



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Audition du sous-ministre des Transports conformément
à la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres
et des dirigeants d'organismes publics (2)**

**Étude détaillée du projet de loi n° 135 — Loi modifiant
de nouveau la Loi sur la fiscalité municipale (2)**

Le mardi 24 septembre 1996 — N° 28

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 24 septembre 1996

Table des matières

Audition du sous-ministre des Transports conformément à la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics

Remarques préliminaires (suite)	
M. Gilles Bédard, vérificateur général adjoint	1
M. Robert Middlemiss	2
Discussion générale (suite)	
Entretien des routes pendant l'hiver	2
Mesures de contrôle dans le transport routier et détérioration du réseau	6
Entretien des routes pendant l'hiver (suite)	9
Remise des travaux de réfection sur une portion de l'autoroute 40	12
Conditions de disposition des immeubles excédentaires	13
Activités d'arpentage	14
Programme d'aide à l'amélioration du réseau local	17
Retard dans l'exécution de certains travaux	20
Autres sujets	21
Données sur l'état du réseau routier	27
Travaux de marquage des routes	28
Entretien des chaussées en béton de ciment	31
Études préalables aux réfections majeures	32
Processus d'attribution des contrats découlant des inondations de juillet	34
Transport scolaire	36
Autres sujets	37
Remarques finales	
M. Yvan Demers, sous-ministre des Transports	39
Étude détaillée du projet de loi n° 135 — Loi modifiant de nouveau la Loi sur la fiscalité municipale	40
Amendements déposés	41
Commentaires sur les amendements	41

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Robert Thérien, président suppléant

M. Rémy Trudel
M. Gabriel-Yvan Gagnon
M. Michel Rivard
M. Léandre Dion
Mme Margaret F. Delisle
M. Réal Gauvin
M. Normand Poulin

- * M. Yvon Tourigny, ministère des Transports
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Alain Vallières, idem
- * M. Luc Crépeault, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 24 septembre 1996

**Audition du sous-ministre des Transports conformément
à la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics**

Étude détaillée du projet de loi n° 135

(Quatorze heures huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est d'entendre le sous-ministre des Transports en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'imputabilité des sous-ministres et des dirigeants d'organismes publics.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le mode de fonctionnement est le même que la semaine dernière: en respectant l'alternance, 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. Alors, avant de débiter la séance de cet après-midi, je demanderais à M. Gilles Bédard, vérificateur général adjoint... il aimerait apporter des éclaircissements sur le débat en cours. Alors M. Bédard.

**Audition du sous-ministre des Transports
conformément à la Loi sur l'imputabilité
des sous-ministres et des dirigeants
d'organismes publics**

Remarques préliminaires (suite)

M. Gilles Bédard, vérificateur général adjoint

M. Bédard (Gilles): Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi, dans un premier temps, au nom de M. Breton, de l'excuser — d'ailleurs, il vous l'a confirmé la semaine dernière — parce qu'il est dans l'impossibilité d'assister à cette rencontre.

Permettez-moi de reprendre très sommairement certains commentaires que nous avons formulés à l'endroit du ministère au cours des dernières années. D'abord, dans un premier temps, concernant la planification des investissements et la programmation des projets relatifs au réseau routier. Notre rapport de 1992-1993 mentionnait — et notre suivi de 1996, d'ailleurs, l'a confirmé — que le ministère ne réalisait pas plusieurs des projets prioritaires qu'il avait planifiés et que des travaux étaient effectués tard à l'automne, ce qui entraîne des coûts supplémentaires et augmente les risques que les travaux soient de moindre qualité.

● (14 h 10) ●

Dans un autre domaine, celui de l'arpentage, nous avons signalé que le ministère n'utilise pas suffisamment les technologies de pointe et que l'organisation du travail ne favorise pas l'économie. Le ministère, à cet égard, a mené une étude de ses activités d'arpentage, et il a retenu 28 recommandations qui pourraient permettre un gain de 13 500 000 \$.

À la suite de notre vérification du contrôle du transport routier, nous avons aussi mentionné que le peu de restrictions quant à l'accès des camions au réseau routier québécois diminue considérablement l'efficacité du contrôle du transport routier effectué par la Société de l'assurance automobile du Québec. Au moment de notre vérification, le ministère travaillait à la mise en place d'un réseau de camionnage, qui est maintenant chose faite. Il serait intéressant de voir s'il donne les effets escomptés.

En 1994-1995, nous nous sommes intéressés à la sécurité du réseau routier et nous avons mentionné que celui-ci présente des dangers pour les usagers, notamment en raison de la prolifération des accès aux routes de transit. En effet, et vous l'avez commenté d'ailleurs lors de la dernière rencontre, le développement du territoire le long du réseau routier du ministère est effectué sans un contrôle suffisant des accès. Le ministère lui-même a estimé à au moins 90 000 le nombre d'accès non conformes.

Nous avons aussi fait ressortir que les objets fixes en bordure de la chaussée peuvent constituer un danger. Nous avons observé que des supports de signalisation sont souvent placés trop près de la chaussée et qu'ils ne sont pas fragilisés. De même les bases des lampadaires ne sont pas souvent fragilisées. Nous avons également mentionné que le ministère n'utilise pas de façon optimale certains dispositifs conçus pour protéger les usagers, tels que les glissières de sécurité et les atténuateurs d'impact.

De plus la visibilité du marquage est déficiente à plusieurs endroits, et ce, pendant plusieurs mois de l'année. Le ministère n'a pas non plus d'orientations suffisantes pour le guider dans ses décisions d'éclairer ou non les routes et quant au choix de l'équipement, de sorte que certains endroits sont éclairés sans que la sécurité en soit améliorée.

Nous avons également fait état d'une signalisation routière qui ne respecte pas toujours les normes du ministère en ce qui a trait, premièrement, à la continuité dans les messages, deuxièmement, à l'uniformité et, troisièmement, à la réflectivité des panneaux. De plus, le

ministère ne s'assure pas que les municipalités respectent les normes de signalisation du ministère.

Sans conclure que notre réseau routier est dangereux, il comporte beaucoup d'éléments d'insécurité qui devraient être corrigés. La politique de sécurité dans les transports contient plusieurs pistes de solution, et nous souhaitons que le ministère mette en place un plan d'action pour corriger les problèmes détectés.

Finalement, en 1995-1996, nous nous sommes intéressés à la gestion des chaussées. En ce domaine, nous avons noté que le ministère n'a pas une connaissance suffisante de l'état du réseau routier pour gérer ces chaussées de façon optimale. Le ministère intervient sur les routes qu'il croit les plus dégradées sans avoir l'assurance qu'il fait le meilleur choix. En effet, il ne possède pas les courbes de dégradation des routes du Québec qui l'aideraient à déterminer le meilleur moment pour intervenir sur les chaussées et le type d'intervention souhaitable. Nous pensons que le ministère fait souvent des travaux qui corrigent temporairement des problèmes, mais qui ne sont pas des solutions idéales à long terme. Par exemple, poser une couche d'usure alors que les fondations de la route sont en mauvais état n'est pas une intervention souhaitable.

En ce qui concerne l'entretien du réseau, la plupart des centres de services du ministère connaissent mal les besoins. Ils corrigent les défauts les plus apparents et répondent aux demandes en fonction des pressions exercées. Le ministère n'affecte pas les ressources nécessaires à l'entretien des systèmes de drainage des routes ni au scellement des fissures, opérations déterminantes pour la conservation des chaussées.

Un autre point qui a été discuté lors de la dernière rencontre: les chaussées en béton de ciment qui supportent 35 % du débit de circulation du réseau routier n'ont pas fait l'objet d'un entretien adéquat depuis leur construction. Par conséquent, elles accusent actuellement 35 % de déficiences relatives au confort de roulement par rapport à 24 % pour l'ensemble du réseau routier.

En conclusion, Mme la Présidente, la qualité de notre réseau routier s'est améliorée au cours des dernières années, notamment grâce aux programmes de remise en état du réseau, et on peut espérer que la mise en application de la politique de sécurité dans les transports amènera une amélioration dans ce domaine. Le ministère a lui-même déterminé plusieurs mesures qui devraient être prises pour améliorer son efficacité et réduire ses coûts. Nous souhaitons qu'il pourra y donner suite pour le bénéfice de tous les usagers du réseau routier du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Bédard. Alors, M. le député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Peut-être, pour le bénéfice de M. Bédard, on va aborder

ces sujets-là... on ne les a peut-être pas abordés, mais on s'est donné un genre de programmation pour aborder les problèmes, et on va y arriver. Donc, je pense que nous sommes tous conscients du rapport qui a été fait, puis aussi conscients que peut-être que ce n'est pas à 100 %... Moi, je vous le dis, les énoncés qui ont été faits ne sont pas nécessairement, de mon expérience vécue au ministère des Transports... De dire qu'on fait des choses puis qu'on ne sait pas, qu'on fait des interventions puis qu'on ne sait pas ou qu'on fait des interventions... c'est des nouvelles pour moi, et j'ai été là pour un bout de temps. Tu sais, peut-être qu'il y a des travaux qui sont faits, des fois, on les questionne, mais, la plupart du temps, il y avait une préparation, surtout dans les couches d'usure. Puis je ne veux pas défendre le ministère, mais il y avait certainement une programmation, le choix... les routes qui en avaient le plus besoin. Et, même, on avait des programmes qui dépassaient juste les couches d'usure. Mais je veux venir moi aussi à des questions dans ce genre-là.

Discussion générale (suite)

Entretien des routes pendant l'hiver

Une des questions que j'ai soulevées pendant les crédits et pendant les engagements financiers était les contrats d'entretien d'hiver. On a constaté qu'il y avait énormément de demandes de soumissions. Je me souviens, lorsqu'on a changé le système qu'on appelle les contrats négociés pour des contrats par soumissions publiques, à ce moment-là, on limitait un peu les demandes de soumissions à une région spécifique et on exigeait même que l'entrepreneur demeure au sein de cette région. Avec l'évolution et une fois rendu dans Rosalie, il me semble qu'on a un peu dépassé les régions, et j'ai vu, des fois, demander peut-être une trentaine de soumissions pour un petit contrat. Est-ce qu'on a apporté, depuis le temps qu'on l'a souligné, des changements pour, en réalité, réduire le nombre de demandes de soumissions? Parce que, des fois, il me semble que c'est un peu ridicule, dépendant du montant du contrat, d'aller chercher quelqu'un qui est à 100 km ou 200 km, tu sais. Si on lui envoie une soumission, les chances qu'il va soumissionner sont réellement minces.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): La question que soulève le député, dans certains cas, est exacte. Nous avons fait des représentations auprès des responsables de l'administration du fichier pour tenter d'assouplir ces règles-là, pour éviter, finalement, d'avoir à répéter des soumissions ou d'avoir un nombre excessif de soumissionnaires pour un petit travail. Pour ce qui est des contrats de plus de 100 000 \$, nous devons aller à un traitement bien plus que provincial, mais à un traitement, maintenant, pancanadien en conséquence des nouveaux accords gouvernementaux sur le commerce extérieur.

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

M. Demers (Yvan): Mais nous sommes quand même conscients que l'envoi d'un si grand nombre de lettres pour si peu de résultats, par moments, est une situation qu'il conviendrait d'essayer de corriger, et nous escomptons, dans un avenir rapproché, pour des contrats d'envergure, utiliser des systèmes électroniques de données tels Internet ou d'autres systèmes à caractère informatique qui vont faciliter la gestion de toute cette question de demander des offres de services.

M. Middlemiss: Vous mentionnez les contrats de 100 000 \$ et plus. Est-ce qu'il y a des entreprises, à l'extérieur du Québec, qui sont enregistrées au fichier? Si oui, on va leur demander, mais, s'il n'y en a pas...

M. Demers (Yvan): Actuellement, il n'y en a aucune, à ma connaissance.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, c'est là, et il va falloir que ces gens-là posent le premier geste...

M. Demers (Yvan): Voilà.

M. Middlemiss: ...d'être dans le fichier, et, après ça, on va les considérer.

M. Demers (Yvan): C'est exact.

M. Middlemiss: D'accord. Maintenant, quel pourcentage du réseau, pour l'entretien d'hiver, est fait par l'entreprise privée et combien en régie?

• (14 h 20) •

M. Demers (Yvan): Un instant, M. le député.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Page 48? Un instant, M. le député. Pour 1995-1996, 21,4 % des contrats sont faits en régie et 78,6 % à contrat. Dans la partie qui est à contrat, il y a une partie qui est faite par les municipalités.

M. Middlemiss: Oui, il y a des contrats... Maintenant, est-ce qu'on a des statistiques qui démontrent quel est le coût au kilomètre, soit en régie ou par les entrepreneurs?

