K. Puis je présume que le personnel qui n'est pas utilisé... est-ce qu'il est couvert? Ils sont mis en disponibilité? Est-ce qu'ils sont payés? Comment ça fonctionne?

(Consultation)

M. Léonard: Les employés du Alphonse-Desjardins continuent à être payés, aux termes de leur convention collective; ça, c'est une chose. Par ailleurs...

M. Cherry: 24 heures par jour.

M. Léonard: Bien, ils sont payés...

M. Cherry: Tout le monde.

M. Léonard: Oui. Par ailleurs, pour accélérer le service sur le bateau qui reste, une partie de ces employés travaillent sur le pont, pour passer de une heure à 40 minutes. Alors, il y a plus de monde, plus d'efficacité, c'est plus rapide; donc, on a pu réduire de 20 minutes la traversée, avec plus de gens.

Par ailleurs, il y a aussi une autre partie des employés qui sont affectés à des travaux d'entretien sur l'autre bateau. Donc, ils continuent à être payés, mais ils font autre chose entre-temps.

Service aux clientèles touristiques

M. Cherry: Ayant connu vos responsabilités parce que c'étaient les miennes, pendant une seule courte période, l'été, au moment où il y a une augmentation... Je pense à Tadoussac, où les médias s'en mêlent, où les gens disent que ça nuit au développement touristique, que les files d'attente sont trop longues, et tout ça, du moment qu'il y a un bris quelque part, comment est-ce qu'on est équipé pour répondre à ça? Je vous avertis que, comme ministre des Transports, on est véritablement malheureux quand on s'aperçoit qu'on ne peut pas répondre à l'essentiel d'une région pendant que, en face de nous, quotidiennement, traversent deux bateaux qui, à part aux heures de pointe, sont quasiment vides. Est-ce qu'il y a un scénario de préparé pour tenter de remédier à ça?

M. Léonard: Mme la Présidente, c'est un dossier dont on m'a parlé, je pense, pratiquement depuis le 26 septembre. Ha, ha, ha! Parce qu'on venait de terminer une période chaude où le nombre de touristes a augmenté de façon significative. Vous savez que, par suite de la baisse du dollar canadien puis, je dirais, américain — dans la foulée de l'américain, le canadien, dans la foulée de l'américain, c'est encore plus — le nombre de touristes atteindra cette année, si mes renseignements sont bons, des records. Par exemple, le tourisme français atteindrait pas loin de 400 000 par année, alors que, l'an passé, il avait dépassé le cap des 300 000. Bref, il y a, oui, des embouteillages l'été, aux périodes de pointe. Il y a plusieurs solutions d'examinées, il n'y a pas de solution définitive de prise, mais il y en a, au moins temporairement, que nous voulons faire.

On a examiné la possibilité d'allonger les bateaux, de faire un deuxième étage, etc. Actuellement, on a une proposition de mettre un troisième bateau en service pour augmenter la capacité. Et, effectivement, cela augmenterait la capacité d'environ 40 %, 50 %, et nous allons la tester à partir du 1er mai, cette possibilité, sur trois bateaux. Ça implique de faire des virages dans le Saguenay autour des deux quais. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: M. le député de Saint-Laurent doit connaître ça, lui qui est passé de la FTQ au gouvernement, d'un comté du sud de l'île de Montréal vers le nord, etc. Il a aussi fait quelques virages dans sa vie!

M. Cherry: Mais, moi, je voyage en droite ligne. Ha, ha, ha!

M. Léonard: Hum... ce n'est pas si droit que ça. Je pense que vous pouvez vous consoler facilement.

M. Cherry: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Donc, la solution que nous envisageons actuellement, pour l'été qui vient, c'est de mettre un troisième bateau en service, que, pour le temps qu'on l'aura, on va tester cette hypothèse au cours de l'été. Nous pensons augmenter la capacité d'environ 40 %.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Cherry: Le troisième bateau est-il disponible?

M. Léonard: Oui, oui.

M. Cherry: Hein? Oui. Ha, ha, ha! Le député de Jonquière dit: Il ne faut pas se faire monter un bateau, donc... Ha, ha, ha! L'expérience, la voix de l'expérience.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la discussion est terminée sur la Société des traversiers?

M. Cherry: Oui, terminée.

M. Léonard: Est-ce qu'on peut prendre trois minutes?

M. Cherry: Oui, «sure».

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez suspendre?

Une voix: Oui, moi aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 36)

(Reprise à 11 h 47)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux, et nous sommes toujours dans le mandat de l'étude des crédits du ministère des Transports.

M. Cherry: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Dans le but de poursuivre nos travaux, avant d'entreprendre les questions sur l'ensemble du ministère des Transports, je voudrais permettre à mon collègue, député de Montmagny, de cibler sur un problème bien particulier qui, peut-être, permettrait de libérer également quelqu'un d'autre pour le reste de la journée.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Montmagny.

Utilisation des tronçons de chemins de fer abandonnés

M. Gauvin: Oui, Mme la Présidente. Comme je l'avais indiqué à M. le ministre la semaine dernière, j'aimerais avoir de l'information sur les négociations pour l'utilisation des tronçons de chemins de fer abandonnés, et je vais y aller dans des secteurs que je connais le mieux, soient ceux de Charny—Cabano, Cabano—frontière Nouveau-Brunswick. Je sais qu'on est en négociations avec les municipalités régionales et d'autres groupes, et on pourrait y aller, en passant, et ajouter sur d'autres tronçons aussi. Je pense justement, dans la région, en direction de Lac-Mégantic, par exemple, Tring-Jonction—Lac-Mégantic, et dans la région de

Granby—Cowansville. Mais commençons par le plus long tronçon, qui est Charny—Cabano, Cabano—Nouveau-Brunswick.

M. Léonard: Bien, d'abord, je voudrais faire le point sur l'ensemble.

M. Gauvin: Oui.

M. Léonard: Lorsque je suis allé à Winnipeg, le 5 octobre dernier, j'ai eu l'occasion d'en parler avec le ministre fédéral des Transports, Doug Young. Je lui ai signalé que, nous, nous étions opposés à tout démantèlement de voie ferrée, parce que, ce qu'il est important de considérer, c'est qu'il faut que ce soit un réseau et non pas juste des lignes.

● (11 h 50) ●

Or, la politique actuelle en ce qui concerne la liquidation ferroviaire, pour parler clair et net, c'est que, finalement, ça vise à laisser vraiment en santé deux grandes lignes des deux grandes compagnies de chemins de fer; puis, encore là, on n'est même pas sûrs qu'il va en rester deux grandes, parce qu'il y a eu une offre, une proposition de fusion du CNCP au cours de l'an dernier, au début de l'année, qui s'est transformée en offre d'achat par le CP du CN, qui a finalement été refusée au mois de décembre. Mais tout le monde est assez conscient que pour soutenir la concurrence dans le domaine ferroviaire, la concurrence américaine notamment, il va falloir qu'il y ait une rationalisation poussée. C'est les grandes lignes, et, donc, ça nous amène à nous poser des questions sur la ligne qui traverse le Québec.

Par ailleurs, des lignes de chemins de fer, même si elles filent à toute vitesse, ça ne peut pas être rentable s'il n'y a aucun bout de ligne qui les alimente. Donc, s'il n'y a pas de réseau, vous n'avez pas de clientèle au bout de ça, parce que les camionneurs vont toujours se poser la question si ce n'est pas mieux d'y aller en camion, de Québec à Montréal, plutôt que de mettre ça sur le train. Et vous avez la concurrence de la longue distance.

Bon. Alors, nous avons dit au fédéral, puis j'ai eu l'occasion, le 27 mars dernier, de réitérer que nous souhaitons préserver les bouts de ligne, que nous souhaitons considérer le ferroviaire comme un réseau et, donc, nous voulions protéger tout ce qu'il y avait à protéger et qu'avant de démanteler il fallait une preuve que ça n'affecterait pas le réseau. Et, encore là... Bon.

Alors, nos propositions, c'est de dire: Écoutez, ce n'est pas urgent de démanteler les chemins de fer, laissez la chance au privé de les prendre, laissez la chance à d'autres intervenants de prendre ces bouts de ligne et de les rentabiliser avant de les démanteler. Prenons du temps là-dessus, parce que, au fond, on s'aperçoit que, aux États-Unis, les Américains, après avoir pratiquement abandonné leur réseau ferroviaire — quand je dis «abandonné», j'exagère un peu, là, mais ne s'intéressaient plus à ça — depuis quelques années, il y a plein de privés qui achètent les bouts de

ligne et qui les opèrent à profit, avec des équipes réduites. Donc, ils font la preuve finalement de la rentabilité de ces bouts de ligne parce qu'ils sont moins soumis à la réglementation générale, qui est quand même très lourde au Canada, et moins soumis aussi à la rigidité des conventions collectives dans le domaine ferroviaire.

Quand je dis ça, je pense que tout le monde comprend que c'est très lourd à porter et que cela mine la rentabilité et que cela a miné la capacité concurrentielle du ferroviaire par rapport au camionnage. Je n'ai rien contre le camionnage, ce n'est pas ça du tout que je veux dire, mais il reste qu'il faut quand même analyser la situation comme elle est: le ferroviaire a reculé de façon significative par rapport au camionnage depuis 15 ans. De façon significative, puis sans compter tout ce qui a précédé. À l'origine, il n'y avait pas grand transport par camion. Là, je retourne dans la nuit des temps ou presque — ha, ha, ha! — mais c'est quand même un fait que le camionnage, à cause de sa souplesse, a grugé beaucoup.

Donc, ce que nous faisons actuellement, c'est que, par rapport aux bouts de ligne, nous souhaitons qu'il y ait des privés ou du parapublic, ou qu'il y ait des sociétés qui se constituent, aux termes de la loi des CFIL, des chemins de fer d'intérêt local, qui a été votée ici, dans ce Parlement, au mois de juin 1994, par l'ancien gouvernement, d'ailleurs. C'est une loi qu'il nous faut utiliser au maximum et permettre beaucoup plus de flexibilité.

Alors, je voulais dire ça, de façon générale, et cela colore notre attitude par rapport à chacun des bouts de ligne. Nous essayons de tous les défendre parce que, au fond, c'est une infrastructure majeure, une infrastructure industrielle. Lorsqu'elle n'existe pas, cela empêche potentiellement les entreprises de se fixer dans les régions, en termes de développement régional. J'aime bien les cyclistes, mais il y a une différence de nature entre une voie ferrée puis une piste cyclable.

M. Gauvin: Vous avez compris que ma question ciblait surtout...

M. Léonard: Bon. O.K. Alors, chacun des bouts. Votre question sur... Moi, j'ai ici un état de la question sur Saint-Isidore—Pohénegamook, par exemple. Alors, cette subdivision est propriété 40 % du CN, 40 % du gouvernement du Québec, alors que le ministère des Ressources naturelles est mandataire du gouvernement. Au cours de l'été 1994, Québec Téléphone a demandé l'octroi d'une servitude pour installer un réseau de fibre optique sur 77,7 km, et il y a une convention qui est en train d'être négociée, en incluant la MRC, en plus, mais qui n'a pas encore été conclue.

Je dis juste une chose en passant: c'est une des voies utilisées, en tout cas dans le nord de Montréal, en ce qui concerne, par exemple, ma région, par Gaz Métropolitain comme voie de pénétration. Ce n'est pas coûteux, on n'a pas d'expropriation à faire; donc, ça accélère.

Alors, dans ce cas-là, les négociations se poursuivent selon la démarche qui a été adoptée par le ministère des Transports et le ministère des Richesses naturelles. On va d'abord transférer du ministère des Richesses naturelles au ministère des Transports les droits que le gouvernement du Québec possède dans l'entreprise. Ensuite, il y aura signature — ce qui est prévu, en tout cas — de la convention entre le CN, Québec Téléphone, le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales, qui comprend un engagement du Canadien National de transférer au gouvernement du Québec ses droits dans l'emprise aussi.

Il y a, ensuite, la mise en oeuvre des suites prévues à la convention, c'est-à-dire l'acquisition des droits du CN par le ministère des Transports, l'émission d'une servitude à Québec Téléphone et, simultanément à l'acquisition, il y aura location à long terme de l'emprise aux cinq municipalités régionales de comté qui sont concernées et la délégation de la gestion du bail au ministère des Affaires municipales, selon ce qui a été expérimenté dans la voie ferrée de Saint-Jérôme à Mont-Laurier, au nord de Montréal.

Alors, les discussions sont en cours avec les MRC concernées, qui sont les MRC de Bellechasse, Montmagny-L'Islet, Kamouraska et Témiscouata, pour leur confier la gestion, la responsabilité civile puis la mise en valeur de l'emprise, et, par ailleurs, les associations de motoneigistes sont disposées à signer un bail avec les MRC pour utiliser le corridor puis assumer l'entretien et la responsabilité civile. Le projet de bail a été soumis aux MRC par le ministère des Affaires municipales, puis on me dit que les négociations vont bon train, que ça va bien.

Je pense que, là-dessus, le chemin ou la voie ferrée, qui n'est plus ferrée, a été ouverte sur le tronçon Saint-Jérôme—Mont-Laurier. On sait un peu comment ça fonctionne, parce que ça a été très long, ça a pris quatre ou cinq ans. Mais, dorénavant, la piste ayant été ouverte, ça va aller plus vite, en termes de négociations. Mais, dans le contexte, je trouve que c'est une bonne solution parce que, au moins, l'emprise est protégée pour l'avenir; elle est protégée pour l'avenir. On ne sait pas. Est-ce que ça reviendra? Je crois, moi, que le ferroviaire va revenir, mais pas à court terme. Je dirais, à moyen terme, c'est douteux aussi dans bien des cas, mais, à long terme, oui, on va avoir besoin du ferroviaire.

Alors, ce sont des emprises qui sont toutes prêtes, surtout lorsqu'il y a des distances comme ça, 77 km de long. Comme dans le cas chez nous, c'étaient 250 km ou 200 km. Refaire, réexproprier pour avoir une emprise ferroviaire, je peux juste vous dire que ce serait la croix et la bannière, parce que ça coûterait des sous et beaucoup d'énergie. Puis, au fond, devant un tel travail, j'ai l'impression qu'on abandonnerait même les plus beaux projets, alors que si l'emprise est là, au moins, on peut l'utiliser.

M. Gauvin: Toujours dans le même secteur que celui que vous venez de mentionner, est-ce qu'il y a des négociations aussi?

M. Léonard: O.K. Je veux juste corriger une information. Ce n'est pas 77 km. Les 77 km, c'est le bout utilisé par Québec Téléphone pour la fibre optique, son réseau en fibre optique. Mais le tronçon dont on parle, c'est 225 km.

M. Gauvin: Oui.

M. Léonard: Alors, ça renforce encore l'argumentation.

M. Gauvin: O.K. Est-ce que les parties de terrain excédentaires au tronçon lui-même font partie des négociations? Vous avez un «deal». Dans certaines municipalités, exemple, ça pourrait servir de parc industriel, là où il y avait des cours de triage ou des choses comme ça.

M. Léonard: Oui, ça fait partie des négociations, mais le ministère des Transports n'est pas intéressé, comme tel, à les acquérir, en général. À ce moment-là, la négociation, bon, elle est déjà, quoi, quadripartite, actuellement. Si les municipalités veulent acquérir des endroits où il y avait des cours de triage pour faire un parc industriel, je pense qu'il n'y aurait pas d'objection de principe à enclencher des négociations comme celles-là. Ce que nous considérons important, c'est de maintenir l'intégrité de l'emprise sur sa longueur, sur sa largeur.

Il y a des cours de triage qui sont parfois très importantes, et puis on n'est pas assurés du tout que... On sait qu'à court terme elles ne seront pas utilisées; à moyen terme, on ne sait pas; à long terme, est-ce que ce sera exactement au même endroit? En d'autres termes, on ne veut pas acquérir du terrain juste pour acquérir du terrain puis garder ça durant 25 ans, payer des taxes là-dessus... Le ministère des Transports ne paie pas de taxes. Au fond, si les municipalités veulent en faire des terrains industriels, un parc industriel, a priori, il n'y a pas d'objection.

• (12 heures) •

M. Gauvin: Alors, les municipalités peuvent s'attendre d'avoir la collaboration soit du ministère des Transports, soit des Affaires municipales?

M. Léonard: Oui. Je pense que c'est objet de négociations. De toute façon, il faut comprendre que l'emprise est abandonnée. Qu'est-ce qui reviendra plus tard, si jamais elle est réutilisée, et à quelles fins? c'est autre chose.

M. Gauvin: Quand vous parlez d'échéancier... Vous avez dit, je pense, que les négociations vont bon train et que ça devrait être signé bientôt. L'échéancier de l'année 1995?

M. Léonard: Mes négociateurs sont optimistes, Mme la Présidente. Mes négociateurs sont optimistes, mais, personnellement, après m'être fait promettre l'aboutissement des négociations Saint-Jérôme—Mont-Laurier pour le mois suivant durant quatre ans, je suis un peu prudent! Je veux juste dire ça.

M. Cherry: Il a trouvé le mois long.

M. Léonard: J'ai trouvé le mois long, oui, effectivement.

M. Gauvin: Peut-être un autre tronçon.

M. Léonard: Mais les gens sont optimistes. Effectivement, je reviens un peu sur ce que j'ai dit, la voie a été tracée une première fois. On connaît un peu plus les embûches, ce sur quoi ça se heurte. J'espère que maintenant on ne prendra plus quatre ans à régler ça. Je ne veux pas non plus être pessimiste outre mesure. On me parle de mois. Il est question de mois. Bon.

M. Gauvin: Pour revenir à un autre tronçon, peut-être que vous êtes au courant, au ministère des Transports, qu'une entreprise privée dans la région de Tring-Jonction ou East Broughton, quelque chose comme ça, veut acquérir, en collaboration... en tout cas, dans le secteur Thetford Mines, là, veut acquérir un tronçon pour en faire...

M. Léonard: C'est le tronçon Québec central.

M. Gauvin: Oui, c'est ça.

M. Léonard: O.K.

M. Gauvin: C'est ça. Est-ce qu'il y a eu une demande au ministère des Transports de la part de cette entreprise privée, une demande d'acquérir ou d'occuper le tronçon, sur un bail de, quoi, cinq, dix ans?

M. Léonard: Écoutez, il paraît qu'il y a des développements dans ce dossier. Il est très actuel. On me dit que, ce matin, sur les ondes d'un poste de radio en Beauce, il y a une offre d'achat qui devrait être annoncée à ce sujet-là qui proposerait l'achat du réseau du Québec central sur 382 km. Bon. Nous, comme ministère, nous sommes disposés à mettre toutes nos compétences au service des gens qui seraient intéressés à acquérir des bouts de ligne ou même, là... 382 km, ce n'est même plus un bout de ligne, c'est une ligne. Je rappelle que nous voulons préserver le réseau. On ne veut pas être des opérateurs de chemin de fer, au ministère des Transports, mais on souhaite que le réseau ferroviaire au Québec se maintienne. Il a déjà été assez amoiché. Il ne faut pas que ça continue. Donc, on est prêts à donner toute l'aide technique et juridique pour maintenir ces réseaux, pour faciliter des transactions.

Nous avons rencontré, j'ai rencontré personnellement les présidents du CN et du CP et on a abordé la question chaque fois. Tout le monde veut collaborer, mais, en même temps, eux autres, ils ne veulent pas supporter des coûts. Bon. Mais nous faisons valoir l'importance stratégique du chemin de fer pour le développement du Québec. J'espère qu'ils le comprennent. Disons que je pense qu'ils le comprennent aussi.

Donc, là-dedans, dans le cas du Québec central, il y a des intérêts. Il y a des intérêts. C'est en plein cœur du Québec et ça mène vers les États-Unis aussi. Les voies de communication vers les États-Unis vont être de plus en plus utilisées. Elles le sont par le camionnage, à l'heure actuelle; elles le sont par le CP. Ce n'est pas pour rien que le CP a acheté Cast et qu'il est en train de réorienter tout son trafic, je dirais, en bonne partie nord-sud. Nord-sud, directement dans l'État de New York ou via l'Ontario dans le Michigan. Donc, ce réseau Québec central est important, en particulier pour une des raisons, un des intérêts là-dedans, c'est qu'il y a tout les résidus des mines d'amiante qui représentent un potentiel de transformation en ce qui concerne le magnésium qu'il y a là-dedans, et il y a des millions de tonnes de matière première qu'on pourrait réutiliser, par rapport à ce qui a été fait antérieurement. Ce sont des possibilités très intéressantes pour un chemin de fer, parce qu'à partir du moment où ce serait transformé pour vrai... Il y a des possibilités de faire du transport ferroviaire à partir de là, sans compter d'autres utilisations. La reprise économique s'est faite essentiellement à partir de l'augmentation de nos rapports commerciaux avec les États-Unis, plus qu'avec le reste du Canada. C'est presque essentiellement avec les États-Unis et cela se traduit, dans le domaine des transports, d'une façon fracassante, on le voit très bien, camionnage comme ferroviaire.

M. Gauvin: Merci.

M. Léonard: Dans les Maritimes aussi.

M. Gauvin: En autant que je suis concerné, pour ce qui est de ce dossier-là, c'est complet.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

Écorail

M. Dion: Merci, Mme la Présidente. Sur toute cette question du transport et des bouts de ligne et de la désaffectation de certaines lignes, ma question se situe un peu en amont de tout ça. C'est que certaines techniques ont été mises au point, il y a huit ou 10 ans, par M. Viens, d'Acton Vale, concernant la possibilité d'avoir le transport par voie ferrée, mais des remorques directement sur la voie ferrée, avec des boggies, si vous voulez, des petits moteurs à toutes les 10 remorques... Décorail?

M. Dufour: Écorail.

M. Dion: Écorail. La question que je veux poser, étant donné que l'avantage peut-être le plus important du camionnage, c'est la souplesse et la rapidité, est-ce que l'expérience... On m'a dit que cette expérience-là est actuellement en train de se réaliser entre Hervey-Jonction, je pense, et le Lac-Saint-Jean, quelque chose comme ça, sur une ligne...

M. Dufour: C'est ça...

M. Dion: ...où il se fait de l'expérimentation...

M. Dufour: Saint-Félicien...

M. Dion: Saint-Félicien. Ce que je voudrais savoir...

M. Léonard: Entre Saint-Félicien et Donnacona.

M. Dion: O.K. Donnacona. Je voudrais savoir où on en est dans ces expérimentations-là et si on entrevoit qu'éventuellement ce soit possiblement une alternative au camionnage, qui crée un dommage terrible à nos autoroutes, surtout, évidemment, dans les périodes de dégel, mais un peu toute l'année et qui fait que les autoroutes se défont plus rapidement qu'on ne les refait.

Alors, ma question porte là-dessus. Est-ce que l'expérimentation, actuellement, nous permet d'espérer qu'il y ait là une alternative dans un avenir plus ou moins rapproché?

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

M. Léonard: Oui. C'est un dispositif qui a été utilisé aux États-Unis sur certains bouts de ligne. Quand je disais tout à l'heure que des entreprises privées ont réussi à rentabiliser leurs opérations avec un tel dispositif, oui, ça existait aux États-Unis. Mais ça impose certaines contraintes au ministère. On a fait une étude sur cette question-là, en particulier sur le tronçon Saint-Félicien—Donnacona, où on a constitué des trains-blocs, mais... Le ministère lui-même, d'ailleurs, a contribué pour la moitié de l'étude, qui coûtait 456 000 \$. Nous avons subventionné 228 000 \$ là-dessus. Le projet est terminé depuis quelques mois. Les résultats sont assez concluants. Je dirais que ce n'est pas concurrentiel à l'heure actuelle compte tenu des coûts de transformation des remorques, mais ce n'est pas non plus impossible. C'est très possible de le rentabiliser, autant qu'aux États-Unis, d'ailleurs, avec une bonne organisation, en standardisant les transformations... En d'autres termes, à partir du moment où ce serait un système que les gens utilisent de façon régulière, c'est sûr que les coûts à l'unité viennent de baisser. Tant qu'on n'en fait qu'une expérience-pilote, il y a des coûts importants, ne serait-ce qu'à cause du pilote, l'aspect expérience qu'il y a là-dedans. Moi, je suis plutôt optimiste vis-à-vis d'un tel

mode. Je sais qu'il y a différentes façons de le concevoir. Au début, on le concevait avec une locomotive qui tirait; maintenant, on le conçoit aussi avec une locomotive en plein milieu qui pousse et qui tire en même temps. Bref... Et cela peut amener à augmenter la capacité de tels blocs de remorques. Il faut renforcer la base des remorques, mais je dirais que... En tout cas, je pourrai, à l'occasion, rendre des conclusions publiques et de façon plus élaborée, mais, présentement, ce ne serait pas concurrentiel, en tout cas dans l'expérience que nous avons menée. Mais ça ne veut pas dire que si le système était étendu, largement répandu, ça ne pourrait pas l'être.

• (12 h 10) •

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de...

M. Léonard: C'est une autre façon de faire de l'intermodal, avec la flexibilité. Je pense que...

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le même sujet, M. le député de Jonquière?

M. Léonard: ...compte tenu de notre...

M. Dufour: Non. C'est le même...

M. Léonard: ...climat, le ferroviaire, c'est un des bons modes de transport que nous ayons.

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

M. Dufour: J'ai aussi eu l'occasion d'assister à des rencontres entre le CN, le ministère des Transports, la ville de Jonquière, concernant ce dossier qu'on souève ce matin. À Jonquière, ils avaient commencé une gare multimodale, donc... avec des... C'était fixe, ça, et... Le fait qu'Écorail soit venue dans le portrait, ça remet en question un peu tout ce qui s'est fait à venir jusqu'à maintenant. Écorail remet en question la gare multimodale. Écorail, c'est le système dont vous parliez tantôt, là, qu'on vient de faire entre Saint-Félicien... Il y a un film là-dessus que j'ai eu l'occasion de visionner aussi. C'est vrai que c'est un moyen très souple. Écorail, si ça fonctionne, bon, bonjour, bravo, c'est coûteux à mettre en place, mais c'est fini pour longtemps. Et, ça, ça a remis en question la gare multimodale de Jonquière. Pour les six mois ou un an à venir, la municipalité est arrêtée, parce que si Écorail fonctionne, on pourrait placer ça n'importe où puis on n'a pas de gros équipement majeur comme des cours de triage, des cours d'adaptation. Je vous dis, on est un peu resté sur le balan, et je pense que ça cause un phénomène supplémentaire.

Ce que j'ai retenu, c'est que le ministère semblait intéressé à fonctionner dans ce dossier-là. La ville de Jonquière est devenue pas mal réticente, parce que, faire des placements... Les intérêts qu'on a, c'est d'essayer de

faire de l'activité économique dans un milieu. Si l'activité économique se disperse, puis on sait d'avance qu'elle va se disperser sur le territoire... C'était un problème majeur.

Utilisation des tronçons de chemins de fer abandonnés (suite)

Mais le but de mon propos, c'est peut-être juste pour renchérir sur ce qui se passe puis essayer de s'éclairer mutuellement, moi, je veux dire, sur la question des voies ferrées. Actuellement, l'entreprise privée semble intéressée, dans des endroits, à acheter des lignes. Ce qui m'inquiète un peu là-dessus, c'est que l'entreprise privée, si elle devient pleinement propriétaire — et je pense que le propre d'un acheteur, c'est de devenir propriétaire du fond de terrain et de la ligne comme tels — et si un jour elle n'est pas rentable, son attitude sera toujours: On va faire d'autres choses avec. Le problème que j'ai, moi, dans mon esprit, c'est que si on laisse faire ça, il y a des dangers qu'on ait rapidement des gens qui se débarrasseront de bouts de ligne. Même l'entreprise qui aura acheté le chemin de fer, si ça ne fonctionne pas, voudra s'en débarrasser, convertir le fond de terrain en autre chose. Ce sont les plus beaux couloirs qu'on a, à mon point de vue, pour les échanges. C'est mieux que la voie maritime. On passe toujours dans les endroits les plus faciles d'accès, etc. Ce dont j'ai peur, si le gouvernement n'a pas l'oeil très, très ouvert et n'est pas très près de ces transactions-là, c'est qu'un jour on ne soit plus jamais capable de «remanteler» ce réseau-là. Ça, ça m'inquiète un peu.

Vous savez — je veux faire juste un rapprochement puis une analogie — chez nous, on parle d'une route dont vous avez beaucoup entendu parler, qu'on appelle une autoroute, mais qui, en fait, est une route à quatre voies où, voilà pas tellement longtemps, le gouvernement a disposé de l'eau, puis on a été obligé de les racheter. Puis c'était déjà dans le portrait. Donc, il faut être conscient que, le chemin de fer, le jour où ça devient propriété de l'entreprise privée, elle peut en disposer autrement. Et si elle en dispose autrement, on ne pourra plus jamais remettre la main dessus. Et Dieu sait si, aujourd'hui, le chemin de fer, refaire avec ces tracés-là, combien il faudrait mettre de l'argent de nos poches. Est-ce qu'il y a moyen — c'est ça, ma question — est-ce que c'est possible que lorsqu'il y a des transactions, même le fond de terrain, avant d'en disposer, on ait un droit de regard? Parce que c'est une moyenne plaie sur le territoire, si ça n'utilise pas... Mais si on empêche, par exemple, une activité que, pour moi, on doit conserver, parce que le rail, l'eau, terre, aérien, je pense que si on veut posséder notre économie, c'est important pour un gouvernement d'être capable d'intervenir, parce que, ça, c'est vraiment national, ce n'est pas local. Est-ce que c'est possible ou pas, ou si c'est idéal ou pas? C'est la question. C'est le sens de la question que je veux vous poser.

M. Léonard: Cela nous amènerait à mettre des restrictions particulières à un droit de propriété lorsque quelqu'un l'a acquis, ce droit de propriété. Je le dis comme cela pour souligner les embûches d'une telle opération. Ça nous amènerait pratiquement à nationaliser, en quelque sorte. L'expérience que nous avons connue, Saint-Jérôme—Mont-Laurier, nous a fait prendre conscience qu'il y avait, attachée à ce droit de propriété d'une emprise, aussi la responsabilité civile, que si quelqu'un se défaisait de bouts d'emprises, il risquait d'être pris avec le reste et, donc, d'assumer la responsabilité sur le reste. Je passe par-dessus les problèmes d'environnement qui sont inhérents aussi à l'utilisation de ces voies ferrées durant des années, puis, lorsqu'on gratte un peu le sol, il y a des gens qui pourraient soulever quelques questions là-dessus.

Cela fait que, compte tenu de cette question de responsabilité par rapport aux emprises, le propriétaire se défait de tout ou pas du tout, ou il le garde. Ça, c'est son intérêt. Bon. Ça, en tout cas, c'est une pression qui existe à ce que l'emprise ne soit pas morcelée. Est-ce que, maintenant, on doit avoir des garanties absolues? C'est vrai que, dans une municipalité à l'intérieur du territoire d'une ville, le terrain peut avoir une certaine valeur. Mais si, en contrepartie, vous restez pris avec des contestations puis, pour le reste... Je sais que le CP, en tout cas, devant des contestations qui risquaient de survenir, a décidé de vendre d'un seul tenant, sans compter que le gouvernement aussi voulait garder l'emprise intacte, intégrale.

Alors, ça a joué en faveur du maintien du lien, et je pense que ça a été bon dans ce sens-là. Mais, vous avez raison, une entreprise privée qui acquiert une emprise l'acquiert puis elle en dispose à son gré dans la mesure où... Nous, le gouvernement du Québec, ça me semblerait difficile qu'il se mette à exproprier puis à acheter de ces emprises actuellement. Cela risquerait d'être coûteux ou, en tout cas, d'avoir d'autres inconvénients. Mais ce n'est pas notre intention à court terme d'acquérir nous-mêmes, à moins d'exception. On l'a fait dans le tronçon Saint-Jérôme—Mont-Laurier. Ça a été fait aussi pour des fins touristiques.

Alors, j'en suis là. Le point que vous soulevez a sa valeur. Mais je voudrais revenir à votre première partie au sujet de l'expérience que nous avons menée. Je peux vous donner peut-être des points plus précis, si vous voulez, puis vous faire état d'un sommaire exécutif que j'ai sur la question. Vous allez voir que... Peut-être que j'ai donné une image un peu négative, un peu trop, tout à l'heure, mais c'est une prudence que j'ai, de trop, peut-être... Il y a eu à ce sujet, au sujet de MOQ, une convention de souscription qui a été signée le 3 août 1994, par laquelle la SGF et Innovatech devenaient actionnaires d'Innotermodal et qui prévoyait le dépôt d'une évaluation du test commercial effectué avec le premier train acquis par MOQ. Ce test commercial a été en partie financé, comme je le disais, par Transports Canada et par le ministère des Transports du Québec,

donc, 50-50. Là, nous avons maintenant les résultats de cette évaluation que je disais.

Le test commercial a eu lieu entre le 7 mars et le 29 août 1994. Pendant cette période, MOQ — MOQ, c'est Maritimes—Ontario—Québec. Alors, à remplacer partout. Ce n'est pas une... Je pense que c'est une question qui se pose, là — la compagnie a transporté 11 899 tonnes de trafic, soit 60 % de l'objectif fixé. Divers problèmes techniques reliés à la disponibilité du prototype et des remorques ont été responsables de cet écart. Donc, il y a encore des problèmes techniques à solutionner.

Suite aux résultats du volet technique des tests, MOQ et Innotermodal ont par la suite convenu que des changements seraient apportés à l'équipement, en particulier à la capacité de traction de motrices, aux contrôles électroniques et aux suspensions. Durant ces six mois, 82 trains ont effectué le trajet Saint-Félicien—Donnacona, et les moyennes mensuelles des temps de parcours ont été moindres que prévu aux horaires, voire même en amélioration constante.

● (12 h 20) ●

Les procédures de travail dans les terminus de Saint-Félicien et de Donnacona se sont aussi améliorées grâce aux suggestions du contracteur et du personnel des équipes de trains, et MOQ prévoit être en mesure de réduire le temps de manutention au terminus et, dans une certaine mesure, d'améliorer les cycles de transport.

Le client, la compagnie Alliance, qui a acquis ces deux usines de Domtar, s'est déclaré satisfait du service, tout en indiquant qu'avant de continuer à utiliser ce mode de transport certaines conditions devraient être renégociées.

Durant le test commercial, MOQ a poursuivi ses démarches de commercialisation du service et a réussi à identifier au moins quatre autres projets. Deux de ces projets pourraient voir le jour dans les prochains mois, soit le transport de copeaux de bois entre Matagami et Quévillon et un service de transport général entre Drummondville et Mississauga pour le compte de Bourret Transport, qui est une entreprise de transport par camionnage que vous connaissez bien. Les démarches de MOQ ont permis d'identifier plusieurs autres occasions d'affaires. On a d'ailleurs noté un intérêt sans cesse croissant des expéditeurs et des camionneurs pour cette alternative au transport routier conventionnel. MOQ a déterminé, par contre, que dans l'état actuel des choses, il ne peut pas offrir un service, tel qu'il le prévoyait, à un tarif moyen de 0,93 \$ par remorque-mille pour un train de 20 remorques. Dans le corridor plus achalandé de Windsor à Québec, le tarif nécessaire à MOQ pour pénétrer les marchés où la compétition est forte devra être inférieur à ce tarif moyen.

MOQ estime cependant qu'il est possible de ramener les prix actuels à un niveau suffisant pour qu'ils soient compétitifs sans avoir à exploiter des trains de plus de 40 remorques. Pour cela, il faudra que les coûts de main-d'oeuvre, des équipes de train et les coûts de terminus soient ramenés à des niveaux acceptables et

qu'Innotermodal abaisse de façon importante le prix de vente de ses équipements. Pour ce qui est du prix de modification des remorques pour les rendre compatibles au système Innotermodal, il sera beaucoup plus élevé que prévu tant et aussi longtemps que le système ne deviendra pas un standard dans l'industrie. Malgré cela, MOQ croit que les mises au point qu'il reste à faire sont encore du domaine du possible et qu'elles sont réalisables si tous les partenaires du projet apportent leur collaboration technique et financière pour effectuer les changements qui s'imposent.

Cela vous donne une bonne idée des résultats de l'étude. Comme vous voyez, il y a des possibilités. Ce n'est pas au point ni sur le plan technique ni ajusté en termes d'opération, en termes de fonctionnement, mais on sait que cela a fonctionné aux États-Unis. À partir du moment où il y a un volume et qu'on l'utilise de façon régulière, c'est évident qu'on élimine deux bris de charge. Lorsqu'on passe du camion à la voie ferrée et qu'on repart de la voie ferrée pour aller à la livraison... On sait que, dans le transport, les bris de charge sont toujours des barrières très importantes sur le plan de la concurrence. Je ne sais pas si cela vous satisfait. Oui?

M. Dion: Est-ce que c'est possible de préciser le pas suivant qui est prévu au ministère des Transports dans ce domaine?

M. Léonard: Je pense que la balle est plus à Innovatech et à la SGF, au CN. C'est aux entreprises de chemin de fer. On a fait une étude où on a été capable de cerner ce qui accrochait. Bon. On parlait, au plan technique, de la traction des motrices, des contrôles électroniques et des suspensions. Ça fait quand même quelques problèmes additionnés, là. On vous dit: Est-ce que le moteur est assez fort? Est-ce que les contrôles électroniques fonctionnent bien? Un contrôle électronique, ça peut peut-être s'arranger assez rapidement. La suspension, vous avez aussi un autre problème. Bon. Ça, c'est sur le plan technique. Sur le plan des opérations, de l'organisation du travail, il y a eu aussi d'autres points que j'ai soulignés tout à l'heure, ce n'est pas le ministère des Transports qui le fait. Le ministère des Transports est intéressé à ce que l'infrastructure demeure. Le projet de loi, la loi sur les CFIL est là, on peut l'utiliser. Nous, présentement, on n'entend pas subventionner le fonctionnement de tels dispositifs. Je pense que, sur le plan concurrentiel, c'est à eux de faire les innovations technologiques et les innovations d'organisation qui s'imposent pour rendre le dispositif concurrentiel aux autres modes. On souhaite que ça marche. Je pense qu'on se comprend. On a supporté l'étude. On peut supporter le développement. Mais on en est là. Vous voyez un peu. Je pense que ce n'est pas juste le ministère des Transports qui est au bâton dans l'histoire... Oui.

M. Dufour: Je pense que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là... M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Dans l'esprit qu'a soulevé M. le député de Jonquière, est-ce que c'est... Quand des intérêts privés se porteraient acquéreurs de lignes, est-ce qu'il y aura une prévision de faite dans le contrat d'acquisition à l'effet qu'ils ne pourront pas modifier la vocation, en partie ou en totalité, de l'acquisition qu'ils font? Autrement, si on leur permettait de se débarrasser, comme il le soulevait, d'une partie de... on viendrait de saboter l'ensemble de tout ce qui est là. Alors, est-ce qu'il y a des choses de prévues à cet effet-là?

M. Léonard: Bien, au moment où nous nous parlons, les chemins de fer sont soumis à la réglementation de l'Office national des transports du Canada et, pour avoir la permission d'arrêter le service, ils doivent obtenir l'agrément, l'accord de la Commission. Donc, ça, c'est une première protection. C'est là où on a décrété l'abandon qu'il y a un passage difficile. À l'heure actuelle, les grandes entreprises, CN, CP, qui possèdent l'essentiel du réseau, je pense, collaborent à ce qu'on ne démantèle pas les bouts de ligne. Mais le risque qui a été soulevé par le député de Jonquière à l'effet que, dans la transition de... dans le passage du droit de propriété, des gens pourraient le faire pour démanteler, oui, il existe quand il s'agit de deux entreprises privées.

En tout cas, dans le cas du CN, du CP, le CP a vendu au gouvernement, au ministère des Transports, qui a recédé l'administration aux MRC du nord de Montréal, et ça prend le même chemin dans le bout de Pohénégamook. Dans le cas du Québec central, il s'agit de compagnies privées; parce qu'il s'agit du CP, il y a une association Québec central—CP. Mais j'estime qu'il y a un intérêt à poursuivre des opérations ferroviaires sur cette ligne-là. Je reviens toujours un peu à la problématique que j'ai soulevée en réponse au député de Jonquière. L'entreprise qui voudrait ne vendre que des bouts de ce tronçon risque d'être prise avec ceux qu'elle ne vendrait pas, en assumant la responsabilité civile par la suite. C'est la seule... disons, c'est la seule poignée, à l'heure actuelle, qui existe lorsqu'il y a une transaction entre les deux à partir du moment où l'Office national des transports a abandonné, a permis l'abandon ou a permis le démantèlement. Mais tant qu'il n'y a pas de démantèlement autorisé, ça demeure sous la juridiction de l'Office national des transports et, donc, ça demeure à des fins ferroviaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière, pour une courte question et une courte réponse.

Mme Carrier-Perreault: Moi, Mme la Présidente, je partage...

M. Léonard: Oui. Le seul point que je pourrais rajouter — excusez-moi, là — c'est qu'il est de tradition

que les entreprises ferroviaires l'offrent au gouvernement avant. Ce n'est pas juste de tradition. Dans le cas du fédéral, le CN doit offrir au gouvernement. Mais le CP, lui, n'est pas obligé, entreprise privée.

Mme Carrier-Perreault: Écoutez, moi...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Une voix: Moi, je...

Mme Carrier-Perreault: Regardez, je partage effectivement les inquiétudes de mon collègue de Jonquière et du député de Saint-Laurent, et je me dis: On a l'impression, présentement, que tout ça se fait au-dessus de nous autres, là, qu'on n'a comme pas... on est plutôt assez impuissant devant ces ventes-là. Je me demande: Est-ce que le gouvernement du Québec a l'intention d'avoir une politique ferroviaire? Est-ce que le gouvernement du Québec pourrait... On sait qu'il y a des réseaux qui sont réservés par les grandes entreprises de chemin de fer. Est-ce que, par rapport au Québec, il ne pourrait pas y avoir certaines lignes qui soient ciblées plus particulièrement que d'autres? Est-ce qu'on a des moyens d'en préserver quelques-unes malgré la situation présentement?

• (12 h 30) •

M. Léonard: Je ne sais si j'aurai le temps...

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

M. Léonard: ...de répondre à cette question avant la fin, mais on y reviendra en revenant, après, parce que, ça, finalement, c'est la question de fond. C'est la question de fond. En 1984, j'ai été quelques mois ministre des Transports et nous avions, à l'époque, donné un mandat de définir le réseau de base, le réseau ferroviaire de base au Québec. Cela a été fait au ministère, ça a pris du temps — je ne sais pas, là — ça a pris du temps, bon, et ça a été publié, je pense, en 1991... 1991, ou quelque part par là. La définition du réseau existe et, à l'heure actuelle, les projets de démantèlement de voies et du CN et du CP minent fondamentalement cette définition du réseau ferroviaire parce que... On abandonnerait 4 500 km de voie ferrée au Québec, que les deux grandes entreprises ferroviaires veulent abandonner, sur les quelque 6 100 km que nous avons, de sorte qu'il resterait 1 500 km. Donc, il n'y aurait plus de réseau. Il y aurait deux lignes de chemin de fer qui traverseraient le Québec. Et vous savez que ça a été une revendication constante du Québec par rapport à la politique fédérale. Vous savez le traitement inouï qui a été fait au ferroviaire dans l'Ouest alors que la loi proposée par M. Mazankowski, en 1987, a permis le démantèlement dans l'Est, sauf que cette loi ne s'appliquait pas dans l'Ouest, en Alberta notamment. De sorte que ça a permis au fédéral de doubler ses voies, ça a été commencé avant ça. Mais, maintenant, à cause de tout

le dispositif du transport ferroviaire des grains dans l'Ouest, de la LTGO, il y a eu des centaines et des centaines de millions de donnés annuellement au ferroviaire pour l'Ouest, et qui se sont transformés, dans le dernier discours, par un programme d'assistance aux agriculteurs de grains de 1 600 000 000 \$ plus une autre somme de 300 000 000 \$, etc. Bref, il n'y a rien de trop beau pour l'Ouest, il y a de l'argent en masse!