M. Demers (Yvan): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sous-ministre, j'ai une petite note, ici. On me demande de vous demander de parler un petit peu plus fort.

M. Demers (Yvan): Très bien, Mme la Présidente. Les chiffres les plus récents que nous avons, pour l'année 1995-1996: le coût au kilomètre pour les contrats donnés aux municipalités est de 3 075 \$ du

kilomètre; pour les entrepreneurs, de 3 081 \$ du kilomètre; et pour les travaux faits en régie, de 4 178 \$ du kilomètre. Maintenant, j'aimerais ajouter ceci: je ne voudrais pas que l'on tire immédiatement des conclusions sans apporter certaines explications sur les chiffres que je viens de vous donner concernant les contrats en régie. Le ministère entretient surtout des autoroutes en milieu urbain et aux endroits aussi où il y a de la difficulté à susciter de la concurrence. Nous sommes aussi actuellement en démarche avec nos syndicats, dans le cadre de l'entente signée entre le gouvernement et les syndicats sur l'organisation du travail, particulièrement sur le sujet de la sous-traitance. Et c'est l'un des sujets qui fait l'objet d'un examen, je dirais, très serré avec nos employés sur les coûts de revient de l'entretien d'hiver. Je mentionne aussi qu'il est extrêmement important pour le ministère de maintenir aussi, par ses propres forces, une capacité d'agir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'étais pour vous demander maintenant, pour être capable de faire une comparaison: Est-ce que vous avez des statistiques en régie pour un tronçon de route qui est fait en régie et un autre équivalent fait par le privé? Est-ce qu'il y en a, des comparaisons? Je sais que la comparaison que vous avez donnée là, c'est certainement boiteux, si on commence à comparer des choses, parce qu'on compare des pommes avec des oranges.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y en a des tronçons qui ont les mêmes difficultés, le même indice d'entretien — c'est un bon mot, ça — qui sont donnés au privé puis aussi en régie?

M. Demers (Yvan): Bon. Il est possible que ces statistiques-là existent. Moi, je ne les ai pas actuellement. Ce que je peux vous dire, c'est qu'à la lumière des informations que je viens de vous donner, et qui découlent d'un mandat que j'avais confié à un cadre du ministère pour examiner toute cette question des contrats d'entretien d'hiver, je vais confier à un groupe de travail le mandat d'examiner, d'aller au fond.

D'ailleurs, ça fait partie aussi du sujet qui est discuté avec nos employés au niveau du comité ministériel sur l'organisation du travail, d'effectuer des comparaisons précises du type de celle que vous me mentionnez. Il est peut-être possible... je ne sais pas si, au niveau de certains tronçons routiers, par exemple dans la région de Québec ou dans la région de Montréal, les sous-ministres adjoints ont des comparaisons précises. Je ne suis pas en mesure de vous le dire dans le moment. Il ne semble pas qu'on ait de telles comparaisons.

M. Middlemiss: Si vous avez des renseignements, donc d'autres statistiques au point de vue utilisation de sel, d'abrasifs, et ainsi de suite... Si vous voulez les faire parvenir à la commission...

M. Demers (Yvan): D'accord.

M. Middlemiss: ...pour comparer. Parce que là je pense qu'il y a plusieurs collègues qui voudraient poser des questions, et ça, c'est juste des statistiques. Si vous pouviez nous envoyer ça...

M. Demers (Yvan): D'accord. Très bien.

M. Middlemiss: Maintenant, combien est-ce qu'il y en a dans le domaine du privé, de gens qui ont perdu leur contrat parce qu'ils ne l'ont pas exécuté selon les règles exigées? Est-ce qu'il y en a plusieurs dans la dernière saison?

M. Demers (Yvan): Un instant, s'il vous plaît.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Il y en a cinq. Au cours de l'hiver passé, il y a eu cinq rapports de rendement insatisfaisant, au niveau du fichier, donc des gens qui sont sanctionnés au niveau du fichier.

M. Middlemiss: Quelles étaient les raisons?

M. Demers (Yvan): Rendement insatisfaisant. Des gens qui n'ont pas réalisé leur contrat selon les exigences demandées par le ministère.

M. Middlemiss: Maintenant, si on prenait, par exemple, le privé qui aurait eu le contrat sur le boulevard Métropolitain, est-ce qu'aujourd'hui cette personne-là, suite aux incidents qu'on a connus, aurait encore le contrat?

M. Demers (Yvan): C'est une bonne question. Je ne sais pas s'il aurait encore le contrat. Concernant cet incident sur l'autoroute Métropolitaine, puisque vous abordez la question, j'aimerais peut-être vous fournir certaines informations. Je ne suis pas en mesure de vous dire si l'entrepreneur aurait encore le contrat, je peux vous dire ce que nous avons fait en regard de ce contrat.

M. Middlemiss: Bien oui, d'accord, sauf que c'est... Il me semble, si on regarde un peu le rapport du Protecteur du citoyen...

M. Demers (Yvan): Nous aurions analysé le comportement de l'entrepreneur en fonction des exigences du contrat et, s'il ne s'était pas comporté conformément aux clauses du contrat, bien, il aurait eu un rapport de rendement insatisfaisant.

M. Middlemiss: D'accord. Et, dans le contexte présent, il y avait une directive qui disait de quelle façon on devrait procéder dans des conditions telles qu'on a connues, et, à ce moment-là, ça faisait partie des exigences pour cet entrepreneur-là aussi?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: O.K. Ceci étant dit, maintenant, la question qu'on se pose: Pourquoi, dans une période aussi longue que du 20 décembre au 8 janvier, on a décidé de ne pas intervenir lorsqu'il y avait une directive de cette nature? On avait malheureusement déjà eu un incident semblable et on avait émis une directive: que dorénavant, dans de telles circonstances, on devait procéder par l'enlèvement...

M. Demers (Yvan): Bon. J'aimerais vous mentionner d'abord que le boulevard Métropolitain, c'est une autoroute qui supporte un débit moyen journalier de l'ordre de 150 000 véhicules et qui est composé en grande partie de circulation de transit. L'importance de la circulation puis les caractéristiques de la route ont fait qu'au fil des ans nous nous sommes donné des pratiques d'entretien hivernal qui, jusqu'alors, s'étaient avérées efficaces pour assurer un niveau de services et une sécurité élevés sur le boulevard Métropolitain. Et, en somme, je peux vous dire que l'autoroute Métropolitaine présente un bilan de sécurité très élevé par rapport au reste des routes du Québec.

• (14 h 30) •

Nonobstant ce que je viens de dire, le ministère attribue cet incident très regrettable du début de l'année 1996, je dirais, à cette difficulté d'apprécier l'occurrence d'une combinaison de facteurs comme la précipitation de neige et la baisse très rapide de température qui ont modifié de façon assez radicale et subite les conditions de la route. Et aussi on attribue cet incident-là, je dirais, à notre difficulté à s'ajuster rapidement, à ajuster rapidement nos interventions, je dirais, à ces nouvelles conditions, à ces conditions subites. Alors, ce que nous avons fait, c'est que nous avons quand même pris immédiatement une série de décisions qui visent à assurer la sécurité des usagers et à modifier nos façons de faire non seulement pour les saisons à venir mais dès l'hiver 1996. Du 8 au 11 janvier, nous avons procédé à l'enlèvement et au transport de la neige. Les températures s'étaient adoucies évidemment et permettaient une opération, je dirais, efficace et rapide.

Nous avons aussi amélioré, je dirais, les caractéristiques d'information publique via nos systèmes de panneaux à messages variables qui ont été utilisés pour inciter les usagers à être davantage prudents et nous avons pris un certain nombre de décisions quant à nos procédures habituelles d'entretien puis à notre processus de décision.

Ce que nous allons faire pour la saison 1996-1997, c'est que nous allons confier à l'entreprise privée l'enlèvement et le transport de la neige sur 31 km additionnels de l'autoroute Métropolitaine afin de nous donner une capacité additionnelle d'agir avec nos propres forces.

Nous avons déjà entrepris une démarche de certification, selon les normes ISO, de tout notre processus d'enlèvement de neige et de notre processus décisionnel

aussi, parce que, même si tout est indiqué au niveau des normes, il y a quand même une partie importante des opérations, dans une activité comme le déneigement puis le déglacage, qui relève aussi du jugement des gens qui sont sur le terrain. Il faut qu'un jugement sûr puisse s'exercer en fonction des conditions qui prévalent. Alors, tout cela va être revu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans tout ça, c'est bien, on voit qu'après le 8 janvier, oui, on a procédé, mais il y avait une directive qui existait depuis un incident sur l'échangeur Turcot, et qui disait exactement ça, qu'on devrait l'enlever. J'ai bien saisi, vous avez mentionné que, des fois, c'est le jugement de la personne, à savoir quelle intervention...

La pire affaire qui pourrait nous arriver — et j'espère que ce n'est pas ça qui est en train de nous arriver — c'est que le coût guide un peu plus la sécurité. Parce que, dans la période du 20 décembre au 8 janvier, il ne faut pas se conter des romances là, ce serait du surtemps, les gens pourraient appeler des équipes, et ainsi de suite, et donc le coût devient plus élevé. Peut-être, dans le contexte, c'est de dire: Aïe! il ne faut pas dépasser nos budgets.

J'espère que ce n'est pas cette chose-là qui pourrait affecter le jugement, parce que la chose la plus importante, je pense, sur nos routes, c'est de s'assurer de la sécurité. Et, s'il y a beaucoup de circulation, s'il faut fermer la route, on ferme la route pour que les gens soient en sécurité. Il me semble qu'il ne faudrait certainement pas qu'on ajoute à toutes ces choses-là et dire: Ça va coûter plus cher, et que les coûts dépassent l'importance de la sécurité.

M. Demers (Yvan): En matière de sécurité, Mme la Présidente, le ministère ne fait aucun compromis, et il n'y a pas, je dirais, de raisons de coûts qui peuvent expliquer un incident malheureux comme celui-ci.

M. Middlemiss: Alors, ma dernière question: D'abord, dans le contexte, pourquoi on n'a pas appliqué la directive? Elle était claire. Donc, si ce n'était pas une affaire de coût, et ainsi de suite...

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: ...on aurait dû appliquer la directive.

M. Demers (Yvan): Bon. Oui, la directive était là. Mme la Présidente, la directive était là. Maintenant, comme je l'ai expliqué tantôt, en vertu des pratiques sur les années passées, et depuis de très nombreuses années, il n'était jamais arrivé un accident de ce type à cet endroit.

M. Middlemiss: Non, sauf qu'il y en a un, accident, qui est arrivé à l'échangeur Turcot.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: Suite à ça, il y a une directive qui a été donnée...

M. Demers (Yvan): Oui, d'accord.

M. Middlemiss: ...dans les mêmes circonstances, et on ne l'a pas appliquée. Et, à ce moment-là, moi, je dis: On l'a fait après le 8 janvier. Mais, entre le 20 et le 8, on ne l'a pas fait, et c'est une période de vacances. À ce moment-là, pourquoi on ne l'a pas appliquée?

M. Demers (Yvan): C'est ce qui nous a amenés à poser les gestes que je vous ai mentionnés. Maintenant, je voudrais mentionner de nouveau que le boulevard Métropolitain, parmi le réseau routier du Québec, est quand même, compte tenu de son volume de circulation, l'une des routes les plus sécuritaires au Québec. Quand on compare en termes de kilomètres parcourus, il y a dix fois moins d'accidents sur le Métropolitain que sur le reste du réseau routier. J'accepte le fait qu'il y a eu un incident malheureux qui est arrivé. Maintenant, quand on se base sur la pratique passée, à cet endroit, il n'était jamais arrivé d'accident — ça ne signifie pas qu'il n'y avait pas des choses à corriger. Des mesures ont été prises pour éviter que ça ne se reproduise pas.

M. Middlemiss: Je sais, Mme la Présidente, que c'est fini, mon temps. Sauf qu'il n'y avait pas de directive non plus avant l'accident sur l'échangeur Turcot et c'est à cause de ça... Et, si on lit bien la directive, si on regarde la géométrie: «Ainsi, compte tenu de la gravité potentielle des accidents de ce type, nous désirons attirer votre attention sur l'importance de déneiger ces dispositifs de sécurité dans les meilleurs délais»...

M. Demers (Yvan): Si vous voulez, Mme la Présidente, je pourrais aussi demander au sous-ministre adjoint responsable de la région de Montréal, M. Tourigny, d'ajouter un complément de réponse à ce que j'ai déjà dit.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Je pourrais ajouter à ce que M. Demers disait que la directive indique que la neige doit être enlevée lorsqu'il y a une présence d'un New Jersey. Ça, c'est la directive de base.

En ce qui a trait à la procédure pour le faire, Mme la Présidente, on comprendra qu'il y a des chutes de neige régulières. Durant cette période-là, il y avait des chutes de neige même presque à chaque jour: 10 mm, 15 mm, 20 mm sur un New Jersey qui a une hauteur de 825 mm. On comprendra que la directive, qui indique que la neige doit être enlevée en présence d'un New Jersey, c'est une directive qui doit être adaptée à la procédure. On peut se poser la question entre nous: Est-ce que l'on doit l'enlever quand il y a 10 mm

de neige, 2 mm de neige, 15 mm de neige? Donc, il y a une question de procédure à se poser.

Et, dans ce sens-là, comme M. Demers le disait, on avait une pratique de 18 ans qui ne nous avait jamais donné d'accident malheureux tel qu'il est survenu. Alors, à la question: Pourquoi on a appliqué cette procédure-là?, c'est que la directive indique qu'il faut enlever la neige. La procédure se demande, elle: À quelle épaisseur on enlève la neige? D'ailleurs, dans ce milieu-là, la neige avait commencé à être enlevée les semaines précédentes. C'est donc dire que ça serait faux de prétendre qu'il n'y a pas eu d'opération dans le sens de la directive. On avait débuté les opérations, c'est des opérations qui avaient été arrêtées compte tenu des circonstances.

Alors, ce que je rappelle, c'est que, outre la directive qui dit qu'il faut enlever la neige, on a une procédure qui doit répondre à la question: À partir de quelle épaisseur?

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Tourigny. M. le député de Saguenay.

Mesures de contrôle dans le transport routier et détérioration du réseau

M. Gagnon: Merci, Mme la Présidente. M. le sous-ministre, tantôt le représentant du Vérificateur général, dans son propos introductif, nous a rappelé quelques commentaires concernant le contrôle du transport routier et également la détérioration du réseau qui pourrait rendre celui-ci dangereux. J'aimerais poser quelques questions, mais à la lumière d'expériences qu'il y a dans ma région, sur la Côte-Nord, tout particulièrement, là, dans le comté de Saguenay.

J'ai eu l'occasion de causer avec plusieurs camionneurs récemment qui se demandent quelles sont les mesures prises par le ministère pour s'assurer que les transporteurs routiers n'excèdent pas les charges permises. J'étais content tantôt de vous entendre dire qu'en matière de sécurité le ministère ne fait pas de compromis, mais on observe qu'il y a des situations où des transporteurs excèdent largement les charges permises, de telle sorte que le réseau devient détérioré.

● (14 h 40) ●

On se demandait aussi quel est le niveau d'intervention et l'intensité pour s'assurer que les charges sont respectées. Aussi, il y a des pratiques qui sont observées sur le terrain où des entreprises forestières financent ou financeraient des privés pour que ceux-ci acquièrent des camions et viendraient pirater un peu, à leur façon, ce qui se passe au niveau du camionnage en vrac, par leur façon de faire, forçant ainsi les camionneurs en vrac à transporter des charges qui excèdent largement celles permises afin de pouvoir éventuellement faire leurs frais. Je reviendrai avec d'autres sous-questions, mais c'est pour vous brosser un peu l'orientation de la préoccupation.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Oui. D'abord, Mme la Présidente, j'aimerais mentionner que l'opération de contrôle des charges du réseau routier relève de la Société de l'assurance automobile du Québec et non du ministère des Transports. Par ailleurs, le ministère, je dirais, a quand même un rôle à jouer en matière de sécurité, puisqu'il indique, il formule ses priorités, si on veut, à la SAAQ en matière de contrôle routier. Et l'une des priorités évidemment qui est indiquée à la SAAQ concerne la sécurité routière.

Pour ce qui est du cas que vous mentionnez, concernant le camionnage en vrac, nous avons, avec l'industrie du bois, actuellement un comité qui examine cette question du contrôle des charges par les camionneurs, c'est-à-dire des charges ou du respect de la réglementation des charges en regard du transport du bois.

M. Gagnon: Et ça dit quoi, cette... Avec les industriels du bois, qu'est-ce que vous avez comme mesures de mises sur la table pour s'assurer que les charges sont respectées? Quand on cause avec les camionneurs, ceux-ci nous disent: Le ministère pourrait avoir accès au registre des balances de ces entreprises-là, ce qui permettrait d'identifier quels sont ceux qui excèdent les charges.

On nous dit que la pratique ou que la charge maximale serait de 55 000 kg; la pratique tolérée du ministère serait 57 000 kg; puis ce qui s'observe régulièrement sur le terrain, c'est des charges qui excèdent 60 000 kg. Hier, on me parlait de transporteurs qui atteignaient 78 000 kg. Vous faites signe que non. Je veux dire, j'ai pris l'information comme elle m'a été livrée et je me demandais: Mais quels sont les mécanismes qui sont mis en place pour s'assurer qu'on identifie les transporteurs qui excèdent ces charges? Est-ce que vous avez accès au registre des balances des entreprises forestières?

M. Demers (Yvan): Je vais demander à M. Hinse de répondre; il a travaillé sur ce dossier-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Mme la Présidente, effectivement nous avons accès au registre des charges de l'industrie forestière. On a pu constater dans le passé que ces registres-là indiquaient des surcharges de façon assez significative.

L'action qui a été prise, ça a été d'asseoir l'industrie de la forêt, l'industrie des papetières, l'industrie du bois de sciage, les scieries, avec les transporteurs en vrac, avec les associations, l'ANCAI en particulier, pour essayer de trouver une solution, et finalement la solution qui a été trouvée, ça a été de réviser la tarification. Les gens avaient une tarification, d'une façon générale, qui était trop basse, donc le seul moyen qu'ils avaient pour arriver, c'était de la surcharge, et, avec l'industrie forestière, il a été convenu de réviser cette tarification-là, qui actuellement nous semble à la satisfaction des industries et des camionneurs et de la forêt.

Ça ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas de la surcharge, il y en a toujours qui vont tenter d'être en surcharge. Là intervient le contrôle routier. Et, lorsque, dans une région donnée, on constate qu'il y a de l'exagération ou qu'il y a surcharge de façon régulière, le gens de la SAAQ sont appelés à avoir une concentration de leur effectif, puisque c'est évident qu'on ne peut pas avoir une police par camion. Donc, ils font des blitz avec les polices provinciales, et ils essaient de corriger la situation.

L'autre élément qu'on fait, c'est en recherche et développement. On essaie actuellement d'avoir ce qu'on appelle des balances embarquées, là. C'est des balances qui sont installées sur le camion et, au fur et à mesure que la charge s'installe sur le camion... Parce que le bois, souvent, à cause de la température, il peut avoir un poids qui varie d'un mois à l'autre, s'il pleut, etc., des conditions qui font que les essences de bois également, c'est plus lourd. Alors, on essaie, avec ces pesées-là, que celui qui charge les camions, comme le camionneur, puisse savoir qu'elle charge il a sur son camion au moment où le transport se fait. Alors, ça, c'est en développement. Ça commence à donner des résultats intéressants. Est-ce qu'on l'obligera sur tous les camions? Ça, ça reste à venir. Alors, c'est les moyens qui sont pris pour essayer de contrecarrer le mouvement de surcharge.

M. Gagnon: J'ai été un petit peu surpris, moi, d'apprendre que les entreprises forestières, tout en utilisant la latitude que l'environnement législatif puis réglementaire actuel leur permet, se dotent, un peu par la bande, là, d'une flotte de camions qui ont des permis LA leur permettant de concurrencer un peu de façon déloyale les détenteurs de permis VR.

Ceux-ci me disent... Ce dont vous me parlez là, en regard de la tarification et du questionnement que vous avez eu, il m'en ont fait part en me disant: Écoute, on nous applique des procédures; par contre, en parallèle, tout ce qu'on peut faire, nous, parce qu'on est plus encadrés... Juste à côté de nous autres, il y a du camionnage qui continue de se faire et qui, lui, n'est pas scruté aussi intensément que nous on l'est comme détenteurs de VR. Il y a comme deux poids deux mesures. Et les mêmes personnes nous disent: Bien, tout ça parce que les entreprises forestières privilégient les transporteurs qu'ils se trouvent à avoir mis au monde en les finançant pour l'acquisition de leur camion.

Je me demandais: Cette pratique-là, est-ce que c'est à votre connaissance? Est-ce qu'il y a des choses qui sont faites pour contrer ça? Je comprends la réponse que le sous-ministre m'a faite tantôt, en disant que le niveau du contrôle routier est fait par la Société de l'assurance automobile, mais, quand je parle avec un camionneur, pour lui, l'autorité publique, qu'elle soit représentée par le ministère ou par la SAAQ, là, c'est du pareil au même. Il se demande ce qu'on fait, comme État, face à ce genre de situation là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Oui. J'ai mentionné... À la dernière rencontre, j'ai abordé le sujet brièvement. Nous sommes actuellement, à la demande du ministre des Transports, de concert avec la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports, et évidemment le ministère des Transports, à revoir l'ensemble de la gestion de toute l'industrie du transport des marchandises pour essayer d'abord, je dirais, de beaucoup mieux cerner les responsabilités respectives de chacun des organismes et pour s'assurer aussi de faire une gestion complète qui prendrait en compte le camionneur, le transporteur, dès le début du processus, c'est-à-dire depuis son entrée dans l'industrie, avec la constitution d'un guichet unique pour que celui qui veut entrer dans l'industrie se présente à ce guichet unique là et n'ait pas besoin de faire les innombrables démarches qu'il doit actuellement faire, pour obtenir la permission d'entrer dans l'industrie, auprès de différents organismes, que ce soit la CSST, la SAAQ, etc., qui instituerait aussi ce qu'on appelle un dossier «transporteur» qui suivrait, de façon systématique, le transporteur dans sa conduite par rapport au respect des règlements qui concernent la sécurité routière, qui concernent le contrôle des charges, qui concernent les normes d'entretien mécanique, par exemple, de telle sorte qu'on puisse véritablement le suivre, connaître parfaitement son comportement et, au besoin, le sanctionner. Tout ça, avec un contrôle routier à l'intérieur de cette même entité, de cette même organisation.

Donc, c'est d'essayer, je dirais, de regrouper sous une seule entité l'ensemble des responsabilités en regard de la gestion de toute cette industrie du transport des marchandises.

• (14 h 50) •

M. Gagnon: Un autre volet qui fait l'objet de préoccupations, là, chez les gens qui sont dans le camionnage en vrac, à ce que j'ai pu comprendre, là, c'est tout le contexte de la déréglementation qui est mise de l'avant par le fédéral avec la loi C-19. Qu'est-ce qui est fait pour appuyer les artisans ou les gens qui font du camionnage en vrac dans le contexte de cette législation-là?

M. Demers (Yvan): M. Hinse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Hinse (Liguori): Oui, vous avez raison, l'industrie du camionnage en vrac, actuellement, est nerveuse parce que le fédéral a montré ses intentions de rapatrier ce qu'on appelle la partie III de la Loi sur les transports. C'est une loi fédérale qui était déléguée aux provinces pour fins d'application, ce qui permettait au Québec d'avoir une réglementation dans le domaine du camionnage en vrac en particulier et du camionnage général.

Mais, à compter de janvier 1998, dans le cadre de l'Accord sur le commerce intérieur, la loi C-19 a permis au fédéral de régir l'Accord sur le commerce intérieur, de le sanctionner, cet accord-là, qui avait été signé quelques années auparavant, et le fédéral en a profité pour introduire à l'intérieur de cette loi-là un article, l'article 19 du projet de loi C-19, qui ferait en sorte que cette troisième partie de la loi du camionnage serait rapatriée dans le giron fédéral, ce qui équivaut à une déréglementation. Et, comme la notion du transport en vrac n'a aucune connotation dans le domaine du camionnage — c'est spécifique au Québec, cette réglementation-là — ça vient donc également déréglementer le camionnage en vrac.

Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire qu'une entreprise extraprovinciale, qui fait du transport tant au Québec que dans d'autres provinces, donc sous charte fédérale, donc sous contrôle fédéral, se verrait complètement déréglementée. Cette entreprise-là pourrait acquérir le nombre de camions qu'elle veut dans toutes les régions du Québec, pourrait faire le nombre de transports qu'elle veut sans permis. C'est ça, les conséquences de ce rapatriement-là, de cette déréglementation-là.