Dans le Québec, c'est le déshabillage complet du réseau ferroviaire, à l'heure actuelle. On privatise tout. Quand vous me dites... On y reviendra parce que, oui, le Québec a un rôle à jouer là-dedans. Pas besoin de vous dire que ce n'est pas pour rien qu'on veut faire la souveraineté du Québec. Dans le domaine des transports en particulier, cela signifierait des récupérations majeures en ce qui concerne les orientations de transport, en particulier les liens avec les États-Unis, qui, au lieu d'être dirigés par le reste du Canada, pourraient l'être à partir du Québec, directement vers le sud, parce que c'est là qu'est l'avenir. Puis l'avenir, en termes économiques, va passer par une logistique que constituent les transports maritime, ferroviaire, camionnage, routier puis aérien aussi, avec le «open sky» qui vient d'être déclaré.

Mais nous reviendrons sur ce sujet, parce que nous devons arrêter, si je comprends.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il y a quand même 17 minutes...

M. Léonard: Sujet très intéressant.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne suis peut-être pas d'accord avec votre conclusion, mais, de toute façon, ce n'est pas...

M. Léonard: On peut toujours refuser l'évidence.

La Présidente (Mme Bélanger): ...mon rôle de vous le dire.

M. Léonard: Mme la Présidente, on peut toujours refuser l'évidence.

La Présidente (Mme Bélanger): Le sujet est très intéressant, M. le ministre. Alors, nous suspendons les travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 15 h 9)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Alors, le mandat de la commission est toujours d'étudier les crédits du ministère des Transports. Nous aurons combien de minutes...

Malheureusement, nous avons 25 minutes de retard que nous serons obligés de reprendre. Alors, M. le député de Saint-Laurent, vous aviez la parole.

Réorganisation administrative du ministère

M. Cherry: Merci, Mme la Présidente. Nous nous adresserons maintenant au ministère des Transports comme tel, aux renseignements généraux. Comme introduction, je me dirigerai vers le texte des crédits que le ministre a déposé, qui dit que les crédits de 1995-1996 s'élèvent à 1 927 000 000 \$, ce qui représente une diminution de 40 000 000 \$ par rapport aux dépenses de 1994-1995.

• (15 h 10) •

L'effort budgétaire du ministère repose principalement sur les mesures suivantes: la poursuite du plan de réorganisation administrative du ministère initié en 1992-1993 entraîne une réduction nette de 212 postes permanents en 1995-1996; une amélioration du niveau de productivité dans l'ensemble des opérations ministérielles résultant en une réduction de 5 % des dépenses administratives et de 10 % des honoraires professionnels; une réduction des enveloppes budgétaires consacrées aux frais de fonctionnement et aux frais connexes liés aux travaux. Et on poursuit.

Donc, le ministre reconnaît que, même avec une diminution, à cause des gains qui ont été faits par des gestes entrepris dans les années antérieures, ils lui permettent de maintenir, dit-il, une qualité de services même s'il y a réduction dans l'enveloppe globale de son ministère. Est-ce que le ministre peut profiter de l'occasion pour nous indiquer si, dans l'organigramme... La réorganisation administrative, à ce moment-ci, quelle sorte de cheminement entend-il lui donner? Est-ce qu'il demeure sur la même façon? Ou, s'il y a des modifications, de quelle nature sont-elles?

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

M. Léonard: Oui, Mme la Présidente. Je pense que l'orientation générale demeure la même que celle qui a été prise. D'ailleurs, le plan de réduction, de rationalisation des effectifs au ministère avait été entrepris il y a déjà un an, au-delà... Un peu plus que ça, ça a été entrepris il y a deux ans, mais disons que ça a été mis en place à peu près il y a un peu plus d'un an, et cela se continue. Il devrait se terminer en 1997. Ça a été l'un des premiers de cette nature à être mis en place.

Par ailleurs, nous avons adopté, comme gouvernement, une autre approche budgétaire qui est celle des enveloppes fermées. Le budget que nous avons, 1 927 000 000 \$, est un budget qui n'est pas soumis à une commande de crédits périmés, comme cela avait été le cas en particulier l'an dernier. Parce que, même lors du dépôt des crédits — je sais que c'a été une habitude qui avait été prise au gouvernement — l'an dernier, il y avait une commande substantielle, puis les Transports étaient toujours mis très fortement à contribution. Il y a eu environ

110 000 000 \$ de crédits périmés sur le budget qui avait été voté, au départ, de 2 027 000 000 \$, ou 2 067 000 000 \$ moins 110 000 000 \$, on revient à 1 057 000 000 \$. Donc, c'est à peu près cela, la commande de 110 000 000 \$ était vraiment une... Ce sont tous des moins un peu partout qu'il fallait mettre.

Mais cela nous amène cependant à avoir plus de liberté d'action à l'intérieur du ministère. Nous pouvons faire des réaffectations, nous pouvons décider de mettre plus dans un programme et moins dans l'autre et, de façon générale, chacun des ministres — au ministère des Transports comme ailleurs — nous aurons la liberté de faire des modifications importantes de crédits entre les programmes en cours d'année. Ça, je pense que c'est une chose assez significative, qui mérite d'être signalée.

Par ailleurs, nous pensons qu'il y a 5 % des dépenses administratives... C'est possible. Cela ne veut pas dire une coupure générale de 5 % à travers le ministère, mais que, dans l'ensemble du ministère, on pense qu'on pourra aller chercher 5 % des dépenses administratives et 10 % dans le cas des honoraires professionnels.

M. Cherry: Donc, ce qu'on...

M. Léonard: C'est un alignement qui correspond à ce qui avait déjà été enclenché avec un contexte budgétaire différent, qui est celui de l'enveloppe fermée.

M. Cherry: Donc, Mme la Présidente, on comprend des propos du ministre qu'il a l'assurance que le budget de 1 927 200 000 \$ ne subira d'aucune façon, au cours de l'année qui vient, aucune commande de diminution. Il a l'assurance de ça, même s'il nous explique, bien sûr, que ces 1 000 000 \$, à part des parties qu'il a déjà engagées... Je pense, par exemple, aux autobus scolaires ou à d'autres comme ça. Pour des parties qui sont sous sa responsabilité et sur lesquelles il peut y avoir décision de sa part, il a l'assurance du Conseil du trésor qu'en cours d'année il ne recevra d'aucune façon une commande qui aura comme résultat de modifier à la baisse les chiffres qui sont dans les crédits?

M. Léonard: En tout cas, ce n'est pas du tout l'orientation du gouvernement. L'orientation du gouvernement, c'est de fixer l'enveloppe au début de l'année, et c'est à l'intérieur de cette enveloppe que les ministères ont une liberté d'action. Il y a un aspect décentralisation, en quelque sorte, vers les ministères à partir du Conseil du trésor, quant à l'enveloppe. Alors, moi, je pense... S'il me dit que nous avons l'assurance, oui, c'est ça, la règle actuellement, c'est vrai pour tous les ministères, et le budget du gouvernement dans son ensemble est bâti sur ce principe.

M. Cherry: Évidemment, à l'intérieur, par exemple, comme vous l'avez dit, vous avez droit de prendre certaines décisions, en autant que ça n'affecte pas l'ensemble des sommes allouées.

M. Léonard: Le total. Ma commande à moi, c'est d'arriver à l'intérieur du total.

Employés de la région de Drummondville

M. Cherry: O.K. «fines». Comme moi, il a dû prendre connaissance, dans les journaux récemment, de fermeture ou d'un déménagement à venir dans la région de Drummondville, d'un bureau déménagé, réaménagé, laissé à la même place. Certaines représentations lui auraient été faites; est-ce qu'il peut nous entretenir sur cette situation-là?

M. Léonard: Par rapport aux plans initiaux, nous allons ramener 15 postes à Drummondville, si cela répond à la question que pose le député.

M. Cherry: Est-ce que vous pouvez me dire, même si vous avez la liberté de le faire, si ça entraîne des déboursés additionnels par rapport à ce qui avait été prévu initialement quand ce service-là était regroupé?

M. Léonard: Non.

M. Cherry: Aucun?

M. Léonard: Ce qui arrive, Mme la Présidente, ce sont des gens qui étaient déjà à Drummondville, qui n'avaient pas encore déménagé, et qui vont rester là.

M. Cherry: O.K. Mais, à l'intérieur du budget qui avait été prévu, ces gens-là, une fois regroupés, ils fonctionnaient tous à partir du même endroit. Là, ce qu'on comprend maintenant, c'est qu'ils vont continuer à fonctionner dans deux endroits différents. Donc, les 15 de Drummondville, si je comprends bien le ministre, n'iront pas rejoindre les autres. C'est ça qu'il dit?

M. Léonard: Vous savez qu'il y avait un nombre important de fonctionnaires au ministère des Transports qui avaient été intégrés à la direction territoriale de Trois-Rivières, mais pour faire des opérations dans la région de Drummondville. Ces 15 personnes n'avaient pas encore déménagé, donc vont rester à Drummondville, mais ce sera un centre de services qu'il y aura à Drummondville, pour utiliser un anglicisme connu, usuel, en quelque sorte. Alors, ils vont faire les travaux dans la région de Drummondville ou des environs.

M. Cherry: Et votre estimé de ça, c'est que même en fonctionnant de cette façon-là, par rapport au plan initial, ça n'occasionnera d'aucune façon des déboursés additionnels?

M. Léonard: Non, je pense plutôt qu'on va en économiser par rapport à la situation antérieure, parce que, jusqu'au 1er juillet, pour les personnes qui travaillaient à Trois-Rivières mais qui venaient de

Drummondville, il y avait des frais de déplacement. Pour plusieurs d'entre elles, il n'y en aura plus parce que leur poste sera rattaché à Drummondville.

M. Cherry: O.K. Toujours, Mme la Présidente, à l'intérieur de...

● (15 h 20) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Saint-Laurent, j'écoute religieusement.

Utilisation de téléphones cellulaires

M. Cherry: Je sais que c'est votre habitude. À l'intérieur des pouvoirs du ministre, on a lu récemment que, contrairement à une directive émise l'an dernier qui avait eu comme résultat de faire économiser un montant appréciable au gouvernement dans les dépenses concernant les téléphones cellulaires... Peut-il nous dire quelle est la politique, maintenant, de son ministère? Combien de personnes qui n'y avaient plus droit y ont droit? Quels ont été les critères pour lesquels ils ont été laissés aux gens qui en ont?

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, il y avait antérieurement 52 téléphones cellulaires, qui ont été réduits à 36. Il y en a un au cabinet... il y en a trois pour le cabinet; il y en a un pour chacun des sous-ministres adjoints; il y en a un pour chacun des directeurs territoriaux et quatre autres dans l'ensemble du ministère. Mais, quand vous faites le total, on me dit que cela passe de 52 à 36. Donc, ça a été diminué du tiers, de 30 %.

M. Cherry: Est-ce que le ministre pourrait prendre l'engagement de déposer la liste des personnes... des critères qui ont décidé pourquoi ces 36 personnes-là en ont?

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Il me semble que c'est... Hein?

M. Léonard: Disons que ça coule de source un peu, vous voyez que c'est vraiment la direction du ministère qui a de tels cellulaires. Maintenant, s'il y a des critères comme tels... La liste des personnes, j'ai quand même quelques réticences à la faire, à la fournir, parce que je sais qu'il y a quelques incidents qui se sont passés antérieurement. Je réserve ma réponse sur la question de confidentialité, mais il y a une politique avec des critères.

M. Cherry: Maintenant, c'est ça, il faudrait voir la politique qui a orienté ça. Maintenant...

M. Léonard: Je vous dis, remarquez: il y en a trois au cabinet. On peut déposer la politique. Il y en a

un pour chacun des sous-ministres adjoints, il y en a un pour chacun des directeurs territoriaux et quatre au ministère. C'est ça, là. Mais j'aimerais mieux déposer la politique que de mettre des noms là-dessus, parce que, là, vous avez une liste nominale.

M. Cherry: Maintenant, Mme la Présidente, toujours dans le domaine, je me souviens que l'an dernier nous avons signé une entente avec la compagnie Bell, qui nous fournissait gratuitement des téléphones si, sur un chantier de construction important, dans les travaux, par exemple, il se passait un incident qui valait la peine d'être signalé. Pour permettre la facilité de communication, pour qu'en retour le ministère puisse donner l'information, est-ce que, dans la diminution des téléphones cellulaires, ça, c'est compris ou est-ce qu'on parle d'une quantité à part?

M. Léonard: Non. Je pense que ce à quoi vous faites référence, c'est le réseau d'information qui a été mis en place — je connais en particulier celui de la région de Montréal — pour informer ceux qui circulent en voiture des incidents qui peuvent être causés par les travaux du ministère. Ça a été fait, effectivement, avec Bell Canada sous une entente de publicité, d'ailleurs, du nom de Bell Canada, mais cela est gratuit pour le ministère et ne sert qu'à informer sur les travaux et les inconvénients qu'ils peuvent causer à la circulation. Ce à quoi vous faites référence, c'est un réseau vraiment très particulier qui fonctionne pour informer le public. Je ne sais pas si ça satisfait le député, mais ça a été mis en place antérieurement et cela continue.

D'ailleurs, nous comptons sur ces dispositifs pour renseigner le public parce qu'on ne tient pas à ce que des embouteillages s'allongent indûment. Donc, lorsque les gens voient que la circulation ralentit et qu'il y a des files d'attente, ils peuvent décrocher très rapidement le téléphone et s'informer sur ce qui se passe; ils vont avoir la réponse immédiate et ne pas emprunter un tel réseau. Ça fait partie des dispositifs qu'on utilise quand on parle des systèmes intelligents de transport.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: Si vous avez vu l'émission de Radio-Canada dimanche soir dernier, d'ailleurs, sur les découvertes en ce qui concerne la gestion de la route, vous avez pu voir que beaucoup de pays investissent des sommes considérables pour utiliser davantage les équipements; par exemple, les Japonais, les Français, les Américains. On donnait l'exemple de quelqu'un qui est à Paris et qui, à partir d'un système qu'il a, un ordinateur de bord, poinçonne l'endroit où il veut aller et l'ordinateur le guide tout le long du trajet pour lui donner le meilleur chemin, y compris les tout petits raccourcis. Alors, ça vous donne une idée de la sophistication des moyens qui s'en viennent en ce qui concerne la gestion de la route.

M. Cherry: Bon. Juste pour bien m'assurer que j'ai saisi sa réponse, le programme auquel j'ai référé et l'entente avec Bell pour les travaux de la grande région de Montréal ne sont d'aucune façon comptabilisés dans les quelque 50 appareils qu'il avait, qui sont maintenant réduits à 36?

M. Léonard: À 36. Non, ils ne sont pas comptabilisés.

M. Cherry: Donc, ça ne tient pas compte...

M. Léonard: C'est un réseau d'information pour le public. Ce n'est pas un réseau de communication interne.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: Bien, à l'occasion, peut-être qu'un fonctionnaire peut téléphoner sur le même réseau pour savoir, lui... Mais ce n'est pas interne, c'est ouvert à tout le public.

Nombre d'attachés politiques et personnel des sous-ministres

M. Cherry: O.K. Toujours les dépenses qui peuvent être autorisées par le ministre. Nous avons entendu que, comme directive, le premier ministre a indiqué que son autorisation se limitait à cinq attachés politiques par cabinet et que s'il y avait des justifications qui devaient se faire, ça devait requérir son approbation, son autorisation. Est-ce que le ministre peut nous dire et nous déposer la liste du personnel qui sont ses attachés politiques, qui sont à quel nombre?

M. Léonard: C'est ça, on va fournir la réponse immédiatement. Il y en a un de plus que la liste ordinaire. Juste une minute.

M. Cherry: Un de plus que...

M. Léonard: Bon, en ce qui concerne le cabinet lui-même, on va le vérifier, là.

(Consultation)

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

M. Léonard: Oui. Nous en avons huit au cabinet, ici, à Québec, huit.

M. Cherry: Huit au cabinet à Québec.

M. Léonard: Oui. Mais, ça, vous l'avez déjà dans les renseignements, là. Ça a été remis dans le cahier qu'on vous a produit.

● (15 h 30) ●

M. Cherry: Donc, à partir du moment où vous admettez qu'il y en a huit, là, par rapport à la directive qui veut que ce soit cinq, quels sont les arguments que vous avez invoqués auprès du premier ministre et quelle autorisation vous a-t-il donnée, s'il vous plaît? Le premier ministre a pris un engagement qu'il y en aurait cinq par cabinet. Ce n'est pas moi, là, c'est lui qui a choisi ça. Puis Lucien Bouchard n'en a pas parlé; donc, c'est lui tout seul qui a décidé ça. Donc... Ha, ha, ha!

(Consultation)

M. Léonard: Alors, on se rappellera, Mme la Présidente, qu'à l'époque, quand je suis arrivé, le 25 septembre, j'ai remplacé deux ministres; le député de Saint-Laurent et le député de Pontiac étaient chacun ministre, l'un des Transports et l'autre délégué à la Voirie.

M. Cherry: C'était Gaston Blackburn.

M. Léonard: Vous n'étiez plus là, vous?

M. Cherry: C'était Gaston, à la place de Middlemiss.

M. Léonard: O.K. Mais il y en avait deux, et deux masses salariales, chacune plus importante que celle de mon cabinet à l'heure actuelle. Il y avait le volume de travail. Parce qu'il y a une foule de dossiers, aux Transports.

(Consultation)

M. Cherry: L'autorisation, il l'a donnée.

M. Léonard: Oui. L'autre élément. Comme vice-président du Conseil du trésor, j'avais aussi un certain nombre d'analyses à faire. Et cela a justifié les postes additionnels qui m'ont été reconnus. Par ailleurs, il y a le dossier de Montréal; à l'heure actuelle, j'ai quelqu'un qui s'en occupe à plein temps et qui est stationné à Montréal. Ça, ça en est un autre dossier où on m'a attribué une priorité d'action, comme vous avez pu le voir, qui requiert pas mal d'énergie, qui va en requérir au cours de l'année qui vient en particulier, parce que cela implique réflexion, consultation et un bon nombre de choses. Alors, c'étaient les arguments qui ont été invoqués. Par ailleurs, je rappelle qu'il y avait, du temps du gouvernement libéral, deux cabinets, chacun plus gros que celui que j'ai à l'heure actuelle. Même à cabinet réduit — 20 ministres, je pense, à l'époque — au gouvernement libéral, il y avait deux ministres, aux Transports et à la Voirie.

M. Cherry: Moi, je n'ai pas à décider si j'approuve ou pas les directives de l'actuel premier ministre. Lui, il a dit: cinq par cabinet. Vous venez de me faire la liste, vous en avez neuf. Je vous demande...

M. Léonard: Non, non, huit.

M. Cherry: Huit, plus quelqu'un de Montréal.

M. Léonard: Non, non, non. Comprenant.

M. Cherry: O.K. Ça serait peut-être utile qu'on passe les noms un par un, pour voir si on parle du même monde.

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Caroline Dumont, Québec.

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Isabelle Fecteau, Québec.

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Bernard Gagnon.

M. Léonard: Saint-Jovite, oui.

M. Cherry: C'est le troisième. Denis Hardy.

M. Léonard: Il est plutôt au comté, mais je l'ai compté dans les huit.

M. Cherry: Denis Hardy, qui est mon ami et votre voisin.

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: Bon. C'est ça. Un bon gars, ça.

M. Léonard: Oui, extrêmement compétent.

M. Cherry: Excellent, un gars bien compétent.

M. Léonard: Il nourrit ses dossiers.

M. Cherry: Bien sympathique. Je l'aime beaucoup. Je me suis toujours bien entendu avec. Michel Champoux, agent de recherche, planification sociale, économique, Québec, 62 500 \$.

M. Léonard: Qui était au ministère, à l'intérieur du ministère et qui est monté à mon cabinet au moment de ma désignation, quelques jours après.

M. Cherry: Est-ce que c'est un attaché politique, maintenant?

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: O.K. Donc, il devient...

M. Léonard: Un professionnel qui est attaché politique à l'heure actuelle...

M. Cherry: On continue, O.K. Maintenant...

M. Léonard: ...et détaché du ministère pour le cabinet.

M. Cherry: O.K. Donc, Pierre Leblanc.

M. Léonard: Comté.

M. Cherry: Pierre-Jude Poulin.

M. Léonard: Oui, attaché de presse.

M. Cherry: Joanne Régimbald.

M. Léonard: Saint-Jovite, comté.

M. Cherry: Pierre Thibodeau.

M. Léonard: Montréal.

M. Cherry: Sandra-Lucie Caron.

M. Léonard: Ce sont des secrétaires, voyez la classification, c'est classification 935. C'est tout. Sept. J'en ai sept affectées au ministère et j'en ai dans le comté. Les autres dans le comté.

M. Cherry: Deux au comté.

M. Léonard: Trois, si on veut, le cas de Bernard Gagnon, il est affecté au comté, effectivement. Ça fait sept au ministère.

M. Cherry: Maintenant, pouvez-vous me dire s'il y a eu, et, si oui, les noms et les responsabilités, les c.v., est-ce qu'il y a du personnel additionnel qui a été embauché au bureau du sous-ministre, des sous-ministres adjoints, depuis le 12 septembre 1994?

M. Léonard: Là, si je comprends votre question comme étant une façon de grossir les cabinets via les bureaux de sous-ministres adjoints, je répondrai: non. Peut-être faisiez-vous ça de votre temps, mais pas nous.

M. Cherry: Donc, ce que vous m'indiquez, c'est que, depuis le 12 septembre, ou depuis le 26, depuis que vous avez la responsabilité, aucune personne additionnelle n'est arrivée au bureau du sous-ministre, des sous-ministres adjoints? C'est ce que vous me dites?

M. Léonard: Attention, là. Attention. Vous changez votre question un peu, là.

M. Cherry: Non, non, c'est la même.

M. Léonard: Non, non.

M. Cherry: C'est votre compréhension qui vient de changer.

M. Léonard: Il y a eu changement de sous-ministre. Alors, là...

M. Cherry: Bien oui.

M. Léonard: ...il y a du personnel qui a changé, mais il n'y a pas eu de création de postes.

Il y a eu du personnel qui est parti, d'autre qui est arrivé, mais sur les mêmes postes. On ne parle pas de création de postes. Là, je pense que c'est plus clair, là. On s'entend? Donc, ce sont des postes liés à l'administration même du ministère.

M. Cherry: «Ç'a-tu» été un mouvement important? Combien de postes? Le nom des personnes, leur c.v. Tu sais, c'est sûrement du monde compétent, là. On veut savoir c'est qui, puis pourquoi ils ont été engagés.

M. Léonard: Je dois dire que celui qui pourrait répondre à ça, c'est mon sous-ministre...

M. Cherry: Bien sûr.

M. Léonard: ...parce que, moi, je ne suis pas intervenu là-dedans, là.

M. Cherry: J'accepte ça. O.K.

(Consultation)

M. Cherry: Peut-être prendre la liste, si ça peut aider pour qu'on suive. Lesquels sont des nouveaux, puis lesquels étaient là. Y «a-tu» des changements de fonctions? Pour qu'on fonctionne dans l'ordre, là.

Bien sûr, M. Demers, vous étiez sous-ministre adjoint. Maintenant, vous êtes le sous-ministre.

M. Demers (Yvan): Oui, oui. J'ai pas la liste devant moi, là.

M. Cherry: C'est correct. On va prendre notre temps. On n'est pas pressé.

M. Demers (Yvan): O.K. J'ai la liste, Mme la présidente. Alors, Mme Liliane Ledoux...

M. Cherry: Oui.

M. Demers (Yvan): ...qui est ma secrétaire, qui est nouvelle, qui n'était pas au bureau du sous-ministre, mais qui était au ministère. Qui était ma secrétaire, comme sous-ministre adjoint.

M. Cherry: O.K. Donc, qui vous a suivi au...

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Cherry: D'accord.

M. Demers (Yvan): Nicole Lemay. C'est une occasionnelle. Elle est encore là.

M. Cherry: Est-ce qu'elle est récente? «C'est-« depuis le 26 ou est-ce qu'elle était là avant ou quoi?

M. Demers (Yvan): Son emploi a pris fin depuis ce temps, et elle est sur appel présentement. On peut l'appeler. C'est une occasionnelle, mais sur appel. André Picard, qui était un professionnel dans ma Direction générale, auparavant, à Québec, et qui est maintenant au bureau du sous-ministre. Philippe Barrette, qui est un professionnel qui était là auparavant. Gilles Roussy, qui était mon adjoint, comme sous-ministre adjoint, et qui m'a suivi comme adjoint. Micheline Giguère, qui était là auparavant puis qui est encore là. Carole Labrecque, qui est une secrétaire qui était là auparavant et qui est encore là. Et Marthe Gingras, qui est une secrétaire qui était là auparavant et qui est encore là. Ça complète pour le bureau de Québec.

Maintenant, est-ce que vous voulez passer toute la liste des sous-ministres adjoints également?

M. Cherry: Oui.

M. Demers (Yvan): Là, je ne suis pas certain que je suis en mesure de le dire. Il faudrait peut-être que chacun des sous-ministres adjoints viennent, parce que, là, je ne suis pas sûr que je connais avec précision tout le personnel dans chacun des bureaux de sous-ministres adjoints, là.

M. Cherry: Si ça peut aider. Comme ils sont tous présents.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Cherry: Ceux qui ont eu du nouveau personnel, s'il y en a eu depuis le 26 septembre, c'est ceux-là. S'il n'y en a pas eu, on n'a pas besoin de faire la liste de tout ça, là, tu sais.

M. Demers (Yvan): On peut peut-être commencer par M. Mercier, ici, qui est sous-ministre adjoint à l'Administration.

M. Cherry: Oui.

M. Mercier (Jean) Il n'y a pas eu de changements en ce qui concerne le personnel travaillant à mon bureau, Mme Paquet et Mme Dufour étaient là antérieurement.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: Et puis on me fait signe que, de la part de M. Hinse, M. Tourigny, M. Crépeau, il n'y a pas eu de changements?

(Consultation)

M. Léonard: Bon. Chez M. Vallières, il y a une secrétaire qui est à temps partiel, contractuelle, parce que sa secrétaire même est malade, donc, qui est en remplacement. C'est tout. Alors, si on fait le...

● (15 h 40) ●

M. Cherry: Et, cette personne-là, c'est quel-qu'un qui avait déjà travaillé au ministère?

M. Léonard: C'est une stagiaire.

M. Vallières (Alain): C'est une secrétaire qui est stagiaire, qui est étudiante finissante au collège.

M. Léonard: Alors, si je reviens, pour le ministère, c'est sept, total, attachés politiques; j'en ai trois dans le comté. Est-ce que je peux demander au député de Saint-Laurent combien il en avait, lui?

M. Cherry: Question que vous auriez dû poser l'année passée, mais, comme vous laissez toujours la parole au député de Lévis...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Non, j'en profite, Mme la Présidente, pour rectifier une affirmation qu'a faite le député de Saint-Laurent la semaine dernière. Je n'ai, à ma connaissance, jamais été membre de la commission de l'aménagement et des équipements. Je suis venu quelques fois, rares fois, parce que c'est une commission qui m'intéressait beaucoup, mais, comme j'en avais deux autres, la commission de l'économie et du travail et, surtout, la commission du budget et de l'administration, c'était rare que je pouvais m'échapper pour venir à la commission de l'aménagement et des équipements. Mais, les fois où je suis venu, j'ai trouvé ça très intéressant, et les sujets, d'ailleurs, qui sont débattus ici m'intéressent beaucoup.

M. Cherry: Aujourd'hui, le député de Labelle, actuel ministre des Transports, se souviendra sûrement de sa présence lors du débat du projet de loi 126, permis de conduire avec photo...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui!

M. Cherry: ...et tout ce que ça incluait. Autrement, il faudrait ressortir les galées et les citer, lui et le porte-parole de sa formation, qui nous assurait que la voie de l'avenir était presque un «melting pot» avec les États-Unis, l'argent commun et toutes ces affaires-là. Alors, s'il ne se souvient pas de ça, on lui sortira les galées. C'est intéressant.

M. Léonard: Vous pouvez sortir n'importe quoi. Je ne pense pas que vous puissiez les résumer avec le raccourci que vous venez de prendre. Je dirais, au

contraire, que nous avons posé des questions fort pertinentes qui ont mis dans l'embarras l'actuel député de Saint-Laurent, de sorte que le débat ne s'est pas clos comme ça. Ça a pris beaucoup de temps...

M. Cherry: Ha, ha, ha!

M. Léonard: ...et, finalement, son projet de loi est resté sur le carreau. Il y avait beaucoup d'autres choses que les simples questions qu'il soulève aujourd'hui, que nous avons soulevées à l'époque.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'on est encore en train de dérapier, étant donné qu'on est en Transports...

M. Léonard: Alors, ceux qui nous écoutent ou qui nous liront pourront se référer aux galées du temps.

M. Cherry: Oui, le député de Lévis va être heureux d'apprendre que...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, ce n'est pas un virage; c'est un dérapage qu'on a pris.

M. Cherry: ...le député de Labelle...

M. Léonard: On veut tourner la page. Je comprends le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: Non, non. Ha, ha, ha!

Dans les documents qui nous sont fournis, à la dernière page, qui dit: Honoraires versés pour l'exercice financier 1994-1995: Cabinet de M. Jacques Léonard, Fortin, Marie-Paule, un contrat de 896 \$; un deuxième contrat de 2 800 \$. Est-ce qu'on peut connaître la nature des travaux qui ont été confiés?

M. Léonard: Oui. Dans la période de transition qu'il y a eue entre l'élection et puis l'engagement de personnes à temps plein comme secrétaires dans mon bureau de comté, j'ai requis les services de Mme Fortin. Ça a duré, je ne sais pas, là, quelques semaines ou même peut-être plus... On a les dates exactes ici: Du 3 octobre au 4 novembre et, ensuite, du 21 décembre au 18 janvier. C'est ça qui explique... C'est vraiment quel-qu'un qui a fait des remplacements. Je sais aussi qu'il y a eu des périodes de formation pour mon personnel nouveau qui entrait, et elle a remplacé pendant que ces gens étaient en formation, notamment en ce qui concerne l'informatique, les ordinateurs, et tout ça. Alors, c'est vraiment du personnel contractuel à temps partiel. Je ne sais pas comment... C'est contractuel ou occasionnel? Occasionnel ou contractuel. Ici, c'est désigné comme contractuel.

M. Cherry: Là, j'y vais de mémoire, mais il me semble...

M. Léonard: Ce n'est pas un contrat...

M. Cherry: ...que, même comme ministre, quand il y a changement de personnel de comté, les services de l'Assemblée nationale fournissent au personnel qui arrive dans les bureaux de comté, là, une période de familiarisation...

M. Léonard: Oui, oui.

M. Cherry: ...et même de formation. Alors, pourquoi vous avez jugé nécessaire, dans ce cas-ci, que ça ne soit pas fait par l'Assemblée nationale...

M. Léonard: O.K.

M. Cherry: ...mais bien par quelqu'un à qui...

M. Léonard: Non, non, non, non.

M. Cherry: ...vous avez jugé de donner des contrats, là?

M. Léonard: Non, non, non, non. Vous m'avez mal compris.

M. Cherry: O.K.

M. Léonard: Le député de Saint-Laurent m'a mal compris. Première des choses, du 3 octobre au 4 novembre, je pense que le personnel de mon comté n'était pas engagé ou n'est pas entré en fonction avant le mois de novembre, à peu près, là, le 4 novembre. Donc, c'est quelqu'un que j'ai pris en attendant d'engager quelqu'un de façon permanente.

Par ailleurs, il y a eu de la formation pour le personnel permanent que j'ai, et, pendant ce temps-là, Mme Fortin a remplacé mon personnel. C'est un remplacement. Ce n'est pas quelqu'un qui est venu donner des cours, parce que, effectivement, vous avez raison, le député de Saint-Laurent a raison, la formation est donnée par l'Assemblée nationale.

M. Cherry: Dans le cas de Claire Richard?

M. Léonard: Claire Richard, c'est une fin d'engagement, comme vous le voyez, du 28... Auparavant, elle était à mon bureau de comté et elle est restée jusqu'au 7 octobre, alors que Mme Fortin est entrée au bureau le 3 octobre. Alors, ça, c'est un remplacement, en quelque sorte. Il y a quelqu'un d'autre qui est arrivé après, là. On a le nom sur l'autre liste: Francine Mayer-Reid.

M. Cherry: Je suppose que, pour Yvonne Brisebois, ça doit être la même chose?

M. Léonard: Oui, oui. Les deux sont parties en même temps.

M. Cherry: Dans les questions qu'on vous a soumises, la question 2, votre ministère s'est engagé à nous fournir copie des publications. À ce jour, ça n'a pas été fait. Est-ce que...

(Consultation)

M. Léonard: Ah bon! On me dit que les publications ont toutes été remises au secrétariat de la commission dans une grosse boîte, en une copie, et c'est la commission qui l'a — le secrétariat de la commission qui l'a.

Une voix: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, il y a des questions de l'autre côté.

M. Léonard: C'est la liste qu'on voulait? La liste a été fournie.

M. Cherry: La copie des publications.

M. Léonard: La copie des publications, on en a une copie qui a été envoyée. C'est une grosse boîte. Généralement, ces publications-là sont publiques. C'est envoyé en même temps que la liste.

M. Cherry: O.K. Donc, ils l'ont conservée pour eux autres plutôt que de nous la remettre, mais ça...

M. Dufour: Vous ne vouliez pas tout lire ça. C'est juste pour voir.

M. Cherry: Pour du monde qui font des recherches, qui s'occupent de ça.

M. Léonard: Est-ce que vous en voulez... Est-ce que le député de Saint-Laurent en veut une boîte spécifiquement pour l'opposition?

M. Cherry: Oui, oui, oui, effectivement.

M. Léonard: O.K., on va vous en...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, on peut l'avoir ici du...

M. Cherry: Vous pouvez faire ça après le dégel.

La Présidente (Mme Bélanger): On peut l'avoir du Secrétariat des commissions, M. le ministre.

M. Cherry: Vous pouvez faire ça après le dégel. Ha, ha, ha!

M. Léonard: On en fera parvenir une copie, Mme la Présidente, à l'opposition officielle, spécifiquement.

M. Cherry: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Habituellement, quand vous envoyez des choses comme ça à la commission, c'est la commission qui doit faire les copies pour les remettre aux membres de la commission.

M. Léonard: Bien, comme il s'agit de publications, Mme la Présidente...

M. Cherry: Ils les ont déjà.

M. Léonard: ...je pense que ce serait plus logique de remettre deux copies.

M. Cherry: Oui, oui.

M. Léonard: Une pour le Secrétariat ou peut-être le gouvernement aussi.

M. Cherry: Bien, oui, ça éviterait... Je pense que le ministre a raison, Mme la présidente. Ça éviterait de faire des copies quand il possède déjà...

M. Léonard: Bien, il ne faut pas faire des copies de publications. Les publications, c'est normalement publié en plusieurs exemplaires. C'est la définition même d'une publication.

M. Cherry: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Léonard: Mais c'est aussi... Normalement, la plupart de ces publications sont déposées aux Archives du Québec et puis à la Bibliothèque. Est-ce que, au fond, vous voulez dédoubler tous ces services? Vous pourriez les avoir... À partir de la liste, vous pouvez téléphoner à la Bibliothèque ou aux services documentaires de l'Assemblée nationale. Vous allez les avoir.

• (15 h 50) •

Là, peut-être que le député de Saint-Laurent n'est pas tellement habitué dans son rôle de l'opposition. Mais la Bibliothèque existe, les services documentaires existent, les services de l'opposition officielle existent et, eux-mêmes font parvenir copie d'à peu près tout ce qui se publie au gouvernement. Ils l'ont pour un temps x et, généralement, ils en ont à la disposition jusqu'à bon plaisir, en quelque sorte.

M. Cherry: Ce avec quoi le député de Saint-Laurent est familier, c'est que, quand il avait des responsabilités ministérielles, on fournissait les informations...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: ...en autant de copies qu'il y avait de gens autour de la table. On a toujours... Ça a été ma

façon de fonctionner. Je vous demande maintenant... Vous avez dit tantôt: Voulez-vous une boîte? Puis, là, après ça, vous voulez vous mettre à faire votre professeur à l'étude du soir; ce n'est pas ça que je vous demande. Il y en a, des copies, il existe... Plutôt que de faire faire des photocopies puis qu'on travaille en double, voulez-vous nous fournir les copies dont on a besoin pour faire notre travail?

M. Léonard: Je n'ai...

M. Cherry: Si vous voulez m'envoyer à la Bibliothèque, ne soyez pas inquiet, on va trouver le moyen de le faire.

M. Léonard: Mme la Présidente...

M. Cherry: Ça, ça dénote la qualité de la collaboration...

M. Léonard: Pas du tout.

M. Cherry: ...qu'on peut avoir ensemble.

M. Léonard: Pas du tout, pas du tout. J'ai dit qu'on pouvait fournir des copies aux parlementaires. S'il en veut une pour chaque parlementaire... Ce que j'ai dit, ce que j'ai ajouté, à titre de collaboration, c'est que toutes ces publications, généralement, en tout cas, à moins qu'il y ait un interdit pour des raisons particulières, se retrouvent aux services documentaires de l'Assemblée nationale, à la Bibliothèque. Et, si le député de Saint-Laurent nous offre sa collaboration, c'est très bien, c'est facile, il peut les avoir, mais on peut aussi les lui envoyer. On peut aussi les lui envoyer, je n'ai aucune objection. Mais je lui dis que ça existe à la Bibliothèque de l'Assemblée nationale. C'est très facile de l'avoir, dans moins d'une heure, avec de bons services de documentation, vous allez l'avoir sur votre bureau.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va sur ce sujet-là? Parce qu'il y a quelqu'un de l'autre côté qui...

M. Léonard: On se comprend bien, là.

La Présidente (Mme Bélanger): ...a demandé la parole. Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'avais passé mon tour, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez passé votre tour?

M. Dufour: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: M. le ministre, juste pour savoir si j'ai très bien compris ce que vous avez expliqué tout à l'heure concernant le personnel des cabinets. À la réponse à la question 17, dans les documents qui nous ont été soumis, c'est que, si je comprends bien, vous avez remplacé le ministre, qui était à ce moment-là le député du comté de Saint-Laurent, qui avait 20 personnes à son cabinet, alors qu'il y avait, au cabinet de M. Blackburn, 19 personnes, c'est-à-dire 39 personnes. Et, si je regarde les documents, parce que je veux savoir si je les lis comme il faut, vous, vous avez présentement 16 personnes à votre cabinet, ça veut dire qu'il y a 25 personnes de moins, ce qui représenterait environ 350 000 \$ de moins en coûts de personnel à votre cabinet. Est-ce que c'est exactement comme ça qu'on doit l'interpréter?

M. Léonard: Là, c'est parce que vous prenez le total des personnes, y compris le personnel de soutien, téléphonistes, secrétaires et comté, alors que, quand on parle d'un cabinet, on parle plus des attachés politiques. Mais la différence est proportionnellement la même que celle que vous avez dénotée. Ça coûte la moitié moins cher avec le gouvernement du Parti québécois que ça coûtait avec les ex-ministres libéraux, et même plus que moins, parce que les masses que j'ai ici, les salaires ou honoraires versés en termes de cabinets, c'est 373 000 \$ au cabinet de M. le député de Saint-Laurent, à l'heure actuelle, jusqu'au 25, 26 septembre, pour six mois à peu près, 373 000 \$; au cabinet de M. Blackburn, à l'époque, qui était ministre délégué à la Voirie, 332 990 \$; et puis, pour les six mois où j'ai été là, jusqu'au 31 mars, c'est 267 797 \$. Alors, ce n'est même pas la masse d'un cabinet complet sous l'ancien gouvernement. Il y a d'ailleurs un certain nombre de bureaux qui sont vides présentement parce qu'on ne les a pas tous remplis.

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

M. Cliche: Dans la documentation qu'on a reçue, on a reçu une liste de contrats de moins de 25 000 \$ où il y avait eu des versements supplémentaires. Je vais avoir une question spécifique à certains d'entre eux, mais est-ce que nous avons aussi en main — j'ai fait le tour de la documentation — les contrats de plus de 25 000 \$ qui ont fait l'objet de dépassements? Est-ce qu'on a ça dans nos...

M. Léonard: Oui. Les contrats de 25 000 \$ ou de plus de 25 000 \$ sont étudiés aux engagements financiers, lorsque ces engagements financiers sont examinés. Nous l'avons fait au mois de janvier.

Une voix: Fin janvier.

M. Léonard: Oui, fin janvier, je crois, c'est le moment où nous les avons faits. Alors, à ce moment-là, les engagements de 25 000 \$ et plus ou de plus de 25 000 \$ sont examinés aux engagements financiers.

M. Cliche: Donc, on ne revient pas là-dessus, là.

M. Léonard: Bien, la commission est maître de ses travaux. Maintenant, il y a un lieu où on le fait généralement, c'est aux engagements financiers.

M. Cliche: O.K. Une première question puis, après ça, une spécifique sur le contrat. Je vais y aller tout de suite avec celle spécifique sur le contrat. À la page 1 de 7, j'imagine que c'est une faute de photographie, sur les contrats de moins de 25 000 \$ avec versements supplémentaires, on note une série de dépassements, mais il y en a un ici qui est — j'imagine que c'est une erreur, là...

M. Léonard: Où elle est, la page?

(Consultation)

M. Cliche: C'est dans les contrats de moins de 25 000 \$ avec versements supplémentaires...

M. Léonard: Un de 7.

M. Cliche: Page 1 de 7.

(Consultation)

M. Léonard: Bien, c'est parce que c'est à titre de référence.

M. Cliche: Il y a le Laboratoire B-Sol qui avait un coût estimé de 200 \$. Le coût total, c'est 117 000 \$; j'imagine qu'il y avait une erreur là.

M. Léonard: Oui.

Une voix: C'est tout simplement une erreur, il aurait dû apparaître dans les 25 000 \$.

Une voix: Si ce n'est pas une erreur, j'ai d'autres questions à poser.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Consultation)

M. Cliche: Non, j'imagine que c'est sous l'ancienne administration, là.

M. Léonard: Non, on me dit que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là on est dans l'étude des crédits.

M. Léonard: Mme la Présidente...

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente... Est-ce que je peux avoir l'attention de Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là M. le...

M. Léonard: Pour répondre à la question.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, ça semble être des engagements financiers, puis on est à l'étude des crédits. Ce n'est pas très pertinent.

M. Léonard: Oui, c'est parce que c'est apparu dans des 25 000 \$ et moins, moins de 25 000 \$, alors qu'en réalité on me signale qu'il y a eu une erreur de saisie. Donc, c'est une erreur vraiment technique. L'engagement professionnel, la demande de services professionnels était de 157 500 \$, la dépense réelle a été de 115 000 \$. Donc, normalement, ce n'est pas dans cette liste de moins de 25 000 \$ que ça devrait apparaître mais dans celle des engagements financiers, et c'est là que ça devrait être étudié.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Léonard: Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. C'est fait.