Alors, l'industrie du vrac, face à ça, dit: Qu'est-ce que vous faites? Alors, qu'est-ce qui sera fait? Ce que nous proposons au ministre, c'est, à la prochaine rencontre fédérale-provinciale des ministres des transports... Québec avait quand même montré une réserve à l'Accord sur le commerce intérieur face au vrac. Alors, c'est d'exprimer cette réserve-là qui avait été mise dans l'Accord et c'est d'essayer, au niveau fédéral, d'introduire des discussions sur la notion de vrac.

Parce que, eux, leur intérêt de rapatrier cette partie-là de la loi fédérale, ce n'est pas pour s'attaquer au vrac vraiment, c'est pour s'assurer que le camionnage général dans l'Ouest, par exemple, puisse procéder à la déréglementation, comme le Québec l'a fait depuis 1988. L'Ontario l'a fait depuis 1988, mais l'Ouest ne l'a pas fait encore. Et l'Ouest ne l'ayant pas fait, le fédéral dit: Bien, je vais vous mettre à l'ordre, je vais rapatrier ma loi puis on va procéder à la déréglementation.

Mais, comme le vrac n'a pas de signification à l'intérieur de cette loi-là, comme on dit, on passe dans le collimateur pour cette réglementation-là. Donc, on veut essayer d'introduire des discussions avec le fédéral pour essayer de tenir compte de cette spécificité de l'entreprise qu'est le camionnage en vrac.

M. Brassard compte bien intervenir à Charlotte-town sur ce dossier-là, pour d'abord montrer très bien qu'il y a eu une réserve d'émise. Et, dans l'Accord sur le commerce intérieur, c'est dit également que tout transport d'agrégats peut être fait par des entreprises locales. Des entreprises locales, en l'occurrence, c'est des entreprises à charte québécoise soumises à une réglementation, qu'on a l'intention de conserver pour ce secteur-là, quitte à tranquillement travailler avec l'industrie vers une forme de déréglementation. Et ils sont prêts à ça. Par exemple, l'approvisionnement des usines, ils sont prêts à déréglementer l'approvisionnement des

usines. Ils ne sont évidemment pas prêts à déréglementer ce qu'ils ont obtenu au niveau de la voirie, au niveau des travaux de voirie. Ils veulent que le secteur de la forêt soit protégé. Alors, c'est des discussions qui sont très intensives avec le secteur du vrac actuellement. C'est la façon dont le dossier évolue.

M. Gagnon: Est-ce qu'il y a des champs d'activité, qui sont actuellement, là, exercés par les artisans, qu'on peut identifier comme pouvant leur être aussi réservés dans l'avenir? Là, je déborde le transport du bois. Je pensais aux copeaux, mais je pensais aussi à l'hiver, la neige et tout ce qui... Est-ce qu'il y a une réserve qui peut être faite pour le camionnage en vrac, pour ces secteurs d'activité là, autant l'ouvrage donné par le ministère des Transports ou sous l'autorité des municipalités, pour le déneigement?

M. Hinse (Liguori): Si on compare à d'autres provinces, comme l'Ontario, comme le Nouveau-Brunswick, ils protègent certains secteurs, mais ils ne protègent pas par une réglementation, ils le protègent par des politiques d'emploi. Par exemple, l'Ontario: les contrats de voirie, comme on connaît ici, sont réservés au secteur du vrac dans une proportion de 75 %-25 % au-dessus de la ligne d'infrastructures. On a le même type, si vous voulez, pas tout à fait les mêmes proportions, mais on a le même type de protection dans les provinces qui nous environnent, non pas sous la loi d'une réglementation de camionnage, mais selon une politique d'emploi.

Alors, c'est peut-être dans ces avenues-là qu'il faut travailler. Moi, c'est évident qu'au niveau administratif on n'a aucune autorité de garantir des protections nouvelles à l'industrie du vrac. C'est sûr qu'ils sont en demande là-dessus. Ils voudraient qu'on protège la forêt, ils voudraient qu'on protège le monde municipal, tous les travaux dans le milieu municipal, qu'on protège ces secteurs-là pour eux, l'Association du camionnage, l'ANCAI, mais, dans les discussions, on n'indique, au plan administratif, aucune ouverture de cette nature-là.

M. Gagnon: Est-ce qu'il y a des intérêts convergents qui peuvent quand même se dessiner là-dedans? On parlait du contrôle routier. Si une charge de travail ou un volume de travail leur est réservé, l'aménagement par la suite pourra être fait de telle sorte qu'on pourra éviter les surcharges auxquelles on faisait référence tantôt.

M. Hinse (Liguori): Moi, je pense que, en toute honnêteté pour ceux qui ne sont pas dans l'Association, il y a des gens qui respectent la réglementation qui ne sont pas dans l'Association du camionnage et il y en a dans l'Association du camionnage qui ne respectent pas la réglementation. Il y a des gens qui forcent la nature sur un bord ou sur l'autre.

M. Gagnon: Je vous rejoins facilement là-dessus. Il y a des pratiques qui font en sorte qu'on force

quasiment le transporteur en vrac à transporter des charges excessives.

M. Hinse (Liguori): Oui. C'est une question d'éthique de la part de l'entreprise. Il y a une norme, il y a des règles; normalement, l'entreprise devrait d'elle-même suivre ces normes et ces règles. Celles qui n'ont pas atteint ce degré d'éthique, bien, elles ont besoin de contrôle et il faut contrôler.

M. Gagnon: Bon. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Gagnon: Oui.

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

Entretien des routes pendant l'hiver (suite)

M. Thérien: M. le sous-ministre, je voudrais revenir aux contrats d'hiver. Il y a quelques années, on avait introduit des projets-pilotes à l'effet qu'on demandait aux entrepreneurs de fournir le sel. On s'aperçoit de plus en plus que ça devient une politique commune au ministère de préparer les devis en fonction d'introduire le sel.

Je voudrais savoir si c'est une orientation d'économie pour le ministère, ou si vous visez une plus grande sécurité pour les citoyens, ou les deux vont de pair.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Oui. Les deux vont de pair, M. le député.

M. Thérien: Vous pensez sérieusement que les citoyens vont être mieux desservis si c'est l'entrepreneur?

M. Demers (Yvan): Bien, il y a une question de respect des normes. Nos contrats stipulent qu'il y a des normes à respecter. Alors, en autant que les normes sont respectées, on a l'assurance que nos routes sont sécuritaires.

M. Thérien: Sur quel principe? Parce qu'on s'aperçoit que, dans les mêmes régions, il y a des contrats qui sont conçus avec le sel et il y en a d'autres qui ne le sont pas. Est-ce qu'il y a une grille? Pourquoi, dans une même région — on pourra en nommer tantôt — il y a des contrats qui sont avec le sel et d'autres qui ne le sont pas? Je voudrais juste savoir. «C'est-u» la fantaisie du ministère ou il y a des critères bien déterminés qui font qu'un fournit le sel et l'autre ne fournit pas le sel?

● (15 heures) ●

M. Demers (Yvan): De plus en plus, nous allons nous diriger vers des contrats où l'entrepreneur fournit le sel. On peut s'imaginer un peu la situation qui existait quand le ministère fournissait le sel et que l'entrepreneur déneigeait. Souvent, il pouvait se plaindre qu'il manquait de sel, par exemple; le sel n'était pas rentré. Bon. Alors, quand il s'agissait, je dirais, de noter la qualité de son travail, souvent, le fait que le ministère fournissait le sel constituait une raison pour un peu se défiler de ses responsabilités. Alors, nous croyons que le fait de mettre dans les contrats de déneigement la fourniture du sel par l'entrepreneur le rend beaucoup plus imputable, il est responsable de l'ensemble de l'opération.

M. Thérien: Ma question était: Pourquoi, dans une même région, il y a des contrats qui sont avec le sel et d'autres pas le sel?

M. Demers (Yvan): C'est parce que nous avons... Vous savez que nous donnons des contrats de trois ans, et il y a encore un certain nombre de contrats qui fonctionnent sous l'ancienne façon de procéder, mais, au fur et à mesure que nous renouvelons nos contrats, nous...

M. Thérien: Vous voulez me dire que tous les contrats qui sont sortis cette année ont eu le sel?

M. Demers (Yvan): La très grande majorité.

M. Thérien: Puis ceux qui n'en ont pas eu, c'est parce qu'ils manquaient de sel, ou qu'ils n'avaient pas de place pour le mettre, ou que l'entrepreneur ne souhaitait pas ça?

M. Demers (Yvan): Il y a des endroits où il y a plusieurs entrepreneurs et il y a peut-être certaines circonstances où il est plus facile que le ministère charge. Mais, de façon générale, je dirais, c'est la pratique générale de s'orienter de la façon la plus complète possible.

M. Thérien: Mais, dans la même région administrative, il y a des contrats avec du sel puis des contrats pas de sel, cette année.

M. Demers (Yvan): Oui.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Ça peut dépendre dans certains cas, je dirais, de la configuration des circuits et aussi de la situation géographique des entrepôts. Il peut arriver que, dans certaines circonstances, c'est plus avantageux de procéder de cette façon-là.

M. Thérien: Savez-vous — j'imagine que vous le savez parce que ça fait longtemps que vous êtes au ministère, puis je pense que vous avez une expertise très

respectable là-dessus — que le fait d'aller en soumissions avec le sel, ça élimine énormément de petits entrepreneurs, énormément de petits entrepreneurs qui sont, je ne dirais même pas locaux, là, régionaux. Parce que, là, c'est un peu comme on parlait tantôt, étant donné que les soumissions ne sont plus locales, elles sont presque régionales, et que les prix... parce que le coût du sel est énorme à supporter pour l'entrepreneur; on vient de voir disparaître un peu cette entité-là. C'est une conséquence qui... Est-ce que le ministère aussi ne se voit pas... Parce qu'on parle toujours, il y a toujours du monde qui vient nous parler de l'esprit régional, et il faudrait peut-être le mettre en pratique, à l'occasion.

M. Demers (Yvan): Lorsque nous allons au fichier, c'est toujours sans le sel pour le choix de l'entrepreneur. C'est toujours sans le sel et les abrasifs pour le choix de l'entrepreneur.

M. Thérien: Quand vous allez en soumissions...

M. Demers (Yvan): Oui, pour l'invitation.

M. Thérien: Quand vous allez en soumissions, le coût, là... Écoutez, attendez. Le coût est comptabilisé, parce que, le type, il faut qu'il aille en soumissions pour... Vous parlez pour la catégorie. Mais le type qui soumissionne, il sait très bien que c'est un contrat de 100 000 \$ et qu'il y a 70 000 \$ d'abrasifs que, lui, il faut qu'il supporte: 170 000 \$. C'est ça qui élimine le petit entrepreneur. Moi, je suis un gars de région. C'est parce qu'on s'aperçoit que, là, c'est les gros entrepreneurs qui vont prendre le monopole de l'ouverture des routes.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Oui. Peut-être qu'on n'a pas... La réponse que je vous ai donnée prêtait à l'interprétation que vous avez faite, M. le député. Ce que je voulais dire, c'est que, par exemple, lorsqu'on veut donner un contrat de 120 000 \$ puis qu'on va au fichier, où il y a 20 000 \$ de fourniture de sel et d'abrasifs et 100 000 \$ de déneigement, on va au fichier pour 100 000 \$...

M. Thérien: Classe 1, je connais ça.

M. Demers (Yvan): ...ce qui nous permet de... ce qui favorise, au fond, le plus petit entrepreneur.

M. Thérien: Oui, sauf qu'il va avoir à supporter... C'est parce que...

M. Demers (Yvan): Oui, je comprends.

M. Thérien: Ça, c'est la classe 1. Je connais très bien la façon dont ça fonctionne. Sauf que les entrepreneurs, là — ce que je vous raconte, ce n'est pas mon

caprice à moi, là — dans les régions, ils savent très bien que le point d'interrogation vient de l'abrasif. Parce que c'est un coût à supporter: il faut payer le transport, il faut payer presque comptant ou dans les délais de livraison ou autres.

Ça vient qu'on a deux discours. On parle de régions puis, à un moment donné, on s'aperçoit que, justement, ça va être tous les gros, juste les gros qui vont aller chercher les contrats, parce que l'abrasif vient faire sauter à peu près nos petites entreprises locales qui sont souvent familiales aussi.

M. Demers (Yvan): Le cas que vous mentionnez peut arriver dans les circuits beaucoup plus éloignés, les régions très éloignées. Dans les endroits plus rapprochés, on a des entrepôts et on vend à l'entrepreneur le sel et les abrasifs.

M. Thérien: Sauf qu'il faut qu'il se trouve une place pour l'aménager conforme à l'environnement, puis tout ça, là...

M. Demers (Yvan): Oui, mais ça ne semble pas poser de problème.

M. Thérien: Non? Possiblement. Mais je sais que ça peut en causer, en tout cas, pour ceux qui voudraient soumissionner. Mais ce qu'on semblait me dire, c'est que, dorénavant, ça va être presque la totalité des contrats qui vont être...

M. Demers (Yvan): Oui, de plus en plus, disons que c'est l'orientation que nous...

M. Thérien: Où le ministère va se retirer de ça...

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: ...du chargement, parce que...

M. Demers (Yvan): Sauf des cas spécifiques, il y aura toujours peut-être certains cas où c'est plus avantageux de procéder par la fourniture par le ministère. Mais la politique, c'est...

M. Thérien: Mais, si on pense à l'élément sécurité, parce que je sais très bien que... Avant, peut-être, une des failles, c'est que les gens voulaient mettre énormément de sel, puis c'était le ministère qui payait...

M. Demers (Yvan): Voilà.

M. Thérien: ...donc les routes étaient déglacées. S'il y avait une petite chicane, des fois, dans les entrepôts... Mais, maintenant, étant donné que le payeur, c'est le type qui a le contrat, s'il en met un peu moins... Vous allez me dire, sûrement, que vous avez vos surveillants puis qu'il y a un rapport qui se fait là-dessus.

M. Demers (Yvan): C'est exact. En fait, je dirais, l'élément de sécurité, c'est la surveillance, parce que l'entrepreneur a, dans son contrat, des exigences à respecter. Donc, il faut s'assurer...

M. Thérien: À tel niveau de déglacement: 1, 2, 3.

M. Demers (Yvan): Tel niveau de déglacement, et tout est très bien spécifié, les différents niveaux de services, selon les types de routes, selon les volumes de circulation.

M. Thérien: Puis ceux qui ont perdu leurs contrats, tantôt, «c'était-u» relié à ce qu'un déglacement était mal fait ou...

M. Demers (Yvan): Oui, différentes raisons, déglacement mal fait, déneigement mal fait, retard à s'amener.

M. Thérien: Puis «c'était-u» relié, aussi, souvent à ceux qui venaient d'avoir ou qui avaient eu des contrats avec le sel? Sur ceux qui ont perdu, je serais curieux de savoir combien avaient des contrats avec le sel ou pas.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Je n'ai pas cette information-là, mais on peut vérifier. Pour les cinq cas qui...

(Consultation)

M. Demers (Yvan): M. Tourigny, de Montréal, me mentionne, lui, qu'un entrepreneur a perdu son contrat non pas dû au sel, mais plutôt dû à sa lenteur à intervenir.

M. Thérien: Qu'est-ce qui arrive? Je pense que le type n'a plus le droit d'appartenir au fichier? C'est quoi?

M. Demers (Yvan): Pardon?

M. Thérien: Celui qui perd son contrat, est-ce qu'il a le droit de réappliquer après ou il est pénalisé au niveau du fichier? C'est juste...

(Consultation)

M. Thérien: Parce que, s'il est puni puis qu'il a un contrat l'année d'après, ça ne fait pas une grosse punition.

M. Demers (Yvan): Celui qui a un rapport négatif ou un mauvais rapport de rendement est pénalisé dans sa sous-région pour une période de deux ans.

M. Thérien: C'est-à-dire qu'il n'a pas le droit d'appliquer.

M. Demers (Yvan): C'est ça.

M. Thérien: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Alors, voulez-vous prendre les 10 minutes qui restent ou on va à l'alternance?

M. Thérien: Je peux...

M. Middlemiss: Je peux continuer, moi, j'ai d'autres questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui? O.K.

M. Thérien: Moi aussi, j'en ai d'autres, mais vas-y.

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

M. Middlemiss: Merci. Pour finir, peut-être, l'entretien d'hiver. Dorénavant, est-ce qu'on va sortir une autre directive et cette directive-là va s'appliquer, autant au boulevard Métropolitain qu'à l'échangeur Turcot, partout où il y a des parapets, des murets ou des glissières? Est-ce que suite à l'incident on va faire ça?

Et l'autre question que je me pose, c'est qu'on a dit: Oui, on a commencé à faire le déneigement, mais on a arrêté le 20 décembre, on a recommencé le 8 janvier. Ça semble coïncider pas mal aux dates des vacances de Noël. Est-ce que c'est juste de la coïncidence ou est-ce que, aussi... Il me semble qu'il faut, des fois, faire attention, lorsqu'on donne des directives à des gens qui sont responsables, de toujours dire: La sécurité, c'est la première des choses, et, s'il faut arrêter la circulation, s'il faut faire entrer les gens sur du supplémentaire... Parce qu'il y a eu 10 accidents; on a été chanceux qu'il y ait eu seulement une vie de perdue, puis une, c'est trop, hein, dans ce contexte-là. Et c'est pour ça que je me dis qu'il me semble qu'il faut toujours s'assurer de ne pas répéter les mêmes erreurs. Donc, en d'autres mots, est-ce que c'est ça qu'on va avoir, une directive qui va s'appliquer un peu partout, là, et peut-être surveiller encore un peu plus durant cette période-là?

● (15 h 10) ●

M. Demers (Yvan): Je vous ai mentionné que nous allons apporter tous les correctifs nécessaires. Je vous ai notamment mentionné que nous avons entrepris des démarches pour faire certifier toute notre procédure selon la norme ISO, ce qui veut dire que tout ça est passé, de façon systématique, au peigne fin pour s'assurer que toute la procédure, y inclus, je dirais, le processus de décision sur le terrain, va être examinée à la loupe et que tous les correctifs nécessaires pour éviter que de telles situations ne se reproduisent seront pris.

Maintenant, pour ce qui est du premier élément de votre question quant aux dates ou au début du déneigement, le sous-ministre adjoint, responsable de

Montréal, M. Tourigny, pourrait peut-être tenter de répondre à cette question.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Je peux confirmer, Mme la Présidente, que la décision qui a été prise n'est aucunement reliée — si j'extrapole la question du député — à l'absence de personnel ou aux coûts de personnel. Mais je dirais que, oui, il a raison quand il dit que ça tombe dans la période des Fêtes. Quand la décision, elle a été prise dans la période des Fêtes, c'était une partie des éléments qui a participé à la décision, dans le sens que le type de circulation qu'on a durant les Fêtes, le type de circulation qu'on a le vendredi précédent — parce que c'était un vendredi, le dernier vendredi précédant les Fêtes — c'est un vendredi spécial, où on connaît les conducteurs, on connaît le type de circulation que l'on a, et, dans ce sens-là, il nous apparaissait plus sécuritaire, en termes d'accidents puis en termes de vies humaines aussi, de ne pas faire d'opérations. Parce que, vous savez, dans nos opérations de déneigement, il y a énormément d'accidents, il y a des blessés puis il y a des décès, et, quand on opère, on doit tenir compte du type de circulation que l'on a. Alors qu'on peut opérer à certaines portions de la journée sur semaine ou certaines portions de soirée à d'autres moments, comme, par exemple, le vendredi qui précédait, la décision qui a été prise avait tenu compte de l'élément que le type de circulation en présence ce soir-là nous demandait de ne pas poursuivre. C'est comme ça que les décisions se sont prises, et pour le samedi et pour le dimanche aussi.

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

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Bien, on va tourner la page sur celui-là, Mme la Présidente.

Remise des travaux de réfection sur une portion de l'autoroute 40

Tantôt, M. Bédard parlait des routes en béton-ciment. Il était censé en avoir un, contrat, cette année, sur la 40, dans le comté de Vaudreuil, disons dans les voies en direction est, parce que celles en direction ouest avaient été faites l'an passé. Nous sommes rendus à l'automme et c'est certainement un peu tard, comme le disait tantôt M. Bédard aussi, pour commencer des travaux, et ces travaux-là n'ont même pas commencé encore. Donc, qu'est-ce qui est survenu?

M. Demers (Yvan): Les travaux n'ont effectivement pas commencé et ne commenceront pas, pour la bonne raison que nous sommes allés en appel d'offres et que les résultats de l'appel d'offres ont fait en sorte que le prix du plus bas soumissionnaire excédait de 30 % les estimations du ministère, et ça, ça représentait un montant assez important, un montant autour de 2 500 000 \$

ou 2 600 000 \$ de plus que l'estimation du ministère et de plus que le montant qui avait été inscrit à la programmation. Alors, nous avons décidé de reporter ces travaux à l'an prochain, de réexaminer les éléments de l'appel d'offres et le concept et puis, enfin, de se donner du temps pour revenir pour l'été 1997.

M. Middlemiss: Comment peut-on expliquer cette différence de 30 %? Est-ce que, avec l'expérience vécue des voies en direction ouest l'année avant, on a utilisé le même devis? Est-ce qu'on a demandé pour les mêmes choses qu'on avait demandées à ce moment-là, ou bien on l'a changé? Parce qu'il me semble que l'augmentation des prix depuis l'an passé, ce n'était pas de l'ordre de 30 % certainement.

M. Demers (Yvan): Le contrat de l'année précédente était un contrat assez particulier dans le sens que, je dirais, le devis lui-même était fait par les différentes entreprises qui avaient soumissionné. C'était, je ne sais pas si on peut qualifier ça d'un concours ou, en tout cas, à tout le moins d'un contrat clé en main. Alors, l'entreprise qui a décroché le contrat a déposé son projet avec ses propres techniques par rapport à d'autres entreprises qui ont déposé des projets avec leurs propres techniques, alors que, dans le cas du projet de cette année, le devis a été préparé par les ingénieurs du ministère avec les façons habituelles, je dirais, de préparer les projets en se basant sur notre connaissance des prix du marché puis l'historique des coûts unitaires pour des projets semblables.

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente, vous tentez de me dire... O.K. Le fait que vous ayez accepté, l'an passé, la soumission avec les méthodes, les spécifications, puis tout ça, donc c'était satisfaisant pour vous autres. En d'autres mots, l'épaisseur, les choses comme ça, toutes ces choses-là, ça rencontrait les exigences, les normes. O.K. Pourquoi on ne répétait pas la même chose de l'autre côté? Tu sais, si on a accepté cette base-là, pourquoi on ne répète pas de l'autre côté? C'est presque la même circulation, qui s'en va en sens inverse toutefois.

M. Demers (Yvan): Je vais demander à M. Tourigny d'apporter les précisions techniques. Il a été beaucoup plus près que moi de ce dossier.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Je dirais qu'il y a certaines facettes qui étaient additionnelles à ce contrat-là par rapport au contrat en direction ouest. Il y avait des ajouts d'éclairage, il y avait des ajouts de drainage, il y avait des ajouts d'aménagement, d'abord, de routes, qui faisaient que le projet n'était pas strictement similaire à celui de l'an passé. Et, dans les surplus de coûts, on a plusieurs des éléments qui ont ajouté aux coûts qui ne concernent pas strictement le concept de chaussée en

béton, mais qui concernent d'autres parties du contrat. Exemple, j'ai en tête un processus de drainage qui avait été ajouté et qui faisait en sorte que les coûts que l'on a obtenus sur l'enrobage de ce drainage étaient beaucoup plus élevés que ce que l'on s'attendait par rapport à d'autres prix qu'on avait obtenus sur d'autres contrats. Donc, ça ne touche pas au concept de béton lui-même.

M. Middlemiss: Je sais que mon temps est fini. Juste une dernière question. En d'autres mots, dans tout ça, là, est-ce que les prix soumis par les soumissionnaires pour la construire, la route, étaient des prix assez exacts, et est-ce que c'est dans l'estimation du ministère qu'on s'est trompé et, le fait qu'on se soit trompé dans l'estimation, qu'on n'avait pas les budgets nécessaires?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

• (15 h 20) •

M. Demers (Yvan): Quand je me suis rendu compte de l'écart qu'il y avait entre le prix soumissionné et le prix inscrit à la programmation, j'ai demandé qu'on me fournisse des explications puis qu'on me fournisse une expertise. Les résultats que j'ai reçus de cette expertise, de cette analyse, c'est que les coûts, s'il y avait un différentiel de 30 %... l'explication de l'écart était peut-être moitié-moitié due à peut-être certaines estimations conservatrices de la part des ingénieurs du ministère, mais aussi un autre 50 % de l'écart était dû à des prix vraiment trop élevés soumis par l'entrepreneur, par le plus bas soumissionnaire. Mais le résultat net était quand même que, pour nous, en termes budgétaires, il y avait un écart considérable de l'ordre de 2 600 000 \$, si ma mémoire est fidèle, entre le montant que nous avons dans nos budgets et le prix du contrat.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Oui, ce dont on m'informe aussi, Mme la Présidente, c'est que, au fond, le plus bas soumissionnaire conforme était le troisième soumissionnaire, parce qu'il y a deux entrepreneurs qui avaient soumis des prix plus bas, mais, pour une raison que j'ignore ici, ils n'ont pas été retenus parce que non conformes. Il y avait certains éléments de la soumission qui n'étaient pas conformes aux exigences du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Demers.