M. Cliche: O.K. Ma question porte sur les critères ou plutôt sur les devis. J'ai bien connu ce monde professionnel de la construction des routes; j'ai été associé pendant plusieurs années à des firmes d'ingénieurs-conseils, etc. Beaucoup de ces...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Vimont, ça, ça va être discuté au volet voirie. Les plans et devis pour la réparation de routes, que vous parlez, là?

M. Cliche: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ça va être étudié tout à l'heure, ça.

M. Cliche: O.K. Je reviendrai là-dessus.

M. Léonard: Parce que nous terminons, à l'heure actuelle, l'étude sur le bloc transport, sociétés relevant du ministère des Transports...

M. Cliche: O.K., je m'excuse.

● (16 heures) ●

M. Léonard: ...alors qu'on aura une partie de huit heures qui va porter sur la voirie.

La Présidente (Mme Bélanger): Exactement.

M. Cliche: Je suis hors d'ordre, Mme la Présidente, je m'excuse.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, mais ce n'est pas pertinent.

M. Cliche: Vous avez raison.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député d'Orford.

M. Cherry: ...ma collègue, la députée de Chutes-de-la-Chaudière, fait partie de l'apprentissage.

M. Benoit: Oui, Mme la Présidente. Je voyais certains députés, ici, qui reviennent avec le fait que notre gouvernement avait plus d'attachés politiques, etc. Je pense que le point qu'il faut bien comprendre ici, Mme la Présidente, c'est que, nous, les gens ne nous ont pas réélus au gouvernement. Les gens nous ont dit — parce que, de l'autre côté, il y avait un programme électoral avec toutes sortes d'engagements. Et un de ces engagements électoraux qui a été précis, qui a été ferme, qui n'a eu aucune hésitation... Les bras en l'air, il a dit: Nous autres, ça va être cinq attachés politiques. Alors, c'est là-dessus que les gens ont voté tout au long de la campagne électorale; il y avait des engagements sur un bord puis il y avait, de l'autre bord, des gens qui essayaient de faire des choses ou qui avaient fait des choses. Or, les gens qui ont voté, au Québec, ont voté sur un certain nombre de prémisses, et là, ça tombe une après l'autre. Hier, à l'Environnement, on en a fait péter un certain nombre, puis ça va continuer. Mais, une des prémisses, c'est que les cabinets... Moi, quand ils me disent qu'on en avait deux, puis on en avait plus, ce n'est pas là-dessus que les gens ont voté, ils n'ont pas voté si on en avait plus, ils ont voté sur le fait que, eux autres, ils avaient dit qu'il y en aurait moins. Puis, au moment où on se parle, il y en a de moins en moins... pour ne pas dire qu'il y en a de plus en plus dans chaque ministère. Alors, c'est le point que je voulais faire passer ici, Mme la Présidente.

M. Pinard: Dix versus 40, il y a toujours une différence!

M. Benoit: Votre premier ministre a parlé de cinq, au moment de la campagne électorale, alors, surprenez-vous pas si on vous pose des questions là-dessus.

M. Léonard: Mme la Présidente, je pense que le député se goure légèrement, et même beaucoup, pour ne pas dire plus. C'est une directive qui nous est arrivée lors de la formation de nos cabinets. Ça n'a pas été un engagement électoral, ça a été une mesure d'économie, de rationalisation, et je pense qu'il y a des cabinets... Ici, pour le cabinet, concernant spécifiquement les Transports, c'est sept au lieu de cinq, mais je remplaçais deux cabinets complets aux Transports. Alors, je voudrais que le député d'Orford corrige un peu sa perception des choses.

M. Benoit: Mme la Présidente, les crédits sont commencés depuis vendredi et il semble qu'il n'y ait pas un ministère, au moment où on se parle — et on va voir au fur que ça avance, là — il n'y aurait pas un ministère qui aurait observé la règle. Alors, ici, on me dit que, lui, il l'a dépassée; hier, ils l'avaient dépassée; vendredi, ils l'avaient dépassée. Alors, on va voir, là, rendu au 27 avril, il y en a combien qui l'ont observée, cette directive-là. «C'est-u» bon, une directive du bureau du premier ministre, ou si ce n'est pas bon?

M. Léonard: Mme la Présidente, je pourrais simplement reprendre le député d'Orford puis dire: Comme il y avait deux ministères auparavant, j'aurais pu avoir 10 attachés politiques, j'aurais encore respecté la règle. J'aurais encore respecté la règle: deux cabinets à 10. Deux à cinq, ça fait 10, puis j'en ai sept pour le ministère.

M. Benoit: Mme la Présidente, la directive, c'était cinq attachés par ministre, c'est ça qui a été ma compréhension, et on a d'ailleurs demandé hier à voir cette directive-là dans un autre ministère; on va l'étudier. Mais, ma compréhension, ce n'est pas par ministère, c'est par ministre. Alors, s'il y a un ministre, il a cinq attachés politiques, et c'est ça qui était la directive du bureau du premier ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, votre question?

M. Benoit: Bien, c'était plus une remarque qu'une question, à ce point-ci.

M. Léonard: J'ai aussi un commentaire à faire là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était plutôt un commentaire, M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui, c'était plus un commentaire qu'une question.

M. Léonard: Mme la Présidente, j'ai un commentaire à faire là-dessus. Effectivement, nous avons beaucoup moins d'attachés politiques qu'il y en avait auparavant, beaucoup moins.

M. Benoit: Je suis d'accord avec ça.

M. Léonard: Et puis nous fonctionnons plus directement avec l'appareil administratif, avec les sous-ministres, et puis, au fond, on est en train de démontrer que... On ne sait pas trop. Pas démontrer, mais on peut se demander ce qui se passait dans ces cabinets-là auparavant, parce que, même avec tout ce monde-là, ils ont été battus. Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

Implication des membres du personnel dans les commissions sur la souveraineté

M. Cherry: Mme la Présidente, on en a traité à quelques reprises ce matin, j'ai l'engagement du ministre, mais, pour bien m'assurer, à chaque fois qu'on parle d'un type d'activité, qu'on couvre tous les angles, est-ce que le ministre peut nous garantir qu'il va nous fournir la liste complète du personnel du ministère, des organismes ou de son cabinet, les dates et les coûts, qui ont siégé sur les commissions régionales itinérantes... enfin, commissions nationales... enfin, tous ceux qui, de près ou de loin, et dans le ministère, et dans les organismes, et dans son cabinet, ont travaillé au projet de souveraineté?

M. Léonard: Mme la Présidente...

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

M. Léonard: ...le Conseil exécutif s'est engagé à fournir la liste, mais, à partir de cette liste, nous allons refaire le même travail, spécifiquement pour le ministère des Transports, les sociétés qui relèvent du ministère des Transports, si, le cas échéant, il y en a, de la Société de l'assurance automobile du Québec, par exemple. Alors, je n'ai pas de réticence à le faire, je vais le faire en toute transparence; il n'y a aucun secret, en ce qui me concerne, là-dessus. Je vais m'enquérir, par exemple, de qui a travaillé à cela. Je sais que j'en ai vu à une occasion ou l'autre, mais je ne pense pas qu'il y en ait une foule, quand même. Mais le Conseil exécutif va fournir la liste pour l'ensemble du gouvernement puis, nous, on pourra la fournir pour les sociétés qui nous concernent ainsi que le ministère. Est-ce que ça rassure le député de Saint-Laurent?

M. Cherry: O.K. C'est parce que, à ma compréhension, ce matin, le ministre a dit: Oui...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: ...je ne l'ai pas devant moi, mais, si vous voulez, on va vous la fournir.

M. Léonard: Je l'ai dit.

M. Cherry: Moi, j'ai pris sa parole ce matin.

Une voix: On dérape!

M. Léonard: C'est ça.

M. Cherry: Et même le député de Jonquière avait dit: Nous autres, on n'a rien à cacher et, en toute transparence... Donc...

M. Cherry: Non, on ne dérape pas, on parle du monde qui font du bon travail, qui n'ont pas entendu ça pendant toutes les années que le député de Lévis avait cette job-là.

M. Léonard: Mme la Présidente...

M. Léonard: Qu'est-ce qu'il y a là? Vous avez l'air de mauvaise humeur. Le député de Saint-Laurent a l'air grincheux cet après-midi. Ha, ha, ha!

M. Cherry: ...je lui fais confiance, il me l'a dit. Ce que vous m'avez dit ce matin, ça s'applique pour l'ensemble du ministère, pour votre cabinet, pour tout le monde. C'est ça?

M. Cherry: Ça ne me ressemble pas, hein!

Mme Doyer: Il me semble que vous étiez plus jovial ce matin.

M. Léonard: Mme la Présidente, j'ai l'impression de dire exactement la même chose que ce matin. Je ne pense pas même avoir fait une seule nuance; non, je dis exactement la même chose. Je comprends mal que le député de Saint-Laurent revienne avec ça, parce qu'il doit prendre la parole du ministre, puis je n'ai pas l'intention de m'y soustraire. Alors, bon, ça va.

M. Cherry: Ça ne me ressemble pas, hein!

M. Léonard: Vous avez vécu une mauvaise période de questions, je pense.

M. Cherry: Je ne doute pas de sa parole, c'est de sa mémoire dont je veux m'assurer.

La Présidente (Mme Bélanger): On dirait qu'il a mal digéré son dîner.

M. Léonard: Oh! vous savez...

Mme Doyer: Est-ce que c'est la période de questions?

M. Cherry: C'est juste ça.

M. Cherry: Non. Vous l'avez trouvée bonne, la période de questions? Oui?

M. Léonard: ...nos propos sont enregistrés; il y a plein de gens autour de moi qui ont compris.

Mme Doyer: Pas pire, pas pire.

M. Cherry: Bravo! Bravo!

M. Cherry: Bon, bravo!

M. Léonard: Moi, je fais confiance aussi aux gens qui m'entourent. Vous n'avez pas l'air de leur faire confiance.

M. Léonard: Oui, surtout les réponses! Ha, ha, ha!

M. Cherry: Bravo!

M. Cherry: Ah oui, ils sont très compétents, les gens qui vous entourent; je les connais, puis ils sont excellents.

Mme Doyer: On va vous fournir des questions.

M. Cherry: Bravo! ça me fait plaisir. Ha, ha, ha!

M. Léonard: Très bien, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez, on va revenir à la pertinence du sujet.

M. Cherry: Excellents, excellents!

M. Cherry: Bon!

M. Léonard: J'allais chercher le compliment, je l'ai eu. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Cherry: C'est clair.

M. Cherry: Les propos s'adressaient à qui? Ha, ha, ha!

M. Dufour: C'est vrai qu'il a raison de ne pas se fier à la mémoire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent, est-ce que vous avez une question? Sinon, M. le député de Saint-Maurice en a une.

M. Cherry: Je ne m'en prive pas, ils ont été tellement longtemps sans entendre ces propos-là à leur égard que je ne me priverai pas de le faire à chaque fois que j'en ai l'occasion.

Mme Doyer: Oui, on en a, nous autres! Ha, ha, ha!

Une voix: Nous autres aussi, on en a.

Autres sujets

M. Cherry: Ah oui? La question 28, qui vous avait été fournie par écrit, les montants des primes de séparation, ce n'est pas indiqué, pourtant on les avait demandés. Le montant des primes de séparation, ça n'apparaît pas.

M. Léonard: On a noté pour le député de Saint-Laurent...

M. Cherry: Vous aimez mieux le mot «primes» que «coûts»?

M. Léonard: Mme la Présidente.

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

M. Léonard: Oui. Je sais que les fonctionnaires compulsent des documents, mais je ne suis pas sûr que le renseignement qui est demandé par le député de Saint-Laurent se trouve dans les documents du ministère, ces renseignements se trouvent plutôt au Conseil exécutif. Parce que, lorsqu'il y a changement de personnel ou changement de la garde, si l'on peut dire, dans un ministère, dans la haute fonction publique, des dispositions sont prises par le Conseil exécutif. Et c'est là, probablement, que vous pourrez trouver le renseignement que vous cherchez. Nous allons communiquer, quant à nous, avec le Conseil exécutif, puis il pourra fournir la liste, éventuellement. Mais je ne pense pas que ce soit disponible dans chacun des ministères, ce renseignement-là.

M. Cherry: O.K. Également, Mme la Présidente, lorsque, le 30 mars, j'assistais à la présentation du ministre à Montréal, il a fait référence au Congrès mondial de la route qui va se tenir à l'automne prochain. Peut-il nous dire combien il y a de personnes de son ministère qui sont prêtées à cette activité-là? Quelle est la nature de leur activité?

(Consultation)

M. Léonard: Bon. Je vais juste préciser, Mme la Présidente, sur la question du député de Saint-Laurent, en ce qui concerne les cadres et hauts fonctionnaires du ministère, mais qui ne sont pas sur la liste de l'Exécutif, il n'y en a pas qui ont profité de primes de séparation.

● (16 h 10) ●

M. Cherry: Donc, ils sont tous là.

M. Léonard: Et tous ceux qui ont été déplacés ont été réaffectés. Alors, ça s'est fait à l'intérieur. Non, mais c'est parce que votre question peut porter, par exemple, sur un sous-ministre qui s'en va. Il peut y

avoir des choses, mais en ce qui concerne les cadres et hauts fonctionnaires du ministère, y compris les administrateurs d'État, il n'y en a pas qui ont eu de primes ici, parce qu'ils ont été réaffectés. Il n'y a pas eu de séparation; il n'y a pas eu de prime de séparation. Ça va?

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: Par ailleurs, les dispositions salariales et autres qui concernent des postes types de sous-ministre sont réglées par le Conseil exécutif. Et on me laisse quelques instants, là.

(Consultation)

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

M. Léonard: Mme la Présidente, en réponse à la question, au 20e Congrès mondial, il y en aurait cinq à l'heure actuelle. Je donne les noms rapidement: Jacques Ménard, Jean-Louis Caron, Madeleine Dyotte, André Marcotte et Esther Trottier, actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a une femme, c'est pas pire.

M. Léonard: On me dit qu'il y en aurait d'autres qui font du travail, mais à temps partiel. Ah, oui, pour les communications, par exemple, ou l'informatique, mais c'est ponctuel, donc, à temps partiel, plutôt. Disons quand même une chose pour être de bon compte: on peut imaginer qu'au fur et à mesure que le Congrès va se rapprocher...

M. Cherry: Va se rapprocher, oui.

M. Léonard: ...il peut y en avoir plus qui soient requis...

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: ...pour donner un coup d'épaule à la roue. On veut en faire un succès.

M. Cherry: Un succès.

M. Léonard: Mais, à l'heure actuelle, il y a une équipe qui a l'air de suffire à la tâche, et c'est celle que je vous dis, cinq personnes plus des «temps partiel» qui y vont ponctuellement.

Société de l'assurance automobile du Québec

Orientations générales

M. Cherry: O.K. Mme la Présidente, je souhaiterais entendre le ministre, pour la période de temps qui nous reste, sur un organisme — même si ce n'est pas prévu aux crédits, là — qui est la SAAQ, Société de

l'assurance automobile du Québec. Il y a eu quelques changements là. Est-ce qu'il y a des nouvelles orientations, de nouvelles directives? Dans quel sens, là, ça va?

M. Léonard: Oui. Mme la Présidente, en ce qui concerne la Société de l'assurance automobile du Québec, effectivement, nous avons eu l'occasion, sur des points précis, d'intervenir publiquement, par exemple, en ce qui concerne le contrôle routier, en ce qui concerne aussi certaines orientations par rapport au Code de la sécurité routière. Nous avons poursuivi les travaux là-dessus, en ce qui concerne le contrôle routier. Il y a des dispositions qui avaient été prises par suite, disons, des pérégrinations de ce qu'on appelle... bien, des «bleus» au ministère des Transports, de ceux qui sont habillés en bleu et qui font le contrôle routier. La SAAQ a un programme d'intervention, que nous poursuivons, que nous voulons renforcer, d'ailleurs, parce que vous savez que... Dans les médias, d'ailleurs, on revient là-dessus, sur la nécessité de faire le contrôle routier, de faire de la formation de conducteurs de camion, etc. Oui, il y a des orientations là-dessus.

Par ailleurs, nous voulons améliorer les services à la clientèle; pour la SAAQ, ça, c'est sûrement une orientation importante. Puis nous voulons aussi que la gestion financière soit saine; je dirais, oui, soit saine, à la SAAQ. Et, donc, cela nous amène à poser un certain nombre de gestes; j'aurai l'occasion d'intervenir publiquement un peu plus tard sur cette question. Le nouveau directeur, le nouveau président-directeur général vient d'arriver en fonction, depuis quelques semaines maintenant, deux, trois semaines; donc, nous sommes à réviser tout cela. J'ai eu l'occasion de rencontrer, quant à moi, le conseil d'administration ainsi que la direction de la SAAQ la semaine dernière.

M. Cherry: Par exemple, au niveau des orientations, par rapport aux jeunes, ce qu'on constate, là, la période qui arrive, certains commentaires, là, le système de points de démerite, les cours de conduite automobile, dans ce sens-là, la consommation d'alcool au volant... enfin, j'aimerais entendre le ministre là-dessus.

M. Léonard: Les orientations qui ont été évoquées portent, par exemple, sur l'accès graduel au permis. Donc, cela touche en quelque sorte les jeunes lorsqu'ils veulent avoir leur permis de conduire. Donc, on sait qu'il y a beaucoup d'accidents qui sont causés par des gens qui n'ont pas l'expérience de la route; lorsqu'ils commencent à conduire, ils sont plus vulnérables parce qu'ils connaissent moins le maniement, et il y a des réflexes de prudence qui ne sont pas encore acquis.

On pense corriger, en donnant un accès graduel au permis de conduire, renforcer la période que je dirais de probation, en quelque sorte, mais nous y viendrons, de la même façon qu'il y a toute l'attitude en ce qui concerne la tolérance zéro quant à l'alcool, parce que nous avons comme orientation, autant au ministère qu'à

la SAAQ, de ramener d'ici l'an 2000, je crois, le nombre de décès en bas de 800. Idéalement, on voudrait zéro accident mortel, bon, mais nous sommes passés de 2 000 à 1 000 sur une période de, disons, 12 ans à peu près, à la SAAQ, 10, 12 ans, puis nous avons un objectif, encore, de diminuer les accidents de 20 %, autant en termes de mortalité qu'en termes d'accidents et blessures corporelles. Donc, cela nous amène à poser des gestes. Nous allons revenir, nous avons l'intention de proposer une législation, au cours de l'automne, sur ces questions.

Puis un autre point que j'oublie, là, il y a trois éléments dans la législation en ce qui concerne les permis de conduire. Nous poursuivons l'orientation à l'effet de diminuer les accidents, vraiment, autant au ministère, en corrigeant les points noirs, en corrigeant les gabarits de routes, tout cela, mais aussi en ce qui concerne le comportement des conducteurs sur la route.

M. Cherry: Mme la Présidente, j'aimerais entendre le ministre... Je me souviens qu'après une présentation...

M. Léonard: Pardon. Juste le troisième point.

M. Cherry: Oui.

M. Léonard: C'est la conduite durant sanction. Il va falloir resserrer.

M. Cherry: Resserrer.

M. Léonard: Parce que, présentement, il y a une question qui se soulève là-dessus. C'étaient les trois points, là. Oui.

M. Cherry: O.K. Mme la Présidente, toujours dans le même esprit, je me souviens que, suite à une représentation qui m'avait été faite comme ministre des Transports, j'avais poursuivi les discussions avec la Société. La Société avait également poursuivi les discussions avec les corps policiers, et je vois que vous y avez fait référence récemment dans une entrevue que vous avez donnée au *Soleil* concernant l'installation de dispositifs antidémarrage. Parce qu'on sait que, des fois, un des problèmes, c'est que les gens disent: J'ai besoin de mon permis de conduire pour gagner ma vie. Mais, en même temps, on sait que, de plus en plus, on constate des infractions de gens qui, leur permis ayant été suspendu, continuent à utiliser leur véhicule pareil.

● (16 h 20) ●

Alors, pris entre ça, là, je sais qu'il y avait eu quelque chose d'initié. Les corps policiers s'étaient exprimés, et je sais que le ministre, là... J'aimerais vous entendre là-dessus également; c'est quoi, le sens de votre orientation?

M. Léonard: Bien, l'orientation, nous en discutons. C'est une hypothèse, mais une hypothèse de

travail quand même sérieuse. Il y a des dispositifs qui avertissent le conducteur qu'il a trop d'alcool, qu'il a pris trop d'alcool, et donc qui bloque le démarrage de la voiture. Cela existe, ça coûte une certaine somme — je pense, 1 500 \$ ou 2 000 \$, quelque part par là — mais c'est un dispositif qui peut être loué. Donc, quelqu'un qui a été arrêté parce qu'il a conduit en état d'ébriété, qui est obligé de reprendre son permis, lorsqu'il le reprendra ou il le reprendrait, à ce moment-là, il serait obligé, astreint d'avoir un tel dispositif comme mesure de correction, en quelque sorte. C'est utilisé, je pense, aux États-Unis, dans certains États à l'heure actuelle.

M. Cherry: J'y vais de mémoire, M. le ministre, ça avait été au New Jersey, puis une province au Canada. J'y vais de mémoire, c'est l'Alberta, depuis...

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: ...le 5 janvier 1993 ou 1994.

M. Léonard: Oui.

M. Cherry: C'est loi maintenant chez nous, ça existe.

M. Léonard: On se rend compte que, partout en Amérique du Nord, on renforce les dispositions contre la conduite en état d'ébriété. Et, nous aussi, on partage ce point de vue. D'ailleurs, la Société de l'assurance automobile du Québec a aussi, disons, innové dans beaucoup de ces domaines non seulement par sa propre législation, mais par sa publicité en ce qui concerne toutes les causes d'accident. Alors, oui, c'est envisagé. Je ne dis pas que c'est une décision, je dis que c'est envisagé.

Statistiques concernant la conduite non autorisée d'un véhicule

M. Cherry: Est-ce que le ministre a été saisi, est-ce que la SAAQ possède des statistiques sur le nombre de gens à qui on a enlevé le permis de conduire et qui continuent quand même et qui sont arrêtés? C'est quoi, le nombre? «C'est-u» en augmentation? C'est quoi, les chiffres?

M. Léonard: Qui continuent quand même. Il y a des personnes qui ont pu être arrêtées alors qu'elles n'avaient pas droit au permis de conduire et dont on a découvert qu'elles conduisaient sans permis, après que le permis leur avait été retiré. Je ne sais pas si on a des statistiques là-dessus. On ne sait pas le nombre de ceux qui le font parce que, par définition... mais il y en a un certain nombre. On pourrait toujours le...

M. Cherry: Il y a des statistiques à la SAAQ là-dessus. Informez-vous. Il y a des statistiques à la SAAQ qui existent.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il reste...

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...quelques secondes pour la réponse.

M. Léonard: Oui, Mme la Présidente, on me dit...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, à l'ordre!

M. Léonard: ...qu'effectivement il y a eu...

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

M. Léonard: ...des statistiques là-dessus qui ont été faites à la SAAQ, et c'est de l'ordre de 40 %; de 40 %, 45 %, déclaré, en tout cas, d'après les réponses. Mais, d'après d'autres enquêtes aux États-Unis, le 40 % serait sous-évalué, il serait plus élevé que ça dans la réalité. C'est pour ça qu'on veut resserrer les mesures de contrôle, mais les chiffres que nous avons indiqueraient ça à l'heure actuelle, qu'il y a des personnes qui ont perdu leur permis de conduire et continuent ou prennent des chances, prennent des risques; c'est ça que ça veut dire...

M. Cherry: Parce que je me souviens, Mme la Présidente...

M. Léonard: ...malheureusement.

M. Cherry: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le député, c'est terminé.

M. Cherry: O.K. «Good». Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on veut adopter les programmes, nous sommes rendus à l'étape d'adoption des programmes. Le programme 1?

M. Dufour: On a encore une chance, Mme la Présidente?

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

M. Dufour: Parce que j'aurais aimé poser une ou deux questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il n'y a plus de temps.

M. Dufour: Je savais, j'avais levé la main pour que vous sachiez que j'étais encore ici.

M. Léonard: Mais, Mme la Présidente, il me semble qu'on a convenu qu'on adoptait les programmes à la fin, à la toute fin. Moi, si...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, on peut adopter ces programmes-là, ça ne change rien pour les programmes de voirie.

M. Léonard: Non, mais si quelqu'un voulait revenir éventuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est vous autres qui décidez. Moi...

M. Léonard: Je n'ai pas d'objection, là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Laurent.

M. Gauvin: On peut adopter ceux qui...

M. Cherry: On peut adopter ceux sur lesquels on a discuté, pas ceux sur la voirie. De même...

M. Gauvin: ...touchent spécifiquement le ministère.

M. Cherry: S'il y en a qui veulent revenir avec des questions, il est trop tard.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme ça, il n'y aura pas tentation de revenir sur ces programmes-là qui sont adoptés.

M. Dufour: Ha, ha, ha! O.K.

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on adopte les programmes. Systèmes de transports terrestres, le programme 1. Est-ce que le programme 1 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Cherry: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Deuxième: Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. Adopté?

M. Cherry: Sur division.

Une voix: Non. Non, non. Wo! minute.

M. Cherry: Il n'a pas été étudié. Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, excusez-moi!

M. Cherry: Ça, c'est après.

La Présidente (Mme Bélanger): Excusez-moi.

Une voix: Là, on n'est pas pour dire à Robert...

M. Paquin: On aurait dû l'adopter tout de suite, ça aurait été fini.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Cherry: On aurait sauvé huit heures. Ha, ha, ha!

Une voix: Non, mais si Robert est d'accord...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Le programme 3, Gestion interne et soutien, adopté?

M. Cherry: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Programme 4, la Commission des transports.

Une voix: Adopté.

M. Cherry: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Secteur Transports maritime et aérien, programme 5.

Une voix: Adopté.

M. Cherry: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Programme 6, Transport scolaire.

Une voix: Adopté.

M. Cherry: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les crédits du ministère des Transports, section transports, sont adoptés sur division. On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 16 h 39)

Volet voirie

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements recommence ses travaux. Alors, nous sommes à l'étude des crédits du ministère des Transports, section Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. M. le ministre est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Léonard: Non, je les ai faites lorsque nous...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous les avez faites dans l'ensemble.

M. Léonard: Oui, pour l'ensemble, la semaine dernière.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. M. le député de Pontiac, vous, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

M. Middlemiss: Si vous me le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous le permets.

• (16 h 40) •

Remarques préliminaires

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci beaucoup. Mme la Présidente, c'est vrai que j'ai eu l'occasion d'aborder un peu les crédits provisoires, à l'Assemblée nationale, pendant une demi-heure. À ce moment-là, le ministre a semblé indiquer que mon seul intérêt était le réseau routier. C'est certain que ma responsabilité première est la voirie, qui est le programme 2, la Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport. Et il me semble que, dans le transport, si on regarde les sommes d'argent, c'est quelque 1 000 000 000 \$ pour la construction du réseau routier. Le programme 2 prend presque 50 % du budget total, et ce n'est pas nécessairement des transferts ou des subventions pour le transport en commun, le transport des personnes. Donc, c'est beaucoup d'argent pour un réseau qui est fort important, surtout pour les gens des régions, et même, comme l'indiquait le ministre des Transports dans ses remarques préliminaires, Montréal aussi, mais il n'y a pas seulement le réseau routier. Ça prend d'autres modes de transport, et c'est pour ça que, depuis quelques années, le ministère des Transports s'est donné comme objectif de faire préparer dans toutes les régions du Québec des plans de transport intégré. Il me semble que ces plans de

transport intégré sont là pour donner aussi une orientation au ministère des Transports, à savoir à quel moment, dans le temps, on devrait procéder à faire un développement du réseau routier, ou améliorer le réseau routier, ou bien de s'assurer d'avoir un autre mode de transport qui va être le plus efficace, le plus économique, et qui va empêcher aussi les problèmes qu'on connaît d'étalement urbain, qui amène des problèmes de construction d'écoles, d'hôpitaux et ainsi de suite. Donc, il me semble que c'est un gros problème de société.

Mais c'est juste pour indiquer au ministre que, même si on s'occupe seulement de la voirie, on est conscient aussi des conséquences de toujours vouloir construire un bout de route ou un pont parce que des gens en veulent, ou bien un tunnel sous fluvial dans la région de Québec. Ça, il me semble que c'était déjà un projet, je ne sais pas où il est rendu dans la programmation du nouveau ministre des Transports, mais on a entendu parler de ça.

Donc, ceci pour dire que en réalité j'aimerais aborder et j'aimerais indiquer aussi au ministre, un peu comme lui a fait lorsqu'il était — le député de Labelle — dans l'opposition, il me semble que c'était dans cette salle même, ici. Il était venu nous questionner sur le transfert du réseau routier, son inquiétude sur la façon dont n'étaient pas distribuées les sommes d'argent pour l'amélioration du réseau routier. Ça, il me semble... Donc, je veux juste indiquer que, dans les huit heures que nous avons, il y a plusieurs députés qui vont venir poser des questions, à savoir sur des cas très spécifiques. Je suis convaincu qu'il y en a de l'autre côté, comme le député de Dubuc. Il aura certainement de bonnes questions à poser, et le délégué régional du Saguenay—Lac-Saint-Jean, la 175, la 169, la route Alma—La Baie, toutes sortes de choses de cette nature-là. Certainement, j'espère qu'ils vont parler autant qu'ils le faisaient lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Dans l'opposition, ils questionnaient, ils questionnaient... Mais, regardez, c'est la même chose, là, il ne faut pas avoir peur, il ne faut pas avoir peur...

M. Morin (Dubuc): Je pense qu'on va avoir des réponses.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît! La parole est au député de Pontiac.

M. Morin (Dubuc): Il nous interpelle, c'est tentant de répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous répondrez tout à l'heure, vous allez avoir votre temps de parole.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, non, mais c'est vrai, il me semble que le but des crédits est... Il ne faut pas avoir honte de penser de le faire, là. Le ministre lui-même est venu le faire. Il est venu le faire, puis je suis certain qu'il va aimer ça, répondre à des questions pointues, spécifiques des différents députés.

Parce que, surtout pour les gens dans les comtés en région, le réseau routier, c'est tellement important. Des fois, c'est la seule chose qu'ils ont au point de vue de transport. Ils n'ont pas le transport en commun, ils n'ont pas le transport de voies ferrées, il n'y a pas d'autres genres de... La seule chose qui aide réellement au développement économique de ces régions-là, c'est un bon réseau routier. C'est certain qu'on va parler de l'Outaouais, de l'autoroute 50. La seule chose que j'ai entendu le ministre donner comme justification pour la 50, c'était que, dans un Québec souverain, la 50, ça fait du sens. Puis j'aimerais savoir, puis je vais lui poser des questions, à savoir, à part de ça, est-ce qu'il y a d'autres raisons qui l'amènent à vouloir, puis le plus tôt possible, procéder dans ce dossier-là?

Il y a toute l'entente fédérale-provinciale qui a été signée en 1972 en Outaouais, reconduite en 1978, où il y a encore des travaux à faire sur des réseaux routiers où on parle de 24 000 autos par jour. Un endroit où on veut installer des voies pour le covoiturage, des voies pour le transport en commun, mais il semble n'y avoir aucune initiative qui ait été prise. Puis il ne faut pas oublier que, au moins, là, celle qui a été prise dans ce domaine-là, il y a 50 % des coûts de construction qui sont payés par le gouvernement fédéral. C'est certain que le ministre va dire: Bien, regardez, le fédéral, il n'est pas prêt à dépenser plus que tant. Mais, depuis quand le gouvernement fédéral dicte au ministère des Transports du Québec combien d'argent ils ont à dépenser dans le volet développement? Il me semble que ça a toujours été le gouvernement du Québec, le ministère des Transports qui a toujours décidé quelles étaient les sommes d'argent qui étaient disponibles. Parce que le gouvernement du Québec aussi, et tous les gouvernements, n'ont pas toujours les budgets qu'ils avaient dans le passé.

Et, l'autre chose aussi, Mme la présidente, je me souviens, j'ai eu le privilège et l'honneur de présider un comité, en 1986, qui a fait un peu l'évaluation de l'héritage qu'on a eu du gouvernement précédent, du réseau routier dans un état réellement lamentable, négligé. Et je peux vous dire et je suis fier que, un an passé, on indiquait que, depuis les trois dernières années, on avait réussi à améliorer les routes du Québec. J'espère... Mme la Présidente, est-ce que le député de Jonquière a demandé la parole?

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'a pas encore la parole, M. le député de Jonquière. Non, pas encore.

M. Middlemiss: J'espère qu'il va nous parler de la route Alma—LaBaie. Donc...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! M. le député de Pontiac a la parole. S'il vous plaît, voulez-vous bien l'écouter?

M. Morin (Dubuc): Expulsion.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous, M. le député de Dubuc, là, vous vous êtes fait rappeler à l'ordre avant-midi.

Une voix: Deuxième fois aujourd'hui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il devient difficile d'être...

La Présidente (Mme Bélanger): D'être concentré.

M. Middlemiss: Oui, oui. D'accord, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac. S'il vous plaît!

M. Middlemiss: Je vais dire comme vous, c'est peut-être le soleil aujourd'hui ou bien la fièvre du printemps qui affecte pas mal les gens.

Non, c'est que, certainement, c'est important, le réseau routier et l'Outaouais. Peut-être qu'aux yeux du ministre ce n'est pas une région qu'il favorise à cause du choix de la population, et aussi, il me semble que, dans le passé, le député de Labelle a déjà démontré qu'il n'avait pas tellement d'affinités avec la région de l'Outaouais, lorsqu'il a fait sortir le comté de Labelle de la région de l'Outaouais pour l'adjoindre à Laurentides; je pense qu'il se souvient de ça. Donc, ce n'est pas d'aujourd'hui, ça date d'assez longtemps. Donc, on ne s'attend à aucune sympathie, sauf qu'il me semble que, qu'il importe la décision que la population d'une région prend, c'est des payeurs de taxes et d'impôts comme tout le monde, et ils ont droit aussi à leur quote-part.

Avec le gouvernement qu'on a, ils ont même fait nommer un délégué régional, et il est censé être là, lui, pour aider à débloquer les dossiers régionaux, mais les dossiers régionaux, pas ce que lui veut. La région a un plan de transport intégré, elle prépare un plan; donc, c'est la région qui devrait... et, à ce moment-là, le délégué régional devrait être à l'écoute des gens de la région, ainsi que le ministre. Donc, je me pose la question: Lequel des deux a l'oreille la plus sympathique? Parce que, d'un côté, je lisais, avec la programmation du ministre, la programmation pour cette année, que, même si on fait juste terminer les travaux qui ont été commencés sur l'axe McConnell-Laramée, le ministre trouvait que c'était un projet qui était encore fort important.

Toutefois, le délégué régional dit que c'est un projet qu'il faudrait oublier puis mettre sur la tablette. Qui dit vrai? Qui est le vrai ministre des Transports? Il va falloir avoir une réponse à ces choses-là.

Aussi, je vais certainement vouloir toucher à un sujet que j'ai voulu aborder avec vous à la période de questions: Quel est l'avenir du volet du budget d'amélioration du réseau routier qui a été transféré aux municipalités? Je suis convaincu que, si les maires de votre comté vous parlent, ils vont certainement vous dire comment c'est important et que les sommes d'argent qui vont dans votre comté sont importantes aussi. Il me semble que ce serait tout à fait normal, surtout pour vous autres qui nous avez accusés de pelleter les problèmes dans la cour des municipalités, qu'aujourd'hui, une fois qu'on a remis le réseau, si on coupe les vivres, vous seriez ceux qui auraient pété, parce que, nous autres, on n'a jamais indiqué qu'il y aurait une fin dans le temps, mais on n'a jamais dit le nombre d'années.

● (16 h 50) ●

Dans le volet de prise en charge, on avait indiqué que ce serait sur cinq ans et qu'au bout du cinq ans on reverrait ça avec les deux unions pour voir si le taux devrait changer.

Et, si on veut parler du programme d'amélioration, je vois le ministre indiquer trois ans, mais j'ai regardé dans le... La compensation pour la prise en charge du réseau local, je vais vous dire ce que ça disait: Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort fiscal et à la richesse foncière uniformisée seront fixés pour une période de cinq ans. Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec ainsi que ceux de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, UMRCQ.

Dans le cas du programme d'aide à l'amélioration du réseau local, ça dit: Les principales modalités de fonctionnement de ce programme se résument comme suit: le ministre des Transports fera connaître, pour chaque circonscription électorale, l'enveloppe budgétaire qui lui sera allouée annuellement. Il incombera à chaque député, en collaboration avec les municipalités et les MRC, d'établir pour sa circonscription la programmation triennale — c'est là où la période de trois ans arrive — des travaux d'amélioration à effectuer sur le réseau et de formuler des recommandations au ministre. Donc, il me semble, Mme la Présidente, que, nulle part, on n'avait indiqué qu'au bout de trois ans ça serait la fin. Il me semble que ce qu'ils avaient dans l'idée, et dans les négociations et les discussions qu'on a eues avec les Unions, c'était de s'assurer qu'à un moment dans le temps, oui, espérant qu'après un certain nombre d'années on aurait réussi à améliorer le réseau tertiaire, les routes 1 et 2, à un certain niveau où, à ce moment-là, la municipalité pourrait elle-même, ou par d'autres moyens possibles... Et c'était une des raisons pourquoi le transfert a été fait, pour qu'on puisse économiser de l'argent en le remettant au palier de gouvernement qui pouvait mieux le faire.

On va certainement vouloir aussi toucher, Mme la Présidente, les contrats de déneigement. De quelle façon ça évolue, avec le nouveau système qu'on a mis,

de demandes de soumissions publiques. Quelles sont les intentions du ministre concernant les contrats d'asphalte, les contrats négociés? Est-ce qu'on va mettre de côté tout un système qui date depuis les années 1972 et qui a été créé aussi dans le but de créer une industrie régionale tout en maintenant un prix très compétitif comparativement aux États-Unis et aussi dans la province voisine de l'Ontario, et qui est fort important pour le développement régional. Et, si on commence à utiliser le système de soumissions, d'accord, oui, ça a sa place, mais est-ce que, par le fait même, on va éliminer, en région, des emplois ou des entrepreneurs? Il me semble que c'est quelque chose qu'il faut faire.

Aussi, il ne faut certainement pas oublier la qualité de nos travaux. Je pense qu'on a fait énormément, et je félicite les gens du ministère; c'est que, sur la qualité de l'asphalte, on s'est aperçu, avec la reconstruction du boulevard Métropolitain, qu'on a réussi à avoir une qualité; «l'ornierage», c'est presque fini. Sauf qu'il y a un autre problème qui semble... Vous le savez tous, je l'avais indiqué quand j'étais là, c'est le fini. Il n'y a rien de pire, lorsqu'on donne un contrat d'asphalte, de pavage, et qu'on passe pas longtemps après, de constater que ce n'est pas lisse, ce n'est pas uni. Il me semble que c'est quelque chose qui devrait être amélioré, et ça fait partie de l'amélioration, parce que, si on veut bien dépenser nos sous, il faut s'assurer que, le lendemain des travaux, les gens ne disent pas: Bien, quelle sorte de travail a été fait ici? Il me semble que ça fait partie de ces choses-là.

Donc, Mme la Présidente, ça fait un peu le tour des questions de façon générale, et, en particulier, on va vouloir la programmation dans chaque région, les couches d'usure et ainsi de suite. Donc, Mme la Présidente, je pense que, pour le moment, je vais m'arrêter ici.

La Présidente (Mme Bélanger): Très bien, M. le député de Pontiac. M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires?

M. Jacques Léonard

M. Léonard: Oui. Mme la Présidente, bien, je veux simplement faire quelques remarques. Le député a fait le tour des questions qu'il entendait soulever. Je ne veux pas les reprendre en réplique parce que j'ai bien l'impression qu'on y reviendra une par une ou d'un sujet à l'autre. Donc, si je comprends bien, il nous a donné un peu son plan d'attaque. Ha, ha, ha! Alors, je voudrais quand même rappeler des choses. Il y a des choix stratégiques qui ont été faits par le ministère, et, en particulier, l'un de ceux-là concerne le maintien, l'entretien du réseau et le maintien en état des structures de tout ce que nous avons, des actifs que nous avons. Je veux simplement les rappeler.

Le premier choix stratégique que nous avons, c'est assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures des équipements de transport. Et il y a cinq objectifs qui en découlent; le

premier, c'est accorder la priorité aux interventions favorisant la remise en état des infrastructures de transport plutôt que le développement; c'est, deuxièmement, optimiser la gestion et l'exploitation du réseau routier par la conception et le suivi d'indicateurs de performance; troisièmement, dans le cadre de nos programmes de subventions au transport en commun, on doit privilégier des projets d'entretien d'équipements et d'infrastructures; on veut améliorer la gestion des corridors routiers; donc, nous travaillons dans le sens de préserver les actifs que nous avons en termes de voirie et d'équipements routiers; et puis j'ai eu l'occasion tout à l'heure, avant que son collègue lui cède sa place, de souligner que nous voulions améliorer le bilan routier. Cela se fait aussi par différentes interventions.

Bon. Je pense que c'est le premier choix stratégique que nous avons au ministère. Donc, on va poursuivre là-dedans. Et, quand il laisse entendre que, pour nous, la route, ce ne serait pas très important, au contraire, nous sommes bien conscients que c'est la majorité des activités du ministère qui se retrouve dans le réseau routier. C'est le réseau qui rejoint tout le monde, c'est le réseau que tout le monde emprunte tous les jours. On ne s'arrête pas à penser à ça — c'est rare — le service public qu'on utilise tous les jours. On utilise l'électricité, par exemple, le téléphone, et on utilise la route, on prend la route tous les matins, on revient le soir tous les jours pour son travail et la fin de semaine pour se promener, etc. C'est vraiment un équipement public soumis à une utilisation intensive, le réseau routier. On peut prendre le bateau de temps en temps, ou l'avion ou le train, ou sa bicyclette, mais le réseau routier, on l'utilise.

Alors, nous avons construit un réseau routier, et nous l'avons construit au cours des 35 dernières années. Mais il y a eu un effort intense qui a été fait dans les années soixante, soixante-dix, mais surtout soixante, et ces équipements ont 30, 35 ans d'âge à l'heure actuelle, et il faut faire plus que de l'entretien, il faut les remettre en état. Cela, pour une première fois, commence à nous imposer des sommes importantes, et la première priorité du ministère, c'est de maintenir le réseau en bon état, de faire des réfections.

● (17 heures) ●

Autre chose, autre élément aussi, nous le faisons évidemment dans un contexte de rareté de ressources, de rareté budgétaire. L'héritage que nous avons reçu, en arrivant le 26 septembre dernier, a été alourdi. Pendant des années, ils nous ont seriné qu'il y avait eu des déficits auparavant, mais eux les ont doublés, triplés, quadruplés. Ils en parlent moins. Et ils parlaient toujours des déficits antérieurs en espérant que la population n'aurait pas les yeux sur le déficit courant. Mais, pourtant, il y en avait, des déficits courants, et on voit que les charges ont considérablement augmenté. Donc, cela nous amène à nous poser des questions sur notre gestion, sur nos façons de faire, nos façons de gérer, et nous amène aussi à resserrer les contrôles. Nous avons

souligné à quelques reprises qu'il y avait des dépassements importants dans certains contrats. Alors, oui, nous avons aussi l'intention d'améliorer la gestion, d'améliorer les contrôles; donc, nous allons poursuivre dans cette voie. Le député a évoqué, comme je le disais, d'autres sujets; nous y reviendrons. Que ce soit sur un plan territorial ou sur d'autres plans, nous y reviendrons au cours de ces heures que nous allons passer ensemble.