M. Middlemiss: Est-ce que le plus bas était proche des estimations?

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

(Consultation)

M. Middlemiss: Je ne veux pas que vous me donniez... parce que, si je comprends la dynamique, là...

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

Conditions de disposition des immeubles excédentaires

M. Rivard: Merci, Mme la Présidente. M. le sous-ministre, je voudrais revenir sur ce qu'on a discuté brièvement la semaine dernière, les fameux immeubles excédentaires. Est-ce que ces immeubles sont propriété de la SIQ ou du ministère des Transports?

M. Demers (Yvan): Dans le cas des terrains, c'est des propriétés du ministère des Transports, c'est-à-dire que ce sont des excédents d'emprises qui... des terrains qui avaient été achetés pour construire des routes, et tous ces terrains-là excédentaires sont propriété du ministère. Maintenant, il peut arriver aussi, par des réorganisations ou autrement, que le ministère se retrouve en présence de bâtisses dont il n'a plus besoin. Ces bâtisses-là sont propriété de la SIQ, la Société immobilière du Québec.

M. Rivard: O.K. Et, dans le cas de tout ce qui est excédentaire, la façon... On se rend compte, dans le rapport du Vérificateur, que vous n'avez pas obtenu les succès escomptés. Je comprends que la crise économique n'est pas tellement favorable à l'achat, c'est plus favorable à la vente, de se débarrasser de ce qu'on a. C'est pour ça que vous avez réussi à vendre à peu près 22 % de ce que vous estimiez. Maintenant, la façon de les vendre, est-ce que ce sont des avis publics dans les journaux, des quotidiens, des journaux régionaux? Est-ce que vous le faites des fois par encan? Vous confiez ça à des courtiers? Est-ce que c'est un petit peu un mélange de tout, dépendamment du marché, ou il y a une politique là-dedans?

M. Demers (Yvan): Oui, il y a une politique. D'abord, les terrains, c'est une procédure qui est lourde puis qui ne favorise pas nécessairement la vente rapide. Les terrains excédentaires doivent d'abord être offerts aux différents ministères du gouvernement et aussi aux municipalités. Dans le cas d'une utilisation par une municipalité pour des fins routières ou pour des fins de loisir, le ministère peut céder gratuitement, pour 1 \$, les terrains. Dans le cas où une municipalité voudrait utiliser ces terrains-là pour faire du développement résidentiel, par exemple, ou autre, à ce moment-là, on est tenu de les vendre à la valeur marchande. Déjà là, dans cette procédure, il y a des éléments de lenteur, dans le sens qu'il n'y a pas de délais fixés pour une municipalité. Il y a des municipalités qui prennent beaucoup de temps à donner signe de vie. Alors, ça, c'est un des éléments que nous voulons faire réviser dans la réglementation. D'abord, nous sommes à nous poser la question si ces terrains-là ne devraient pas être cédés aux municipalités à la valeur marchande, puisque le gouvernement les a payés, finalement.

Deuxième question. Vous m'avez demandé comment c'est vendu. Bien, c'est vendu par des avis publics dans les journaux. On ne va pas... on ne passe pas par des courtiers, ce qu'on devrait peut-être envisager de faire également, ce que ne permet pas actuellement la réglementation. Ça aussi, ça fait partie des choses que nous voulons faire réviser dans la réglementation.

M. Rivard: Dites-moi, moi, je ne suis pas familier avec tous les rouages du gouvernement, mais qui a le pouvoir d'assouplir cette réglementation? Est-ce que c'est le président du Conseil du trésor? Est-ce que c'est...

M. Demers (Yvan): Oui, c'est le Conseil du trésor. Effectivement, nous sommes actuellement en discussion avec le Conseil du trésor et nous croyons que, prochainement, nous serons en mesure de...

M. Rivard: Est-ce que c'est strictement de la réglementation? Ce n'est pas une loi, là.

M. Demers (Yvan): C'est de la réglementation, oui.

M. Rivard: Ça ne passe pas par l'Assemblée nationale. Donc, ça peut être plus souple; on peut sauver du temps.

M. Demers (Yvan): En fait, le règlement actuel s'appelle le règlement sur la disposition des immeubles excédentaires.

M. Rivard: Et vous espérez que ça va être réglé prochainement.

M. Demers (Yvan): Oui.

Activités d'arpentage

M. Rivard: Je voudrais revenir maintenant sur ce que l'adjoint du Vérificateur général énonçait en début de réunion, entre autres sur les activités d'arpentage. Alors, c'est indiqué, au chapitre 19, à la page 306, 19.34. Au moment de la vérification, le Vérificateur s'est rendu compte que l'économie puis l'efficacité, ce n'était pas favorisé au ministère, et, immédiatement, vous avez mis sur pied un comité de travail, le Comité sur la recherche d'économie, et ce Comité a fait rapport au mois de juin pour indiquer qu'il y aurait une économie potentielle de 13 500 000 \$ par année.

Nous sommes rendus maintenant aux trois quarts de l'année 1996. Où en sommes-nous rendus? Est-ce qu'on en est encore au stade des études ou si c'est effectif, ça? On a changé les façons de travailler et on s'en va vers l'économie qui est estimée? Alors, c'est au chapitre 19, page 305, 19.34, Activités d'arpentage.

M. Demers (Yvan): Oui. Bon. On s'en va vers les économies escomptées, ce n'est pas complètement

réalisé. Il y a un nombre, toute une série d'actions quand même qui ont été entreprises suite aux recommandations de ce Comité qui avait le mandat d'examiner toute cette question de l'arpentage. Comme vous le savez, dans le domaine des routes, l'arpentage joue un rôle clé à tout point de vue, que ce soit au niveau de l'arpentage pour des fins d'acquisition de terrains, ou d'expropriation, ou encore pour des fins de construction, et on sait également, le Vérificateur l'a noté dans son rapport, qu'il y a des développements technologiques tout à fait importants dans ce domaine-là. Alors, le Comité s'est penché sur l'aspect complet des arpentages dans le domaine de la construction puis de l'entretien des routes. Alors, il y a toute une série de choses qui ont été faites ou qui sont en train de se faire. Par exemple, au niveau des études d'opportunité, on dit: ne plus faire de cueillette de données à cette étape et utiliser plutôt les produits cartographiques qui existent. Il existe des cartes, il suffit de s'en servir. La cueillette des données... Bon, c'est d'utiliser de plus en plus la photogrammétrie et d'utiliser la station totale en complément pour réaliser des modèles numériques de terrains.

La conception de projets, le ministère s'oriente de plus en plus — et, en cela, je dirais que les équipements sont maintenant disponibles dans la plupart de nos centres régionaux — vers l'utilisation de la technique qu'on appelle CAO-DAO, c'est-à-dire, conception assistée par ordinateur, dessin assisté par ordinateur. Alors, ce sont des techniques qui intègrent les données d'arpentage et qui permettent aux concepteurs de projets, d'abord, de faire une meilleure conception de chaussée, mais tout en sauvant beaucoup de coûts. La même chose pour la réalisation des travaux. Pour des fins de paiements, pour payer l'entrepreneur, on a recours traditionnellement aussi à l'arpentage. Alors, nous avons modifié un certain nombre de clauses contractuelles qui permettent de diminuer les mesures de travaux qui sont faits sur le terrain pour fins de paiements.

Bon, en gros, c'est ça. Et M. Vallières, qui était le sous-ministre adjoint responsable de tout ce travail, pourrait peut-être ajouter, si nécessaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vallières.

M. Vallières (Alain): Bonjour, madame. Effectivement, au niveau des recommandations qu'a mentionnées M. Demers, le Comité, après avoir déposé ses 28 recommandations, a aussi recommandé que chacune de ces recommandations-là soit prise en charge par les unités administratives responsables à l'intérieur du ministère et, par la suite, a été mandaté pour en assumer le suivi sur une base périodique, peut-être à tous les six mois, pour voir comment chacune des recommandations s'implanterait à l'intérieur du ministère.

En ce qui concerne les études d'opportunité, un guide a été préparé à l'intention des gens, des professionnels qui sont responsables des études d'opportunité pour leur faire état comment utiliser les données déjà existantes plutôt que de procéder à un arpentage hâtif

lors de la réalisation des études d'opportunité. Il y a des banques de photographies aériennes qui ont été décentralisées en territoire ou, à tout le moins, données comme information aux responsables de territoire pour leur permettre de faciliter la cueillette d'une information préliminaire suffisante à la réalisation des études d'opportunité.

● (15 h 30) ●

Il y a eu aussi de nommé, au ministère, un spécialiste en photogrammétrie pour faciliter, au niveau des directions territoriales, la planification des données de photogrammétrie. Parce qu'il faut comprendre que, lorsqu'on veut utiliser des données photogrammétriques pour fins de conception de projets et, par la suite, que ces données-là soient suffisamment précises pour être capables d'en arriver à des travaux de surveillance, il faut que la cueillette de données se fasse en des périodes précises de l'année, donc une planification suffisamment hâtive pour que les envolées ne soient pas répétitives, mais qu'on puisse en arriver à faire un ou deux programmes d'envolées par année. Alors, effectivement, il y a eu une personne de nommée responsable pour conseiller les directions territoriales et faciliter la prise de données, et il y a eu aussi des regroupements de contrats. Deux contrats, par exemple, pour s'assurer que l'ensemble des données photogrammétriques puissent être ramassées rapidement.

L'intégration des données d'arpentage pour fins d'arpentage foncier et fins de génie a été complétée aussi dans l'ensemble du ministère. Sur le plan organisationnel, le fait de créer des services de projets et des services d'inventaires et plans a permis de créer une meilleure intégration de notre action sur le territoire pour recueillir des données en matière d'arpentage.

Au niveau des outils de CAO-DAO, le début de l'acquisition est maintenant commencé. Cette acquisition-là se fait sur deux ans. Il faut comprendre que c'est une nouvelle technologie, la CAO-DAO, particulièrement en matière de conception, et il y a là un plan de formation de prévu et une familiarisation à penser et à organiser au niveau du personnel technique et professionnel qui va utiliser ces nouvelles technologies là. Alors, il y a eu une première acquisition de faite à même les budgets de l'an passé, et la deuxième se termine cette année. Cette technologie va faciliter aussi l'utilisation des données modèle-terrain, soit recueillies par photogrammétrie ou par station totale.

Sur le plan de la réalisation des travaux, on a convenu aussi et on a commencé à modifier nos devis. Là, plutôt que de faire des économies sur la façon de recueillir l'arpentage, on a plutôt essayé de regarder comment on peut organiser la surveillance et la gestion de nos projets pour diminuer nos activités d'arpentage, et non pas seulement l'aspect technologique, et on a décidé de procéder, par exemple, au paiement des travaux à partir des données de surface, de données théoriques, quitte à faire des validations par la suite, ce qui nous est apparu beaucoup moins coûteux. On commence aussi à utiliser des données comme, par exemple, les

mètres carrés de surface plutôt que de payer à la tonne/kilomètre dans plusieurs domaines, là où c'est réalisable. Ça nous permet aussi en même temps d'orienter notre surveillance davantage vers le résultat, dans plusieurs cas.

Alors, l'ensemble de ces recommandations-là suit présentement son cours. Nous validons auprès de chacune des unités porteuses d'une ou deux ou de plusieurs recommandations l'état d'avancement, mais il faut quand même comprendre que ce ne sont pas des recommandations qui s'installent et s'implantent instantanément. Ça nécessite souvent de la formation, souvent aussi des négociations auprès des associations, soit des associations comme l'ACRGTO et les bureaux d'ingénieurs-conseils, parce qu'il faut quand même se familiariser avec cette nouvelle approche là en matière de gestion de projets. Mais l'ensemble des recommandations est suivi de façon systématique.

M. Rivard: On voit ici que le budget annuel est d'un peu plus de 29 000 000 \$ par année. Est-ce que c'est fait par des professionnels du gouvernement en grande partie, ou vous avez recours assez souvent à des arpenteurs privés?

M. Vallières (Alain): On a recours à l'entreprise privée, mais, quand vous parlez d'arpenteurs, il faut dissocier la notion d'arpenteur de celle de génie. Il y a des travaux d'arpentage qui sont faits par des arpenteurs pour des raisons foncières et il y a d'autres travaux d'arpentage qui sont faits aussi pour des besoins de génie. Mais, si on parle de cueillette de données pour fins de conception de projets, la majeure partie des travaux est faite par le ministère, et tout ce que je pourrais qualifier de travaux de pointe qui excèdent la capacité de nos ressources est confié au secteur privé. À titre d'exemple, les relevés photogrammétriques, le ministère ne fait pas ça. Les vols sont faits par l'entreprise privée, la reconstitution des fichiers numériques est aussi faite par l'entreprise privée dans ce domaine-là en particulier.