Alors, les budgets ont été calculés sur les dépenses prévues... les dépenses réelles encourues, en tout cas, l'estimé des dépenses encourues au 31 mars, parce que tous les états financiers ne sont pas faits, ne sont pas dressés, mais nous avons une bonne idée des dépenses que nous allons avoir. Et, donc, les crédits que nous avons accordés sont en retrait des dépenses prévues de l'an passé, mais la situation financière nous impose une telle orientation présentement.

J'ai eu l'occasion d'indiquer qu'il s'agissait d'une somme d'environ 50 000 000 \$ dans l'ensemble du ministère, ou 40 000 000 \$ plutôt, sur les dépenses prévues, 40 000 000 \$. Alors, voilà, nous allons faire le mieux que nous pouvons, et vraiment le mieux que nous pouvons avec les sommes dont nous disposons et que l'Assemblée nationale nous votera.

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

Discussion générale

Diminution des crédits

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Pour revenir un peu où on a arrêté au moment des crédits provisoires, la diminution des crédits est de 50 700 000 \$.

M. Léonard: 50 700 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, en 1995-1996. Et, tel que je le lis dans le livre...

M. Léonard: Au programme 2, 50 700 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, oui. D'accord...

M. Léonard: O.K.

M. Middlemiss: ...on est au programme 2. «...résulte principalement du plan de réorganisation administrative et de l'amélioration de la productivité, ainsi que d'une réévaluation des projets de développement du réseau routier.»

J'ai pu obtenir, la dernière fois... On me disait que la réorganisation des économies était de l'ordre de 18 000 000 \$. Est-ce que c'est encore ça?

M. Léonard: La réorganisation administrative?

M. Middlemiss: Oui. Était responsable pour une économie de... Des 50 700 000 \$, il y avait 18 000 000 \$ d'économies parce qu'on a réorganisé.

M. Léonard: Non. Je vais donner au député une répartition, une ventilation de toutes les sommes qui composent le 50 500 000 \$. Si vous voulez prendre des notes, peut-être.

M. Middlemiss: D'accord. Pour la dernière fois?

M. Léonard: Pour le programme 2.

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: Oui. Parce que ça dépend comment on calcule les choses, là. J'ai six points qui expliquent les 50 500 000 \$. Réorganisation administrative, 3 500 000 \$. En ce qui concerne les effectifs permanents, cela toucherait 179 postes. En ce qui concerne l'amélioration de la productivité, au point 2, 9 700 000 \$. La compression dans les travaux routiers, 42 500 000 \$. On pourra aller plus dans le détail ultérieurement, là.

Une voix: Oui.

M. Léonard: Les dépenses reliées à la diminution des travaux, 3 000 000 \$. Des dépenses de transferts, 7 300 000 \$. Et si vous faites l'addition, là, vous arrivez à plus que 50 000 000 \$. Maintenant, en augmentation de budget, mais ça se trouve en diminution des 50 000 000 \$, un certain nombre de choses en termes de matériel d'entretien d'hiver, de remplacement de matériel informatique, où il y a plus de crédits, puis un divers de 1 400 000 \$. Le total, c'est 15 500 000 \$. Grand total de tout cela, parce que les 15 500 000 \$ viennent en diminution de tous les montants dont je viens de vous donner la liste, cela vous donne 50 500 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. Il me semble...

M. Léonard: Oui?

M. Middlemiss: Le seul chiffre que j'avais eu, moi, aux crédits provisoires, c'était 18 000 000 \$. Je n'ai jamais eu ce détail-là.

M. Léonard: Oui. Mais je pense que...

M. Middlemiss: Je vous dis ça, là, en toute... Non, puis je comprends qu'il n'était peut-être pas disponible à ce moment-là.

M. Léonard: Oui. Mais c'est parce qu'à ce moment-là... C'est exactement ce que vous avez dit: On pourra l'étudier en détail aux crédits. Le montant de

18 000 000 \$, c'est un chiffre qui m'avait été donné, mais qui, je pense, recoupait d'autres montants là-dedans. Puis j'aime autant rectifier immédiatement la situation, là, c'est 50 500 000 \$, ventilés comme je viens de le dire.

M. Middlemiss: L'item 3, vous dites qu'il y a 42 500 000 \$ de moins de travaux...

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: ...qui étaient prévus dans la programmation originale cette année, c'est ça? Ou bien vous avez purgé, là, tous les projets qu'on avait au ministère et vous avez dit: Dorénavant, avec la programmation, ce projet-là, celui-là, celui-là, on les oublie?

M. Léonard: C'est par rapport à la dépense prévue de cette année; par rapport à la dépense prévue de cette année. Ce n'est pas par rapport à des crédits qui ont été déposés, où il y a une commande de compression, là, non, non, c'est par rapport aux dépenses de l'an dernier. C'est des dépenses réelles, là.

Par exemple, en termes de développement, 9 000 000 \$ de moins par rapport aux dépenses prévues; améliorations, 16 500 000 \$; et réfections de surface, 17 000 000 \$, pour un total de 42 500 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, il était prévu 85 000 000 \$ de développement, puis, en réalité, vous en avez seulement que 76 000 000 \$.

M. Léonard: Non. Cette année, en 1994-1995, on a dépensé, en termes de développement, 85 000 000 \$; l'an prochain, on dépensera 76 000 000 \$.

M. Middlemiss: Ah, c'est ça. C'est ça, les 9 000 000 \$.

M. Léonard: Oui, c'est ça les 9 000 000 \$, mais ce n'est pas sur des crédits qui étaient prévus alors qu'on les réduit. C'est des dépenses prévues, des dépenses estimées au 31 mars 1995, pour l'année 1994-1995, par rapport aux crédits 1995-1996 que nous avons déposés. Le décalage est de 9 000 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, en réalité, ce... C'est ça que j'essaie de... Les 50 700 000 \$, on va avoir... L'effet sur les travaux qui vont être exécutés, il y a au moins 42 500 000 \$ de moins, en partant, là. Ça, c'est des travaux de moins qui vont être faits cette année, en partant, là.

M. Léonard: Si l'on veut.

M. Middlemiss: Bien...

M. Léonard: Mais ça dépend comment on l'interprète. L'an dernier, par exemple, vous avez voté des

crédits, mais il y a eu 63 000 000 \$ de crédits périmés. Juste dans ce programme 2, là.

M. Middlemiss: Mais il me semble que, si j'ai bien compris, Mme la Présidente, c'est..

M. Léonard: Il y a une diminution des travaux...

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: ...ça, je l'ai dit, des travaux prévus, des crédits prévus aux travaux de développement, aux travaux de voirie.

M. Middlemiss: Comme développement, l'an passé, est-ce qu'il y a 85 000 000 \$ qui ont été dépensés?

M. Léonard: Dans le développement, oui.

M. Middlemiss: Donc, vous dites, cette année, il y en a 76 000 000 \$, 9 000 000 \$ de moins dans le développement.

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: C'est ça. Les couches d'usure?

M. Léonard: Pardon?

M. Middlemiss: Les couches d'usure?

M. Léonard: Sur les couches d'usure, ça, je l'avais dit... Réfection de surface, «c'est-u» la même chose, ça?

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: Bon, sur les couches d'usure et réfections majeures, quand on refait l'asphalte, là, au complet, l'an dernier, on avait prévu, à vos crédits 1994-1995, 122 000 000 \$; il a été dépensé 106 000 000 \$. Nous avons mis, nous, à nos crédits, 89 000 000 \$.

M. Middlemiss: Ça, ça fait un autre 17 000 000 \$, hein?

M. Léonard: 17 000 000 \$. C'est le chiffre que je vous ai donné tout à l'heure.

M. Middlemiss: D'accord. Dans votre développement, est-ce qu'il y a une portion qui vient du gouvernement fédéral pour certains tronçons comme la 30?

M. Léonard: Il y a 15 000 000 \$ qui vont aller sur la 30, là, parce que nous poursuivons; il y a 15 000 000 \$ qui ne sont pas dans les crédits mais qui

sont à notre budget, qui proviennent du gouvernement fédéral.

M. Middlemiss: À partir des 86 000 000 \$. C'est en sus. Ou c'est 86 000 000 \$ moins 15 000 000 \$, vous mettez 71 000 000 \$, et le gouvernement fédéral en met 15 000 000 \$. C'est ça?

M. Léonard: Un instant, là. C'est quoi, 86 000 000 \$?

M. Middlemiss: Mais vous nous avez dit que vous avez... Non, excusez, 76 000 000 \$. Excusez-moi. 76 000 000 \$.

M. Léonard: O.K. ou 89 000 000 \$ ou... Le montant de 15 000 000 \$ est dedans.

M. Middlemiss: O.K. 76 000 000 \$ moins 15 000 000 \$, ça fait 61 000 000 \$.

M. Léonard: Et c'est compris dans le développement, dans les 76 000 000 \$.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Léonard: Le montant de 15 000 000 \$ est dedans.

M. Middlemiss: Donc, 61 000 000 \$...

M. Léonard: O.K.

• (17 h 10) •

M. Middlemiss: Oui. Donc, 61 000 000 \$, ça, ça vient de votre budget. L'autre, vous allez le chercher du fédéral.

M. Léonard: Oui, mais, l'an passé, il y avait la même chose. Quand on comparait, dans le développement, vous aviez mis à votre budget 89 000 000 \$, vous avez dépensé 85 000 000 \$. Nous mettons 76 000 000 \$. Il y a aussi les sommes du gouvernement fédéral. Je ne sais pas de quel ordre. 15 000 000 \$? 15 000 000 \$ aussi. On est sur une base comparable.

M. Middlemiss: Non, c'était juste... Je n'essaie pas... Oui, O.K. Non, non. J'avais une idée que c'était de cette façon-là que ça fonctionnait.

M. Léonard: Mais ça ne sera pas dans les crédits déposés à l'Assemblée nationale, on se comprend? Il y a un décalage, entre le budget et les crédits, de 15 000 000 \$, qui est la somme...

M. Middlemiss: O.K. Donc, il y aura 15 000 000 \$ de plus de dépensés que les crédits le démontrent.

M. Léonard: Oui, que les crédits le démontrent. Oui, c'est ça.

M. Middlemiss: O.K. Maintenant qu'on a décidé de couper dans le développement, quels projets prévus pour cette année ou l'an prochain on a éliminés et dans quelles régions du Québec?

M. Léonard: Il n'y a pas eu de projets de coupes, on a choisi, on a bâti une programmation en fonction des 76 000 000 \$ que nous avons attribués. Je pense qu'il faut revenir à une disposition qui a été rendue publique par ma collègue du Conseil du trésor à l'effet que nous fonctionnions sur la base d'un budget fermé, avec des crédits qui ont été déposés, mais sans qu'il y ait à ces crédits les dispositions qu'il y avait dans les budgets antérieurs, à savoir, une commande de crédits périmés. Je pense que c'est très important de saisir ça.

L'an dernier, en autant que je me souvienne, aux crédits, nous avions, par exemple, 41 000 000 000 \$ de dépenses. Supposons 41 250 000 000 \$ de dépenses, mais il y avait une petite ligne où l'on disait: crédits à périmier, 250 000 000 \$. Donc, les vrais crédits étaient de 41 000 000 000 \$. Cette année, il n'y a pas cette ligne de 250 000 000 \$ et les crédits qui sont déposés représentent la programmation.

M. Middlemiss: Sauf, Mme la Présidente, que toute la discussion que j'ai eue à date avec le ministre sur les 50 700 000 \$, les chiffres qu'il m'a donnés, ça, c'est moins que l'an passé.

M. Léonard: 50 000 000 \$ de moins sur l'ensemble des crédits.

M. Middlemiss: Est-ce que la programmation du ministère... En soi, le fait d'avoir moins d'argent, ça veut dire qu'on doit faire moins de travaux. Et sachant que dans la planification et dans la programmation il y a des projets qui sont là, de quelle façon avons-nous procédé pour dire: On donne la priorité à a, b, c, ou d, e, f?

M. Léonard: J'ai lu tout à l'heure au député le premier choix stratégique du ministère — je vais le lui répéter — qui consiste à assurer la mobilité et la sécurité des usagers par le maintien en bon état des infrastructures et des équipements de transport. Et le premier objectif, c'est d'accorder la priorité aux interventions favorisant la remise en état des infrastructures de transport plutôt que le développement. C'est évident que dans le contexte de ressources rares — puis c'est dit tel quel, je vous le dis tel quel — les projets de développement sont moins importants que ce que nous mettons, comparativement à d'autres années, sur les interventions qui concernent l'entretien et la remise en état des équipements que nous avons, des investissements que nous avons.

M. Middlemiss: O.K.

M. Léonard: Si on avait un budget de 100 000 000 \$ de plus, nous ferions plus de travaux de

développement, effectivement. C'est évident. Il y a peut-être aussi...

M. Middlemiss: Ou plus de travaux d'amélioration aussi.

M. Léonard: ...bien, de l'amélioration, mais de l'entretien qui pourrait être plus poussé, oui. Mais, effectivement, cela nous donnerait une marge de manœuvre supérieure pour faire du développement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est certain que ce n'est pas arrivé par enchantement, le 26 septembre, de mettre l'accent sur l'amélioration du réseau routier. Vous vous souvenez fort bien qu'en 1990-1991 on a sorti un budget spécial pour faire le rattrapage, et les résultats sont là.

Principaux projets de développement

Maintenant, dans le développement, quels projets avons-nous retenus? Il y a 76 000 000 \$. Quels sont ces projets-là, et combien dans chacun et dans quelles régions?

(Consultation)

M. Léonard: Je vais donner les principaux, disons, qui dépassent 1 000 000 \$. Il va y en avoir un certain nombre. Rimouski-Neigette, sur la route 232, il y a une programmation de 1 293 000 \$.

M. Middlemiss: Du parachèvement?

M. Léonard: Oui. Sur la rue Industrielle, aussi, la construction d'une quatre voies contiguës, 1 665 000 \$. Il y avait seulement 150 000 \$ de dépenses, mais sur un coût total de 2 000 000 \$. Donc, le gros des travaux se fait cette année. À Baie-Johan-Beetz, en Minganie, 3 556 000 \$. C'est un nouveau contrat sur la route 138. Sûrement que vous connaissez ce coin-là, vous savez qu'il s'agit de relier deux bouts de route qui étaient faits chacun son bout, pour compléter la route jusqu'à Natashquan. On appelle ça du désenclavement.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est le dernier des contrats?

M. Léonard: Oui, c'est le dernier bout.

M. Middlemiss: Mais ce n'est pas 3 000 000 \$. Il doit y en avoir d'autres. C'est une première phase?

M. Léonard: C'est ça, c'est un contrat de 12 500 000 \$.

M. Middlemiss: Ah! 12 500 000 \$.

M. Léonard: Je vous donne la programmation de cette année. On peut donner aussi le coût du contrat.

M. Middlemiss: C'est 12 000 000 \$, d'accord.

M. Léonard: Cette année, il y a 3 556 000 \$, sur un contrat de 12 500 000 \$.

M. Middlemiss: Et c'est donné ou ça s'en va en soumissions?

M. Léonard: Ça s'en va en soumissions à l'été. Mais les travaux, me dit-on, devraient se faire sur deux ans. On me dit que les appels d'offres seraient dans les journaux le 21 avril. Avis aux lecteurs de *Constructo*.

La route 170, 980 000 \$, sur un projet de 4 100 000 \$ cette année.

M. Middlemiss: Un parachèvement?

M. Léonard: Non.

M. Middlemiss: Non?

M. Léonard: Non. Ça commence. Ça, c'est une excellente initiative. C'est des nouvelles initiatives.

M. Dufour: C'est 150 milles d'asphalte sur le tronçon de parachèvement, d'asphalte.

M. Léonard: Il y a une partie, si l'on veut, mais le projet total, c'est 4 100 000 \$, en allant vers l'ouest. Donc, il y a 980 000 \$ cette année et 3 120 000 \$ par la suite. Ça, c'est une nouvelle initiative. Dans les nouvelles initiatives, j'ai ici Plessisville, dans la MRC de L'Érable, la route 116; sur un projet de 3 100 000 \$, cette année, un début de 500 000 \$, un demi-million.

M. Middlemiss: Vous allez pour un plein contrat, mais en dépensant seulement 500 000 \$ cette année. Ce n'est pas un contrat de 500 000 \$?

M. Léonard: Oui, c'est ça. Le projet débute cette année.

Oui. Une chose que je veux dire aussi, c'est qu'il y avait eu beaucoup, beaucoup de nouvelles initiatives la dernière année, mais qu'on retrouve en parachèvement cette année. On voyait, on peut voir qu'il y avait des élections qui s'en venaient, ça s'est mis à grouiller un peu.

Ici, la route 173...

M. Middlemiss: Excusez. Mme la Présidente, est-ce que le ministre prévoit une élection bientôt? Je vois que lui aussi a plusieurs nouvelles initiatives, avec des petits 509 000 \$. Hein? C'est le référendum. Ça, c'est pour le référendum.

M. Léonard: Vous voyez, on essaie d'en faire beaucoup avec le peu qu'on a.

M. Middlemiss: C'est pour le référendum, ça.

M. Léonard: Non. On a un mandat de cinq ans, on a juste six mois de faits sur les cinq ans; prenez votre mal en patience, là. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ah non, ce n'est pas ça, mais c'est peut-être plutôt le référendum, encore, comme vous avez tenté de le faire en 1980.

M. Léonard: Nous y reviendrons. Alors, en Beauce-Sud, sur la 173, une programmation de 1 530 000 \$, sur un coût de 3 030 000 \$. Il y aura donc la moitié des travaux qui seront faits cette année. À Lévis, la 173, à Pintendre, 1 500 000 \$, sur un projet de 5 500 000 \$ qui débute cette année. Nouvelles initiatives.

M. Middlemiss: Ce n'était pas prêt techniquement, je pense.

M. Léonard: Oui, mais vous n'étiez pas près de le rendre techniquement prêt.

M. Middlemiss: Non, non, non. Ce n'est pas vrai, il était dans la programmation.

• (17 h 20) •

M. Léonard: Autre projet, sur la route 138, à la Malbaie, 5 216 000 \$. Tout le monde connaît les problèmes de sécurité qu'il y a; 5 216 000 \$ cette année, sur un coût global de 5 876 000 \$. Là, il y a des travaux importants, il s'agit de corriger des points noirs qui n'avaient pas été corrigés auparavant. C'est un beau projet dans Charlevoix.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que je pourrais demander au ministre à quel moment...

M. Léonard: Bien, vous vouliez la liste; là, je continue. Oui?

M. Middlemiss: Non, mais, ce projet-là en particulier...

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: ...à quel moment il a été mis dans la programmation?

(Consultation)

M. Léonard: Écoutez, les mémoires sont un peu... J'ai rencontré les gens du comté de Charlevoix, moi, à la fin novembre, début décembre...

M. Middlemiss: Par exemple, Ulysse Duchesne, M. Ulysse Duchesne?

M. Léonard: Oui, oui, oui.

M. Middlemiss: Oui? Bon.

M. Léonard: Avec qui nous avons discuté, oui. Cela nous a amenés à faire une planification des travaux dans Charlevoix — que je pense excellente — qui va nous amener à corriger un bon nombre de choses dans ce comté.

Je poursuis, Mme la Présidente, sur des nouvelles initiatives. L'autoroute 13, entre la 440 et le pont Bisson, 2 167 000 \$, un projet que nous allons réaliser: construction d'une voie auxiliaire.

M. Middlemiss: O.K. C'est «développement», ça?

M. Léonard: Laval.

M. Middlemiss: Ce n'est pas «amélioration», c'est «développement»?

M. Léonard: Mon collègue de Laval est très heureux; très, très heureux.

M. Middlemiss: D'accord. Il y a un besoin.

(Consultation)

M. Léonard: Je note, même si ce n'est pas de 1 000 000 \$ comme travaux, dans le comté de Saint-Laurent, qui est le comté de celui qui vous a précédé...

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: ...que la voie réservée sur la 13 nous coûtera, à l'estimé, 833 000 \$. C'est sûr que cela va contribuer à améliorer de façon sensible...

M. Middlemiss: L'économie, hein! C'est une affaire économique, je présume.

(Consultation)

M. Léonard: Ah! Des travaux importants sur l'autoroute 30; sur l'autoroute 30.

M. Middlemiss: Le contrat de 6 km, celui-là?

M. Léonard: Oui, mais c'est la fin des travaux.

Il y a des parachèvements importants aussi qui sont faits sur l'avant-dernier tronçon, là. J'en ai trois devant, ici: 1 571 000 \$; 1 207 000 \$; 3 132 000 \$. Je souligne qu'il s'agit d'un dossier qui va se compléter par un autre contrat, là — j'y arrive, j'y arrive, effectivement — sur la 30. Alors, ce que je viens de mentionner, c'est des tronçons antérieurs, mais le dernier tronçon pour relier la 10 et la 15 — donc, la 20, la 10, la 15, sur la 30 — comporte des investissements de 15 000 000 \$. Il y a deux contrats: un sur 5,3 km, pour 10 000 000 \$; et puis un autre sur 3,6 km, pour 5 000 000 \$; donc, un contrat de 15 000 000 \$.

L'ensemble des travaux, cependant, devrait se compléter l'an prochain. Non, ils vont se compléter... C'est-à-dire que l'autoroute va être ouverte à l'automne 95, novembre, décembre, quelque part par là. Il va manquer encore quelques travaux. Ce ne sera pas complètement terminé, mais il y a une section, celle dont j'ai parlé, des parachèvements, tout à l'heure, qui va être ouverte au mois de juillet et l'autre qui va être ouverte au mois de novembre, décembre. L'asphalte ne sera pas nécessairement... la deuxième couche d'asphalte n'aura pas été posée, mais ce sera passable, et le lien sera établi entre les trois autoroutes, de sorte qu'on va pouvoir contourner quelque peu la Montérégie par la 30 et avoir accès à la circulation des États-Unis. Donc, ça, c'est une boucle importante qui viendra d'être terminée dans la Montérégie, pour la région de Montréal.

M. Middlemiss: M. le ministre est certainement d'accord que c'est une belle initiative, et heureusement aussi qu'on est allé chercher des sous du gouvernement fédéral. Ça fera plusieurs millions qui ont été mis dans ce réseau-là, fort important, si on regarde le niveau de circulation et la population dans cette région-là.

M. Léonard: Je ne sais toujours pas ce que le fédéral fait dans les routes, ce n'est pas du tout de son ressort, mais c'est parce qu'on lui...

M. Middlemiss: Dans ce cas-là, si...

M. Léonard: ...paie tellement d'impôts qu'à un moment donné il en revient un petit peu, mais il en revient moins que le ferroviaire dans l'Ouest du pays, cependant.

M. Middlemiss: Regardez, on parle...

M. Léonard: On a un peu oublié cette discussion. Je vois que le député de Saint-Laurent, je réalise qu'il n'est pas revenu sur le sujet, mais, dans le temps, le député de Saint-Laurent... Parce que, en avant-midi, à 13 heures, on a parlé de cela, puis il n'est pas revenu sur le sujet, il a pris un autre train après la période des questions. Mais il y a quelques sous qui sont dépensés dans l'Ouest, le montant de 1 600 000 000 \$ qui s'en va en compensation de l'abandon de la LTGO, dans l'Ouest. J'aimerais bien retrouver l'équivalent de ce qu'on abandonne ici: 4 500 km de voies ferrées.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Léonard: Quoi qu'il en soit, ils mettent quelques grenailles dans les routes; en tout cas, 15 000 000 \$, j'aime mieux ça que rien, c'est un fait, mais c'est juste 15 000 000 \$. On continue?

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

M. Léonard: Je continue.

M. Middlemiss: ...c'est 15 000 000 \$ l'an passé, c'est 15 000 000 \$ cette année et, si je ne me trompe pas, ça va être 75 000 000 \$ sur cinq ans. Est-ce que j'ai raison de dire ça?

M. Léonard: Sur cinq ans, 15 000 000 \$ par année.

M. Middlemiss: Oui. Mais c'est ça, là, l'entente, la dernière entente qu'on a eue, là.

M. Léonard: Une chance qu'il faut multiplier par 5. Pour faire des chiffres qui ne prennent pas de microscope, il faut vraiment les multiplier par 5, oui, effectivement.

M. Middlemiss: Non, non, il faut l'admettre, là, ce n'est pas juste 15 000 000 \$...

M. Léonard: J'admets...

M. Middlemiss: ...c'est 75 000 000 \$...

M. Léonard: J'admets tout avec vous...

M. Middlemiss: ...sur le réseau.

M. Léonard: ...M. le député. J'admets tout avec... Mme la Présidente, excusez-moi...

M. Middlemiss: Non, non, vous n'admettez pas...

M. Léonard: ...j'admets tout avec le député de...

M. Middlemiss: ...vous tentez...

M. Léonard: ...Pontiac.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que le ministre tente de prendre crédit pour le travail de la 30. Toutefois, lorsqu'on a décidé, dans des circonstances assez difficiles, de procéder à construire l'autoroute 30, ça a été un chiard, Mme la Présidente, de procéder de la façon qu'on avait procédé parce qu'il y avait un besoin. Aujourd'hui, après qu'on ait fait l'initiative, qu'on ait tout fait, il va se péter les bretelles et dire: Regardez donc ça, on va relier, nous autres, les autoroutes. Il me semble que... Tant mieux, je suis heureux de voir que vous avez les mêmes priorités que nous autres dans le réseau routier, mais n'oubliez pas qu'avant le 26 septembre il y a des gens qui ont fait des travaux pour vous permettre de faire le parachèvement que vous allez faire.

M. Léonard: J'avoue que, sur les 15 000 000 \$, je n'avais pas l'impression de m'être péti les bretelles tant que ça, là, à la place du fédéral. Moi, ça ne me dérange pas du tout de le dire. Je l'ai admis d'emblée, je

n'avais aucun problème avec ça. Je trouve que quand le député de Pontiac multiplie ça par cinq ans pour arriver à faire un chiffre qui est présentable, bon, très bien, j'admets ça aussi; ça va bien, ça va bien.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est qu'il me semble qu'il faut que ça soit clair: il y a eu une entente avec le fédéral, sur une période de cinq ans, qui était de 75 000 000 \$. Le ministre tentait de dire: Ah, il y a seulement 15 000 000 \$, ce n'est pas grand-chose comparativement aux voies ferrées dans l'Ouest.

M. Léonard: Oui, 1 600 000 000 \$.

M. Middlemiss: Moi, je n'ai pas parlé des voies ferrées. Il me semble qu'on parle de quelque chose de concret, ici. Et quand je vous disais «se péter les bretelles», ce n'était pas sur les 15 000 000 \$, ce n'était pas ça. C'est que, avec votre air, c'était vous, le créateur de la 30 qui allait permettre de relier les autoroutes dorénavant. D'accord, vous allez le finir. Vous allez le finir.

M. Léonard: Mme la Présidente, là, je pense que le député enfonce des portes ouvertes. J'ai été au gouvernement avant ça, j'ai signé des ententes il y a presque 20 ans maintenant — pardonnez-moi mes cheveux gris — mais l'entente que j'avais signée en juin 1977 était de 430 000 000 \$, là aussi sur cinq ans. Déjà, on trouvait que ce n'était pas gros comparativement à ce qui se versait en Ontario à l'époque, et nous avions raison. Aujourd'hui, il nous parle avec beaucoup d'emphase de 75 000 000 \$. Je veux bien, 75 000 000 \$, c'est important. C'est important, nul n'en disconvient, bien sûr, cependant, il faut prendre les choses relativement. Tant mieux, on va chercher 15 000 000 \$, on va faire plus de travaux avec ça, on va les faire avec beaucoup d'enthousiasme, mais j'ai l'impression que, comme il insiste beaucoup sur cette affaire, il est comme très intéressé à faire la promotion du fédéralisme.

M. Middlemiss: Non, du tout.

M. Léonard: Alors, allons-y, on va écouter le couplet.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je l'ai dit en finissant, c'est qu'on parlait de l'autoroute 30, et, dans une foulée, il est parti, le ministre, pour dire: Regardez, on va finalement raccorder les autoroutes.

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien. Et je vous dis maintenant: Oui, on va les raccorder, mais n'oubliez pas que ce n'est pas arrivé par enchantement après le 26 septembre. C'est qu'il y a eu un début...

M. Léonard: Je n'ai pas dit ça.

• (17 h 30) •

M. Middlemiss: ...puis il y a une fin. Non, non. On est d'accord. Et si je n'avais pas soulevé tantôt que, dans le développement, il y a 76 000 000 \$, certainement que vous n'auriez pas indiqué du tout qu'il y avait une participation du gouvernement fédéral.

M. Léonard: Mme la Présidente, moi, je n'ai pas d'objection à l'indiquer, ça ne me dérange absolument pas. Je n'ai jamais fait de chicane là-dessus. Je ne dis pas... Pour moi, on l'a mentionné. Lorsque ça a été mentionné par le député de Pontiac, qui, évidemment, a beaucoup d'intérêt à le mentionner, j'ai dit qu'il voulait lancer son couplet sur le fédéralisme, très bien, j'accepte ça. Moi, vous savez, je n'en suis pas là, Mme la Présidente. Je veux sortir du système.

Les transports, il y a pour 1 927 000 000 \$ de crédits. Je souhaite puis je pense que ça va mieux aller, que, en récupérant la juridiction législative, réglementaire et fiscale sur le transport ferroviaire, sur le transport aérien, sur le transport maritime, sur tout, on va être beaucoup mieux. Mais on va avoir aussi les revenus sur l'essence, 900 000 000 \$, à peu près, qu'on verse au fédéral. Ce serait intéressant, ça. Juste là-dessus, nos camionneurs, ils en paient, des taxes au fédéral, etc. Alors, voilà.

Disons qu'il veut échanger sur ce plan-là, je le fais de bonne grâce, mais il peut toujours aligner ses 15 000 000 \$ contre les 900 000 000 \$ de taxes sur l'essence qu'on paie au fédéral. Voilà, c'est dit.

M. Middlemiss: D'accord. Regardez, on pourrait s'éterniser, sauf que, lui, il parle spécifiquement d'une entente de 75 000 000 \$... Il y en a d'autres. Il y a d'autres ententes qui existent dans l'Outaouais; je pense qu'il reste 90 000 000 \$. On pourrait en parler, de ça, mais ce n'est pas ça. C'était juste que, spécifiquement, cette année, vous parlez de budgets de développement de 76 000 000 \$, et je vous pose la question: Est-ce qu'il y a des sommes qui viennent du fédéral?

M. Léonard: On l'a dit tout à l'heure.

M. Middlemiss: Oui, O.K., c'est bien. C'est de là qu'est venu le montant de 15 000 000 \$...

M. Léonard: C'est beau.

M. Middlemiss: ...à ce moment-là.

M. Léonard: Ça va, là?

M. Middlemiss: Puis, heureusement qu'on fait la 30. Il y en aurait d'autres qui seraient certainement aussi importantes que la 30 à faire, mais il y a des préférences ou des priorités un peu partout.

M. Léonard: Nous continuons?

M. Middlemiss: Est-ce qu'on continue? D'accord.

M. Léonard: On peut continuer. J'ai aussi, sur la route 112, Ascot Corner, dans la municipalité, un projet de 3 500 000 \$ qui est une nouvelle initiative. Il y aura 2 500 000 \$ de dépensés cette année, un autre 1 000 000 \$ l'an prochain pour terminer les travaux. Voilà, ça, c'est seulement initié. Je continue.

Autoroute 50. L'autoroute 50, 2 944 000 \$, les parachèvements initiés. On continue. Entre Mirabel et Lachute, c'est la 50.

M. Middlemiss: Le deuxième tronçon.

M. Léonard: C'est la 50, ça doit vous faire plaisir, parachèvement initié, là, 2 944 000 \$. Ce tronçon-là va être terminé, nous le payons cette année, donc terminé pour ce bout. Et nous continuons la 50. Il y a un projet de 22 000 000 \$ sur la 50, 22 000 000 \$; 1 500 000 \$ cette année, 20 700 000 \$ l'an prochain, livraison prévue fin 1996. Sur la 50, 22 200 000 \$!

M. Middlemiss: Ce n'est pas 20 000 000 \$. Ça doit être de l'ordre de 11 100 000 \$. Le coût total, ça devait être 20 000 000 \$.

M. Léonard: Coût global, 22 000 000 \$.

M. Middlemiss: C'est plutôt de l'ordre de 10 000 000 \$ à 11 000 000 \$.

Une voix: Sur trois ans, sur deux ans.

M. Léonard: On me dit que c'est sur deux ans. Mais c'est un projet de 22 200 000 \$.

M. Middlemiss: Non, non, non, pas 22 000 000 \$. C'est 11 000 000 \$. 22 000 000 \$, c'étaient les deux tronçons.

(Consultation)

M. Léonard: Je vais le donner, c'est correct. Mme la Présidente, je vais même donner plus de détails sur l'autoroute 50 parce qu'on la réclame à grands cris. On progresse, sur l'autoroute 50. Alors, de Mirabel au chemin Saint-Louis, 3 290 000 \$, je pense que je l'ai mentionné tout à l'heure... En 1995-1996, oui, 3 290 000 \$, de Mirabel au chemin Saint-Louis, et, par la suite, jusqu'à Lachute, ce qui va permettre de compléter, 1995-1996, 1 500 000 \$ de prévus; 1996-1997, 10 500 000 \$; 1997-1998, 9 200 000 \$; 1998-1999, 1 000 000 \$. Pour le total des travaux que je viens de mentionner, à partir de maintenant, c'est 25 490 000 \$. Donc, il y a des travaux importants qui vont se faire sur la 50 — il ne faut pas minimiser — et qui vont permettre de se rendre jusque de l'autre côté de Lachute. Parce que, là, on a fait le contournement de Lachute, antérieurement, qui était, disons, utilisable, mais qui va être beaucoup plus efficace maintenant qu'on va relier tous les bouts. Alors, sur la 50, nous faisons, je pense, et

j'attire l'attention de mes collègues et du gouvernement comme de l'opposition, nous allons mettre 25 500 000 \$.

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

M. MacMillan: Si vous parlez de la 50, M. le ministre, j'aimerais vous en parler un petit peu, si vous me permettez. Les travaux que vous mentionnez, j'aimerais vous mentionner aussi que ça a été annoncé, le 13 mai 1993, comme une continuité des travaux qui avaient été annoncés avant. Je suis très content que ça continue. J'aimerais vous parler aussi, dans le comté de Papineau, sur les études d'impact. Et puis vous pouvez me dire qu'on ne l'a pas fait, ou quoi que ce soit, mais on ne pouvait pas le faire avant dans le comté de Papineau. J'aimerais quand même faire, juste pour qu'on puisse le situer, M. le ministre; ce n'est pas un débat de tranchées que je veux faire avec vous...

M. Léonard: Est-ce que le député pourrait me permettre de terminer la liste des nouvelles initiatives?

M. MacMillan: Est-ce que je pourrai revenir à la fin?

M. Léonard: Oui, oui. Je n'ai pas de problème là-dessus.

M. MacMillan: O.K.

M. Middlemiss: Juste avant de laisser la 50...

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: ...lorsque vous parlez de 25 000 000 \$, ça comprend les deux contrats à partir de Mirabel jusqu'à...

M. Léonard: Jusqu'à Lachute.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, il y a une partie de...

M. Léonard: On fait le lien complet Mirabel—Lachute.

M. Middlemiss: Oui, mais il y a un contrat qui avait été donné il y a quelques années et qui va se terminer.

M. Léonard: Il y en a un.

M. Middlemiss: Oui.

M. Léonard: Oui. Celui qui se termine, là, je pense que c'est sur celui-là qu'on met 2 900 000 \$... Attendez un peu, je reviens sur les chiffres, excusez-

moi... 2 944 000 \$. Ça, c'est un parachèvement. Le contrat était de 12 000 000 \$. Donc, cette année, c'est le dernier montant que nous avons à déboursier, 2 944 000 \$; ça termine le premier contrat. Nous donnons maintenant le deuxième contrat.

M. Middlemiss: Vous allez aux soumissions, et l'estimation est de l'ordre de 12 000 000 \$?

M. Léonard: Oui... Non. 22 000 000 \$.

M. Middlemiss: 22 000 000 \$?

M. Léonard: Oui, 22 000 000 \$. C'est ce qui fait le total, je le donnais tout à l'heure, de 25 490 000 \$.

M. Middlemiss: Ça ne se peut pas. Si l'autre contrat était de 12 000 000 \$ et on arrive à 25 000 000 \$...

M. Léonard: Je sais. Un instant, là. Nous déboursions 3 290 000 \$ sur le premier contrat, donc à soustraire des 25 400 000 \$, il reste 22 100 000 \$, à peu près, ou 22 200 000 \$ pour le deuxième contrat qui va terminer le lien. C'est ce qui est prévu à la programmation. On espère que le contrat va sortir plus bas que ça, là. On peut espérer. Mais on se comprend, c'est... Sur les trois, quatre ans... Je pense qu'on va pouvoir passer sur cette autoroute... Nous allons pouvoir utiliser... O.K. Livraison en 1997. Je rectifie ce que j'ai dit avant, parce que je pense que j'ai mentionné 1996.

Bon. Alors, je continue. Nous allons faire la construction du pont Perley, à Grenville; coût global, 6 000 000 \$: 1 000 000 \$ cette année, 5 000 000 \$ l'an prochain. Bonne nouvelle.

M. Middlemiss: La construction du pont ou...

M. Léonard: Construction du pont et des approches. Construction complète. On démolit l'ancien. C'est un pont neuf.

M. Middlemiss: Oui. Donc, le nouveau pont va être construit cette année. Quel va être le coût global du pont et des approches?

M. Léonard: Le coût total prévu... Mme la Présidente, notre partie à nous, c'est 6 051 000 \$. Nous mettons 1 000 000 \$ cette année et il restera 5 000 000 \$ pour les années ultérieures. Je suppose qu'au bout d'un an ça va être terminé. Mais l'Ontario...

(Consultation)

M. Léonard: C'est un pont de 20 000 000 \$; il y a une participation de l'Ontario et une participation fédérale.

• (17 h 40) •

M. Middlemiss: C'est quoi? 25-25-50?

M. Léonard: C'est ça, 25-25-50. Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

(Consultation)

M. Léonard: L'entretien va être à la charge des deux provinces, alternativement, suite à une entente avec l'Ontario.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire que vous êtes à la phase de l'exécution des travaux.

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: Le montant de 1 000 000 \$ que vous allez dépenser cette année, c'est parce qu'on va aller en soumissions, on va construire le pont ou si on commence des travaux préparatoires? Ou est-ce que, 1 000 000 \$, c'est pour des études ou la préparation des plans?

(Consultation)

M. Léonard: On me dit que les devis seront prêts à l'automne. Il est possible qu'il y ait des travaux durant l'hiver, mais l'essentiel des travaux, ça va être l'an prochain. D'ailleurs, on le voit à la programmation, il y a 1 000 000 \$ de mis cette année puis 5 000 000 \$ l'an prochain. Mais, à l'heure actuelle, on met vraiment les devis en marche.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Léonard: Autre équipement. Avec entente avec l'Ontario, que nous considérons comme de bons voisins.

M. Middlemiss: Le fédéral aussi fait le lien.

M. Léonard: Non. Le fédéral, c'est autre chose. Ce n'est pas parce qu'on déteste les fédéraux, c'est qu'on trouve que la structure ne marche pas. Et je pense que, de l'avis de tous, elle ne marche pas. J'ai des bons amis au fédéral, je n'ai pas de problème avec ça, sauf que, quand ce n'est pas fonctionnel, il faut quand même avoir l'honnêteté — j'enlève le mot «honnêteté» — il faut quand même le reconnaître, je le dirai comme cela, et puis ne pas se fermer les yeux devant certaines réalités et il faut surtout avoir le courage de tirer les conclusions. Voilà. Alors, je continue, si on me permet.

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne faut surtout pas prononcer le mot «fédéral».

M. Léonard: Je continue au plan des nouvelles initiatives. Est-ce que le député de Papineau est en ins-

tance d'une question? Je continue sur les nouvelles initiatives, le contournement par l'ouest de Joliette, qui est un dossier attendu depuis longtemps. C'est un dossier de 2 400 000 \$; il y aura 1 000 000 \$ cette année, terminé l'an prochain pour le reste.

La route 148, à Aylmer, entre le chemin Rivermead et le pont Champlain...

M. MacMillan: Quel comté, M. le ministre?

M. Léonard: Bien, Pontiac, ça doit. Il me semble qu'Aylmer c'est dans Pontiac!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Je pense que... Oui, le député de Pontiac a la mine réjouie. Je pense que ça va. Il doit être content.

M. Middlemiss: Ce n'est pas une surprise, c'est un besoin.

M. Léonard: C'est un projet de 2 000 000 \$ qui devrait être réalisé en entier cette année. Alors, les inconvénients de la construction ne devraient pas durer trop longtemps, et cela devrait vous satisfaire.

Il y a aussi un parachèvement initié sur McConnell, 1 967 000 \$, sur un projet sur lequel on a déjà dépensé 6 000 000 \$. Voilà. Un instant... Au Témiscamingue, c'est un parachèvement, mais la route 101, on termine pour 1 259 000 \$. Voilà, j'ai fait le tour des nouvelles initiatives, des principales initiatives. J'ai noté celles à partir de 1 000 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est quelque chose qui pourrait être déposé à la commission?

M. Léonard: C'est la programmation.

(Consultation)

M. Léonard: Ça a été envoyé aux députés par... Chacun des députés l'a eue.

M. Middlemiss: Oui. D'accord. On l'a vue individuellement.

M. Léonard: Vous l'avez eue.

M. Middlemiss: Là, c'est globalement. C'est pour ça qu'on a les crédits. Il me semble que si chacun de nous était satisfait de la programmation que vous nous envoyez, on n'aurait même pas besoin de faire les crédits, Mme la Présidente.

M. Léonard: Oui?

M. Dufour: Mme la Présidente, je pourrais peut-être répondre là-dessus, moi. J'ai eu une question

inscrite à l'Assemblée nationale pendant sept ans, où je demandais justement la programmation globale de tous les comtés, ici, au Québec, avec les différences, etc., puis je n'ai jamais eu de réponse. Je veux juste vous rappeler ça, là, c'est-à-dire que, la mémoire, c'est une faculté qui embellit; si elle semble ne pas être là, ça nous permet de poser des questions. Vous en ferez ce que vous voudrez. Moi, je ne veux pas les priver d'information parce que, des fois, c'est aussi bon pour nous autres que pour eux, parce qu'on se rend bien compte que... Tout à l'heure, il a commencé son laïus en disant: On est maltraité. Je m'aperçois qu'ils sont pas mal mieux traités que nous autres.

M. Léonard: Je n'ai pas encore répondu à la question, mais je suppose qu'on pourrait répondre quand ils auront répondu aux questions qui se sont accumulées depuis sept ans.

M. Dufour: ...à la sortie de l'agenda, à un moment donné.

M. Léonard: Mais je peux faire une liste... Je vais dresser une liste des projets, des nouvelles initiatives que j'ai énumérées qui sont vraiment des projets de développement. Nous dresserons une liste puis nous la déposerons, la liste des principales initiatives, celles que j'ai énumérées. Vous pourriez aussi bien lire les galées, mais, ça ne fait rien, on pourrait vous faire ça en bonne et due forme.

Perspectives de développement

M. Middlemiss: Juste avant de passer... Maintenant qu'on a fini le développement, 76 000 000 \$ cette année, je sais que le ministère fait des programmations pour les années à venir. Est-ce que vous prévoyez que, l'an prochain et les années à venir, vous allez avoir du développement de l'ordre de 76 000 000 \$? Et, si oui, est-ce que ça va obliger le ministère à regarder des échéanciers et la programmation totale sur les plans de développement qu'il y avait déjà dans la machine?

M. Léonard: Mme la Présidente, le député veut qu'on fasse des projections sur 1996-1997, 1997-1998. Je pense que nous n'en sommes pas là. Nous allons prendre la programmation de cette année. Est-ce que nous ferons du développement pour l'an prochain? Oui, je pense qu'il faut en faire. Je pense qu'on ne pourra pas le faire au même rythme que ce que j'avais mentionné dans les années soixante, soixante-dix. Mais je pense qu'à chaque année suffit sa peine — je vais juste parodier un peu un adage bien connu. Alors, je pense que nous sommes en train d'étudier les crédits 1995-1996; je vais aller le plus loin que je peux dans tous les renseignements, je veux le faire en toute transparence, mais, pour l'instant, l'année 1996-1997, c'est encore une autre année. Nous avons, effectivement, des perspectives difficiles en ce qui concerne les budgets et les crédits du

gouvernement. On sait que le discours de M. Martin, au gouvernement fédéral, ou les retombées de ce discours vont se faire sentir de façon assez dure l'an prochain. Nous avons aussi un objectif, quant à nous, de réduire à zéro le déficit de fonctionnement du gouvernement, et nous voulons respecter cet engagement. La commande est élevée, mais nous voulons faire tous les efforts. Alors, à ce stade-ci, essayer de discuter puis de parler de la programmation de 1996-1997, ça m'apparaît un peu prématuré dans l'année, l'objet de nos débats, Mme la Présidente, étant les crédits de 1995-1996.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...juste en finissant. Je lis la mission: «La mission du ministère des Transports, telle que définie dans le cadre de son plan stratégique élaboré pour la période de 1995-1998, est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.» Donc, déjà, vous le dites pour la période. Donc, il me semble que je suis en dedans des années de 1995-1998, dans votre mission.

M. Léonard: Oui, je comprends, Mme la Présidente. C'est ça, je partage ça. C'est écrit puis je partage ce qui est écrit là, on en a discuté. Maintenant, nous discutons de crédits. Si l'on parle des perspectives de développement, c'est une chose de la mission que le ministère se donne. Ça, on peut en discuter, mais on ne peut pas en discuter en termes de programmation et de crédits. On ne peut pas en discuter en termes de crédits. Il est cependant évident que, lorsque l'on met à la programmation la terminaison de la 50 entre Mirabel et Lachute, il y a des répercussions en termes de parachèvement sur l'année prochaine — puis je les ai données tout à l'heure; il y a là-dedans des crédits qui s'étirent jusqu'à 1999; même si l'autoroute va être terminée en 1997, il y a encore des choses à faire pour la finir complètement — Bon, comme on dit, il y a des queues de dragons, des fils qui pendent puis qui s'étirent dans le temps, des parachèvements. L'autoroute 30 comporte des répercussions budgétaires financières pour l'an prochain, c'est évident. Il y a aussi plein d'autres projets qui sont dans le décor et qui ne sont pas terminés, qui ne sont même pas commencés mais qui vont devoir être faits. Nous réservons une certaine marge de manoeuvre pour le développement. Qu'est-ce qu'elle sera exactement? C'est difficile de le dire aujourd'hui. Nous allons arrêter notre programmation au moment où le cadre budgétaire annuel va être arrêté pour l'année 1996-1997. Ça ne nous empêche pas d'avoir une certaine perspective.

• (17 h 50) •

Mais je reviens quand même au premier choix stratégique du ministère. Celui-là, on y tient beaucoup parce que ça vise à assurer le maintien en bon état des infrastructures. Juste cela, c'est important. Puis si je déborde quelque peu des projets routiers et qu'on aborde, par exemple, les coûts de maintien en état du métro à Montréal, là aussi, il y a des sommes mirobolantes à mettre. Et on voit que, déjà, il y a des contraintes qui sont majeures juste en termes d'entretien et de maintien en état des infrastructures. Mais ça va faire partie de la programmation de l'an prochain, on va le préciser à ce moment-là. Ça dépend en quels termes on en parle.

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

M. Léonard: Il y a... Juste une chose que je voudrais ajouter...

La Présidente (Mme Bélanger): Il a de la misère à avoir sa question.

M. Léonard: Il n'est pas chanceux...

M. MacMillan: On a ce soir.

M. Léonard: On va s'en parler, oui. Je pense que les plans de transport que nous envisageons portent sur une période de 15 ans. C'est vrai pour la région de Québec, c'est vrai pour la région de l'Outaouais, c'est vrai pour Montréal. Il reste qu'entre-temps il faut poser des gestes même si les plans de transport ne sont pas adoptés. Il faut poser des gestes, puis on le fait. Et on le fait dans la meilleure perspective possible pour s'arrimer au plan de transport. Le plan de transport va faire appel à une consultation. Ça a déjà été fait. On a rendus publics, d'ailleurs, les résultats de la consultation en Outaouais. On sait que les travaux ne sont pas finis à partir de là. Il y a des discussions acharnées par rapport à différents projets, les uns étant pour tel mode ou tel tracé, d'autres pour d'autres, etc., qui impliquent chacun des coûts différents. Et c'est vrai dans la région de Québec, on en parlait après-midi. C'est vrai dans la région de Montréal, c'est lancé. Il y a cette perspective de 15 ans, avec des données de base. Quelle est l'évolution démographique, par exemple, de la population au Québec? Ça, c'est une donnée majeure. Quand on parle de transport, ça a l'air très éloigné, l'idée, le travail des démographes puis le travail des ingénieurs qui font des routes. Ça a l'air très éloigné, mais c'est très lié, très lié. Si les perspectives de croissance démographique sont faibles, est-il besoin d'augmenter les équipements, les immobilisations en route à coups de dizaines, de centaines de millions? C'était un peu le cas au début des années soixante. On avait cette perspective d'une croissance démographique majeure. C'est moins vrai maintenant. Il y a une croissance démographique, d'ailleurs, beaucoup plus par l'immigration que par la croissance des résidents actuels, les citoyens actuels résidant au

Québec. C'est un fait de civilisation. C'est comme ça que ça se passe. Mais encore faut-il voir, dans le temps, où nous nous en allons là-dessus. Les plans de transport à 15 ans impliquent des perspectives à beaucoup plus long terme. Une programmation, c'est sur un an, mais nous tentons de l'inscrire le plus possible dans les perspectives du plan, dessinée par les plans de transport.

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

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente.

M. Léonard: Enfin.

M. MacMillan: Finalement.

La Présidente (Mme Bélanger): Enfin.

Études d'impact concernant l'autoroute 50

M. MacMillan: J'aimerais vous dire bravo pour la terminaison de l'autoroute 50 entre Lachute, dans le comté d'Argenteuil, M. le ministre, qui avait été annoncée par mon collègue de l'Outaouais, qui était ministre délégué du temps de la Voirie, en 1993. Je suis très content d'entendre que vous allez continuer et finir les travaux pour le temps, tel qu'il avait été promis.

J'aimerais revenir à l'autoroute 50 dans le comté de Papineau, dans l'Outaouais, M. le ministre... pardon, Mme la Présidente — c'est... Oui, merci. Vous le savez, vous avez été chez nous la semaine passée. Les gens courent... les journalistes m'ont appelé après parce que vous ne vouliez rien annoncer, puis, effectivement, vous n'avez pas annoncé grand-chose à part les 2 000 000 \$ pour la route 148. Tant mieux pour mon collègue de McConnell, il n'y a pas d'autre chose. Mais pour l'autoroute 50 qui demeure entre Masson puis Lachute... Et vous pouvez me dire qu'on n'a rien fait, là, en 1985, puis tout ça, mais je pourrais vous sortir qu'en 1981 les gens sont venus... Denis de Belleval a annoncé à Papineauville que leur autoroute ne se ferait pas tout de suite... Mais ça ne me tente pas de partir un débat de même. J'aime mieux être positif puis essayer d'avoir une réponse que les gens de l'Outaouais veulent avoir ou que, vous, vous pouvez m'indiquer.

Il y a les études d'impact que, moi, depuis 1989, avec M. Middlemiss quand il était ministre, on a travaillé pour venir à bout de les avoir et être déposées du ministère de l'Environnement aux Transports et retournées. Vous savez que ça a été déposé le 28 novembre 1994. Je ne sais pas si le sous-ministre adjoint, M. Crépeault, est ici. Je ne le connais pas. Je lui ai parlé souvent — Ah! c'est vous. Ah, maudit! O.K. Bien, je te connaissais, d'abord — il m'a quand même dit au téléphone que, oui, effectivement, antérieurement, les études d'impact... Il y avait eu des questions posées par le ministère de l'Environnement au ministère des Transports. On a engagé une firme au mois de juin de l'an

passé, et toutes les questions ont été répondues, et ça a été déposé. Alors, là, ça veut dire qu'on pourrait aller à l'audience publique 45 jours, etc. Il doit y avoir des coûts rattachés à ça, M. le ministre.

Alors, est-ce qu'on pourrait avoir un engagement, peut-être, de votre part? Et peut-être le faire annoncer par le délégué régional, parce qu'il reste rien que trois semaines. Parce qu'il avait dit que s'il ne l'annonçait pas, il lâchait. Ça fait que vous pourriez peut-être... il pourrait l'annoncer. Mais est-ce qu'on pourrait avoir un engagement pour les études d'impact? Ce n'est pas un coût. On me dit, avec une réunion que j'ai eue hier avec monsieur David, le secrétaire aux affaires régionales, que vous connaissez sûrement, que vous avez nommé à la place de M. Labine et que j'ai rencontré trois fois dans une élection et que je suis encore ici, je vous ferai remarquer... Est-ce qu'on pourrait avoir un engagement de part et...

Je dois vous dire que les gens du ministère, M. Crépeault et M. Plouffe, avant, avaient fait un rapport. Je pense qu'on est rendu au point, là, avec la 50, où on pourrait... Je ne vous demande pas de la construire. On ne peut pas, à cause des études d'impact, etc., les audiences publiques... Est-ce qu'on pourrait avoir une date où ces audiences publiques pourraient commencer et pour arriver au point, au certificat d'autorisation, d'ici un an ou deux, M. le Ministre? Est-ce qu'on pourrait en discuter entre nous, vous et moi, ici, ce soir, pour calmer un peu les gens de l'Outaouais? Il ne faut pas oublier que c'est vrai qu'il y a cinq comtés libéraux dans l'Outaouais. Mais il y en a encore 30 %, ou quelque 30 %, qui votent pour vous autres, là. Ça fait qu'il serait d'intérêt que vous les gardiez pour le référendum qui s'en vient.

M. Léonard: Ah! je remercie le député de Papineau de sa sollicitude pour ceux qui votent pour le Parti québécois et qui ont beaucoup de mérite à le faire parce que... Je peux dire que la propagande est forte dans ce coin-là. J'ai vu ça la semaine dernière, d'ailleurs. Parce que j'ai dit des choses toutes banales qui sont sorties, disons, avec une certaine couleur, avec une certaine couleur. Bon. Ceci étant dit, on est un peu habitué. Ça ne me surprend pas outre mesure.

Mais je voudrais reprendre, par la même occasion, ce que disait son collègue tout à l'heure, en début, en disant que, oui, là, c'était presque une guerre, etc. Moi, je vais dans l'Outaouais comme je vais dans d'autres régions. Je dis ce que j'ai à dire. Les réactions peuvent être différentes là, d'ailleurs. Bon. Il reste que cela... Écoutez, il y a des voisins... de l'Outaouais. Je suis dans les Laurentides maintenant. Ça va bien. J'étais dans l'Outaouais, pour une partie de mon comté, avant. Les gens ont décidé de s'en aller parce qu'il y avait quelques problèmes là. Bon. Ceci étant dit, je pense qu'aujourd'hui c'est passé, c'est loin. Je suppose bien. Il a l'air à en rester quelques réminiscences. Moi, je ne pense plus à ça. Eux, ils ont l'air d'y penser beaucoup. Je parle des députés qui sont là.

Je voudrais quand même revenir à la 50. Je tiens à souligner une chose. Effectivement, nous mettons 22 200 000 \$ dans le dernier contrat pour relier Mirabel à Lachute. Il faudrait quand même que l'on prenne acte de cela. Les travaux ne sont pas spécifiquement dans l'Outaouais. Mais je rappellerai que nous avons, nous, lorsque nous étions au gouvernement, fait des travaux de Hull jusqu'à Buckingham, et qu'à l'heure actuelle il n'y a rien qui a progressé là. Et puis, maintenant, nous allons compléter les travaux qui ont déjà été commencés entre Mirabel et Lachute. Un bout autour de Lachute, un bout à partir de Mirabel. Nous allons faire le lien et puis nous allons progresser.

Ce que le député de Papineau évoque, c'est l'échéancier de la 50. tout le monde sait que c'est une...

M. MacMillan: Non. J'ai parlé des études d'impact qui sont déposées, là.

● (18 heures) ●

M. Léonard: Oui. O.K. Les études faites par le ministère des Transports ont été déposées au ministère de l'Environnement. Il faut maintenant que le ministère de l'Environnement les rende publiques. Ça, c'est une chose qui est primordiale parce qu'à partir du moment où elles sont rendues publiques il faut que l'on sache s'il y a des audiences publiques faites par le BAPE. Il y en a ou il n'y en a pas, et l'échéancier ultérieur dépend de cette décision, au départ. Alors, nous en sommes là. Il va falloir que le ministère de l'Environnement, là-dessus, décide s'il va en audiences. Bon. Je peux toujours en parler à mon collègue, je n'ai pas aucun problème là-dessus. Il est déjà au courant de la situation.

Mais, à partir de là, cela implique les audiences, peut-être. S'il n'y a pas d'audiences, ça raccourcit l'échéancier, parce que, à partir de ce moment-là, il y a un permis fait par l'Environnement, donné par l'Environnement, le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation, et, à partir de là, techniquement, l'échéancier est d'environ deux ans pour commencer les travaux, environ deux ans après, parce que cela détermine le tracé définitif, l'expropriation, les plans et devis, etc. C'est environ deux ans avant que les travaux commencent.

Cela nous reporte, dans la meilleure des hypothèses, à supposer qu'il n'y ait pas d'audiences, à l'automne 1997. Je donne cet échéancier globalement à l'heure actuelle, parce que, effectivement, nous avions prévu que le délégué régional rendrait l'échéancier public lundi, mais, pour des raisons de santé, il n'a pas pu le faire lundi. Mais il devait le rendre public. Alors, ne vous inquiétez pas, ça va être fait à l'intérieur de ces 34 semaines. Aucun problème avec ça. Mais on est conscient que dans le cas d'une autoroute, maintenant, avec toutes les lois de l'environnement, les permis, les études d'impact, c'est une certaine longueur. Il y a un échéancier technique; par la suite, il y a aussi des échéanciers budgétaires, parce que, là, il y a les disponibilités budgétaires qui interviennent.

La Présidente (Mme Bélanger): Il est 18 heures.

M. Léonard: On continuera à 20 heures? On continuera l'échange.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission...

M. Léonard: On n'a pas été long à toucher...

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

M. Léonard: Qu'est-ce que j'ai dit de travers?

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, le programme 2, voirie. M. le député de Papineau.

M. MacMillan: Merci, Mme la Présidente. On va laisser le temps à des gens de se placer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Papineau, allez-y pour vos questions.

M. MacMillan: Oui. Juste pour revenir avec quoi on a fini, M. le ministre, cet après-midi. Mme la Présidente, on nous a dit après-midi qu'il y avait 2 900 000 \$ — je n'ai pas les chiffres exacts, là — pour finir le parachèvement de l'autoroute 50, où les travaux étaient déjà commencés.

M. Léonard: Le premier contrat...

M. MacMillan: Le premier tronçon, tronçon 2, là.

M. Léonard: ...entre Mirabel et Lachute, le premier tronçon, il reste autour de 3 000 000 \$, un peu moins que 3 000 000 \$.

M. MacMillan: Oui, 2 900 000 \$, c'est ça. Et là vous avez parlé de 22 000 000 \$ pour finir...

M. Léonard: 22 200 000 \$.

M. MacMillan: ...la balance, juste de Lachute, la 148.

M. Léonard: Oui.

M. MacMillan: Juste une question. Quand M. Middlemiss a annoncé — et ce n'est pas parce que je

veux le dire, là, je l'ai dit assez après-midi, là — c'était 11 000 000 \$ au lieu de 22 000 000 \$. Est-ce que c'est parce que vous mettez un petit peu d'argent de côté pour les études d'impact?

M. Léonard: Ha, ha, ha! Attendez un peu. C'est 22 200 000 \$.

M. MacMillan: Pour les 11 km. Ça a...

M. Léonard: Du chemin Saint-Louis à la route 148, à Lachute, ce qu'on me donne, c'est 22 200 000 \$, à la programmation. Est-ce que le contrat va sortir plus bas que ça?

M. MacMillan: Ah, O.K.

M. Léonard: On peut l'espérer. Ça doit comprendre aussi tous les frais des honoraires professionnels, etc.

M. MacMillan: Pour les travaux qui débuteraient quand? Cette année ou l'an prochain?

M. Léonard: Ils commencent cette année.
● (20 h 10) ●

M. MacMillan: Une partie. Ce n'est pas le...

M. Léonard: Une partie. Une partie, on va aller en appel d'offres bientôt. Ce qu'on prévoit dépenser, 1 500 000 \$ en 1995-1996; 10 500 000 \$, 1996-1997; 9 200 000 \$ en 1997-1998, et la date de livraison, c'est 1997.

M. MacMillan: Vous avez été trop...

M. Léonard: Et il reste 1 000 000 \$, par la suite, en 1998-1999.

M. MacMillan: Vous avez été trop vite, M. le ministre.

M. Léonard: Excusez, je recommence.

M. MacMillan: Est-ce que vous pourriez répéter?

M. Léonard: O.K. 1995-1996, 1 500 000 \$; 1996-1997, 10 500 000 \$; 1997-1998, 9 200 000 \$, et 1998-1999, 1 000 000 \$.

M. MacMillan: O.K. Ça, c'est la...

M. Léonard: Avec une date de livraison, là, où les gens vont pouvoir circuler dessus en 1997, à l'automne, donc deux ans et demi.

M. MacMillan: Ça, c'est tout le tracé de 22 km de Lachute jusqu'à Mirabel.

M. Léonard: Oui, là, c'est terminé.

M. MacMillan: Là, je voudrais revenir sur les études d'impact.

M. Léonard: Oui.

M. MacMillan: Est-ce que vous pourriez me donner une date des audiences publiques, s'il vous plaît? Avec ça, là, si vous me dites ça, je m'en vais puis je ne vous achale plus pour le restant de mes jours.

M. Léonard: Ha, ha, ha!

Une voix: Faites attention.

Une voix: Pour le reste de la soirée.

M. MacMillan: Pour la soirée, oui, je ne vous achaleraï plus de la soirée!

M. Gauvin: M. le ministre, ça doit être juste pour la journée, ça!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Il ne m'appartient pas de donner des dates pour les audiences publiques pour la bonne raison que c'est au ministère de l'Environnement de rendre des résultats, de rendre l'étude publique. Puis, après, s'il y a des contestations, à ce moment-là...

M. MacMillan: On en est là, hein? On en est là, de rendre l'étude publique, là. On est rendu là.

M. Léonard: Oui. On est rendu là.

M. MacMillan: Exactement.

M. Léonard: C'est au ministère de l'Environnement et, s'il y a des questions qui sont posées à la suite de ça, c'est là où...

M. MacMillan: Ah oui. Ça, je suis au courant de ça.

M. Léonard: O.K.

M. MacMillan: Il n'y a pas de problème. Mais est-ce qu'on s'en va là pour l'annoncer, pour que le délégué régional garde sa job, là? Parce que, moi...

M. Léonard: Ha, ha, ha!

M. MacMillan: M. le ministre, s'il garde sa job, moi, je suis content parce que c'est annoncé. Je n'ai pas de problème avec ça. On veut savoir, chez nous, les dates. C'est tout. Les études d'impact. Vous avez parlé

tantôt de 1997. Il peut y avoir des accrocs, je comprends tout ça, là.

M. Léonard: Oui. S'il n'y avait rien, là...

M. MacMillan: Oui.

M. Léonard: ...rien, rien du tout. Au plus tôt qu'on pourrait commencer les travaux ce serait en 1997, à condition de comprimer tous les échéanciers. Je vous donne ça grosso modo.

M. MacMillan: Oui, oui. O.K. C'est sur le plan technique, là. Prenez votre temps, là, je cherche une lettre.

(Consultation)

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, je veux quand même dire une chose au départ. Tout le monde sait que les études du ministère des Transports ont été déposées au ministère de l'Environnement en 1992. Il y a eu des réponses qui ont été données aux questions de l'Environnement, jusqu'à un certain point. Deuxièmement, il y en a une, cependant, qui n'avait pas été faite dans l'Outaouais jusque là, jusqu'au moment où nous avons pris les affaires en main. Nous avons décidé de regrouper l'analyse des deux études d'impact en une seule pour diminuer les délais dans le suivi des procédures environnementales et permettre la délivrance d'un certificat d'autorisation de réalisation plus rapidement. Les questions du ministère de l'Environnement et de la Faune au ministère des Transports du Québec, par exemple, peuvent être posées d'ici le mois de mai, la mi-mai, on pense. Ça pourrait, en faisant un échéancier très serré, là. Ensuite, les réponses, disons, peuvent prendre un mois, un mois et demi du ministère des Transports au ministère de l'Environnement. Il y a l'avis de recevabilité du ministère de l'Environnement qui peut se situer à la fin juillet 1995. On est toujours dans l'année 1995. Et l'étude pourrait être rendue publique, dans ce cas, en regroupant les deux études, par le BAPE, mi-août 1995. C'est le délai que nous avons présentement, techniquement. La consultation publique, si elle ne donnait pas lieu à des audiences, pourrait prendre, à ce moment-là, 45 jours, c'est le délai, et, donc, on est reporté à quelque chose comme début octobre 1995. Et puis l'analyse environnementale de la consultation, aussi en mettant un délai d'un mois, ce qui est, encore une fois, très serré, c'est novembre 1995. Et puis, la préparation du décret, délivrance du certificat d'autorisation et la réalisation nous mènent, avec un délai d'un mois à deux mois, à début 1996. Tout le monde comprend que ce que je décris là, c'est un échéancier comprimé au maximum, mais on voit les étapes qu'il y a à faire.

M. MacMillan: Mme la Présidente — pour M. le ministre — j'ai vécu ça de 1989 jusqu'à l'élection. On était supposé avoir ces rapports-là. J'ai le calendrier ici,

et j'ai pu comprendre tous les délais qu'il peut y avoir. Je comprends bien. Je comprends tellement bien ça que, je veux dire, ce n'est pas une question qu'on peut pousser plus, qu'on peut pousser moins. Mais, quand même, les dates que vous venez de dire, est-ce que je pourrais avoir une copie de ça, Mme la Présidente?

M. Léonard: Je peux transmettre l'échéancier. C'est d'ailleurs ce que devait faire le délégué régional.

M. MacMillan: Mais je pourrais le faire à sa place, je vous l'ai dit. Il n'y a pas de problème.

M. Léonard: On peut le mettre en forme et le transmettre. Il n'y a pas de problème.

M. MacMillan: Non, non, je peux faire le bon gars et attendre qu'il revienne. Je n'ai aucun problème avec ça. Ça ne m'empêchera pas de répondre à des questions demain à des journalistes qui vont m'appeler, vous comprendrez. Parce que, suite à votre visite la semaine passée, il y en a qui veulent avoir des réponses aux questions, et je vais le faire, sûrement.

L'autre question, c'est que vous savez qu'il y a 28,6 km entre Masson et Thurso, ou Lochaber Ouest, qui n'ont pas été expropriés à cause d'un paquet d'affaires, comme vous venez de me dire. Est-ce qu'il est possible d'avoir...

M. Léonard: Mais vous allez... Mme la Présidente.

M. MacMillan: Non, allez-y.

M. Léonard: Mme la Présidente, on me permettra de remarquer, au passage, que, durant neuf ans, ça aussi, c'était le même dossier qu'il y avait lorsque nous avons laissé le pouvoir en 1985.

M. MacMillan: Je vous l'ai mentionné au début. Pendant neuf ans, moi, de...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. MacMillan: Un instant, je n'ai pas fini.

M. Middlemiss: Juste une seconde. C'est qu'avant d'exproprier ça prend un certificat d'autorisation. J'espère que le ministre le réalise, ça.

M. MacMillan: J'aimerais ajouter à ça, M. le ministre, je comprends, on fait un peu de politique, c'est notre job un peu, mais, quand je suis arrivé, en 1989, je dois vous dire qu'avec l'appui du ministre délégué du temps, qui était M. Middlemiss, votre critique à la voirie, de 1989 à aujourd'hui on a pu amener les études à 100 %. Quand je suis arrivé, c'était à 0 %. Alors, si vous me permettez, j'ai le droit de me flatter, moi aussi, vous venez de le faire!

Mais on peut quand même, sans exproprier, imposer une réserve foncière pour le développement de l'autoroute 50, Mme la Présidente. J'ai posé la question à M. Crépeault, j'ai envoyé une lettre. Sûrement que vous ne pouvez pas me dire ce soir que vous allez imposer une réserve foncière pour tout ça, mais est-ce qu'on pourrait vérifier et commencer l'expropriation? Vous montrez une bonne volonté et un vouloir politique de le faire. Est-ce que vous pourriez me donner un engagement que ces réserves foncières là de ce 28,6 km, d'ici 1997, on pourrait commencer à le faire avec le ministère du transport régional?

M. Léonard: Je pense que le député, si, vraiment, il a suivi tous les méandres du dossier, sait qu'on ne peut pas commencer une expropriation sans avoir le certificat d'autorisation et de réalisation.

M. MacMillan: Je ne vous demande pas de commencer, je demande une réserve foncière. On parle de 2 000 000 \$.

M. Middlemiss: Heureusement que je le lui ai dit.

M. MacMillan: En tout cas, est-ce que vous pouvez le vérifier? Mais c'est là, ça peut retarder le commencement. Et, en 1997, comme on dit, si tout va bien... Mais si on commence déjà à avoir cette réserve-là, ça va aider beaucoup, on n'attendra pas jusqu'à l'an 2000.

M. Pinard: ...

M. MacMillan: Si tu avais un dossier comme on en a un dans le comté, tu ferais la même chose, toi.

M. Pinard: Tu resteras ici, je vais t'en parler. Ne va pas au hockey, reste avec nous autres, je vais t'en parler.

● (20 h 20) ●

M. MacMillan: Je ne m'en vais pas au hockey pantoute.

(Consultation)

M. Léonard: Si on me permet, Mme la Présidente...

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

M. Léonard: ...je comprends la question du député. Néanmoins, je crois que, dans le cas ici, il faudrait que nous ayons notre certificat d'autorisation de réalisation, parce que la suggestion qu'il fait comporte des aspects négatifs qui ont fait que cela a pu donner occasion à des audiences, des demandes d'audiences, et puis je pense qu'on ne gagnerait pas nécessairement de temps avec le dispositif qu'il propose. Je m'en tiens, à

l'heure actuelle, à l'échéancier. Je pense qu'il est mieux de procéder ainsi, d'ailleurs en toute transparence et, je dirais, en tout respect de notre processus démocratique en ce qui concerne les expropriations.

M. MacMillan: Mais, comment on peut donner un échéancier si on n'a pas de certificat ou d'expropriation? Ça va être difficile.

M. Léonard: J'ai bien dit qu'un tel échéancier est conditionnel, par exemple, à ce qu'il n'y ait pas de demandes d'audiences, parce que, là, avec des demandes d'audiences, on prend un autre délai assez significatif, je ne sais pas, un an, au moins un an, un an et demi, mais je vous donne, là, un échéancier critique, technique, en quelque sorte.

M. MacMillan: Il y avait un problème de construction qui a été dit, là. C'est juste pour clarifier qu'il y avait des maisons qui avaient été construites dans le tracé de l'autoroute 50. Est-ce qu'on vous a...

M. Léonard: On m'a dit ça.

M. MacMillan: Mais est-ce qu'on vous a dit aussi que le ministère des Transports avait changé le trajet?

M. Léonard: Il y a eu modification de tracé qui a été faite par le ministère des Transports pour tenir compte de ces constructions, et c'est ça qui amène... l'étude qui a amené l'étude d'impact, une autre étude d'impact.

M. MacMillan: Mais il y a eu modification du tracé; ce n'est plus un problème pour l'autoroute 50. S'il y a des audiences publiques, ça, c'est une autre histoire; mais, aujourd'hui, le trajet a été changé officiellement par le ministère des Transports pour qu'on ne passe pas dans le salon de Pierre, Jean, Jacques.

M. Léonard: Il a été changé, mais on comprendra que, après les études d'impact, un tracé peut varier. Une étude d'impact, ce n'est pas fait pour rien.

M. MacMillan: Oui, oui. O.K.

M. Léonard: O.K.

M. MacMillan: Merci des informations.

M. Middlemiss: Avant qu'on laisse l'autoroute 50...

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

M. Middlemiss: ...j'aimerais, une fois pour toutes, en finir, là. Tantôt, le ministre indiquait qu'ils

ont exécuté les travaux sur l'autoroute 50; ils ont complété l'entente signée en 1972. L'entente de 1972 sur l'autoroute 50, c'était de Hull à Masson. Il n'y avait aucune entente fédérale-provinciale de Masson à Lachute, Lachute—Mirabel — il n'y en avait pas. Donc, vous avez exécuté les travaux qui étaient déjà compris dans l'entente Québec-Canada. Ça veut dire, donc, que c'est vous autres qui avez tout fait ça. Pouvez-vous me dire pourquoi vous n'avez pas négocié une entente Québec-Canada pour Masson—Lachute—Mirabel? Pourquoi vous n'avez pas fait faire les études d'impact? Les études d'impact, on les a fait faire à notre arrivée... Parce que, toutes ces choses-là, l'échéancier technique, il faut que ces choses-là soient faites avant d'être capables d'obtenir un certificat d'autorisation et même de l'inclure dans la programmation budgétaire. Donc, il me semble qu'il faut que ce soit très clair. On peut toujours blâmer les autres, mais vous avez exécuté des travaux qui étaient déjà en marche.

En plus, vous avez profité des années avant la Loi sur l'environnement, où ce n'était pas nécessaire d'avoir des études d'impact, l'expropriation se faisait de façon assez facile. Je ne dis pas que c'étaient les bonnes années, mais, dans ces moments-là, c'était toujours plus facile et les échéanciers étaient pas mal plus courts pour exécuter ces travaux-là. C'est juste que je voulais faire cette mise au point. Parce que, si vous aviez réellement voulu, si vous aviez la volonté politique de réellement faire l'autoroute 50, il y a plusieurs choses que vous auriez pu faire — vous avez dit tantôt que vous aviez négocié des ententes pour 450 000 000 \$ avec le fédéral, dans ce temps-là — faire faire des études d'impact, dépenser les sous nécessaires, toutes ces choses-là, et même l'expropriation, je pense que le tracé était fait. Même celui que vous êtes en train d'exécuter, entre Mirabel et Lachute, il n'y a rien qui a été fait dans les années que vous étiez là, de 1976 à 1985; tout a été commencé après. Les études d'impact ont été faites après et l'exécution des travaux après. Donc, ne nous demandez pas d'exécuter des travaux si, techniquement, les projets ne sont pas prêts.

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

M. Léonard: Bon. Mme la Présidente, je sais bien que le député veut tout faire remonter à très loin, 23 ans. Remarquez bien que nous sommes en 1995, et il parle des ententes de 1972, pratiquement au moment de la création de la CCN, qui a été créée autour de 1969, 1970, quelque part par là. La CCN...

M. Middlemiss: Non, non, la CCN existe depuis 1922, excusez-moi, là.

M. Léonard: Ah! Oui, mais en ce qui concerne Hull et les ententes dont nous parlons, puis, disons, l'expansion de la CCN dans Hull, vraiment, ça s'est fait au début des années soixante-dix et autour des années soixante-dix.

M. Middlemiss: Même avant ça. Le plan Gréber date de l'année 1936.

M. Léonard: Ça a été une chose qui a toujours été refusée d'ailleurs par les gouvernements du Québec et qui a été imposée. Et on a assisté, à ce moment-là, à la création de la CUO, la Communauté urbaine de l'Outaouais. Tout cela s'est fait à peu près en même temps que la création de la Communauté urbaine de Montréal et la Communauté urbaine de Québec — 1969, les derniers jours de 1969. Et la mise en place a été faite en pratique au début des années soixante-dix, là. Je pense que certains s'en rappellent, de la création de la CUM, en tout cas à Montréal, et les deux autres en particulier.

Ça a donné lieu à la confection d'un schéma que la CCN avait peut-être fait, quant à elle, bien avant ça, c'est une chose, mais qui a été quand même rendue publique à ce moment-là. Les ententes qu'ils ont signées ont porté sur toute une série d'équipements publics. En autant que je me souviens, il y en avait qui portaient sur des routes, il y en avait qui portaient sur l'épuration des eaux, etc., sur le schéma d'aménagement, la construction. Mais, en ce qui concerne l'autoroute 50, les travaux qui ont été faits, pour l'essentiel, ont été faits sous notre gouvernement. Et c'est à ce moment-là que nous les avons rendus à Buckingham. Lorsque nous avons laissé le pouvoir en 1985, c'était rendu à Buckingham. Et, aujourd'hui, on se retrouve, de 1985 à 1992, avant qu'il y ait dépôt d'études d'impact au ministère de l'Environnement faites par le ministère des Transports... Je veux juste dire qu'il y a sept ans qui se sont écoulés. Bon. Peut-être que le député trouve que c'est rapide, sept ans, pour faire des études d'impact. Il peut essayer trouver des excuses dans le fait qu'il y a des délais dans les lois actuelles, mais disons que les délais sont étirés. Certains pourraient dire que son gouvernement n'avait pas la volonté politique. Il y a un fait, c'est un fait aussi que c'est une autoroute coûteuse, comme d'autres équipements comme ceux-là, mais eux-mêmes n'ont pas bougé beaucoup là-dedans. Et le député de Papineau a dit qu'il était intervenu pour accélérer les dossiers. Effectivement, ces études d'impact ont été déposées en 1992, trois ans après qu'il soit arrivé au parti qui a été élu. Au moins, là, ça a bougé un peu. Puis on en est là. Nous avons pris les affaires depuis le 26 septembre, et nous avons décidé de regrouper l'analyse des deux études d'impact pour que cela puisse aller plus vite...

• (20 h 30) •

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Léonard: Bon. En même temps, je sais bien que le député de Pontiac dit: Nous avons investi dans le bout de Mirabel. Très bien. Je dis: Bon, voilà un geste. Nous continuons, donc nous investissons dans l'autoroute 50. Il ne peut pas dire, d'une part, «nous avons fait un bout de l'autoroute 50 à Mirabel» puis dire «vous ne faites rien dans l'autoroute 50» alors que nous allons mettre 22 000 000 \$ pour compléter les bouts qui

avaient été faits dans l'autoroute 50. Oui, il y a un geste posé, 22 000 000 \$ qui vont être investis d'ici trois ans là-dedans. Bon, ça progresse.

Remarquez que, compte tenu des investissements totaux en termes de développement que nous faisons sur les réseaux routiers du Québec, c'est un investissement majeur que le gouvernement du Québec fait là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je comprends.

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

M. Middlemiss: Est-ce que le ministre pourrait me dire à quel moment le mandat pour l'étude d'impact a été donné pour l'autoroute 50? Masson—Montebello, Montebello—Lachute, Lachute—Mirabel. Ça, c'est des dates, puis, ça, on ne peut pas les changer.

(Consultation)

M. Léonard: Sur la date où on a demandé l'étude d'impact, ça, je peux m'informer. On me dit ici...

M. Middlemiss: J'aimerais bien qu'on puisse la trouver. Si vous avez tous les détails que vous m'avez donnés, dans les dossiers, les dates des mandats, à qui ils ont été donnés, vous le savez.

M. Léonard: Les détails que je vous ai donnés en ce qui concerne les travaux de schéma d'aménagement de la CCN dans l'Outaouais québécois, les ententes qui ont été signées sur l'environnement, le réseau d'épuration des eaux dans l'Outaouais et la signature de l'entente en ce qui concerne l'autoroute, je m'en rappelle parce que c'est moi qui les ai signées.

M. Middlemiss: Non. Vous avez signé en 1978.

M. Léonard: En 1978. Bon, merci de me le rappeler.

M. Middlemiss: L'entente originale date de 1972. Si vous voulez que j'aille vous la chercher...

M. Léonard: L'entente originale...

M. Middlemiss: ...je vais vous la chercher.

M. Léonard: ...qu'elle date de 1972...

M. Middlemiss: Non, non, mais c'est 1972...

M. Léonard: C'est s'entendre sur un plan. Il reste que, sur la réalisation des travaux, nous avons été chercher des fonds, nous les avons investis dans l'autoroute 50. Écoutez, je vous dis ça. Je trouve qu'il y a des choses qui se sont faites, en tout cas, pendant qu'on a été là, puis nous continuons à l'heure actuelle. Nous

vous annonçons aujourd'hui 22 200 000 \$ de travaux sur l'autoroute pour compléter jusque de l'autre côté de Lachute; je pense que c'est une excellente nouvelle. Je comprends que certains minimisent un tel investissement dans l'Outaouais, c'est leur droit, mais je dis que le gouvernement du Québec met 22 200 000 \$ là-dedans.

M. Middlemiss: Ce n'est pas dans l'Outaouais, c'est dans les Laurentides, en passant.

M. Léonard: L'autoroute 50, j'ai dit.

M. Middlemiss: Non, non, c'est que vous avez dit «l'Outaouais». Cette partie-là de l'autoroute 50, c'est dans les Laurentides, pas dans l'Outaouais. C'est dans le comté d'Argenteuil.

Mais, tout ce que je veux faire, Mme la Présidente, c'est que, si vous aviez la volonté politique, de 1976 à 1985, de continuer de construire l'autoroute 50 à l'est de Masson, pourquoi n'avez-vous pas procédé à faire les études d'impact, faire toutes les choses nécessaires techniquement pour qu'aujourd'hui on ne soit pas encore dans les études d'impact que, nous autres, on a commandées lorsqu'on a été réélu en 1985? Donc, il y a toute une période de 10 ans où vous avez été là, vous n'avez rien fait sur le tronçon à l'est. Vous avez complété ce qui faisait partie de l'entente Québec-Canada, qui avait été négociée par le gouvernement précédent. C'est tout ce que vous avez fait.

M. Léonard: Mme la Présidente...

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

(Consultation)

M. Léonard: Mme la Présidente, je voudrais...

M. Middlemiss: Il y aurait 100 km à faire.

M. Léonard: Oui, je sais. Je voudrais quand même remettre les choses à l'heure juste. Lorsque nous avons été au gouvernement, nous avons réalisé un bout significatif de l'autoroute 50, nous l'avons fait. Je pense que le gouvernement qui nous a suivis aurait pu faire l'étude d'impact lui-même et ne pas prendre sept ans à la réaliser, l'étude d'impact, lui-même, avant de commencer. Au fond, c'est qu'il ne considérait pas une telle autoroute prioritaire, il a fallu que le député de Papineau soit élu et pousse sur le dossier pour que, finalement, ça se mette à grouiller un peu. Mais, durant cinq ans, il ne s'est rien passé; il faut quand même qu'il dise ça. Il essaie de faire oublier que, durant sept ans, il ne s'est rien passé. Mais, au moins cinq ans avant que le député de Papineau, qui dit qu'il a poussé sur le dossier de façon efficace, l'ait fait, avant, il n'a rien fait.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'espère que, demain matin, le ministre pourra nous apporter la

date du mandat qui a été donné pour l'étude d'impact, et là on verra à quel moment ça a été fait. Et aussi, il devrait nous donner des explications, que, s'il avait la volonté, pourquoi, après avoir exécuté les travaux qui étaient déjà décidés par le gouvernement précédent et le fédéral, ils n'ont pas négocié une autre entente et s'assurer de faire les travaux, les études d'impact?

M. Léonard: Mme la Présidente, j'ai le goût de lire une dépêche du *Droit*. Je pense que c'est ça. Vendredi 19 mars 1993. Je vais vous en lire quelques paragraphes, c'est assez instructif: «Le ministre délégué aux Transports a annoncé hier à l'Assemblée nationale — il s'agit de M. Robert Middlemiss, c'est nommé dans le texte — qu'il venait de signer un contrat au montant de 11 000 000 \$ pour réaliser un tronçon de la 50 entre Lachute et Mirabel et indiqué que l'autoroute 50 n'est nullement mise en doute. C'est ce qu'il a annoncé...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Léonard: ...alors qu'il répondait aux questions de M. Jean Garon, critique de l'opposition officielle en matière des transports, qui lui demandait comment il avait pu lier le sort de l'autoroute 50 à l'avenir de l'aéroport de Mirabel.» Si l'on se fie à la date, ce n'est pas loin... Non, ce n'était pas encore aux crédits, là, mais enfin.

«À une question hypothétique — je cite, entre guillemets, c'est une citation — puis étant un ministre d'un gouvernement responsable disant que si la justification économique n'est plus là pour la construction d'une route, il me semble que la seule chose qu'on peut faire c'est de réviser et si on ne peut pas le justifier, à ce moment-là, on ne la construit pas. Mais au contraire, l'autoroute 50 n'est pas mise en doute; on a commencé le premier tronçon et la partie entre Masson et Lachute, des études d'impact ont été déposées et des échéanciers techniques devraient être complétés pour 1996 — remarquez que nous sommes en 1995; lui, il les promettait pour 1996, les études techniques — a répondu le ministre.»

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Vous n'êtes même pas rendus là.

M. Léonard: «Il n'a pas pris d'engagement, il a simplement dit qu'il avait signé un contrat déjà prévu. "Et avec 11 000 000 \$, on ne va pas très loin"...», etc. Bon, ça, c'est une citation de Garon, le dernier bout. Mais, ce que je dis...

M. Middlemiss: Puis? Vous avez dit quoi, là?

M. Léonard: ...c'est qu'il y a, à l'heure actuelle, le lien entre Lachute et Mirabel qui va être complété. C'est un pas dans la bonne direction. J'ai donné tout à l'heure un échéancier en ce qui concerne les études d'impact, en ce qui concerne aussi le BAPE, le cas

échéant, qui devrait intervenir là-dedans peut-être, soit par des audiences publiques. Mais s'il y en a, c'est plus long; s'il n'y en a pas, ça peut être raccourci. Bon, cela donne l'échéancier technique. Nous avons indiqué, quant à nous, que, sur l'autoroute 50, oui, mais je ne pense pas qu'on puisse espérer que ça se fasse dans un an; c'est ça que ça veut dire.

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, j'espère qu'on va avoir les réponses demain sur les dates des mandats pour les études d'impact. Maintenant, en présumant que vous avez votre certificat d'autorisation de réalisation...

La Présidente (Mme Bélanger): Dernière question, M. le député de Pontiac...