M. Rivard: Merci.

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

M. Dion: Merci, Mme la Présidente. Vous avez répondu à la majeure partie de mes questions par votre dernière intervention, j'en suis très heureux, mais j'aurais peut-être aimé avoir certaines autres précisions. Si je comprends bien, il y a... Quand on regarde ici, dans le rapport, à la page 306, il y avait une possibilité d'économie de 1 \$ sur 2 \$. Au moment où ces travaux-là ont été commandés, on a assisté à une petite révolution au ministère des Transports quant à toute l'approche de l'arpentage. Je pense que c'est ça, je pense que tout est en train d'être changé. Est-ce que les gens peuvent encore dire sur le terrain ce qu'ils disent habituellement, qu'entre le moment où la décision se prend de réaliser

un projet et sa réalisation il faut calculer au moins sept ans? Est-ce qu'on doit parler encore dans ces termes-là?

M. Vallières (Alain): Ça dépend de la nature du projet.

M. Dion: S'il y a un déluge, par exemple, ça peut être plus rapide?

M. Vallières (Alain): Vous avez constaté que ça s'est fait très rapidement. Ça dépend de la nature du projet et, évidemment, du type de données dont on a besoin. Si on parle de réaménager une petite intersection à un endroit donné, je veux dire, et que ça doit se faire rapidement, on ne peut pas penser à une photogrammétrie parce qu'on veut planifier ces envolées-là pour en arriver à des coûts réduits.

C'est très différent pour la durée d'un projet de longue envergure, par exemple, comme la réalisation d'une nouvelle autoroute à un endroit donné, où, là, il faut commencer d'abord par faire toute une étude d'opportunité, recueillir des données techniques de base, faire une étude d'impact environnemental, aller chercher les autorisations nécessaires tant au niveau du milieu qu'au niveau du ministère de l'Environnement, par la suite procéder aux acquisitions, aux déplacements d'utilités, et là on peut parler d'un échéancier beaucoup plus considérable. Ces échéanciers-là sont très variables selon l'envergure du projet et les contraintes, aussi, physiques qu'un projet peut rencontrer.

M. Dion: Bon. Ça, j'admets. Je pense qu'on comprend très bien que, quand il s'agit de faire un bout d'autoroute, ça comporte des conséquences et des problèmes particuliers. Mais, quand il s'agit de faire plutôt des réparations, des redressements mineurs ou des choses comme ça, qui ne sont quand même pas, dans le domaine du génie, si exceptionnelles, c'est quoi, plus ou moins, les étapes qui se suivent et les délais auxquels il faut s'astreindre?

M. Vallières (Alain): On peut penser... les principales étapes... D'abord, l'étude d'opportunité, ça peut sembler curieux, mais il est important, avant de commencer à réaliser un projet, d'abord d'analyser la problématique à l'endroit donné, de déterminer ce qui doit être fait, quel est le type de solution à retenir, et aussi d'obtenir des consensus auprès du milieu, à tout le moins de négocier auprès du milieu le type de changement qu'on veut faire. Parce que c'est souvent, contrairement à ce qu'on peut penser, structurant sur le plan du milieu que de modifier, par exemple, un axe routier à un endroit donné. Alors, cette partie-là nécessite quand même d'abord, au préalable, des investigations préliminaires.

Il y a par la suite la conception du projet et, pendant cette conception-là, souvent la réalisation de plans d'acquisition, des démarches pour commencer l'expropriation lorsque le projet peut être situé dans un

calendrier raisonnable puis qu'on peut le positionner dans le temps, assurer le déplacement des utilités publiques. Alors, dépendant des contraintes que peut rencontrer le projet, on peut penser, dépendant de son urgence, à quatre ans à aller jusqu'à sept, huit ans. C'est un ordre de grandeur qui peut vous sembler très élastique, mais c'est très relié à la nature et à l'ampleur du projet.

M. Dion: C'est sûr que, si vous me dites que ça prend quatre ans pour déterminer la possibilité de faire un petit redressement de route, ça me paraît énorme.

M. Vallières (Alain): Si vous avez des résidences à déplacer, à titre d'exemple, et que la négociation n'est pas facile, bien, on peut parler, juste là, en termes d'expropriation, à partir du moment où on enclenche le processus, de 12 à 24 mois dépendant des négociations qui sont en cours. Mais, pour avoir fait ça, il faut d'abord avoir préalablement bien arrêté notre emprise, déterminé la solution, avoir défini cette solution-là avec le milieu. Alors, je pense que vous pouvez comprendre que c'est très variable d'un projet à l'autre. Ça peut aller à trois ans si c'est un projet très simple, ou deux ans, mais ça peut aussi aller jusqu'à prendre sept, huit ans si le projet est complexe. À la lumière des étapes que je vous ai mentionnées... Je vous ai résumé ça très rapidement, mais...

M. Dion: Oui, tout à fait. Je suis très conscient, M. le sous-ministre, qu'à partir du moment où on entre dans des négociations, des expropriations et des choses comme ça, on ne contrôle pas toujours les délais. Je pense qu'il y a des choses qui peuvent être plus ou moins longues selon la bonne volonté des gens et l'évolution de la situation, mais, quand il n'y a pas de problème de cette nature-là, quand il n'y a pas de problème de blocage au niveau des relations, de l'acquisition de terrains, ou tout ça, est-ce que c'est possible de réagir rapidement, au ministère, ou si ce n'est pas possible? Évidemment, j'admets qu'il y a toujours une dimension économique à ça — c'est une autre question — mais, ceci étant acquis, est-ce que c'est possible de réagir rapidement à des situations particulières quand il n'y a pas de problème d'expropriation ou quand c'est des problèmes uniquement d'ingénierie?

M. Demers (Yvan): Monsieur, écoutez, je pense que, lors des événements des 19 et 20 juillet survenus au Saguenay—Lac-Saint-Jean et sur la Côte-Nord, le ministère a fait la preuve qu'il était possible de réagir très rapidement. Nous avons fait, en l'espace d'une semaine, pour 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$ de travaux. Mais c'était quand même une situation d'urgence que, je dirais, la société ne tolérerait plus en tout temps. Parce qu'il faut se rappeler que, compte tenu justement de cette situation, certaines décisions gouvernementales avaient été prises pour permettre au ministère... pour l'exempter, si vous voulez, d'aller chercher des permis sur le plan de l'environnement ou sur le plan de la CPTA, ou encore

certaines procédures allégées pour l'octroi des contrats à des firmes de génie-conseil pour une période de temps donnée. Alors, c'est évident que la disparition ou l'absence de ces contraintes-là ont eu pour résultat de faire en sorte que le ministère pouvait agir beaucoup plus rapidement.

• (15 h 40) •

Maintenant, en temps normal, et le législateur l'a voulu ainsi, il existe une loi sur la qualité de l'environnement, il existe une loi sur la protection du territoire agricole, il existe des processus, il existe des schémas d'aménagement. On doit s'assurer que tout ce qu'on fait est conforme aux schémas d'aménagement. Donc, il y a toute une série d'éléments — je n'appellerai même pas ça des contraintes — qui font en sorte que ça ne va pas aussi rapidement que notre capacité d'agir sans contrainte, si vous voulez.

M. Dion: Oui. Je comprends bien la complexité de la situation. Dans un cas, par exemple, où vous n'avez pas ce type de problème là, où le tracé a été arpenté un certain nombre de fois à l'époque où on pouvait arpenter plusieurs fois le même chemin avant d'arriver à un aménagement, avant d'arriver à des travaux, donc, et où les terrains ont été expropriés, et tout ça, c'est quoi, le délai pour dire: Maintenant, on a les expropriations, on a une multitude de relevés d'arpentage de cette route-là, tous les tracés sont faits, sauf que ce n'est pas prêt? C'est quoi, le délai qu'il faut pour arriver, du point de vue ingénierie, à dire: Oui, le projet est prêt, maintenant, ça prend de l'argent? C'est ma question.

M. Demers (Yvan): Ah! Écoutez, si c'est juste une question d'argent, si le projet est prêt puis qu'il n'y a pas d'argent, c'est sûr que ça peut prendre du temps. Ça va prendre autant de temps qu'il va être nécessaire pour avoir de l'argent pour réaliser le projet.

M. Dion: Une fois que tous les travaux préparatoires sont faits, à la connaissance commune, c'est quoi, au niveau du ministère, le délai que ça prend pour dire: Nos plans sont prêts?

M. Demers (Yvan): C'est-à-dire qu'une fois que les plans sont prêts puis qu'il y a des sous pour réaliser le projet, ça devient une question de régler l'expropriation si ce n'est pas finalisé, mais c'est un délai, à ce moment-là, de la durée des appels d'offres puis de l'analyse des soumissions. Et, à ce moment-là, on parle d'une couple de mois, deux mois, maximum.

M. Dion: Je vous remercie beaucoup. Je pense que toutes les explications que vous avez données sur l'arpentage ont répondu à l'ensemble de mes questions. Merci.

Programme d'aide à l'amélioration du réseau local

La Présidente (Mme Bélanger): M. le sous-ministre, on sait qu'en 1993 le gouvernement du temps a

transféré aux municipalités 33 000 km de routes qui appartenaient à ce qu'on appelle le réseau local et que, par contre, le gouvernement du temps a instauré un programme d'aide à l'amélioration du réseau local. C'était quand même 50 000 000 \$, dont 40 000 000 \$ qui étaient distribués aux kilomètres transférés et un 10 000 000 \$ pour des projets conjoncturels ou ponctuels. Est-ce que le ministère a un rôle à jouer dans l'utilisation des subventions qui étaient attribuées aux municipalités, ou si on distribuait les subventions et qu'il n'y avait aucun contrôle du ministère, à savoir si les travaux avaient été faits, s'ils respectaient les normes de sécurité, etc.?

M. Demers (Yvan): Dans le cas de ce programme, je comprends que vous parlez du programme d'amélioration du réseau routier...

La Présidente (Mme Bélanger): ...du réseau local.

M. Demers (Yvan): ...du réseau local, dans ce cas, les enveloppes sont réparties par circonscription électorale, en fonction du...

La Présidente (Mme Bélanger): Du kilométrage.

M. Demers (Yvan): ...du réseau, du kilométrage qu'on retrouve dans chacune des... Et c'est sur la recommandation du député au ministre que les montants sont versés.

La Présidente (Mme Bélanger): Sauf que, le député, il ne va pas contrôler si une municipalité a fait les travaux.

M. Demers (Yvan): Non. Le ministère exerce un certain contrôle. Le ministère s'assure que les travaux ont été réalisés. Le ministère exige de la part des municipalités une attestation sous forme d'une résolution municipale attestant que les travaux ont bien été exécutés.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais est-ce que le ministère... régional...

M. Demers (Yvan): Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...va vérifier sur place d'une façon ponctuelle, peut-être, ou...

M. Demers (Yvan): Je ne crois pas qu'ils le font de façon systématique, mais les choses étant ce qu'elles sont en région, nos gestionnaires savent si les travaux ont été exécutés. Il est arrivé, dans certains cas, que des gestionnaires du ministère ont rapporté que tels travaux n'avaient pas été réalisés. Mais c'est des cas exceptionnels. Parce qu'il faut bien comprendre qu'une ville, une corporation municipale puis une résolution d'un conseil

municipal, c'est quand même un gouvernement, c'est quand même une instance, je dirais, crédible et fiable.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que je pense que ce programme-là que le gouvernement avait instauré, en tout cas, moi, entre autres, dans Mégantic-Compton, on m'a transféré 1 700 000 km... Euh! Pardon! 1 700 km...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Excusez-moi. Ce qui me donnait 1 700 000 \$ à distribuer aux municipalités. Et, à chaque fois qu'une municipalité me demandait de l'argent, ça me prenait un projet bien spécifique et j'exigeais quand même...

M. Demers (Yvan): Une participation.

La Présidente (Mme Bélanger): ...50 % de participation de la municipalité, ce qui fait que, dans Mégantic-Compton, le réseau s'est largement amélioré comparativement à quand il appartenait au gouvernement. Ça veut dire que 3 500 000 \$ étaient mis dans le réseau routier pendant trois ans de temps. Alors, imaginez, ça fait quasiment 10 000 000 \$ qui ont été mis dans les routes. C'est évident que, cette année, je pense qu'on ne peut pas exiger du ministère... parce que là on aurait une moyenne, à peu près, de 10 000 \$ par municipalité; on va juste boucher les nids-de-poule, évidemment.