M. Middlemiss: Je vous remercie.

M. Dufour: Mme la Présidente, la règle de l'alternance est supposée de fonctionner aussi durant l'étude des crédits.

M. Middlemiss: J'ai voulu finir la 50.

M. Dufour: Mais j'ai mon collègue qui a demandé la parole. Il y en a deux? J'aimerais que vous l'appliquiez un petit peu, parce que, là, moi, je veux bien qu'on reste dans l'Outaouais, mais, le Québec, c'est un peu plus long.

La Présidente (Mme Bélanger): On est sur la route 50, il faut en finir avec ce sujet-là. Je viens de dire au député, dernière question sur la route 50.

M. Middlemiss: Oui, juste finir la dernière question. Question hypothétique, là: Au moment où vous allez avoir le CAR, dans combien d'années vous allez commencer l'exécution? Non, non, mais il n'écoutait pas.

M. Léonard: Oui, excusez, allez-y.

M. Middlemiss: Donc, vous avez donné un échéancier, peut-être sujet à obtenir le CAR. Une fois fait, combien par année allez-vous mettre sur l'autoroute 50, entre Masson et Lachute?

M. Léonard: À ce stade-ci, je ne peux pas répondre sur la programmation des années ultérieures. Nous répondons aujourd'hui sur la programmation de maintenant; cette année, nous enclenchons le dernier bout entre Mirabel et Lachute.

M. Middlemiss: Qui va être terminé en 1997.

• (20 h 40) •

M. Léonard: Mme la Présidente, je veux juste vous donner encore, relever quelques citations, toujours du 19 mars 1993, un article qui s'intitule «La tête de Middlemiss». Et ce qui est dit, je vais le citer au texte

parce que c'est entre guillemets dans l'article: «Construire l'autoroute 50 juste pour se rendre à Laval ou à Montréal, du côté québécois, ce n'est pas une bonne décision d'affaires; on peut emprunter la 417, du côté ontarien.» Fermez les guillemets. «Ses propos ont soulevé — ont provoqué — une levée de boucliers. Le ministre a même été carrément contredit par son collègue libéral à l'Assemblée nationale...

M. Middlemiss: Norm MacMillan. Bien oui, puis?

M. Léonard: ...Norm MacMillan... dont la future autoroute doit traverser la circonscription [...]. Des libéraux avouent ne pas comprendre son insoutenable légèreté envers ce lien routier...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: ...dont la construction demeure une condition sine qua non pour ranimer une économie atteinte de "sinistrose" aiguë». C'est dans l'article. Je viens juste de...

M. Middlemiss: Non...

M. Léonard: ...citer ça.

M. Middlemiss: Madame...

M. Léonard: Je dirais aussi...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

Une voix: La légèreté non plus...

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

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

M. Léonard: Ça contredit très nettement son collègue de Papineau. Selon Norm MacMillan, les régions des Laurentides et de l'Outaouais ont absolument besoin de cette autoroute pour assurer leur développement, même si les gouvernements devaient décider de fermer Mirabel, etc. Vous voyez très bien, il y a comme quelques violons à accorder de ce côté-là.

Mais l'ex-ministre, qui me pose des questions... Je vais simplement souligner que, de 1985 à 1992, le seul geste qui a été posé, c'est le dépôt des études d'impact, sous la pression de son collègue de Papineau, rien de plus.

Une voix: Une chance qu'il l'a eu.

M. Léonard: Et ce n'est qu'en 1993 qu'est apparu le premier contrat pour lier Mirabel à Lachute, qui est quand même une ville d'importance dans le coin, et

on sait tous les problèmes qu'il y avait sur la route qu'il y avait là. Bon. Mais nous continuons ce lien, nous faisons un bon pas dans la bonne direction, c'est ça que nous faisons.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'espère qu'on va nous soumettre les dates, et on pourra reprendre cette discussion-là, et on verra à quel moment on a demandé de faire faire les études d'impact. Les gens qui vous entourent vous diront qui a insisté pour que l'autoroute 50 commence dans le coin de Mirabel et Lachute. Vous parlerez à ces gens-là qui vous entourent. Un peu d'honnêteté intellectuelle, là. C'est bien beau de faire de la politique et dire des choses... Non, non, ça, c'est de bonne guerre. C'est de bonne guerre, mais apportez-moi les dates et commettez-vous, là. À quel moment vous allez dépenser de l'argent sur l'autoroute 50? Les gens de l'Outaouais sont tannés d'études et de choses de même, bien, commettez-vous. À quel moment dans le temps? Votre collègue a promis un bulldozer au mois de mai cette année. On le verra, si le bulldozer est là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saint-Maurice.

M. Léonard: Eh bien, Mme la Présidente, simplement...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez réagir là-dessus?

M. Léonard: Oui, je peux réagir là-dessus, parce que, écoutez, ils n'en ont pas mis... ça a pris du temps avant qu'ils en mettent, des bulldozers, dans l'autoroute 50, et pourtant, c'est entre deux villes importantes, genre Lachute—Mirabel. Je pense que si on se fie aux faits, très nettement, ça n'a pas été une priorité pour l'ancien gouvernement, et le ministre lui-même a dit que ce n'était pas une bonne décision d'affaires, on pouvait emprunter la 417, du côté ontarien. C'est ça qu'il a dit. Au moins, qu'il l'admette très nettement, ce n'était pas une priorité...

La Présidente (Mme Bélanger): Il a dû être mal cité, M. le ministre.

M. Léonard: Et puis il disait aux gens de passer par la 417. Là, il s'est fait rabrouer un peu, là, brasser le cabarouet, comme on dit, mais, tu sais, ceci étant dit, bon, c'était sa position. Il faudrait qu'il la dise, sa position.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Enfin, Mme la Présidente, merci beaucoup. Après deux heures d'étude sur les crédits, je suis plus fort en géographie, parce que je ne savais pas où était l'autoroute 50. Maintenant, je le sais.

M. Léonard: Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: C'est éducatif, hein?

Une voix: On a appris quelque chose.

M. Pinard: Bien, on va sortir beaucoup plus intelligents ce soir des travaux de la commission. Mais je trouve les gens d'en face fort impatients, M. le ministre, parce que, nous, en Mauricie, nous sommes des gens excessivement patients, au niveau du réseau routier.

M. Léonard: Ha, ha, ha!

M. Pinard: On a des travaux qui devaient débiter au début des années soixante-dix, qui n'ont pas été complétés non plus. Mais, tout à l'heure, lorsque vous parliez des crédits au niveau du développement routier de la province, vous avez fait une nomenclature des différents projets. Vous nous avez parlé par la suite... Desquels projets, là, nul ne m'est apparu au niveau du Centre-Mauricie, du tout. Entre Québec et Montréal, là, je n'en ai pas entendu.

Vous nous avez parlé par la suite d'une somme de 22 000 000 \$, que vous avez répété régulièrement, que vous deviez investir dans cette région du Québec.

M. Léonard: Dans cinq ans.

Principaux projets de développement (suite)

M. Pinard: Vous nous avez parlé de parachèvement, vous avez constamment parlé de parachèvement. Moi, ce qui m'inquiète un peu, c'est: Est-ce que le ministère est actuellement à la fin du parachèvement de certains travaux ou si vous allez devoir supporter encore pendant plusieurs années de continuer, parce qu'il y a des réseaux qui ont été mis en place... Est-ce qu'on va entendre parler encore une fois, l'an prochain, lors de l'étude des crédits, et dans deux ans, et dans trois ans, de sommes phénoménales que vous allez devoir mettre au niveau du parachèvement du réseau routier du Québec ou si, éventuellement, d'autres régions du Québec vont pouvoir apparaître dans la programmation du ministère des Transports au niveau d'un développement de voirie?

Et, ça, par exemple, je voudrais faire allusion à une autoroute, à un projet d'autoroute qui avait été mis en place par... je pense que c'est Bernard Pinard, à l'époque, et qui devait partir du Lac-Saint-Jean et se rendre jusqu'à Sherbrooke. C'était l'autoroute 55, qui était perpendiculaire à l'autoroute 40 et à l'autoroute 20, et qui est bloquée depuis je ne sais pas combien d'années à Saint-Célestin. Je ne sais pas, il manque peut-être 10 mi ou 15 mi pour se rendre à la 20, je ne l'ai pas calculé, mais on sait pertinemment... Comme vous le

savez, je suis un homme excessivement généreux, alors, je parle pour un autre comté de ma région. Mais cette autoroute 55 est peut-être une des voies les plus fréquentées, du moins entre Québec et Montréal.

On connaît maintenant l'importance du parc industriel de Bécancour, et, pour tout ce milieu industriel, les gens doivent quitter l'autoroute 55 pour prendre des petits villages: Saint-Wenceslas ou Sainte-Gertrude, ou je ne sais pas quoi, là, pour se rendre à l'autoroute 20. Tandis que, de l'autre côté, ils enjambent le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières et peuvent déjà être sur une magnifique autoroute, l'autoroute 40.

Alors, mon préambule est peut-être un peu long, mais, un, je voudrais savoir si, effectivement, vous allez être pris pour les années à venir avec des budgets de parachèvement; deux, est-ce qu'on va pouvoir voir venir éventuellement, au niveau de votre ministère, des projets de développement routier, et, trois, est-ce que Centre-Mauricie pourra en faire partie, bien entendu, tout en continuant les travaux sur la 50?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre. M. le ministre. À l'ordre, s'il vous plaît! M. le ministre.

M. Léonard: D'abord, une première réponse, ou une réponse à sa première question sur la notion de parachèvement. C'est une notion assez technique, je le dis, pour le ministère, parce qu'il y a une route, mais ce n'est pas le parachèvement d'une route dont on parle, c'est le parachèvement d'un contrat. De sorte que, par exemple, dans l'autoroute 50, il y a eu un premier contrat de 11 000 000 \$ qui s'est fait sur deux ans au moins; peut-être trois... deux ans. Alors, la première année, ça a été une nouvelle initiative, et la deuxième année, c'était un parachèvement. Le contrat de 22 200 000 \$ ou environ qui s'en vient, la première année, c'est une nouvelle initiative, mais il y aura trois ans où ce sera en parachèvement, parce qu'il s'étend sur une période, il touche quatre années budgétaires, dont la deuxième année et la troisième année sont les plus importantes, évidemment. C'est une notion technique.

● (20 h 50) ●

Par ailleurs, les deux contrats, dans leur ensemble, parachèvent un tronçon Mirabel—Lachute. Quand je dis cela, il y a même des tronçons qui avaient été faits auparavant. On se rend compte que les autoroutes, c'est long à construire à cause des disponibilités budgétaires. On y va... Et puis à cause de l'environnement, mais disons à cause surtout des disponibilités budgétaires. Même si on avait toutes les autorisations, à un moment donné, si l'ensemble d'un trajet coûte, par exemple, 60 000 000 \$ ou 75 000 000 \$, ce qui est le cas dans des autoroutes, bien, 75 000 000 \$, c'est l'ensemble du budget du gouvernement pour toutes les nouvelles initiatives dans une seule année. Ça poserait quelques problèmes. Bon. Alors, je pense qu'il faut avoir ça en tête.

Il y a eu des autoroutes qui ont été construites, encore une fois, dans les années soixante, très rapidement. Ça comprend la 10, par exemple; ça comprend la

20, sur la rive sud, et puis... Mais les autres autoroutes qui ont été construites au Québec l'ont été graduellement, sur une période de 15 ans, parfois. Je pense que l'autoroute des Laurentides, ça a pris plusieurs, plusieurs années: 25 ans, 30 ans presque, à la faire, la construire. L'autoroute 40 s'est construite aussi sur 15 ans au moins. Vous voyez, ce sont des investissements majeurs qu'on ne peut pas réaliser dans une courte période de temps.

Ceci étant dit, par rapport aux questions que vous posez, la priorité, actuellement, la première priorité du ministère, c'est de maintenir les infrastructures déjà existantes dans un bon état. Lorsque nous arrivons, 30 ans après la construction des viaducs, il commence à se poser des problèmes, et puis il faut les refaire, les corriger. Quand je dis 30 ans, c'est plus ou moins. Mais vous avez vu l'expérience que nous avons connue sur le boulevard Métropolitain, à Montréal: il a fallu le refaire, au bout de 30 ans, pratiquement d'un travers à l'autre; et puis ça a coûté beaucoup d'argent de le refaire. Et si on ne le refait pas, bien, là, il risque d'y avoir des accidents, etc. Bon.

En ce qui concerne l'autoroute 55, qui était — comment on l'appelait déjà, là? — la Transquébécoise, il y a eu des bouts qui ont été faits et il y a encore des travaux sur cette route qui sont faits. Il y en a un bout qui est fait dans le bout de Sherbrooke, il y a eu des investissements assez importants faits au début des années quatre-vingt dans Sherbrooke, ou autour de Sherbrooke, qui ont amélioré la circulation de façon significative, et puis il y a eu d'autres tronçons qui se sont ajoutés en venant vers le Coeur-du-Québec.

Par ailleurs, faire l'autoroute au complet, au ministère, on ne pense pas que ce soit indiqué de le faire maintenant. Il y a évidemment des disponibilités budgétaires... Imaginez, si on avait... si l'argent nous sortait par les oreilles, c'est sûr qu'on pourrait en faire plus, et il y a beaucoup d'autres demandes. Si on prenait l'ensemble des demandes d'investissements routiers au Québec, là, vous allez dans les milliards et les milliards.

Bon. C'est évident qu'on ne pourra pas tout faire, mais, en ce qui concerne la 55, nous voulons améliorer la 55 parce qu'il y a des accidents là-dessus. Donc, la priorité, au-delà de la conservation des équipements et des infrastructures, devient une priorité qui vise à améliorer la sécurité, et nous allons construire des voies de dépassement: deux cette année qui seront construites et qui sont inscrites à la programmation 1995-1996, oui, près de la municipalité de L'Avenir, dans le comté de Johnson, la construction d'une voie de dépassement, 1 100 000 \$. C'était un projet qui avait été autorisé en 1994-1995, mais que l'ancien gouvernement avait reporté pour des raisons budgétaires. L'ancien gouvernement avait reporté pour des raisons budgétaires, nous le faisons cette année, et ça va être fait dans une seule année; donc, cette année, commencé-terminé.

Deuxième amélioration significative à Melbourne; c'est aussi, là, la construction d'une voie de dépassement. Les travaux sont évalués ou sont inscrits à la

programmation pour 1 743 000 \$. Le projet avait été autorisé en 1994-1995 mais reporté aussi pour des raisons budgétaires. Ce qu'il faut lire entre les lignes, c'est que ça avait été inscrit pour l'annoncer le printemps dernier, mais le contrat n'a pas été réalisé, rendu à l'automne ou avant, à cause de la commande de crédits périmés. Et vous savez que le ministre des Finances lui-même avait passé une autre commande, lors du discours du budget du 15 mai, de 75 000 000 \$ qui avait particulièrement affecté les Transports. Alors, ces projets-là avaient été annoncés puis retirés de la programmation. Vous voyez un peu, vous comprenez un peu, je pense. Mais nous les faisons cette année: nous les commençons et nous les terminons cette année.

Il y a d'autres projets. Il y a eu des travaux qui ont été réalisés, sur une voie de dépassement aussi, à Saint-Félix-de-Brompton... ou Saint-François-Xavier, ça? Saint-François-Xavier-de-Brompton, pour 831 941 \$. Ça aussi, c'est une voie de dépassement. Ça avait été commencé en 1993 et terminé en 1994. Nous, nous espérons faire ça dans une année; commencé-terminé. Eux, ils se mettent ça sur deux ans. Bon.

Et puis il y a un autre projet qui est prévu, à venir, ultérieurement, à Saint-Nicéphore, encore sur la 55, une voie de contournement. Ce n'est pas prévu cette année, mais nous en faisons deux, cette année, qui sont des investissements significatifs.

Il y a évidemment, dans le bout de Brompton et Saint-François-Xavier, la construction d'une deuxième chaussée, mais c'est 9 500 000 \$. Ce sont des travaux considérables. Je ne fais pas de promesse ce soir là-dessus, mais c'est un investissement majeur. Mais ça vous donne un peu ce que nous faisons. En ce qui concerne la 55, nous voulons améliorer de façon significative la sécurité sur la route. Il y a effectivement passablement d'accidents.

La Présidente (Mme Bélanger): D'autres questions, M. le député de Saint-Maurice?

M. Léonard: Je ne sais pas si ça répond à votre question à votre satisfaction.

M. Pinard: Tout simplement, en complémentaire, c'est que, actuellement, vous avez une orientation au niveau de la sécurité. Il n'en demeure pas moins qu'il reste... Je ne sais pas, à l'oeil, combien ça peut représenter de kilomètres entre Saint-Célestin et l'autoroute 20.

M. Middlemiss: Entre la 20 et le fleuve; pas au sud du fleuve, au sud de la 20, là.

M. Pinard: Parce que les travaux...

M. Middlemiss: C'est ça que vous venez de donner, c'est au sud de la 20.

M. Pinard: ...que vous nous avez mentionnés, c'est des travaux...

M. Léonard: C'est combien?

M. Pinard: Les travaux dont vous nous avez parlé, qui sont très importants, ce sont les travaux de sécurité qui sont l'élargissement de l'autoroute ou l'élargissement de la voie de la 55.

(Consultation)

M. Léonard: À l'oeil, 7, 8 km. On peut trouver la distance exacte, mais c'est à peu près ça.

M. Pinard: Mais ça ce n'est pas actuellement prévu dans les travaux du ministère, au niveau du développement routier?

M. Léonard: Pas pour l'instant. Mais remarquez qu'il y a deux branches: une allant vers Québec, et l'autre allant vers Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Jacques-Cartier.

Sécurité de routes dans les comtés de Nelligan et de Jacques-Cartier

M. Kelley: Merci, Mme la Présidente. Bonsoir, M. le ministre. J'aimerais soulever une question à deux volets concernant la situation sur l'autoroute 20, dans le comté de Jacques-Cartier, mais également dans le comté de mon collègue, le député de Nelligan, entre le boulevard Saint-Charles et les limites de la ville de Dorion.

Le premier volet, c'est concernant les jonctions des rues Morgan et Woodland et la 20. Ce sont deux coins qui sont très, très dangereux. Il y a presque tous les mois un accident très, très grave à ces échanges. Il y a eu un accident mortel; un des profs du cégep John Abbott est décédé au mois de février sur Morgan et l'autoroute 20.

Il y avait des travaux qui ont été effectués par le ministère des Transports l'an passé pour mettre des grands panneaux jaunes avec des feux jaunes pour dire «Préparez-vous à arrêter», et des choses comme ça, qui commencent à améliorer la situation, mais j'aimerais savoir si le ministère a regardé ça pour voir si c'est assez clair. Parce que, moi, j'ai traversé à cette portion de la route hier et, dans le grand soleil du printemps, c'est presque impossible de voir toujours les signaux. C'est parce que le soleil était derrière moi, et quand j'ai regardé, je n'étais pas capable de déterminer si les feux étaient verts ou non. Alors, c'est très difficile. Même chose le soir, en revenant vers Beaconsfield; c'est très, très difficile de voir, avec le soleil derrière les lumières, est-ce que c'est jaune, est-ce que c'est rouge, et tout ça.

On parle, dans les hebdomadaires, de pas moins de six accidents mortels en deux ans. Après ça, il y avait beaucoup d'autres accidents très, très sérieux. Alors, c'est vraiment... Surtout Woodland est très, très compliquée. Je ne sais pas si vos...

M. Léonard: Woodland et Morgan, vous dites?

• (21 heures) •

M. Kelley: Woodland et Morgan. Woodland est à Beaconsfield, et Morgan est à Baie-d'Urfé, dans le comté de Nelligan. Mais les deux, on vient de la 20 en partant de Montréal, c'est une route toute faite avec un diviseur en béton, et tout ça, mais quand on arrive au boulevard Saint-Charles, à Beaconsfield, c'est fini. Alors, après ça, il y a un problème. On arrive aux lumières, à Woodland, et il y avait surtout les accidents impliquant les camions, et tout ça, qui roulent à toute vitesse, qui ont causé ces accidents mortels. Alors, il y a un problème de sécurité de la route. J'aimerais savoir, selon vos experts, est-ce que ce qu'on a fait est suffisant pour indiquer «Préparez-vous à arrêter»? Moi, je trouve que les grands panneaux jaunes sont près de l'intersection...

M. Léonard: Trop près?

M. Kelley: Trop près.

M. Léonard: Vous voulez dire qu'ils sont trop près? Oui.

M. Kelley: Ça, c'est mon impression, mais je n'ai aucune expertise. Mais quand j'arrive, c'est comme si les deux étaient un après l'autre. Alors, ça, c'est la première question. Et le deuxième volet, on peut prendre ça, mais c'est juste la question en général de l'éclairage de la route entre le boulevard Saint-Charles, à Beaconsfield, et des limites de la ville de Dorion. Parce qu'on est sur une autoroute, c'est bien éclairé entre Montréal et Beaconsfield, et, tout d'un coup, c'est noir, noir, noir. Il n'y a pas une lumière avant l'échangeur Woodland, il n'y a pas une autre lumière avant Morgan. Alors, c'est vraiment noir. On arrive, c'est comme la journée; tout d'un coup, plus de lumière. Nous avons eu une rencontre avec une quarantaine de maires de l'ouest de l'île de Montréal et, également, du comté de Vaudreuil, du comté de Soulanges, et tout ça, et tout le monde s'inquiète sur cette autoroute parce qu'il y a beaucoup de circulation; il y a les camions qui viennent de Toronto en direction de Montréal. On a la partie entre... 540, est-ce que c'est ça? Entre la 540 et le boulevard Saint-Charles, à Beaconsfield, c'est vraiment... ce n'est pas une autoroute, et je pense que, compte tenu de la circulation, et tout ça, il faut voir... je pense, aux lumières sur la 10, à Brossard. Ils ont trouvé un moyen, avec les fils, de mettre un éclairage sur cette partie de l'autoroute des Cantons de l'Est. Est-ce que c'est envisageable qu'on puisse faire quelque chose comme ça pour améliorer la qualité de l'éclairage sur la 20, entre le boulevard Saint-Charles, à Beaconsfield, puis Dorion?

M. Léonard: O.K. Sur le premier cas...

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

(Consultation)

M. Léonard: Je vois là qu'il s'agit... Effectivement, le député a raison, Mme la Présidente, c'est un point noir. C'est qualifié de point noir, et il y a eu un examen de la situation. Il y a toute une problématique qui ressemble passablement à ce que le député a décrit dans son intervention. Je vais faire lire l'état du dossier. Peut-être que ça peut répondre jusqu'à un certain point, parce que... Des mesures transitoires ont été prises pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité aux abords des intersections. D'abord, installation de panneaux «Préparez-vous à arrêter» pour aviser au moment opportun les usagers de l'autoroute 20 qu'ils devront s'arrêter aux feux de circulation situés à Laval. Je lis «au moment opportun». Si je comprends l'intervention du député, il dit qu'ils sont trop rapprochés puis qu'ils n'ont pas le temps de réagir entre les deux. C'est peut-être un autre élément à mettre au dossier, à la problématique. Il y a aussi réfection complète des boucles de détection installées à l'intersection pour optimiser le fonctionnement du carrefour et ajout de boucles de comptage dans chacune des voies de l'autoroute 20. Bon, ça, je pense que c'est en préparation d'autres travaux qui vont survenir. Changement du système de contrôle actuel par un de plus haute performance disposant des spécificités essentielles au fonctionnement sécuritaire de l'intersection. Sa mise en opération s'effectuera dès la fin des travaux des compagnies de chemin de fer — il y a des compagnies de chemin de fer dans le coin? bon! Déplacement à une distance appropriée des capteurs installés sur les rails. Cette mesure s'avère nécessaire à l'installation des panneaux «Préparez-vous à arrêter». Les travaux du CN et du CP devraient être complétés au début de février 1995. Est-ce qu'ils sont terminés?

M. Tourigny (Yvon): Oui, c'est celui-là qui lui dit qu'il fonctionne.

M. Léonard: Le projet étant assujéti à la Loi sur la qualité de l'environnement, il y a un avis de projet qui a été soumis au ministère de l'Environnement et de la Faune en octobre 1994. Si je comprends... Ce qu'on me dit, donc, et le mot qu'il faut retenir... Il s'agit là de mesures transitoires, parce que j'ai l'impression que la situation est plus grave que cela. Et ce ne sont pas ces mesures transitoires là qui vont corriger nettement. D'ailleurs, depuis qu'elles ont été mises en place, il y a encore eu un accident. Donc, c'est encore un coin dangereux. Je sais que les gens pensent à un viaduc, mais... En tout cas, c'est vers ça que ça s'en irait, mais ça implique une étude d'environnement dans le coin. Est-ce qu'il y a d'autres façons de corriger ou d'améliorer peut-être avant ou avec des feux qui fonctionnent encore avec des détecteurs dans la chaussée, comme il va arriver... comme nous voulons faire à Montréal de plus en plus et qui permettent de changer en temps et lieu ou au bon moment, pourrait-on dire... Mais je vous fais état

du dossier actuellement. J'en prends note aussi. Le suivi se fait avec la ville de Beaconsfield en ce qui concerne l'éclairage.

(Consultation)

M. Léonard: Nous prenons bonne note des remarques qui sont faites sur l'éclairage et du saut du rural à l'urbain. On est sur l'île de Montréal... non pas sur l'île de Montréal, mais au bout, de l'autre côté, là. C'est au début?

M. Tourigny (Yvon): Oui, c'est ça. C'est sur la 540.

M. Léonard: Ah! mais c'est de l'autre côté.

M. Tourigny (Yvon): Oui.

M. Léonard: C'est de l'autre côté de l'île.

M. Kelley: Mais juste à Beaconsfield. Alors, c'est les deux côtés du pont.

M. Léonard: On me dit que c'est la transition rural-urbain qui fait ça, mais je suppose que c'est un problème d'éclairage, donc technique, qui pourrait se corriger plus facilement.

M. Tourigny (Yvon): C'est ça. C'est toute...

M. Léonard: Ça ne demande pas de modification au gabarit de la route.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny, voulez-vous donner un complément de réponse?

M. Kelley: Même en milieu urbain, c'est le problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Léonard: O.K. Nous prenons note de votre intervention. Je pense qu'on peut...

M. Tourigny (Yvon): Et on va continuer à travailler avec la ville là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Nelligan, en complémentaire.

M. Williams: Qui. Dans le même coin... Certainement que vous avez répondu aux questions. C'est une solution transitoire. Mais, dans la Communauté urbaine de Montréal, sur l'île — et je ne parle pas en dehors de l'île de Montréal — je pense que, dans le passé, nous avions un programme est-ouest pour rendre la 2-20 à accès illimité. Certainement, les solutions dont on discute ce soir, c'est des solutions temporaires. Quand,

pensez-vous, nous allons continuer le travail plus à l'ouest de la montée Saint-Charles, avoir la 2-20 comme une autoroute à accès illimité?

M. Léonard: La 2-20? La 20?

M. Williams: La 20. Oui, on appelle ça la 2-20, chez nous. La 20. Nous avons Dorval, après ça, Pointe-Claire, maintenant, on commence dans Beaconsfield. Quand est-ce que le programme va continuer?

M. Léonard: Moi, ce qu'on me dit actuellement, c'est qu'on possède des emprises... Depuis très, très longtemps, on n'a pas fait les travaux à cause du coût exorbitant que cela impliquerait actuellement. Est-ce qu'il y a des moyens d'améliorer la situation sans encourir de tels coûts? Il y a des questions budgétaires qui sont en cause, là.

M. Williams: Oui.

M. Léonard: Et c'est urbain, c'est un boulevard urbain.

M. Williams: Oui, c'est dans la Communauté urbaine de Montréal. C'est dans la banlieue, mais c'est dans la Communauté urbaine de Montréal.

M. Léonard: Mais c'est une route qui appartient au Québec. Ah! c'est une section de l'autoroute 20.

M. Williams: Oui. Après la montée Saint-Charles, plus à l'est, c'est à accès limité et, après ça, c'est six voies, pas juste quatre. Avec ça, il y a la même route, mais un changement assez substantiel entre chaque ville. Avec ça, j'espère que... Je ne pense pas que le ministre puisse donner toutes les réponses ce soir, mais s'il peut faire un bilan de la situation le plus tôt possible, parce qu'effectivement ce n'est pas un dossier qui vient juste d'arriver. On cherche, dans le long terme, c'est quoi, vos solutions pour cette section.

• (21 h 10) •

Deuxièmement, un petit commentaire et une autre question sur le même coin. J'espère que vous allez... Dans les solutions temporaires que nous avons mentionnées, effectivement, il y a les panneaux clignotants qui disent «Préparez-vous à arrêter». J'espère qu'on peut utiliser la flexibilité dans les lois québécoises pour ajouter aussi «Prepare to stop». Parce que c'est... On peut faire ça, quand on parle de sécurité; c'est légal et c'est un coin assez bilingue. Prenez note de ça, s'il vous plaît, M. le ministre.

Mais je parle de l'autoroute 40, dans le même coin. Nous avons, les deux années passées, protégé une somme d'argent pour un échange sur la 40, Jacques-Bizard. Le travail n'est pas commencé, mais l'entente a été prolongée pour un autre 12 mois. Ça a été prolongé jusqu'en septembre, l'entente a été prolongée jusqu'en septembre de cette année.

M. Léonard: Avec quelle ville? Île-Bizard?

M. Williams: C'est entre Île-Bizard jusqu'à Pointe-Claire. C'est sur Jacques-Bizard.

M. Léonard: Ma question, c'est... Vous dites qu'il y a une entente qui a été prolongée. Il y a donc eu un protocole d'entente avec une municipalité.

M. Williams: C'est avec Pointe-Claire.

M. Léonard: Avec Pointe-Claire. Bon.

M. Williams: Ça commence à Pointe-Claire, sur l'autoroute 40, ça traverse un peu Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds jusqu'à Bizard...

M. Léonard: O.K., je vois.

M. Williams: L'entente était de réserver un montant, plus ou moins 6 000 000 \$. Le travail n'est pas commencé. L'entente a été prolongée pour un autre 12 mois. Où c'est rendu, M. le ministre? Et quelles sont vos intentions dans ce dossier?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Williams: Non. J'attends la réponse.

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

M. Williams: Oui, madame...

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Williams: ...la Présidente. Merci beaucoup.

M. Léonard: Ce qu'on me dit ici, c'est qu'il y a un protocole qui a été signé, mais il est aussi conditionnel à ce qu'il y ait une entente entre les trois municipalités qui sont traversées. Il y a Dollard-des-Ormeaux, Pointe-Claire et Île-Bizard...

M. Williams: Et Pierrefonds.

M. Léonard: ...puis les municipalités ne s'entendent pas encore.

M. Williams: Et Pierrefonds.

M. Léonard: Pierrefonds?

M. Williams: Oui.

M. Léonard: Il y en a quatre?

M. Williams: Il y en a quatre, mais, techniquement, ce n'est pas dans l'Île-Bizard...

M. Léonard: Vous avez du travail de compromis à faire.

M. Williams: M. le ministre, si le travail n'est pas à 100 % complété avant septembre, est-ce que vous êtes prêt à prolonger le protocole encore?

M. Léonard: C'est toujours dangereux quand il y a une bonne condition, un contrat comme ça qui vise, d'ailleurs, à uniformiser la circulation, qu'il n'y ait pas entente. Nous avons une bonne condition au contrat, puis je pense qu'il est important qu'elle soit respectée. Je ne m'engage à rien, donc, si vous me comprenez bien.

M. Williams: Mais vous prenez note de ma question.

M. Léonard: Je prends note de la question, mais vous prenez note de ma réponse.

M. Williams: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Nelligan. M. le député de Vimont.

M. Cliche: M. le ministre, si vous étiez encore responsable des routes rurales, j'aurais le goût de vous demander ce qui va arriver à ma roche qui sort tous les printemps dans le fond de mon rang, quand je vais me reposer, et qui risque d'arracher le fond de mon auto, mais je vais...

Une voix: C'est à votre chalet, ça?

M. Cliche: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cliche: Puis si vous allez mettre de l'abat-poussière dans mon rang cet été, mais, ça, c'est un autre...

M. Léonard: Est-ce que vous payez des taxes aussi élevées à votre municipalité rurale qu'à la ville de Laval?

M. Cliche: Oui. Elles ont augmenté, d'ailleurs. Avec les chemins, la prise en charge des chemins ruraux par les municipalités, les taxes municipales ont augmenté. Mais, cependant, l'entretien... Je dois dire que, dans ce cas-ci, l'entretien...

M. Léonard: Vous êtes en train de me dire que les taxes ne sont pas assez élevées à Laval.

M. Cliche: Je veux vous en parler, justement, de Laval, vu que vous nous ramenez à ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Autoroute 15 et centre-ville de Laval

M. Cliche: Vous ne voulez pas que je vous pose une question sur ce que j'appelle les bouts de chemins, mais comme les collègues d'en face y sont spécialistes, moi aussi, je vais avoir une question de bout de chemin, et elle porte sur Laval spécifiquement. Qu'est-ce qui est arrivé au projet que nous croyions être actif et possiblement retenu par votre ministère pour l'amélioration de la 15, au nord de la rivière des Prairies, pour l'ajout d'une quatrième voie qui aurait pu, à ce moment-là, régler le problème au niveau de l'échangeur du boulevard de la Concorde, qui est un engorgement, et qui aurait pu, subséquemment, continuer jusqu'au boulevard Saint-Martin avec une quatrième voie pour régler la question aussi de l'accès au boulevard Saint-Martin? Je vous signale que cette question est intimement reliée aussi au développement du transport en commun tant au niveau des voies réservées pour le covoiturage que l'accès, par des autobus, sur cette voie réservée vers Montréal.

D'autre part, il se peut que nous ayons, à court terme, un problème spécifique dans l'axe au carrefour du boulevard Saint-Martin et de l'autoroute 15, dans la mesure où le projet du centre-ville de Laval est en train de naître. Éventuellement, le centre-ville de Laval sera autre chose que le stationnement du carrefour, et il y a un très beau projet de centre-ville de Laval qui est en train de naître — et dont on fera l'annonce très bientôt à Laval — et qui concerne le développement de cet immense terrain qui est situé entre le boulevard du Souvenir, la 440, le boulevard du Carrefour, l'autoroute 15 et le Daniel Johnson. Vos équipements actuels, la bretelle de sortie de l'autoroute 15 en direction du boulevard du Souvenir, empêchent possiblement la mise en place d'infrastructures et d'un équipement communautaire majeur, complexe, multifonctionnel — non, mais, c'est parce que tout le monde parle des bouts de chemins, alors je suis dans le mien, là — sur ce terrain.

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

M. Cliche: Oui, j'y vais avec ma question. Question.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, ce n'est pas ça que je vous dis.

M. Cliche: Pour comprendre...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ce n'est pas ça que je vous dis, M. le député de Vimont. Vous dites qu'on parle de bouts de chemins, on est spécifiquement dans la voirie.

M. Cliche: Bien oui, c'est ça. C'est pour ça que j'aime ça, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, en ville, vous n'entendez pas parler de ça souvent, de la voirie.

M. Cliche: Puis je ne parle pas de la roche, de l'avant-dernière calvette dans mon rang. Ça, j'en parle à mon maire de Saint-Zacharie de Beauce. Mais, là, revenons à Laval.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. C'est à lui à réparer ça.

M. Cliche: C'est à lui à réparer ça.

Une voix: Le ponceau?

M. Cliche: Une calvette, comme on dit, une roche... Puis, là, comme mes enfants commencent à conduire, j'ai peur qu'ils prennent le champ, avec ça.

M. Léonard: Est-ce qu'ils vont à la pêche à la truite en dessous, là?

M. Cliche: Comme ils ont juste 4, 12 et 14 ans, je ne voudrais pas qu'il leur arrive des malheurs. Qu'est-ce qui arrive avec ce projet sur l'autoroute 15, qui était, je pense, au point de vue technique, passablement avancé au niveau de la direction régionale de Laval? Qu'est-ce qui arrive, dans ce cas-là, d'un projet qu'on ne retrouve pas à la programmation? Est-ce qu'il s'en va aux limbes? Est-ce qu'il est remis sur la planche à dessin? Qu'est-ce qui arrive avec ces projets-là? Qu'est-ce que je peux dire à mes commettants?

(Consultation)

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente...

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

M. Léonard: ...en réponse à la question du député, qui est une bonne question, ça m'aurait pris une carte, effectivement, pour tout comprendre ce qu'il me disait, parce que je vois à peu près, mais... une carte avec... Oui. Un bon jour, je la regarderai. Mais je veux rappeler simplement une chose. Il y a eu un protocole qui a été signé avec la ville de Laval il y a quatre ou cinq ans à cet effet-là, et la ville de Laval a changé ses plans. Nous sommes en train de négocier avec la ville de Laval un nouveau protocole...

M. Cliche: O.K.

● (21 h 20) ●

M. Léonard: ...qui devrait donner satisfaction à tous. Quant à nous, nous sommes intéressés à solutionner cette question parce que nous aurions, et nous aurons besoin de régler la question pour implanter la voie réservée. Donc, c'est un dossier... Il n'est pas inscrit à la programmation de cette année ni, je pense, de l'an prochain, mais, ultérieurement, c'est un dossier

qui est encore à la programmation quinquennale. D'ici cinq ans, il faut réaliser ce projet.

M. Cliche: O.K. Et je vous suis.

M. Léonard: Il est d'autant plus important que ça va avoir un impact sur la définition des voies réservées, du système de voies réservées dans la région de Montréal.

M. Cliche: Et de l'alignement possible du métro. Non, mais tout ça...

M. Léonard: On verra le rapport de l'étude au mois de... à la fin juin. En tout cas, c'est ça. On se donne...

M. Cliche: Oui. Mais je vous signale que tout ça est relié.

M. Léonard: Oui.

M. Cliche: Un commentaire et une dernière question.

M. Léonard: Bien, c'est parce que, ça aussi...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez y aller. Prenez le temps que vous voulez.

M. Léonard: En ce qui concerne le métro, il y a effectivement deux ou trois projets de lignes.

M. Cliche: Oui.

M. Léonard: Ça serait important qu'on sache.

Dépassements de coûts de certains projets

M. Cliche: Un commentaire, et ça concerne les députés d'en face qui semblaient faire des reproches au ministre concernant la lenteur d'études d'impact et le peu de volonté politique concernant la 50. Je ne veux pas revenir sur la 50, mais je veux seulement souligner que j'ai eu le plaisir de demeurer à Hull pendant trois ans, et il y avait à ce moment-là un dossier qui était synonyme d'enlèvement et de non-volonté politique au niveau de l'étude d'impact. C'était le dossier du chemin de la Montagne et du chemin McConnell qui était synonyme de non-volonté politique. Chaque fois que je prenais l'autoroute 50 pour m'en venir vers Laval, où, déjà, j'allais faire du porte-à-porte à partir de Hull, je me tapais ça aller-retour dans la journée, on voyait des panneaux le long de la 148 où on disait «Bourassa nous a coupé l'autoroute». Alors, on repassera pour les reproches à notre gouvernement quant à l'accomplissement de ce dossier-là. Vous avez, à mon point de vue, à titre de gouvernement, lamentablement failli dans ce dossier-là. Fin du commentaire.

Questions techniques. Il y a eu dans le passé... Puis là je laisse les bouts de chemins. C'est plus une question sur les modes de processus, les processus d'adjudication de contrats et de dépassements de coûts. Je sais qu'on est juste dans les 25 000 \$, là, mais il y a eu souvent report de projets attendus par les gens parce que les budgets des projets en cours étaient dépassés. Et les informations qu'on a eues, puis si on lit les articles de journaux... Il semble y avoir eu un certain laxisme de la part du ministère — puis, ça, je vous dis ça, là, je rapporte ce que les gens ont dit — quant aux devis d'études techniques qui étaient utilisés pour les soumissions publiques et que, souvent, des manques au niveau des devis permettaient à des soumissionnaires d'aller chercher le contrat au plus bas coût et d'invoquer subséquemment le fait que le devis soit mal fait, soit non précis pour justifier des augmentations de coûts. De sorte qu'on se retrouve finalement avec des projets qui coûtent plus cher que ce que le plus bas soumissionnaire nous avait dit qu'ils coûteraient, premier élément.

Deuxième élément, ça frustre énormément les autres soumissionnaires qui, eux, n'ont pas eu le contrat et qui, dans certains cas, sont venus me voir à mon bureau pour dire qu'ils avaient été essentiellement floués dans le processus. Alors, j'aimerais savoir de la part du ministre s'il y aura resserrement de la part du processus de définition des plans et devis, au niveau des experts-conseils du ministère et des firmes d'experts-conseils appelées par le ministère pour faire les plans et devis avant d'aller en soumissions, pour que les règles du jeu soient équitables pour tout le monde et que nous évitions le plus possible des dépassements de coûts qui, dans certains cas, nous semblent parfaitement exagérés.

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente, c'est un sujet que j'ai eu l'occasion d'aborder, à l'intérieur du ministère, depuis mon arrivée. Nous avons fait faire une étude sur les contrats qui avaient connu des dépassements, parce que, pour moi, effectivement, des dépassements impliquent toujours qu'il y a eu quand même une défaillance. Je ne le dis pas en termes de morale à ce stade-ci, là, mais une défaillance quant à l'analyse, quant aux sondages ou quant aux devis, etc., ou bien quant à la façon de faire du contracteur aussi, le cas échéant. Nous avons pris la situation très au sérieux et nous avons fait faire une analyse qui donne les éléments suivants: en 1993-1994, il y a eu de donnés, à différents titres, construction, services auxiliaires ou services professionnels, 1 012 contrats; 209 ont connu des dépassements de plus de 5 % et 78 de plus de 10 %, les 78 étant compris dans les 209. Alors, vous voyez qu'il y en avait un certain nombre. En 1994-1995, il y a eu 1 028 contrats d'accordés, 198 dont les dépassements étaient de plus de 5 % et 68 de plus de 10 %. Ça avait diminué un peu, on pourrait toujours dire, suite aux questions de l'opposition ou le ministre s'est surveillé davantage.

Ceci étant dit, il y a des écarts en termes de coûts. Par exemple, si je ne prends que la construction, les coûts, en 1993-1994, avaient été estimés par le

ministère des Transports à 348 000 000 \$. Je parle juste de la construction, cette fois. Les prix soumis ont été de 325 000 000 \$. Donc, on était encore en récession, et vous savez qu'en période de récession, habituellement, les prix soumis sont plus bas, ont tendance à baisser. Et les contrats réels, terminés réellement, ont donné 339 000 000 \$, soit à peu près entre les deux. C'est ce que nous avons actuellement. Si je reprends en 1994-1995, la construction, les estimés par le ministère pour les 795 contrats de construction ont été de 410 800 000 \$, les soumissions sont sorties à 381 000 000 \$, et le coût réel a été de 377 000 000 \$. Parce qu'il y avait des données quant aux quantités.

Maintenant, globalement parlant, les dépassements, en 1993-1994, ont été de 8 % pour l'ensemble des contrats et de 7 %, en 1994-1995. C'est sûr que, l'intention, c'est de les réduire au strict minimum. Je pense qu'il y a du chemin à faire. Il y a des dépassements de 8 %, de 7 %. Donc, que l'on puisse réduire ces dépassements de 1 % seulement sur 300 000 000 \$, 350 000 000 \$ ou 400 000 000 \$, bien, c'est 3 500 000 \$, 4 000 000 \$. C'est important de considérer d'abord ça. Et si on peut gagner deux points de pourcentage, fort bien. Alors, nous allons quand même fouiller davantage la question pour voir le plus possible, dans les principaux cas, où se sont faits ces dépassements. Est-ce que c'est à cause du devis? Est-ce que c'est à cause des études préliminaires? Est-ce que c'est à cause du contracteur, etc?

On me signale aussi qu'il y a un problème de perception, quant au ministère, face au dépassement des coûts parce que ça fait tout de suite la manchette lorsqu'il y en a. Moi, je ne nie pas qu'il y ait quelques problèmes et qu'il faut les solutionner et les réduire le plus possible. Je ne pense pas qu'on puisse arriver à zéro. Il y a parfois des dépassements qui se justifient très nettement, on le sait. Chacun fait faire ses petits contrats de construction, puis même, dans la construction résidentielle, bien, en cours de route, on change d'idée ou on améliore ses idées. Mais, dans le cas ici, je pense que nous sommes dans l'administration publique et il faut aller agir en toute transparence. Donc, nous devons tendre à limiter au strict minimum les dépassements de contrats.

M. Middlemiss: Mme la Présidente... M. le ministre, est-ce que vous parlez que le 8 % est dans le 10 % d'imprévus? Lorsque vous parlez de 8 %, là, c'est en sus du 10 % ou à l'intérieur?

M. Léonard: Non. C'est à l'intérieur.

M. Middlemiss: C'est à l'intérieur. Donc, c'est en bas du 10 % d'imprévus.

• (21 h 30) •

M. Léonard: Non, mais ça ne change rien.

M. Middlemiss: Non, non. Le Vérificateur général vous a donné ces réponses-là pendant des années.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était juste une spécification.

M. Cliche: Une dernière question.

(Consultation)

M. Léonard: Bon. Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Léonard: En ce qui concerne ces dépassements, nous avons mis en place trois moyens. Le premier, ce sont des resserrements au niveau des suivis des firmes professionnelles. Donc, celles qui font les plans et devis et qui peuvent causer, par leur imprécision, des dépassements. Donc, là, ça remet en cause, jusqu'à un certain point, la responsabilité professionnelle. Le deuxième, c'est l'analyse de la valeur. C'est une technique, paraît-il, connue, mais qui remet en cause le concept même du projet, qui en fait une évaluation et, si je comprends bien, fait une critique du projet par des gens indépendants. J'imagine que ça peut être comme les études que l'on fait faire par des indépendants par rapport à une situation donnée, des consultants complètement externes au dossier, qui font l'analyse de la valeur d'un projet.

Et le troisième moyen, troisième dispositif, c'est d'introduire la notion de «partnering». C'est-à-dire qu'avant de commencer un contrat, on fait une réunion du concepteur du projet, du réalisateur, du contracteur, on met tout le monde ensemble pour bien se mettre sur la même longueur d'onde, qu'est-ce qu'on vise, qu'est-ce que l'on fait exactement. Et ces sessions-là améliorent la réalisation des projets et évitent de ces dépassements.

Alors, voilà trois moyens que nous mettons en cause et que nous mettons en place. Pour revenir un peu à la remarque du député de Pontiac, je suis toujours un peu étonné que, dans ces domaines, on mette quasi systématiquement: imprévus 10 %, 20 %, des choses comme ça. Je comprends que, dans ces domaines-là, il y a des imprévus. Mais je pense qu'il faut quand même ne pas utiliser cela comme excuse pour ne rien faire et mieux contrôler les dépassements. Je pense que c'est important de le comprendre. On vise à réduire au minimum de tels dépassements, et voilà trois moyens. C'est une question que nous avons soulevée, au ministère, et j'y ai attaché beaucoup d'importance. Je dois dire bien honnêtement que ma perception, c'est qu'il y avait beaucoup plus de dépassements que ceux-là. Je le dis. Je le dis. Par ailleurs, ce n'est pas une raison pour ne rien faire, parce que, des dépassements, il y a toujours des raisons et il faut les trouver si on veut améliorer la situation. J'ai vu des dépassements, je trouve, assez bizarres et très coûteux, très coûteux. Ça fait mal au coeur quand cela arrive, parce que ça a l'air gratuit, ce qu'on pensait. On espérait qu'un tel contrat se réalise à tel montant, et, tout à coup, ça a l'air de faire un champignon. Il faut vraiment utiliser son esprit critique, et je pense que le ministère le fait.

M. Cliche: Une dernière question avant de laisser la parole à d'autres.

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

Octroi de contrats à des firmes autochtones

M. Cliche: Merci. Ça porte sur une pratique qui a eu lieu, qui a spécifiquement eu lieu dans le cas de la route du Nord, pour l'adjudication de contrats, et je m'explique. Comme vous le savez, la Convention de la Baie James et du Nord québécois prévoit certaines dispositions qui permettent au gouvernement du Québec et au gouvernement du Canada et Hydro-Québec de donner directement des contrats à des entreprises autochtones. Et l'objectif des signataires de la Convention et des législateurs qui ont repris subséquemment ces dispositions de convention, c'était essentiellement de favoriser, il faut dire les termes, des entreprises autochtones à participer au développement économique et à obtenir des contrats avec une espèce de... C'était entendu qu'il y aurait un coût supérieur de l'ordre de 10 %, 15 % supérieur au coût qui aurait été celui d'un entrepreneur qualifié, avec une longue expérience, etc. Or, dans certains cas, le donnant du contrat — dans le cas de la route du Nord, c'est un cas qui est connu, mais je pense qu'il est symptomatique d'un problème — c'est la Compagnie de construction Cris qui a eu le contrat sans appel d'offres et qui, dans les jours qui ont suivi la signature du contrat, s'est revirée de bord et a donné tout à sous-contrat à une compagnie bien connue...

Une voix: Beaver.

M. Cliche: ...du nom de Beaver Asphalte, qui a fait tout le contrat. Et, moi, j'ai reçu à mon bureau d'adjoint parlementaire en Affaires autochtones plusieurs téléphones en provenance des comtés qui sont les vôtres, M. le délégué régional du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de contracteurs qui se sentent floués, qui disent que, finalement, le sous-contracteur de Cris construction a eu en fait en main un contrat qu'eux auraient pu faire à beaucoup moins cher et que, finalement, on se retrouve avec très peu d'employés autochtones qui bénéficient. Donc, il y a une espèce de «dévirement» par rapport aux intentions légitimes et aux bonnes intentions que nous avions en signant ces conventions.

Question: Est-ce que le ministère a prévu une façon de faire en sorte que notre intention, à titre de signataire de la Convention, c'est-à-dire que des entreprises autochtones puissent bénéficier d'une certaine préférence — avec toute la prudence de l'utilisation de ces termes — en respect de nos obligations en vertu des chapitres 28 et 29, entre autres, de la Convention de la Baie James? Est-ce qu'il est prévu que le ministère sera plus alerte pour s'assurer que des entrepreneurs non

autochtones bénéficient de cet intérêt des autochtones pour voir à leurs propres intérêts, à eux?

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

M. Léonard: Mme la Présidente, on admettra que c'est une question qui, en tout cas, comporte plutôt une leçon sur des gestes posés dans le passé. Parce que, au fond, ce qu'on voulait faire, c'est créer une expertise autochtone, et puis ça ne s'est pas matérialisé. Et, pourtant, ça a été fait dans le respect de nos lois civiles. Je ne sais pas, je pense qu'il faut trouver d'autres moyens. On peut espérer ne plus avoir à faire de tels contrats dans de telles conditions, parce que ça veut dire que, si on répète les mêmes choses, la première fois, ce n'est pas de notre faute, parce qu'on ne savait pas, mais la deuxième fois, c'est plus de notre faute, parce que, là, on savait que ça allait nous coûter plus cher, alors que les objectifs qu'on poursuit ne peuvent pas être atteints par les moyens qu'on a mis en place.

Donc, moi, je pense que, dans ces domaines, généralement, l'expertise ne se construit pas à partir de grandes, grandes entreprises; elle se construit à partir de gens qui l'ont construite, leur entreprise, et puis qui ont monté leur propre expérience à tout point de vue, là, pas juste l'expérience manuelle, mais l'expérience administrative, de contrôle et de tout cela. C'est sûr qu'on ne pourrait pas procéder de la même façon, parce que ça se reproduirait exactement de la même façon. Là-dedans, disons que ça vient juste révéler une certaine naïveté de la part de gens qui étaient bien intentionnés en le faisant, mais les résultats ne sont pas là. Alors, je pense qu'il faut changer de méthode.

Quelle est la méthode actuellement? Je ne le sais pas. Est-ce que nous sommes obligés de passer par des entreprises autochtones? Et, si je comprends, là, dans de telles opérations, très souvent — je ne connais pas ce qui s'est passé individuellement, là, ou personnellement — il y a quelques individus — qu'on peut compter sur les doigts d'une main, quand, parfois, il y en a un seul — qui profitent d'une telle situation, et le reste des autochtones n'en ont pas profité, très probablement.

M. Cliche: Bon. Je conviens qu'il se peut que vos gestionnaires aient été naïfs, mais il y a certains individus, dont le nom de Tommy A. D'Errico, qui sont connus pour leur peu de naïveté dans de telles circonstances, quand même.

M. Léonard: Mme la Présidente, bien, je pense que je n'ai pas voulu dire que...

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Léonard: ...les fonctionnaires avaient été naïfs.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Je pense que, s'ils ont donné des contrats dans de telles circonstances, ce n'est pas nécessairement les fonctionnaires qui l'ont fait, ce n'est pas ceux qui croyaient vraiment à la chose.

M. Cliche: J'en conviens, j'en conviens.

• (21 h 40) •

M. Léonard: Bon. Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, attention.

M. Léonard: Il y a toujours une autorité politique responsable quelque part. C'est ça, dans notre démocratie. Alors, la naïveté se trouve plutôt là, je pense.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...je suis surpris d'entendre le ministre être un peu d'accord avec ce que le député de Vimont a cité. Aux engagements financiers, il n'y a pas tellement longtemps, il a répondu à un de ses collègues que vous étiez en train de faire une étude sur la route du Nord, que, lorsque l'étude serait prête, vous pourriez nous donner le résultat, et, à ce moment-là, on pourrait comparer...

La Présidente (Mme Bélanger): L'affirmation...

M. Middlemiss: ...qu'est-ce que le député de Vimont a avancé...

La Présidente (Mme Bélanger): L'affirmation.

M. Middlemiss: Oui, l'information qu'il a avancée, si c'est vrai ou non. Est-ce que, oui, ça a coûté plus cher? Ou est-ce que, non, ça n'a pas coûté plus cher? Est-ce que tout le monde est au courant que ça incluait l'entretien de la route pendant deux ans après sa construction? Il ne faut pas toujours comparer des pommes avec des oranges. Il faut comparer des pommes avec des pommes. Mais, gratuitement, de dire: Ça va coûter 15 % plus cher parce que les Cris vont le faire, je n'ai jamais entendu parler de ça. Je vous référerai aux galées de l'an passé, lorsque le député de Lévis avait soulevé... Lui, il disait que c'était pour coûter 73 000 \$ du kilomètre. Ça, c'est une route forestière. L'avez-vous vue, la route du Nord?

M. Cliche: Je l'ai survolée.

M. Middlemiss: Donc, c'est ça... Il me semble que, M. le ministre, si oui, il y a eu des choses de cette nature-là, d'accord. Mais, tant et aussi longtemps que vous n'avez pas fait votre étude et que vous ne nous donnez pas des chiffres pour comparer le coût du kilo-

mètre pour la construction de la route du Nord versus le coût de route équivalente ici, il me semble que c'est un peu prématuré de commencer à accuser les autochtones...

La Présidente (Mme Bélanger): Des affirmations gratuites.

M. Middlemiss: ...de charger 15 % de plus, ou qu'ils s'associent avec des gens de Beaver Asphalt, Tommy A. D'Errico. Il me semble que ça devient un petit peu osé, ça, M. le ministre.

Une voix: Pour ne pas dire démagogue.

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

M. Cliche: Non, mais, un instant! C'est parce qu'on est en train de... On me traite de démagogue.

M. Middlemiss: Non, j'ai posé la question au ministre. Vous n'êtes pas le ministre, vous. J'ai posé la question; le ministre va me répondre.

M. Cliche: Non, mais c'est parce que j'ai rapporté des faits. Les faits sont connus. Dans ce cas spécifique...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ne sont pas connus encore.

M. Middlemiss: Connus par qui? Ils sont où? Où? Est-ce que le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ne sont pas connus encore.

M. Cliche: C'est connu. Il y a eu un sous-contrat majeur de donné dans ce cas spécifique de la route du Nord à une compagnie qui s'appelle Beaver Asphalt.

M. Middlemiss: Puis?

M. Cliche: Et on s'est retrouvé dans une situation où il y avait très peu, dans certains cas, pas d'employés autochtones, alors que l'objectif de ces démarches du gouvernement, c'était de faire en sorte qu'il y ait des employés cris qui puissent travailler sur ces chantiers. Le résultat, c'est qu'il y a eu des contrats de donnés sans soumissions à une entreprise non autochtone au détriment des autres entreprises non autochtones, qui se disaient lésées dans ce processus. Ça, je pense que le député de Jonquière, délégué régional du Saguenay—Lac-Saint-Jean, va convenir que, dans ces milieux spécifiques, il y a plusieurs contracteurs qui auraient été prêts à soumissionner, se sont déclarés lésés. Moi, j'ai reçu des lettres et des téléphones à cet effet. Ce sont les faits que je rapporte. Donc, ce ne sont pas des suppositions.

M. Middlemiss: Une correction. Oui, oui, il y a eu deux entrepreneurs: Cris construction ont fait la partie au nord, et Beaver, au sud. Donc, avant d'avancer des choses, vous feriez mieux de vérifier, là. Puis si, malheureusement, il y a des gens qui n'étaient pas heureux après qu'ils aient donné le contrat, ils l'ont donné de bonne foi. Il n'y a personne qui a forcé personne à donner le contrat, là, c'est ça que je vous dis. Mais si le contrat, en soi, là, clé en main, est de respecter l'entente de la Baie-James, si toutes ces choses-là ensemble ne valent pas la peine, ça, on pourra voir, à la lumière du résultat de l'étude, si, réellement, il y a eu des choses qui n'auraient pas dû se passer. À ce moment-là, on pourra juger. Mais, d'ici ce temps-là, c'est du oui-dire. À moins que vous soyez prêt à nous apporter la preuve, c'est du oui-dire. Le député de Lévis l'a essayé. Moi, je l'ai même mis au défi de faire un débat de vendredi, à plusieurs reprises, et on va le prendre, le dossier de la route du Nord. Il n'a jamais voulu. Il n'a jamais voulu.

Clé en main semblait être une bonne chose, et ça n'a pas pris grand temps, ça s'est fait très très vite, parce qu'il semblait que c'était fort important pour tout le monde que la route du Nord soit faite pour développer du côté du Saguenay—Lac-Saint-Jean au lieu de l'Abitibi-Témiscamingue pour se rendre à la Baie James. C'était plus court pour l'exploitation des mines, pour la Baie James, les autres phases de la Baie James.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est sur ce sujet, M. le député de Jonquière?

M. Cliche: Tout simplement, moi, mes question et remarques s'adressaient au ministre. Il faudrait que le ministère soit alerte; qu'il s'assure que les intentions nobles que le signataire de la convention avait et a toujours soient atteintes et qu'on n'utilise pas des compagnies de papier à nom autochtone pour profiter aux intérêts de non-autochtones qui, croyez-moi, sont rapides dans l'utilisation, souvent, de ces paravents autochtones.

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

Dépassements de coûts de certains projets (suite)

M. Dufour: Oui, je voulais continuer un peu dans le questionnement sur les contrats. Il y a environ 300 000 000 \$ d'investissements pour de nouveaux projets. Anciennement, ou aller jusqu'à maintenant, il y a toujours eu, sur l'évaluation des contrats, 10 % de prévu. Tout à l'heure, vous nous avez dit que vous pensiez que c'était plus haut; c'était 7 % ou 8 %. C'est descendu à 7 %, puis avant, c'était 8 %. Je vous invitais peut-être à aller voir dans les années où on a fait beaucoup de travaux dans la région de Montréal; je suis convaincu que c'était plus que 7 % et 8 %. Est-ce que, cette année, vous avez l'intention de prévoir ou est-ce que vous avez prévu, maintenant que les travaux qui

sont dans la machine mais qui devraient être faits cette année, qu'il y ait un 10 % d'imprévus de mis dans le paquet, dans vos évaluations?

M. Léonard: À l'heure actuelle, ce qu'on me dit, c'est que, lorsque l'on fait l'évaluation d'un contrat, avant qu'il ne soit lancé, on prévoit une marge encore, mais c'est celle que nous questionnons présentement pour la réduire le plus possible.

M. Dufour: Oui, mais, au moment où on se parle, vos budgets sont préparés avec des fonctionnaires?

M. Léonard: Oui.

M. Dufour: Bon, même à haut niveau, là. Ce n'est pas péjoratif, le mot «fonctionnaires».

M. Léonard: Non, non. Mais, actuellement, sur les contrats de construction de développement, oui, il y a une marge présentement. Si on pouvait la réduire à 5 %, c'est-à-dire que c'est déjà un pas de plus de fait dans la bonne direction. Les dépassements sont actuellement de l'ordre de 7 % pour l'année 1994-1995; les directives sont à l'effet de les minimiser, et c'est cela que nous voulons faire, de sorte qu'après, lorsque l'on prévoira des projets, on va pouvoir budgétiser au plus serré. C'est ça, l'objectif.

M. Dufour: Moi, pour avoir suivi les commissions parlementaires depuis de nombreuses années — la commission de l'aménagement et des équipements, où j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt ce qui se passait — je suis convaincu que le 10 %... les contracteurs ne sont pas plus fous que les autres. Ils savaient qu'il y avait une marge de 10 %, et c'est facile d'embarquer là-dedans. Moi, je vous dis, honnêtement, qu'à partir de maintenant, à partir de ce soir, on pourrait dire qu'à l'avenir ça va être moins que 5 %, 5 % et moins. Je comprends qu'il y a eu un temps où le ministère pouvait nous donner des informations, lorsqu'il a fait les gros travaux dans la région de Montréal. Je vous ai dit que ça dépassait le 10 %, et il y avait des explications qui étaient données. Jusqu'à un certain point, c'était difficile d'aller chercher l'expertise, parce que, avec ce qu'on dépense à faire tellement d'expertises pour savoir ce qui se passe dans les grosses structures, les superstructures où on décide de procéder, quitte à dépenser un peu plus parce que c'est plus détérioré qu'en apparence... C'est ça qui a été fait dans la région de Montréal, il y a eu des dépassements terribles.

Dans le régulier, une route, ça se calcule. Moi, j'ai toujours dit que, quand Marc-Yvan Côté était ministre des Transports, il disait: Plus avec moins. Jamais, dans la question de la voirie. L'asphalte, ça se vend, ça se vend au tonnage; du gravier, c'est la même chose; du minage de route... Puis quand les expertises de sol sont faites, il n'y a pas tellement d'imprévus. Moi, vous ne me ferez pas accroire ça, j'en ai vu pas

mal de ça aussi, pas autant probablement que les ministres de la voirie puis du transport, mais j'en ai vu quelques-uns. Et je dis que, ce soir, si on disait, à partir des calculs qui ont été faits, on aurait un 15 000 000 \$... je sais que, dans la rareté d'argent qu'on a, ce serait peut-être bon. Moi, je connais une place où on pourrait le mettre, M. le ministre. Ça vous aiderait puis ça m'aiderait.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (21 h 50) •

M. Dufour: Moi, je serais prêt à aller chercher ces 15 000 000 \$ là. Puis je vous dis honnêtement, on a dénoncé cette façon de procéder. Je l'ai dénoncée à plusieurs reprises, puis je vous invite, si vous avez le temps de regarder ce qu'on nous dit dans le passé... Ce n'est pas un discours politique, c'est un discours administratif que je veux tenir. Et, dans cette question-là, je suis sûr que, si on veut, on est capable d'aller chercher le maximum; en haut de 5 %, ça me surprendrait beaucoup. Parce que, si c'est plus de 5 %, les analyses ne sont pas à fond.

Écoutez un peu, je veux juste vous rappeler ce qui s'est passé en Gaspésie. Des changements de coûts extraordinaires dans le comté de Bonaventure. Je comprends qu'on faisait de l'histoire, c'est «bonne aventure», mais il y a un bout, là. Un terrain qui était mal... on ne savait même pas quelle était la nature du sol. C'étaient des dépassements de coûts à cause de la nature du sol. Je prends à témoin mon collègue de Dubuc, qui a vécu ça avec moi. On ne comprenait rien. Puis ça s'est fait comme ça. Il n'y avait pas de contrat qui n'avait pas de dépassements de coûts pour des folies — parce qu'on connaît c'est quoi, une analyse de sol. On prend une couple de carottes, puis on y va, et surtout qu'on peut même le faire sans prendre de carottes, actuellement, il y a des instruments pour le faire. Donc, moi, je vous dis: On pourrait aller chercher un beau 15 000 000 \$, M. le ministre. Si vous me donnez la paternité des 15 000 000 \$, je vous suggérerai où le placer, puis on va en sortir gagnants, tout le monde autour de la table. Puis, pour le futur, les 15 000 000 \$, on pourra peut-être se les partager.

Une voix: 15 000 000 \$, la 15, ça va faire...

M. Dufour: Voilà! Non, moi, je ne veux pas aller sur ce bout-là. Je veux surtout aller sur des travaux pratiques.

Une voix: Sans connaître l'endroit...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires aux commentaires de M. le député de Jonquière?

M. Léonard: Mme la Présidente, j'aurais un commentaire, parce que ce n'est pas parce qu'il y a une prévision de marge que, nécessairement, elle se produit.

Pas nécessairement. Ça peut soulever des appétits, vous allez me dire, mais c'est de là que viennent les trois mesures que nous avons mises en place pour resserrer ça. Mais je vous rappelle juste que, dans les chiffres que j'ai donnés tout à l'heure en termes de construction, les prix soumis pour construction 1994-1995 ont été de 381 000 000 \$ dans l'ensemble des contrats de construction, mais le réel a été de 377 000 000 \$. Remarquez que, là-dedans, il y a des variations de quantités, et le montant de 377 000 000 \$ peut comprendre des quantités beaucoup plus que de 4 000 000 \$ en moins mais compensées par des excédents au contrat aussi. Ça, ce sont toutes des choses qui peuvent survenir.

M. Dufour: J'aurais peut-être une dernière question que je voudrais...

M. Léonard: Et c'est sûrement le cas, parce qu'il y en a un excédent qui a été majeur là-dedans.

M. Dufour: Moi, je voudrais poser... Oui, est-ce que vous avez complété?

M. Léonard: Pardon?

M. Dufour: Est-ce que vous avez complété?

M. Léonard: Oui, ça va.

Respect de la programmation

M. Dufour: À partir de la programmation que vous avez déposée actuellement, qu'on possède, est-ce que vous croyez qu'on peut changer en cours de route les priorités? Par exemple, l'an dernier, j'avais une lettre du ministère, moi, signée par le ministre des Transports, pour me dire que, dans Jonquière ou des villes de la municipalité du lac Kénogami — j'avais des points noirs dans un endroit — c'était 440 000 \$ pour réparer ou faire une intersection en T, 0,8 km, payée par le ministère. Et, au mois de juin, juste avant la fermeture de la Chambre — parce que probablement que si ça avait été dit plus de bonne heure, on aurait eu quelques petits problèmes de fonctionnement puis de rencontre — il m'a dit par téléphone, par un fonctionnaire ou par un attaché politique, que c'était enlevé et que ça avait été mis ailleurs. Remarquez que, l'an passé, il n'y a pas eu de point noir de corrigé dans le comté du Lac-Saint-Jean ni dans le comté de Jonquière, mais il y en a eu quelques-uns à Roberval. Je ne suis pas jaloux d'eux autres, mais il y a eu des pratiques... Ces pratiques-là, est-ce que c'est normal, est-ce que vous encouragez ça ou si, la programmation que vous avez mise sur pied, on va la respecter? Je pense que c'est important de le dire.

M. Léonard: Je pense que l'objectif, lorsque nous faisons une programmation, c'est de la respecter. Mais, dans le temps, avec les commandes de coûts de

crédits périmés qu'ils avaient, l'ancien gouvernement a utilisé ce processus-là, ce procédé-là très souvent. Et chacun a été victime du procédé. Je pense...

M. Dufour: Des crédits périmés, c'est un déplacement de montants vers ailleurs. Comme par hasard, on a été éliminés.

M. Léonard: Ça créait des crédits périmés.

M. Dufour: On était les points noirs ou les moutons noirs.

M. Léonard: Oui, oui, je sais, je comprends la situation, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ça va? Alors, M. le ministre, tout en étant présidente de la commission, je suis aussi députée du comté de Mégantic-Compton.

M. Léonard: Que puis-je faire pour vous, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): On a le droit de poser des questions au ministre même en étant assise à ce siège-ci. Le député de Lévis en posait amplement. Alors, moi, je suis un peu étonnée d'entendre le député de Vimont trouver un peu ennuyeux de parler de voirie, mais je pense qu'on est dans l'étude des crédits, niveau voirie...

M. Léonard: Mais ce n'est pas ce qu'il a dit.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et, s'il y avait un comté...

M. Léonard: Non, mais, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): ...comme Mégantic-Compton...

M. Léonard: ...vous me permettez de poser une question?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais il a parlé de petits bouts de chemins, il semblait ridiculiser les petits bouts de chemins.

M. Léonard: Non, mais c'est parce que vous faites un procès d'intention à mon collègue de Vimont. Mme la Présidente, il me semble que ce n'est pas votre rôle de faire cela.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais, en tout cas, je voulais juste signaler...

M. Léonard: Vous qui devez faire respecter le règlement, il me semble...

La Présidente (Mme Bélanger): Je voulais lui faire comprendre, M. le ministre, que, s'il avait un comté de la superficie de Mégantic-Compton, avec 50 municipalités et avec un réseau routier assez long et que, depuis bientôt 12 ans que je suis là... Je me souviendrai toujours de la première fois que j'ai fait campagne dans le comté, on me disait qu'on attendait après des routes. Je ne veux pas blâmer personne avant moi ni pendant. On avait des routes, ça faisait 40 ans qu'on attendait après, d'autres, 30 ans, d'autres 20 ans, puis ils voulaient que je les fasse toutes dans la même année. Alors, vous allez comprendre qu'avec les budgets dévolus au ministère des Transports je n'ai pas pu faire tous ces travaux-là dans la même année. Sauf que j'en ai fait beaucoup sous votre règne, M. le ministre, et sous le règne des libéraux aussi. Je pense que, je veux être assez équitable, il y avait beaucoup de travail à faire, puis on en a fait.

Il y a le rang 9, c'est une route collectrice.

M. Léonard: Le rang 9?

Routes dans le comté de Mégantic-Compton

La Présidente (Mme Bélanger): Le rang 9. Je pense que Mme Fecteau, elle était là avec vous dans le temps puis elle en a entendu parler, du rang 9, puis le dossier au ministère doit être rendu ça d'épais. Mais on en a fait beaucoup, il en reste à peu près 5, 6 km à faire. C'est une route collectrice que toutes les municipalités de la MRC de Coaticook... C'est la route qui conduit à la ville.

M. Léonard: C'est Coaticook, la municipalité?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. La route 9, c'est la route collectrice pour aller à Coaticook, pour les municipalités de la MRC de Coaticook qui sont dans mon comté.

M. Léonard: C'est parce qu'un rang ça se situe dans une municipalité précise.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire qu'il traverse trois municipalités.

M. Léonard: Ah, bon!

Une voix: C'est un rang régional.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une route collectrice entre municipalités pour se rendre à une ville.

M. Léonard: O.K. Alors, Mme Fecteau sait quelles municipalités...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Fecteau, elle sait fort bien, puis, quand elle va sortir le dossier, elle va voir qu'il y a même des lettres d'enfants qui sont

tannés de se promener dans ça; c'est dangereux aussi. Mais, cette année — je voudrais me faire confirmer — on est à la période d'expropriation pour faire le tracé de la route. Alors, je voudrais savoir si... Ce qui m'a inquiétée depuis le début de l'étude des crédits, c'est les sommes d'argent qui sont un peu partout sauf dans Mégantic-Compton.

M. Léonard: On envoie tout dans l'Outaouais.

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas, ce n'est pas des autoroutes, moi. Et, quand je vois qu'il y a pour 76 000 000 \$ de développement seulement pour de nouvelles initiatives pour toute la province...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Parachèvements et initiatives, c'est encore pire. Alors, là, je m'inquiète beaucoup pour le comté de Mégantic-Compton. Je voudrais savoir s'il y a une possibilité de regarder ça de près et qu'on... Parce que, le rang 9, il était très très long, parce qu'on a déjà plusieurs kilomètres de faits. L'an passé, on a fini la partie de la municipalité d'East Hereford, une partie de Saint-Herménégilde, mais il reste encore une partie entre Saint-Herménégilde puis Coaticook. East Hereford.

M. Léonard: East Hereford. J'ai une fiche, Mme la Présidente. Vous êtes chanceuse, mes fonctionnaires m'ont préparé une fiche justement pour le rang 9, comme quoi, vraiment, le dossier est à l'honneur, est à l'ordre du jour.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bien, c'est une bonne nouvelle, M. le ministre.

M. Léonard: Ha, ha, ha! Bon, c'est une route, effectivement, du ministère. La solution retenue pour corriger le secteur de 6 km qu'il reste, comme vous dites, c'est la reconstruction complète, la structure de la chaussée, incluant la correction du tracé et du profil vertical. Cela requiert cependant l'acquisition de terrains, le déplacement d'utilités publiques sur toute la longueur du projet. L'échéancier technique est 1998. Mais je vais quand même vous dire pourquoi. Pour renforcer la capacité structurale du chemin, il y a des travaux de rechargement qui ont été exécutés à l'automne 1994, pour 200 000 \$...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, parce que c'était impraticable, M. le ministre. Alors, l'an passé, le ministère a mis pour 200 000 \$ de gravelle. On savait que l'échéancier technique... qu'il y avait du technique à faire, alors on a mis 200 000 \$. Mais, là, si je vous disais que les gens auraient aimé mieux ne pas en avoir!

M. Léonard: Oui...

• (22 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): Parce qu'ils disaient qu'en mettant ça, vous alliez abandonner la route après.

M. Léonard: Oui, j'ai vu ça.

La Présidente (Mme Bélanger): On leur a promis que non.

M. Léonard: C'est ça, j'ai ça ici. Dans une lettre adressée à la députée, en date du 2 août 1994, la municipalité d'East Hereford s'est d'abord opposée à l'exécution de ces travaux temporaires. Mais il y a eu une rencontre le 26 août, puis le ministère a finalement exécuté les travaux, avec l'appui de tout le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): En les assurant que ça ne retarderait pas les travaux.

M. Léonard: Oui. En ce qui concerne l'état du dossier, alors, les échéanciers ont été révisés en fonction de la nouvelle programmation proposée, les emprises supplémentaires requises seront connues vers la fin de l'automne 1995, donc l'arpentage va être fait cet été. La préparation du plan d'acquisition, les demandes d'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole — parce qu'il faut aller devant la CPTA — et au ministère de l'Environnement et de la Faune pourront dès lors être entamées dès l'automne 1995. Et si l'on prend par la suite les échéanciers, les actions qui vont être prises: l'autorisation d'acquisition des terrains en 1996 et le déplacement des utilités publiques en 1997-1998, pour une réalisation en 1998. C'est ça, l'échéancier.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça veut dire...

M. Léonard: Je vous donne l'heure juste.

La Présidente (Mme Bélanger): ...la réalisation en 1998 des 6 km?

M. Léonard: Oui. Bien, il y a toujours les disponibilités budgétaires, mais, d'habitude, quand on entreprend des travaux comme ça, des tronçons de 5, 6 km sur des routes collectrices comme celles-là, ils sont faits d'un seul coup. Oui, ça peut être sur un même contrat; peut-être que ça peut se faire sur deux ans, là, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Une partie en automne puis une partie l'année d'ensuite.

M. Léonard: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, c'est une bonne nouvelle. Il y a une autre question que je voulais poser lors des engagements financiers.

M. Dufour: ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est jusqu'à 23 heures, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: O.K., madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, sur la route 108...

M. Léonard: La 108?

La Présidente (Mme Bélanger): La route de Beauceville à Sherbrooke.

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a une partie qui passe dans mon comté...

M. Léonard: Ah oui?

La Présidente (Mme Bélanger): ...parce que, comme je vous ai dit, mon comté est très grand. Alors, il y a...

M. Léonard: J'ai déjà pris cette route.

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'en doute pas. Il y a la côte de Stornoway.

M. Léonard: C'est beau.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la seule côte qui est très à pic, qui n'a pas une troisième voie qui est demandée depuis longtemps. D'ailleurs, l'ancien député unioniste, M. Fernand Grenier, était venu me voir avec une pétition...

M. Léonard: Ah, mon Dieu Seigneur!

La Présidente (Mme Bélanger): ...à un moment donné, pour me faire faire la route. Je lui avais demandé, à ce moment-là, pourquoi il ne l'avait pas faite, lui, pendant qu'il était là. Alors il a dit: Ce n'est pas moi qui suis là, c'est toi, c'est pour ça que... Alors, comme j'avais beaucoup d'autres travaux à faire, bien, je ne l'ai pas priorisée, mais, dans le moment, c'est assez urgent. Puis, étant donné que le ministère a une enveloppe fermée — on sait qu'il y avait des enveloppes spécifiques pour les couches d'usure, d'autres pour la construction, d'autres pour les ponts, etc. — est-ce qu'il y aurait une possibilité... Parce que j'avoue que j'ai des couches d'usure, du «décohésionnement», et je me demandais si, sans enlever aucun projet, on raccourcissait — mettons, là où il y a 7 km, en faire cinq, ou là où il y en a huit, en faire six — puis prendre une partie de l'argent pour faire cette triple voie. Alors, j'ai demandé aux fonctionnaires régionaux, qui m'ont dit que s'ils avaient une réponse positive en avril, ils pourraient préparer techniquement ces travaux-là.

Une voix: Qui a dit ça?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est des travaux de 250 000 \$ seulement, mais c'est 250 000 \$.

M. Dufour: On va apprendre notre façon de travailler, voyez-vous? Ha, ha, ha!

M. Léonard: C'est parce que, si je comprends, la proposition, c'est de couper un demi-kilomètre par projet.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne vous demande pas de nouvel argent, je vous dis d'en prendre dans mon budget.

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, je ne veux pas enlever un projet. Au début, je pensais d'enlever un projet complet, mais j'ai parlé aux gens, là, puis, paraît-il, c'est urgent partout. Alors, ils ont dit: Si on enlevait un kilomètre à une place? On sait que faire du «décohésionnement», ça coûte quoi? 75 000 \$ par kilomètre à peu près?

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on enlève 3 km dans des routes différentes, on arrive avec nos 250 000 \$ sans toucher à du nouvel argent, à moins que vous me disiez que vous avez de l'argent pour me faire ça cette année, 250 000 \$, pour la troisième voie sur la route 108, qui est la seule côte, à partir de Beauceville à Sherbrooke, qui n'a pas une troisième voie. Et je pense que c'est la plus à pic.

M. Léonard: Bien, Mme la Présidente, disons que ça peut toujours s'envisager, mais, ce que je constate, c'est qu'on est en train de raccourcir déjà les bouts de routes que l'on faisait, de les rogner encore davantage. Qu'est-ce qui est le plus urgent? Il y a des questions de sécurité, ça...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est de la sécurité aussi.

M. Léonard: Des questions d'entretien, des questions de sécurité. Les questions de sécurité, pour nous, ça revêt une certaine priorité. Je dis: Bon, on est peut-être mieux de faire...

La Présidente (Mme Bélanger): On ne peut pas dire, M. le ministre...

M. Léonard: ...votre côte tout de suite puis de faire votre «décohésionnement» l'an prochain. Ça, ça se discute aussi. Je pense que les fonctionnaires... Mais, de là à rogner chaque contrat puis...

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas...

M. Léonard: On élimine ou on retarde un projet puis on fait autre chose. Je ne le sais pas. La consultation, là, que nous avons faite cet hiver portait justement là-dessus: Comment voyez-vous votre programmation? Est-ce que, à ce moment-là, vous aviez indiqué: Priorité, la côte?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui.

M. Léonard: Oui. Mais le problème que vous aviez, c'est que vous vouliez garder tous les oeufs, mais en les coupant un peu?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. C'est parce que, là, il y a de plus en plus de pression parce qu'il y a eu, en plus, un accident. C'est pas un point noir, mais c'est assez désagréable parce qu'il y a beaucoup de circulation lourde. Alors, quand quelqu'un est pris en arrière des camions, cinq, six camions... C'est évident que c'est une urgence de le faire. Sauf qu'au moment où j'ai eu la programmation je me suis informée à savoir si on pouvait changer les enveloppes, et vous m'avez dit: Si on a des enveloppes fermées, on va pouvoir fonctionner différemment à l'intérieur du ministère. Alors, je vous avais posé la question lors de l'étude des engagements financiers, et je la repose là.

M. Léonard: Je pense que, si on se comprend, il n'y a pas d'opposition à faire ce projet-là. C'est juste qu'à un moment donné, dans une année, nous avons une somme de crédits donnée, puis on peut faire un certain nombre de projets. Les couper en deux, ça ne m'apparaît pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais s'il faut en enlever...

M. Léonard: Non, non, ça ne m'apparaît pas une solution. On est peut-être mieux de prendre des mesures pour sensibiliser davantage à la sécurité durant un an, quitte à faire le projet l'année suivante, en termes de priorité. Mais, de là à rogner sur chacun des projets pour en faire un autre... C'est parce que tout le monde pourrait dire ça; tout le monde pourrait dire ça. Puis on en arrive à des petits bouts de routes. Là, c'est des tronçons tronçons, des tronçons tronçonnés. Ha, ha, ha! J'aimerais mieux...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais, un «décohésionnement», en fait, vous faites 1 km de moins, ça vous donne 75 000 \$.

M. Léonard: Oui, je comprends. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Les contrats ne sont pas donnés encore, de toute façon.

M. Léonard: Ah, mais les contrats sont préparés.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Léonard: Les contrats sont préparés, là. On veut sortir, nous... En tout respect pour l'Assemblée nationale. Si l'Assemblée nationale vote les crédits qu'on lui dépose, nous allons démarrer en grande, vite fait; donc, nous procédons. Là, si on change la programmation puis qu'on change chacun des contrats de façon à en faire un de plus, vous comprenez... Je pense qu'on n'en finira plus.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce qui m'inquiète dans le moment, c'est qu'on semble dire que des nouvelles initiatives, il va y en avoir peu dans les années à venir. Alors, je me dis: Ça, c'est une nouvelle initiative, cette côte-là. Alors, quand je vais l'avoir, si je ne l'ai pas cette année?

M. Léonard: Oh! ça c'est... Ha, ha, ha! Alors, je comprends que Mme la Présidente est inquiète pour l'avenir, sur les données financières. Tout le monde est inquiet pour l'avenir. Avec la situation financière du gouvernement fédéral puis le pelletage qu'il va nous faire, oui, c'est ça, notre problème; on s'en rend compte. Mais nous avons des options politiques très différentes sur ce plan-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, ce que je ne comprends pas, là, suite au transfert aux municipalités de 33 000 km de routes...

M. Léonard: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Suite au transfert aux municipalités de 33 000 km de routes...

M. Léonard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous, on pensait que l'argent économisé par ce transfert pourrait revenir aux routes appartenant au gouvernement, puis ça ne semble pas être le cas. On sait qu'on n'a pas pelleté ces routes-là sans donner de compensation, parce qu'il y a quand même 150 000 000 \$ de compensation.

M. Léonard: Oui, 150 000 000 \$ et plusieurs... Il y a aussi le programme sur les ponts, plus le...

La Présidente (Mme Bélanger): ...plus le budget des députés.

M. Léonard: Oui, plein de...

La Présidente (Mme Bélanger): En réalité, c'est 200 000 000 \$ qu'on remet aux municipalités dans ce transfert-là?

• (22 h 10) •

M. Léonard: Environ, environ. Donc, c'est autant de rogné sur le reste. Mais vous savez l'état des finances publiques aussi.

Sur le dossier dont vous me parlez, peut-être que vous pourriez... On peut le regarder. Vous avez, je suppose, envoyé des notes là-dessus. Mais disons que j'aurais quand même des réticences à modifier les contrats prévus à la programmation à l'heure actuelle pour en rajouter un autre à ce stade-ci, bien qu'on ne puisse pas l'exclure totalement. Ce que je note surtout, c'est qu'il y a une priorité en termes de sécurité.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Léonard: Je note ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Merci, Mme la Présidente. Avant de sortir la tronçonneuse pour satisfaire Mme la Présidente dans son comté, dans le comté de Compton...

Une voix: Mégantic.

M. Dion: ...peut-être qu'à l'issue de ma question vous allez trouver une solution pour pouvoir justement faire ce bout de côte-là. Et ma question...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez me donner de l'argent, M. le député de Saint-Hyacinthe?

M. Dion: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez prendre de l'argent dans votre comté pour me le donner?

Dépassements de coûts de certains projets (suite)

M. Dion: Bien, peut-être que quand on aura répondu à la question, peut-être qu'on trouvera des sources de revenus particulières. Ma question revient à un domaine qui a été très bien touché par mon collègue, le député de Vimont, c'est toute la question des dépassements. C'est que, moi aussi, j'étais sous l'impression qu'il y avait beaucoup, beaucoup de dépassements. Les calculs étant faits, on arrive à 8 % pour l'année antérieure et 7 % pour la dernière année. Et quand j'y repense, je comprends ça, parce que ce que j'ai trouvé dans les documents quand on a fait l'étude des engagements financiers, au mois de décembre, c'est qu'il y avait un très grand nombre de compagnies qui n'ont eu aucun dépassement, alors qu'il semble y avoir un très petit nombre de compagnies qui ont tout le temps des dépassements, et souvent des dépassements exagérés. Bien «exagérés», c'est-à-dire «considérables», ils dépassaient 10 %, et tout ça.

Alors, ma question est la suivante: Est-ce que le fait de faire... En tout cas, on avait demandé, à ce moment-là, si c'était possible de faire une étude pour démontrer et pour essayer de voir si, dans l'attribution des contrats, il n'y avait pas quelque chose, il n'y avait pas un problème qui faisait que, dans ces cas particuliers, ça tombait toujours à la même place et c'était quoi... Alors, ma question est de savoir si, en faisant cette étude-là, vous n'auriez pas trouvé un moyen de prévenir de pareils accidents à l'avenir.

M. Léonard: Je n'ai pas de renseignements précis sur la question: Est-ce qu'il y a des types d'entrepreneurs ou des entrepreneurs particuliers qui ont des dépassements significatifs réguliers? Actuellement, non, je n'ai pas ce renseignement-là.

M. Dion: Excusez. Pourquoi je reviens sur la question? C'est parce que les données sont là, dans les cahiers, et il serait relativement facile d'identifier les compagnies qui, systématiquement, ont des dépassements. Mon collègue de Vimont en a mentionné une, mais je ne veux pas les mentionner, les autres, là. Je pense que ce n'est pas la place, ici, pour ça, ou ça le serait peut-être à un autre moment. Mais je pense que ce n'est pas une chose qui serait impossible à faire, ça serait relativement facile, et il me semble qu'on pourrait faire une certaine étude dans chaque cas, quel processus on a suivi pour l'attribution des contrats, de façon à déterminer s'il y a des correctifs à apporter.

M. Léonard: L'étude est commencée.

M. Dion: Merci. Vous avez confiance que ça nous aide dans l'étude des crédits, j'imagine, ou dans l'application des crédits. Merci, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça va donner de l'argent pour la côte de Stornoway?

M. Léonard: Ha, ha, ha!

M. Dion: Voyez-vous? Il va en rester en masse!

La Présidente (Mme Bélanger): Elle s'appelle la Côte de la Felton.

M. Léonard: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): De la Felton. M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Léonard: Je dirai, sur ces côtes-là, des montées, le ministère en fait régulièrement pour des raisons de sécurité. On sait que c'est dangereux parce qu'il y a des phénomènes d'impatience qui jouent. En particulier, dans le comté de Charlevoix, là, ça fait partie de toute la programmation pour améliorer la sécurité de la route 138, dans le comté de Charlevoix. Oui, c'est un fait que

c'est dangereux parce que, si une voiture est prise derrière un camion...

La Présidente (Mme Bélanger): Des fois c'est quatre, cinq.

M. Léonard: ...qui est lourdement chargé et que ça prend du temps à monter, bien, il y a des tentatives de faire des dépassements dangereux. Donc, c'est ça, le phénomène, qui est bien compréhensible, mais qui est dangereux.

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

Boulevard McConnell-Laramée

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Avant de passer aux travaux d'amélioration, le député de Vimont m'a réellement donné une bonne idée en parlant de McConnell-Laramée; c'est aussi bien de l'aborder. Comme vous le savez, c'est une route qui est fort importante pour la ville d'Aylmer, la ville de Hull et la ville de Gatineau; c'est un axe qui va permettre le développement économique entre les trois municipalités. Ça fait partie de l'entente de la CCN, 1972, qui a débuté avec... Le député de Vimont parlait des études d'impact: Pink, Saint-Raymond, Chemin-de-la-Montagne, McConnell-Laramée. Finalement, on a réussi à faire ça. On a exécuté... Sur huit contrats, il y en a trois qui ont été exécutés. Un était dans la programmation pour cette année; malheureusement, il a été éliminé.

Donc, ce que j'aimerais savoir, c'est que vu que c'est tellement important, aussi, pour être capable de... J'entendais le ministre, tantôt, dire que, pour la 13, et d'autres, pour avoir des voies réservées, que c'était important, dans ce domaine-là, pour améliorer le transport en commun. Voici une voie qui va permettre d'avoir du transport en commun avec des voies réservées, du covoiturage, de Hull vers Ottawa, et de Aylmer vers Hull et Ottawa. C'est très important que ce soit fait.

Je sais que ça ne peut pas être fait dans deux ans, trois ans, mais est-ce que le ministre, sinon ce soir, pourrait nous donner un échéancier? Comme vous le savez, ça dure depuis 25 ans, 23 ans, l'expropriation, surtout dans la ville de Hull. Il y a deux tronçons où ça a été exproprié dans les années soixante-treize et tout démolit. C'est fort important que ce soit fait.

On sait que les coûts sont de l'ordre de 39 000 000 \$, mais il y a une consolation: 50 % est payé par le fédéral. Donc, si on ajoute 2 000 000 \$, c'est un autre 2 000 000 \$ de plus. Et ce n'est pas un luxe. Je pense que le ministre le réalise, parce qu'il a indiqué dans son communiqué de presse, cette semaine, que, même s'il n'y avait rien de nouveau cette année, c'est des parachèvements, ça demeurerait pour lui une priorité. C'est une priorité pour le conseil de ville de Gatineau, de Hull, d'Aylmer, et vous pouvez vérifier

auprès de vos fonctionnaires dans l'étude du transport intégré, le rapport, tout le monde a soulevé que c'était le lien le plus important pour le développement économique du côté nord de la rivière des Outaouais.

Maintenant, c'est plus facile pour les gens d'Aylmer et de Hull de traverser en Ontario par les ponts aux heures hors-pointe que d'aller à Gatineau, où se situe le plus gros centre d'achats de tout l'Outaouais. Donc, c'est difficile de se rendre de Gatineau à Aylmer; il faut prendre des petites rues à travers Hull; donc, la tendance a été d'aller vers le sud. C'est pour ça que je vous dis que ce n'est pas une route... C'est important, et on parle d'au-delà de 20 000 autos par jour. Donc, est-ce que le ministre pourrait me répondre sur ça?

M. Léonard: Mme la Présidente, on m'a aussi posé des questions sur le boulevard McConnell-Laramée lorsque j'ai été dans l'Outaouais; j'ai donné des réponses évasives, effectivement, ce n'était pas la programmation. Je veux rectifier un chiffre que le député vient de donner: les estimations, à l'heure actuelle, c'est de 43 600 000 \$ pour quatre kilomètres de route. Quatre kilomètres de route.

Disons que ma constatation, à ce stade-ci — et je ne le fais pas méchamment, malgré les titres que me font les journaux dans l'Outaouais, ou les médias dans l'Outaouais — je dis que c'est coûteux, à 10 000 000 \$ du kilomètre et plus. C'est très coûteux, et est-ce qu'il y a d'autres façons de voir les choses?

• (22 h 20) •

Je sais que dans les élus municipaux, la ville de Hull est d'accord avec les plans actuels. Je comprends, mais c'est 44 000 000 \$ pour 10 km; 11 000 000 \$ du kilomètre, presque. Pour 4 km, 11 000 000 \$... 11 000 000 \$ par kilomètre.

M. Middlemiss: Non, non, il y a le viaduc de 8 800 000 \$ là, une seconde.

M. Léonard: Oui, bien, justement, venons-en aux infrastructures que cela comporte. Est-ce qu'elles sont aussi nécessaires qu'on le dit? Est-ce qu'il faut vraiment s'en tenir à ce qui a été dessiné, dans un monde idéal où l'argent ne fait pas de problème? L'argent fait des problèmes, c'est ça qu'il faut comprendre. Moi, à l'heure actuelle, je comprends qu'il faut relier ce qu'il y a dans l'ouest, la partie ouest avec l'autoroute 50. Je pense qu'il y a un lien qui s'impose là. Est-ce qu'il y a moyen de le faire à moins que 11 000 000 \$ du kilomètre? C'est de l'argent! Je pense qu'il faut comprendre ça. D'ailleurs, je pense que si l'ancien gouvernement ne l'a pas fait, ce bout d'autoroute, c'est justement parce qu'il trouvait que ça coûtait cher. Il en a fait des petits bouts, un après l'autre, et, au fond...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, excusez. Je dois vous dire que le CAR a été obtenu en 1990. Pendant que vous étiez là, vous autres, ça faisait partie, ça, de l'entente Québec-Canada. Vous n'avez pas fait faire

d'études d'impact. On a été obligés de les faire faire, les études d'impact, et un CAR a été obtenu en 1990, l'autre en 1991. Donc, on a seulement pu exécuter deux tronçons. Il y avait un tronçon, le tronçon no 4, pour relier le boulevard Saint-Joseph à Saint-Laurent, ça, c'était prévu pour cette année. Donc, ce n'est pas parce qu'il n'y avait pas de volonté, on a progressé: depuis 1991 qu'on travaille sur ce dossier-là.

M. Léonard: Oui, mais, en 1994, vous n'avez encore rien fait là-dessus non plus. Mme la Présidente...

M. Middlemiss: On est en train de parachever 2 000 000 \$ cette année.

M. Léonard: ...vous avez là un dossier où il faudrait mettre 11 000 000 \$ du kilomètre. Je veux dire, là, on ne parle même plus de l'autoroute 50. L'autoroute 50, à 350 000 000 \$, c'est aussi autre chose, mais c'est 350 000 000 \$. Le député disait: Vous ne mettez que 61 000 000 \$ pour les nouvelles initiatives dans tout le Québec cette année. Je veux juste vous dire: l'autoroute 50, à 350 000 000 \$; le boulevard McConnell-Laramée, à 44 000 000 \$. Ça a l'air que ce n'est pas un problème, les disponibilités budgétaires, mais c'est un problème pour le reste du Québec et le Québec dans son ensemble.

Ceci étant dit, est-ce que, sur le boulevard McConnell-Laramée, il y a moyen de réduire les coûts davantage? Vous parlez d'une structure à 8 000 000 \$, 7 000 000 \$, 8 000 000 \$; bon, ça pourrait toujours être ça d'économisé. Je ne sais pas si c'est possible. Est-ce que la...

M. Middlemiss: Mais, ça, c'est le dernier, c'est le huitième. Ça, c'est la dernière chose, ça.

M. Léonard: Oui, mais ça fait partie des 44 000 000 \$.

M. Middlemiss: Non, non, mais regardez celle-là. Si ce n'est pas nécessaire de mettre le viaduc, bien... Tout ce que je vous ai dit, c'est un peu votre discours. C'est vous qui nous dites un discours. Vous l'avez fait vendredi dernier, vous l'avez fait encore aujourd'hui, que les voies réservées... Est-ce qu'on veut les améliorer, les modes de transport?

M. Léonard: Oui.

M. Middlemiss: On ne peut pas le faire dans l'Outaouais si nous n'avons pas cette route-là. Dites-moi où on va le faire pour que les autobus aient des voies réservées, qu'il y ait des voies réservées tout le long. On en a maintenant sur le boulevard Fournier, mais, rendu en haut de la côte, c'est réduit, il n'en reste plus. Donc, si on veut améliorer le transport en commun, il va falloir qu'on trouve une façon de le faire. Donc, à ce moment-là, il me semble qu'il y a une volonté de vou-

loir, parce que, le plan de transport intégré, c'est très clair que ça prend ça pour être capable de procéder; la Société de transport de l'Outaouais en a besoin pour faire ces choses-là.

M. Léonard: Moi, ce que j'ai dit, ça n'a pas été pour nier la nécessité de faire un lien, de raccorder l'autoroute 50 avec la partie ouest de McConnell-Laramée; bon, on se dit ça. Pour moi, la question, c'est: Est-ce que le coût peut se réduire de façon significative? Ça, c'est la deuxième question. Quant au lien et à la nécessité du lien, oui, mais on va comprendre que, 44 000 000 \$ pour 4 km, c'est quelque chose, là, puis on va essayer de trouver des moyens.

Par ailleurs, vous savez qu'il y a des citoyens qui contestent le projet lui-même, tel qu'il est conçu, et qui le voudraient simplifié. Est-ce qu'il n'y a pas une solution dans ce sens-là?

M. Middlemiss: Les gens qui contestent, c'est les gens qui, depuis 25 ans, ont vu les propriétés démolies. Ils voient ce corridor qui est ouvert, et il n'y a rien. Là, maintenant, ils se disent: Peut-être qu'on devrait utiliser le corridor pour construire des HLM, des choses comme ça. Tant et aussi longtemps que ça va être ouvert, les gens vont être tentés de vouloir avoir autre chose, mais c'est la route. Si vous me dites: Est-ce qu'on va chercher un autre tracé? À ce moment-là, tout ce qui a été dépensé là pendant nombre d'années ne nous le permet pas nécessairement.

Parce que, regardez bien, McConnell-Laramée vous amène sur le boulevard Saint-Laurent, vous amène exactement aux trois ou quatre ponts qui traversent la rivière des Outaouais, et c'est pour ça que ça a été planifié de cette façon-là.

M. Léonard: Mme la Présidente, je n'ai pas dit que je cherchais un autre tracé, je cherchais un moyen de faire le lien à moins cher. C'est ça que je cherche. Je ne veux pas reprendre les études de tracés puis les études d'impact, puis tout ça, mais est-ce qu'il y a moyen de faire cela à moins cher? Et si, en plus, il y a une participation du fédéral, bien, ça, c'est une autre...

M. Middlemiss: Oui, ça, c'est garanti.

M. Léonard: C'est garanti, mais...

M. Middlemiss: Vous-même, vous avez été cité comme...

M. Léonard: Mme la Présidente, je veux juste dire: Le député de Pontiac peut bien dire que c'était garanti, mais, cette année, nous avons perçu des sommes parce qu'il y a eu des pressions faites sur Ottawa, mais, depuis 1992, il nous devait plusieurs millions d'arrérages. Il nous a envoyé le chèque cet hiver, quand on s'est aperçu que ce n'était pas remboursé. Les comptes à recevoir n'étaient pas perçus par l'ancien gouvernement,

qui ne voulait pas de chicane puis aucun incident avec Ottawa, alors, il ne percevait pas ses comptes; mais nous les avons perçus.

Ceci étant dit, y a-t-il moyen de faire les choses à moins cher? C'est ça. C'est ça: 11 000 000 \$ du kilomètre. Peut-on penser, avec un peu d'imagination, faire ça moins cher? Je suis d'accord avec les voies réservées, je suis d'accord avec le lien ouest-autoroute 50, ça va amener un lien transversal à la région de l'Outaouais, bon, mais je regarde la programmation, les sommes que j'ai eues cette année: on a mis et on mettra 22 000 000 \$ sur la 50, entre Lachute—Mirabel, c'est quand même une somme non négligeable. On va mettre aussi une somme importante sur l'autoroute 30, non négligeable. On va finir un lien à la Montérégie. Mais, quand même, je pense que, là, je viens de parler de gros dossiers, dont l'un touche l'Outaouais indirectement.

On va me dire que les sommes vont être dépensées dans les Laurentides, mais c'est dans les Laurentides parce que ça vise le lien avec l'Outaouais, ce n'est pas indifférent. On parle toujours de la même autoroute 50, le lien entre deux régions puis entre l'Outaouais et Montréal. Le boulevard McConnell-Laramée, en plein coeur de Hull, qui lie l'ouest et la 50: moi, je ne veux pas changer le tracé, je veux juste trouver un moyen moins cher de la réaliser, la route.

M. Middlemiss: Donc, si je comprends, le ministre a donné un mandat ou il veut donner un mandat de regarder s'il n'y a pas un autre moyen de construire ce même lien-là à moins cher. Tout ce que j'ai demandé au ministre tantôt — je ne lui ai pas fait de reproche — je lui ai dit: Vous avez indiqué que ça fait partie de vos priorités. Pouvez-vous nous donner un échéancier? C'est tout ce que je vous ai demandé. Si vous n'êtes pas capable de me le donner ce soir, à quel moment pourrez-vous me donner un échéancier pour qu'on sache? Parce qu'il y a tout le transport en commun, il y a tous ces gens-là qui doivent planifier des choses. En ayant un échéancier, ça va certainement les aider à mieux planifier.

M. Léonard: La contribution maximale du gouvernement fédéral dans ce dossier, c'est 4 000 000 \$ par année. Si vous divisez les 44 000 000 \$, ça peut prendre cinq ans et demi de la contribution fédérale pour le faire. C'est ça que ça veut dire, on s'entend là-dessus? le reste étant payé 50-50, Québec et le fédéral.

M. Middlemiss: J'ai l'impression, moi, que...

M. Léonard: Vous avez un échéancier de nature budgétaire qui vous est imposé, qui est inscrit — je ne dirais pas «imposé», je retire le mot — de par la contribution fédérale elle-même dans le dossier. Cela donne une idée. Parce que, les études d'impact en ce qui concerne ce bout de route, elles ont été faites. Cependant, il reste les contestations, à l'heure actuelle.

M. Middlemiss: Non, non, tout est réglé. Le CAR est obtenu pour les deux tronçons.

M. Léonard: Oui, mais il y a des contestations de citoyens qui sont là.

• (22 h 30) •

M. Middlemiss: Bien oui, mais, des contestations... En d'autres mots, il y a eu les études d'impact, il y a eu le BAPE, il y a eu un rapport, il y a eu une deuxième étude, et le CAR a été émis. Là, ce que je vois, les sommes que le fédéral est prêt à mettre dedans, c'est basé sur une programmation du MTQ, la programmation du MTQ 1995-2000, ils sont prêts à dépenser 39 000 000 \$. Donc, le fédéral dit: Nous autres, on est prêts à mettre notre quote-part, 19 500 000 \$. Donc, pour 1995, tant de millions, 1996... C'est basé... et je suis convaincu que ce n'est certainement pas le fédéral qui a fait le programme de travaux 1995-2000 du ministère des Transports du Québec.

M. Léonard: Moi, je pense que, sur le McConnell-Laramée, j'ai dit ce que j'avais à dire. Il y a un principe qui fait que ça nous amène à lier les deux, ouest et l'autoroute 50, je l'admets. Je cherche, encore une fois, un moyen moins coûteux de réaliser cela — moins coûteux.

M. Middlemiss: Est-ce que le ministre a donné un mandat pour chercher des moyens moins dispendieux?

M. Léonard: Je n'ai pas à donner de mandat là-dessus, Mme la Présidente, parce que c'est une remarque que m'ont faite spontanément les fonctionnaires lorsqu'ils m'ont présenté le dossier, si je me rappelle bien, je dirais en octobre, disons début novembre. Ce dossier-là m'a été présenté, et la grande interrogation, c'est ce que ça coûtait. Tout le monde est horrifié des coûts de cette autoroute, de ces 4 km. Il faut être réaliste, c'est ça.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait savoir depuis quand...

M. Léonard: Alors, les fonctionnaires eux-mêmes cherchent des moyens moins coûteux de réaliser une telle route. Je pense que, là-dessus, tout le monde s'entend.

M. Middlemiss: Donc, je peux...

M. Léonard: Je pense que, quand le gouvernement qui nous a précédés était là, je suis convaincu que tout le monde trouvait que c'étaient des coûts très élevés. Je ne sais pas si c'est le député de Pontiac qui était là à l'époque, mais son collègue qui l'a suivi, sûrement a dû trouver la même chose.

M. Middlemiss: J'aimerais savoir à quel moment les gens du ministère ont trouvé que c'étaient des coûts

trop élevés? Ça, je dois vous dire en toute sincérité que je n'ai jamais entendu ça, moi.

M. Léonard: Bien, peut-être que le député n'a pas posé la question...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Léonard: ...je ne le sais pas, ou il n'en a pas parlé suffisamment avec ses fonctionnaires, c'est peut-être ça qui s'est passé, là. Je dois juste dire: On a qu'à mettre le chiffre de 44 000 000 \$ pour 4 km pour faire le saut; si, lui, il ne l'a pas fait, le saut, c'est son affaire, mais on fait le saut.

M. Middlemiss: Sauf, Mme la Présidente, qu'il y a une chose qu'il faut constater, dans un milieu urbain, où on a une route en dépression, où on a un viaduc qui coûte 8 000 000 \$...

M. Léonard: Justement.

M. Middlemiss: ...c'est certain, parce qu'on n'est pas dans un champ comme la 50 dans le bout de Mirabel. Mais, même à ça. Dans le bout de Mirabel, le premier tronçon a coûté 11 000 000 \$; le deuxième, il est 22 000 000 \$; ça, c'est 2 000 000 \$ du kilomètre, c'est un peu plus haut que la moyenne parce qu'il y a des conditions qui sont différentes. C'est ça.

M. Léonard: Moi, je pose une question très simple, Mme la Présidente. Si on doit la faire en dépression, la route, qu'est-ce qui empêche de la faire en surface? On pourrait sauver plusieurs, plusieurs millions.

M. Middlemiss: Regardez...

M. Léonard: Des problèmes de bruit?

M. Middlemiss: Toutes ces choses-là ont été étudiées, oui, d'accord. C'est qu'il y a eu une deuxième étude après le BAPE, puis le CAR a été obtenu de cette façon-là. Donc, si, aujourd'hui, les gens du ministère nous disent que ça devrait être mis en surface ou en dépression, ce n'est pas celui qui vous parle qui a fait la conception; c'est ça qui a été soumis pour les études d'impact.

Une voix: ...

M. Middlemiss: Bien oui, ça a été soumis comme ça, les plans pour l'étude d'impact.

M. Léonard: Bien, Mme la Présidente, à ce qu'on me dit, puis c'est bien ce que je pensais, une des exigences pour minimiser le bruit, c'est de faire ça en dépression, mais cela entraîne des coûts de

44 000 000 \$. Alors, là, écoutez, pour éviter qu'on ait du bruit, on le demande par le BAPE, et puis le CAR a été émis à condition qu'on règle cette question de bruit, mais ça coûte 44 000 000 \$. Donc, on attend et on attend d'avoir les fonds. C'est ça que ça veut dire. C'est clair. Je pense que tout le monde comprend.

M. Middlemiss: Donc, votre dernière conclusion, là, ce n'est plus de trouver d'autres moyens. C'est qu'il faut attendre pour trouver de l'argent.

M. Léonard: Oui, trouver un autre moyen moins coûteux. Est-ce que le BAPE... Est-ce qu'on peut corriger les choses autrement? Il y a les murs antibruit qui coûtent moins cher que cela. Mais c'est 11 000 000 \$ du kilomètre.

M. Middlemiss: Mais ça serait une pollution visuelle. Mettez ça en surface, vous allez être obligés de mettre des écrans, là, parce que vous n'avez pas l'espace que vous avez dans un... C'est ça, le problème. Je pense que toutes ces choses... Donc, en d'autres mots, c'est de recommencer le concept. Vous dites: Il faudrait recommencer le concept à zéro. C'est un peu ça, parce que le concept a été fait en dépression. Si ça avait été le cas... Eh bien, la nouvelle façon de gouverner.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, le ministre est en train de répondre au député.

M. Léonard: Sur cette autoroute de 4 km, encore une fois, il y a eu une dizaine de versions qui ont été étudiées, dont des versions en surface, lesquelles, évidemment, entraînaient plus de bruit. Pour éviter le bruit, on veut la construire en semi-dépression. Pour faire de la semi-dépression, ça coûte plusieurs millions de plus. Alors, à un moment donné, c'est ça. Plus de bruit, ça coûte moins cher, bon, mais il y a plus de chances de l'avoir plus vite. C'est ça que ça veut dire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça exigerait peut-être, dans cinq ans ou 10 ans d'ici, faire ce que vous avez annoncé dans la région de Montréal, Laval, là. Vous allez mettre un écran antibruit. Ça va coûter combien? Et qu'est-ce que ça va avoir, au point de vue de la...

M. Léonard: Je vais signaler à Mme la Présidente que, dans le cas de Montréal, entre le boulevard Henri-Bourassa et le pont Médéric Martin, la ville participe à 50 % des coûts. Est-ce que la ville de Hull est prête à participer à 50 % des coûts?

M. Middlemiss: C'est pas ça que je vous dis. C'est que...

M. Léonard: Ah, oui.

M. Middlemiss: Non, non. Une seconde, là. C'est que, lorsqu'ils l'ont faite, la route, comme ça, s'ils avaient prévu qu'ils auraient besoin... à un moment donné, ils l'auraient mis, le mur. Et, aujourd'hui, on dit: Regarde, là, on est aussi bien de faire la conception. Et ça ne sera pas un écran qui va faire... Il va y avoir de la pollution visuelle, là. C'est un peu ça qui tombe en ligne de compte aussi. C'est que les résidents, de chaque côté, disent: Une minute, là. C'est un écran, on ne voit pas. En tout cas, j'ai eu ma réponse. On sait sur quel pied danser dans l'Outaouais maintenant, et on verra ce que la nouvelle façon de gouverner va nous donner.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est sur le même sujet, M. le député de Vimont?

M. Cliche: C'est sur la voirie?

La Présidente (Mme Bélanger): Toujours. Vous en avez encore pour huit heures.

M. Cliche: Bien, le pied sur lequel vous devez danser, je pense que c'est un pied de joie, parce que le ministre a été clair que les investissements que...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Vimont, là, vous n'avez pas à vous adresser à lui. Vous vous adressez à moi ou au ministre.

M. Middlemiss: Posez vos questions au ministre. Qu'il les pose au ministre.

M. Cliche: Mme la Présidente, j'espère que le député de Pontiac dansera sur un pied de joie, parce que le ministre a été clair que les investissements consentis et les efforts collectifs consentis par les Québécois pour les nouveaux équipements sont à l'avantage de l'Outaouais. Et les millions qui sont investis dans la 50, si l'Outaouais s'en déclare insatisfait, Mme la Présidente, bien, on les prendra ailleurs.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Vimont...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Excusez.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Vimont va apprendre que la 50, dont a parlé le ministre, est dans les Laurentides, pas dans l'Outaouais. La 50 dans l'Outaouais, elle a été construite. C'est fini. Donc, avant de parler, vérifiez donc vos dossiers!

M. Cliche: Oui, mais, écoutez, c'est une autoroute pour desservir l'Outaouais et, éventuellement, elle sera...

M. Middlemiss: Lachute—Mirabel.

M. Cliche: ...terminée. Elle sera terminée...

M. Middlemiss: Lachute—Mirabel, ça, ça dessert l'Outaouais?

M. Cliche: Bien...

M. Middlemiss: Entre Lachute, il y a 100 km, et Masson.

M. Cliche: Bien, Mme la Présidente, la prochaine étape, ce sera Mirabel—Masson.

M. Middlemiss: Ah!

M. Cliche: Bien, éventuellement, je veux dire. Moi, en ce qui me concerne, un chemin, d'un point à l'autre, il y a plusieurs segments du même droit. On y va segment par segment. Et l'ajout de ces segments éventuels donnera une autoroute pour l'Outaouais qui desservira la communauté urbaine de l'Outaouais.

● (22 h 40) ●

M. Middlemiss: Et, si vous avez bien compris tantôt, il a parlé, le ministre, de 350 000 000 \$, à 76 000 000 \$ par année, de développement. Êtes-vous bon en mathématiques?

M. Cliche: Oui.

M. Middlemiss: Mettons 10 000 000 \$ par année, c'est combien d'années pour le faire, là?

M. Cliche: C'est beaucoup d'années.

M. Middlemiss: O.K.

M. Cliche: Ha, ha, ha! Et notre nouvelle façon de gouverner, c'est d'être responsables, de ne pas endetter indûment les citoyens et d'y aller selon les moyens et selon les priorités établies correctement.

Détérioration du pont de Québec

M. le ministre, ma question porte sur là où il y a une réunion de la voirie québécoise et de la voirie fédérale, et mon exemple porte spécifiquement sur le pont de Québec. Le pont de Québec se détériore, comme vous le savez, assez rapidement. C'est véritablement un scandale que le CN laisse aller cet équipement-là. Moi, mon petit doigt me dit que, éventuellement, on héritera de ce pont-là. Je ne sais pas trop comment, mais, à un certain moment donné, là, ma boule de cristal me dit qu'on aura à ramasser les pots cassés dans ce dossier-là et que la

détérioration rapide de cet équipement et le report injustifié des investissements pour le sabler et le peinturer, éventuellement, va coûter de plus en plus cher à la collectivité.

Est-ce que votre ministère a des démarches? Qu'est-ce qui arrive dans ces dossiers-là où il y a un équipement collectif qui sert, qui nous sert aussi, qui est, de façon évidente, en voie de détérioration avancée et que, éventuellement, la collectivité aura à assumer, finalement, peut-être une mauvaise gestion d'équipement collectif? Quelle est votre politique dans ce dossier-là?

(Consultation)

M. Léonard: Alors, Mme la Présidente...

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

M. Léonard: ...à la question du député de Vimont, le pont de Québec est un sujet de préoccupation au ministère à l'heure actuelle, bien sûr. Nous avons, comme vous le savez, un contrat qui date de 1949, par lequel nous louons l'utilisation du pont de Québec pour 25 000 \$ par année.

M. Cliche: 25 000 \$ par année?

M. Léonard: 25 000 \$ par année, jusqu'en l'an 2012. Le pont de Québec était jusqu'en 1993 propriété du gouvernement fédéral, qui l'a cédé à ce moment au CN. Le gouvernement fédéral ne l'entretenait pas trop déjà, et le CN pas plus maintenant. Le problème qui se pose à l'heure actuelle, c'est que, si le CN est privatisé, il se pose la question de la propriété du pont. Oui. J'en ai discuté avec mon homologue fédéral, que j'ai rencontré à Ottawa le 27 mars dernier. Je lui ai fait valoir que le CN a eu le pont de Québec avec les charges y reliées, mais, ce que l'on dit, ce que l'on saurait — quitte à le vérifier; c'est ce qu'il m'a dit qu'il ferait — c'est qu'il l'a eu contre un certain nombre de terrains ayant une valeur correspondante ailleurs au Canada, dans l'ensemble du Canada, donc qui ont été cédés au CN en contrepartie, dans un ensemble d'actifs comprenant le pont de Québec, mais comprenant aussi des terrains avec une bonne valeur immobilière.

Le ministre fédéral m'a dit qu'il vérifierait, il n'était pas au courant. Moi, c'est ce que j'ai entendu. Il reste cependant que le point, aussi, que j'ai fait valoir, c'est que c'était un actif de propriété fédérale, qu'on ne pouvait pas non plus, en passant par une société de la couronne comme le CN qu'on a l'intention de privatiser, se départir d'un actif et de le remettre à la charge des provinces, alors que, de façon générale, lorsque le gouvernement fédéral se départit d'actifs, il les remet en bon état, à tout le moins, avant de s'en départir. C'est ce qui a été fait, par exemple, dans le cas des aéroports ou d'un certain nombre d'aéroports, dont, à l'heure actuelle, le cas de l'aéroport de Trois-Rivières. Mais c'est une politique générale des gouvernements, lors-

qu'ils se défont d'un actif, ils le remettent dans un état acceptable à celui qui le reçoit, ce qui ne serait pas le cas, évidemment, pour le pont de Québec au moment où nous nous parlons.

Nous discutons avec le CN actuellement. Les coûts d'entretien ordinaires du pont de Québec, sur un plan annuel, sont de l'ordre de 2 500 000 \$ par année. C'est ça que cela coûte. C'est évident que, si l'on reporte l'entretien annuel normal, qu'on ne le fait pas, lorsqu'on commence à le refaire, les coûts sont de beaucoup supérieurs. À l'heure actuelle, on estime que, pour remettre le pont de Québec en état acceptable, il en coûterait entre 40 000 000 \$ et 45 000 000 \$. Alors, c'est l'état de la situation.

Nous avons besoin de ce pont, évidemment. Oui, nous avons besoin de ce pont, mais il reste que nous avons aussi un contrat. Ce pont est un actif fédéral. Dans d'autres cas, le gouvernement fédéral entretient ses ponts, entretient ses actifs. Je comprends que des gens voudraient qu'on le prenne tout de suite et qu'on en assume... Mais je trouve quand même que nous payons aussi la moitié de nos taxes au fédéral, et il a des responsabilités aussi. Je comprends qu'il a accumulé beaucoup de dettes et de déficits. C'est une plaie, d'ailleurs, qui est en train de faire couler le Canada. Mais il reste quand même qu'il doit faire face à ses responsabilités, le fédéral, là-dedans; 45 000 000 \$ à prendre, ce n'est pas une tartine, ou ça en est toute une, si on veut. Je vous fais état de la situation. Je ne sais pas s'il y a d'autres notes là-dessus.

M. Cliche: Ça répond à ma question.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière. Je pense que le pont de Québec l'intéresse aussi.

Mme Carrier-Perreault: Mme la Présidente, on en a parlé aux engagements financiers. Je dois vous dire que je trouve ça assez inquiétant, d'autant plus que j'ai l'impression qu'on n'a pas plus de moyens de leur faire faire le travail qu'on en a, par exemple, dans le cas des voies ferrées, de les empêcher de les vendre. Là-dessus, là, puisque le député de Pontiac nous a ouvert la porte en début, il nous a dit qu'on pourrait revenir même si on avait voté sur les crédits de son collègue, j'aimerais ça que le ministre termine sa réponse qu'il avait commencé à nous donner ce midi sur les voies ferrées. Est-ce que vous vous rappelez de la question?

D'abord, excusez, deux choses: J'aimerais savoir si on a plus de moyens sur le pont, par rapport au pont de Québec pour faire faire l'entretien, les réparations qui sont nécessaires, qu'on en a dans le cas des voies ferrées? Est-ce qu'on a des moyens, au niveau provincial, présentement?

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

M. Léonard: À l'heure actuelle, le pont appartient à une société de la couronne fédérale. Donc, le seul

lien que nous avons, c'est que nous payons 25 000 \$ pour passer dessus, pour permettre aux automobilistes québécois de passer là-dessus, parce que c'est un pont destiné... c'est un pont ferroviaire, a priori, c'est ça, son utilité, mais qui a été peu à peu utilisé par les voitures. Bon. Nous en avons besoin parce que, juste le pont Pierre-Laporte, ce serait serré; pas besoin de vous le dire. Nous nous préoccupons de son entretien parce que, si on le laissait aller durant 15 ans encore, là, il y aurait des dommages graves faits au pont. On ne parlerait plus de 45 000 000 \$. On parlerait d'autres choses et de coûts considérables. Refaire un pont comme ça, c'est une fortune, à l'heure actuelle.

Les moyens, c'est qu'on paie la moitié de nos taxes au fédéral, et il doit assumer ses responsabilités. C'est une responsabilité politique. Ce qui m'embête dans tout cela, c'est comme si le Québec n'est plus une province, pour le fédéral. Il laisse aller. Il se décharge de ses responsabilités, le déshabille, en ce qui concerne les voies ferrées. Là, on va privatiser à peu près tout ce qui concerne les équipements maritimes, les ports, etc. Alors qu'il y a des compensations importantes dans l'Ouest du pays de données aux agriculteurs, ici, on ne parle même pas de ça. On a su que, dans le cas du gouvernement de Terre-Neuve, lorsqu'on a abandonné les chemins de fer, il y a eu des sommes de centaines de millions, on a parlé d'une somme de 700 000 000 \$ de donnée au gouvernement de Terre-Neuve. Quand avons-nous vu ici, au Québec, une compensation donnée au gouvernement du Québec pour les voies ferrées abandonnées? Parce que, à Terre-Neuve, ce n'est pas juste le CN. Si mes renseignements sont exacts, il y a aussi d'autres voies ferrées. C'est ça. C'est pour ça qu'on propose aux Québécois de faire la souveraineté au plus vite, parce qu'on va s'en sortir. Mais il y a un lien. En ce qui concerne les transports, il y a des liens très évidents. Oui, c'est vraiment la question.

• (22 h 50) •

M. Middlemiss: Pourquoi vous retardez? C'était sensé être là au mois de juillet...

M. Léonard: C'est exactement la question. Si on avait moins de citoyens, comme le député de Pontiac, qui sèment de la confusion dans le décor et qui acceptaient les conclusions d'une réalité qui ne peut pas ne pas nous rejoindre un de ces jours, je pense que les choses se feraient vite. Mais s'ils avaient passé, eux, le référendum sur la souveraineté qu'ils avaient promis par la loi 150, très bien, ça aurait pu être intéressant. Bon, ils ne l'ont pas fait. Mais il reste que nous sommes devant une attitude où l'on déshabille le Québec, actuellement, de tous ses actifs. On laisse aller systématiquement, c'est ça qu'on fait. Je comprends que le député de Pontiac n'aime pas ça, il ronge son frein, mais...

M. Middlemiss: Vous l'aviez, la chance, là.

M. Léonard: Je comprends que le député de Pontiac n'aime pas cela.

M. Middlemiss: Envoyez le référendum, là, envoyez donc! Les Québécois sont prêts...

M. Léonard: Il reste que c'est ça, la réalité...

M. Middlemiss: Vous autres, vous n'êtes pas prêts.

M. Cliche: Peut-être que vous venez de trouver la question: Voulez-vous sauver le pont de Québec?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Léonard: Mais, le pont de Québec est devenu lépreux, en quelque sorte.

M. Middlemiss: C'est vous autres qui avez peur. Allez-y, à votre question.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on ne sait pas qui parle.

M. Léonard: Il est lépreux, ça pendouille de partout, la rouille.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, c'est le ministre qui parle. Je vais attendre qu'il finisse.

M. Léonard: Alors, ce n'est pas très drôle en soi, parce que, au fond, indirectement, on voudrait nous refiler la facture. C'est ce que l'on ressent de plus en plus, malheureusement. J'espère que le fédéral va faire face à ses responsabilités, que le ministre Young va prendre vraiment cette question en délibéré puis va rendre la décision qui s'impose. Il faut que le pont de Québec soit remis dans un état acceptable. C'est la responsabilité, fondamentalement, du gouvernement fédéral, mais, indirectement, à l'heure actuelle, du CN, ou indirectement, du gouvernement fédéral via le CN, présentement. Mais ça reste toujours une responsabilité fédérale en ce qui concerne ce pont-là.

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

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, je me demande pourquoi le député de Labelle, le ministre des Transports ne va pas convaincre son ami, le premier ministre, et lui dire: Regardez, oubliez l'automne; faites-le immédiatement, le référendum. Laissez les Québécois se prononcer. Faites-le, faites-le. C'est vous autres qui avez peur de le faire; c'est vous autres qui aviez promis de 8 à 10 mois. Là, c'est rendu à l'automne, mais votre ami à Ottawa, lui, il parle de virage pour essayer d'assouplir les Québécois, pour faire accroire qu'il va toujours y avoir un lien avec le Canada. Posez-la, la

question. Le malheur, vous voulez avoir un oui, mais vous ne savez pas quelle question poser aux Québécois pour qu'ils vous disent oui. Ils veulent vous dire non. Allez-y, là.

M. Léonard: Mme la Présidente, est-ce que...

M. Middlemiss: Allez-y.

M. Léonard: Ça va? Mme la Présidente. Alors, moi, j'aurais quand même quelques remarques à faire au député de Pontiac là-dessus. D'abord, cela leur a été fait comme une remarque...

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais peut-être qu'on revienne aux engagements financiers, moi, par exemple. Pas aux engagements financiers, aux crédits.

M. Léonard: Est-ce que je peux parler, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ce ne serait pas plus pertinent de parler de crédits?

M. Léonard: Est-ce que je peux parler, Mme la Présidente? Je pensais que j'avais le droit de parole. Alors, je dirais qu'il a été mentionné, en face...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, ce n'est pas pertinent.

M. Léonard: ...on propose, on voudrait renouveler le fédéralisme, et il n'y a plus aucune porte de sortie et on s'explique très mal... puis, d'ailleurs, on n'a pas de plate-forme éventuelle. Mais, par ailleurs, je commence à soupçonner les adversaires et les fédéralistes qui veulent qu'on aille vite pour éviter que la réalité et la vérité de ce qui a été déclaré dans le budget fédéral de M. Martin vous rejoigne ou les rejoigne l'an prochain et que la réalité de la situation financière fédérale les rejoigne si on attendait plus longtemps encore. Parce que, ça, ils ont fait du camouflage au cours de l'année et puis... mais ça commence... l'élastique commence à s'étirer beaucoup, beaucoup. Mais quand, l'an prochain, les coupures fédérales vont tomber, qu'est-ce que l'opposition aura à dire là-dessus? Est-ce qu'elle va exiger un renouvellement du fédéralisme qu'elle sait impossible après des tentatives qu'elle-même a faites par Meech? L'accord réglé en catimini à Charlottetown, qui a été battu au référendum à la grandeur du Canada. Qu'est-ce qu'elle va dire? J'aimerais bien ça, le savoir, moi aussi.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, il me semble qu'à l'élection du 12 septembre il y a un parti politique qui s'est engagé...

M. Léonard: Oui, à faire un référendum.

M. Middlemiss: ...à faire, dans les 8 à 10 mois, un référendum sur la souveraineté du Québec. Depuis que vous êtes au gouvernement, vous avez passé votre temps à dépenser de l'argent pour la commission. Vous n'avez pas géré le Québec. Vous avez tout dépensé ces millions-là. La population du Québec a démontré encore la semaine dernière, dans un sondage, 63 %, Mme la Présidente...

M. Cliche: Il y a un point d'ordre ici, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je regrette, M. le député de... Je pense que j'ai laissé...

M. Cliche: Il y a un point d'ordre. M. le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): ...exprimer le ministre, qui a parlé de souveraineté, qui a parlé d'indépendance. Alors, là...

M. Cliche: ...a parlé de la souveraineté dans le contexte du pont de Québec. Et là ça a amené le délire un peu avancé du député de Pontiac, qui est parti sur une grande envolée fédéraliste. Est-ce qu'on pourrait ramener...

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette, là, j'ai demandé la pertinence au ministre. On ne l'a pas respectée, on va laisser commenter les propos du ministre par le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Lorsqu'on n'aime pas ça...

M. Cliche: En parlant du pont de Québec.

M. Middlemiss: Non, regardez...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'était loin du pont de Québec aussi quand le ministre a parlé.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, probablement que le député de Vimont n'écoutait pas. Il n'écoutait pas. C'est que...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il était après jaser...

M. Middlemiss: ...on a eu une élection. Si vous êtes le gouvernement aujourd'hui, c'est parce que vous avez présenté à la société québécoise un projet dont le plus important, la seule façon qu'on pouvait avoir le plein-emploi au Québec, c'était pour avoir notre indépendance, notre séparation. Mais il me semble que, si vous y croyez tellement que ça, allez-y le plus tôt, puis ça va être le mieux pour les Québécois. Mais vous allez être obligés de les convaincre, les Québécois. Ils ne sont pas convaincus. Ils vous demandent: Quelle sorte de

société allez-vous nous donner? Qu'est-ce que ça va nous donner en plus? Allez convaincre le monde de ça. Si c'est si bon que ça, tout le monde va être pour. Mais si la majorité est contre, c'est parce que vous n'avez pas réussi à les convaincre parce que vous n'avez pas eu d'arguments pour les convaincre, à part de taper sur la tête du fédéral. C'est toujours la faute des autres. Mais, lorsqu'ils ne seront plus là, les autres, là, ça va être la faute de qui? Et c'est un peu ça, la crainte des Québécois. C'est parce qu'ils ne savent pas, une fois que le Canada va être enlevé de dans les jambes...

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

M. Middlemiss: ...qui va être la victime?

M. Léonard: Est-ce que, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Une dernière question, pour le député de Saint-Hyacinthe.

M. Léonard: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Le député de Saint-Hyacinthe a demandé la parole.

M. Léonard: ...il reste quand même que je voudrais rappeler au député de Pontiac qu'il ne peut pas dire autre chose et prôner autre chose que le statu quo, il a été battu. Même amélioré quelque peu par l'entente de Charlottetown, il n'y a personne qui en veut; 57 % des Québécois qui ont voté contre. C'est ça qui a été fait il y a deux ans et demi encore, c'est tout récent. Ça a été battu, et ils n'ont rien d'autre, et les Québécois sont contre. Effectivement, nous sommes dans un «no man's land» à l'heure actuelle. Bon, mais c'est ça, le dilemme des Québécois présentement.

D'autre part, je veux noter une chose. Quand le député de Pontiac dit que nous n'avons rien fait depuis que nous sommes au pouvoir, depuis les six mois, je pourrais juste dire que, comparativement à l'immobilisme dont faisait preuve son gouvernement avant l'élection, je peux vous dire qu'aujourd'hui le gouvernement bouge, et c'est l'impression qu'ont les citoyens. D'ailleurs, aujourd'hui, nous discutons des crédits, alors que, dans son temps, ça prenait du temps avant que les crédits arrivent. Ils ont été déposés le 23 mars dernier. Nous y avons travaillé, nous avons fait des modifications importantes à la façon de les présenter et de les administrer, ces crédits. Et, jusqu'ici, il y a eu aussi beaucoup de gestes importants et beaucoup d'engagements électoraux respectés en même temps que nous avons tenu des commissions régionales sur la souveraineté. Mais je peux dire que, quand eux ont tenu des commissions, la commission Bélanger-Campeau, il n'y avait pas grand-chose qui se faisait au gouvernement. Et quand, par la suite, il y a eu aussi les commissions sur la souveraineté, comme l'autre commission sur le fédéralisme, il n'y

avait pas grand-chose qui se faisait au gouvernement, c'était ça qui tenait lieu d'action politique et de gestes de gouvernement. Rien ne se faisait, rien ne bougeait, aucune décision ne se prenait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 22 h 59)