Mais, ceci étant dit, est-ce que le ministère a fait un bilan de la réorganisation administrative suite à ce transfert en 1993? Est-ce qu'il y a des bénéfices pour le ministère ou si... Nous autres, on pensait, au moment où on libérait le ministère de 33 000 km, que nos routes provinciales, les routes qui étaient au ministère, peut-être qu'on aurait plus d'argent pour mettre sur ces routes-là, ce qui n'a pas été le cas. Est-ce qu'il y a un bilan qui a été fait face à la réorganisation administrative?

M. Demers (Yvan): Bon. Je pense, Mme la Présidente, qu'il faut distinguer deux choses. Il y a un bilan, je dirais, face au réseau municipal transféré, c'est une chose, mais il y a eu aussi, suite au transfert de la voirie locale, une réorganisation administrative au ministère, et ça, c'est un autre type de bilan. Je ne sais pas auquel des deux vous faites référence ou si vous voulez...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, la réorganisation administrative en général, est-ce que ça a... Quels sont les principaux bénéfices, suite à cette réorganisation-là, pour le ministère?

● (15 h 50) ●

M. Demers (Yvan): Oui. Pour le ministère, la réorganisation... D'abord, vous savez que le ministère, suite à la décentralisation de la voirie locale, s'est réorganisé de façon fort importante. Nous avons mis sur pied quatre directions générales de territoire avec 15

directions territoriales et 63 centres de services. Je pense qu'en bonne partie nous avons atteint les objectifs que nous nous étions fixés. Ce que nous visions à ce moment-là, c'était une plus grande autonomie des unités en territoire, de rapprocher du terrain les gestionnaires capables de prendre des décisions, de les rapprocher du terrain, de les responsabiliser, ces gens-là, donc aussi d'améliorer le service à la clientèle. Et nous constatons que le ministère est beaucoup plus présent dans chacun des territoires, que le ministère s'est rapproché de ses clientèles à tout point de vue. Que ce soit par sa présence dans les différentes tables de concertation au niveau des régions, que ce soit par sa participation au niveau des démarches de plans de transport, le ministère s'est rapproché.

Ce qu'on visait également, c'était une plus grande intégration par rapport aux différents modes de transport, c'est-à-dire que le directeur territorial ne soit pas strictement un gestionnaire de voirie mais aussi un gestionnaire de l'ensemble des questions de transport. Ça aussi, ça s'est vérifié. Bien sûr qu'il y a des régions où ça s'applique moins. Dans votre comté, Mme la Présidente, il n'y a pas beaucoup de transport maritime, mais, dans des endroits le long du fleuve, et tout ça, nos gestionnaires territoriaux s'y sont davantage intéressés et ont maintenant la responsabilité de gérer de tels domaines comme le transport maritime, le transport aérien, le transport des personnes en milieu urbain, etc.

Nous avons noté aussi, et c'était voulu, un partage plus clair des responsabilités entre les unités centrales et les unités du territoire. Nos gens du territoire sont là pour gérer le transport sur le territoire; nos unités centrales sont là en soutien et sont là aussi, je dirais, pour faire des politiques, sur le plan technologique s'assurer que les connaissances du ministère se développent, garder le ministère à la fine pointe du développement technologique. Alors, les rôles sont maintenant beaucoup plus clairs, puis il y a une plus grande complémentarité entre les gens du territoire et les gens du centre. Maintenant...

La Présidente (Mme Bélanger): Quand vous parlez d'unités centrales, comme, par exemple, dans la région de l'Estrie, c'est Sherbrooke l'unité centrale, puis il y a des...

M. Demers (Yvan): Non.

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

M. Demers (Yvan): Ce que je veux dire, c'est que... Je parle surtout de Québec. Disons que, pour nous, Sherbrooke, c'est le palier...

La Présidente (Mme Bélanger): On appelle ça le territoire?

M. Demers (Yvan): Bien oui, c'est la DT, c'est la direction territoriale.

La Présidente (Mme Bélanger): Direction territoriale.

M. Demers (Yvan): C'est la direction territoriale.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Là où je veux en venir avec ça, la Direction territoriale de Sherbrooke, c'est que c'est eux autres qui sont responsables de la construction des routes.

M. Demers (Yvan): Oui, c'est exact.

La Présidente (Mme Bélanger): Et, à un moment donné, il y a eu la route 263 qui s'est construite dans Mégantic-Compton, et il y avait des employés du ministère qui étaient à Mégantic et qui étaient obligés d'aller poinçonner le matin à Sherbrooke pour 8 heures, revenir travailler à Piopolis et retourner poinçonner pour 16 heures à Sherbrooke, ce qui était aberrant.

M. Demers (Yvan): J'espère que ça ne s'est pas fait souvent puis que ça ne s'est pas fait longtemps.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, ça s'est fait le temps des travaux.

M. Demers (Yvan): Oui? Ce n'est pas vraiment le genre de chose qu'on vise à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est pour ça que je disais: Dans la réorganisation administrative, est-ce qu'on a trouvé toute la problématique qui pouvait exister? Quand on m'a dit ça, moi, je trouvais ça épouvantable. J'ai dit: Ça ne se peut pas.

M. Demers (Yvan): Vous avez raison. C'est le genre de chose qui... Bon. Je vous remercie de me le signaler.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est un cas de comté, mais c'est important de le...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est important de le noter quand même parce que ça doit s'être fait ailleurs dans la province. On parle de ce qu'on connaît, hein.

M. Demers (Yvan): Bon. Disons que ce n'est pas le genre de chose, je pense, qu'on vise à faire, de faire en sorte que les gens passent une partie de leur temps à se promener. Ça peut arriver, là, mais j'espère que la situation s'est corrigée parce que ce n'est pas vraiment dans l'esprit de la réorganisation.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, la route est finie, là. La route est finie, et je suppose que... Mais

je me demande si ça se fait ailleurs. Je trouvais ça un peu aberrant, parce que c'est quand même 100 km, aller à Sherbrooke...

M. Demers (Yvan): C'est ça. Maintenant, je voudrais...

La Présidente (Mme Bélanger): ...poinçonner, puis revenir travailler, puis retourner poinçonner pour 16 heures.

M. Demers (Yvan): Oui. Vous avez raison.

Un des bénéfices, aussi, de la réorganisation, et c'est important de le mentionner, c'est qu'il y a eu une réduction des effectifs permanents réguliers de 1 385 postes permanents. Alors, ça aussi, c'est non négligeable. On a mis sur pied un programme, et ça a généré des économies récurrentes importantes.

M. Middlemiss: Combien?

M. Demers (Yvan): Des économies récurrentes nettes, pour ce programme, de 134 000 000 \$.

M. Middlemiss: Par année?

M. Demers (Yvan): Non. C'est-à-dire... Je m'excuse. Quand je veux dire récurrentes, là, c'est sur... Je m'excuse. C'est des économies de 134 000 000 \$. En fait, s'il n'y avait pas eu de programme, les employés qui sont partis seraient restés en service jusqu'à leur départ. Le fait de l'existence du programme, qui nous a coûté autour de 51 000 000 \$ en primes de départ, a fait que, ça, ça nous a généré un bénéfice net, par rapport à ces employés-là, de 134 000 000 \$.

M. Middlemiss: Une fois?

M. Demers (Yvan): Une fois.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va...

M. Demers (Yvan): Il y a quand même aussi du récurrent à travers tout ça, M. le député, parce que ces gens-là occupaient des espaces, et puis... Bon. Il y a quand même des économies récurrentes.

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

M. Middlemiss: Oui, merci, Mme la Présidente. On va continuer à regarder. Donc, 134 000 000 \$. Récurrent, c'est combien? Premièrement, avez-vous mentionné le nombre d'employés de moins qu'il y a au ministère des Transports?

M. Demers (Yvan): Il y a 1 385 effectifs réguliers de moins dû à cette réorganisation. Et, soit dit en

passant, j'ai pris connaissance des chiffres aujourd'hui, pour le programme tout récent que le gouvernement a mis en vigueur, le nouveau qui se termine le 30 septembre. Au moment où on se parle, il y a environ... Il y avait, il y a une journée, 271 personnes qui avaient signé. On va probablement atteindre le chiffre de 300 personnes au ministère.

M. Middlerniss: Donc, au ministère, on a atteint l'objectif de réduction de personnel qui a été prévu au tout début du programme...

M. Demers (Yvan): Oui, oui, tout à fait.

M. Middlemiss: ...et ça nous a rapporté 134 000 000 \$ d'économie. Récurrent, ça représente combien au point de vue... La réorganisation en soi nous a permis d'économiser combien?

M. Demers (Yvan): Oui, bien, il y a quand même une abolition. Ces postes-là ont été abolis, hein. Alors, en faisant l'hypothèse que nous n'aurions pas aboli ces postes-là au départ de ces employés-là, c'est quand même une économie récurrente aussi parce que les postes ont été abolis.

M. Middlerniss: Récurrente. O.K. Donc, il y a 134 000 000 \$ de plus qu'on pourrait dépenser sur les routes. Il me semble. Non, non, regardez, on a économisé des salaires, on a des projets, ce n'est pas les projets qui nous manquent, donc, à ce moment-là, si le 134 000 000 \$ était réinvesti dans notre patrimoine routier, on pourrait faire plus de travaux.

Retard dans l'exécution de certains travaux

Ceci étant dit, maintenant, je vais passer à d'autre chose. On a indiqué tantôt le problème de retard dans les contrats, dans l'exécution, et ça nous amène à ce temps-ci de l'année, ou un peu plus tard, ce qui pourrait occasionner des travaux de moindre qualité. Cette année encore, il me semble... Et pourtant, je ne comprends pas pourquoi il y a encore des retards. Lorsque le ministère a une enveloppe fermée, il sait déjà combien il a de sous à dépenser, et le fait qu'il y ait une réduction dans le budget global... Ce n'est certainement pas les projets qui manquent. Je comprends qu'il y a un problème l'été, mais qu'est-ce qui explique que, encore, les contrats sont donnés seulement au mois d'août ou tard au mois de juillet et que l'exécution se fait encore à l'automne?

M. Demers (Yvan): Oui, je vais tenter de vous donner des explications. Je vais reprendre l'année 1995-1996 comme exemple, puis je pourrai aussi vous donner des chiffres pour cette année, mais, l'année n'étant pas terminée, évidemment, je ne pourrai pas vous donner des informations complètes.

Alors, en 1995-1996, sur un budget d'environ 350 000 000 \$ de travaux, c'est un montant d'à peu près

281 000 000 \$ qui a été affecté à 635 contrats par appel d'offres. 55 % des contrats avaient été signés avant la fin de juillet, ce qui représentait 61 % de la valeur des contrats. Et, un mois plus tard, c'est-à-dire à la fin d'août, 73 % des contrats étaient signés, pour 80 % de la valeur totale des contrats. Et ces chiffres sont à peu près constants d'année en année. Ce qui veut dire qu'à la fin de juillet on a environ pour 60 % de la valeur totale des contrats qui sont signés, et à la fin d'août environ 80 % de la valeur totale des contrats qui sont signés.

M. Middlemiss: Même ces dates-là nous amènent, dans l'exécution des travaux, à l'automne. Donc, ça veut dire qu'il faudrait avoir les contrats signés au début juin, fin mai. Et je me dis, maintenant qu'on a une enveloppe fermée, maintenant qu'on fait moins de projets, pourquoi on ne peut pas atteindre cet objectif-là?
• (16 heures) •

M. Demers (Yvan): On fait des efforts considérables pour essayer de l'atteindre. Maintenant, vous savez que l'année financière du gouvernement est du 1er avril au 31 mars, vous savez aussi que les budgets sont votés par l'Assemblée nationale souvent au mois de mai, début juin. Il y a quand même certaines limites à engager la totalité des budgets ou à engager de façon exagérée les budgets quand ils ne sont pas votés.

M. Middlemiss: Sauf que les crédits sont acceptés au tout début, tu sais. Mais on n'est pas gêné de dépenser le 75 000 000 \$ qui a été... qu'on vient de... Il y a un projet de loi, puis on n'a pas passé le projet de loi, mais on dépense 75 000 000 \$. Donc, il me semble qu'il ne faudrait pas se scandaliser avec des choses comme ça.

M. Demers (Yvan): Mais c'est quand même une situation dont nous sommes conscients, et nous faisons des efforts à tous les ans pour essayer de faire en sorte que les travaux démarrent le plus tôt possible.

Maintenant, il y a aussi le phénomène que vous allez peut-être aborder et qui a été abordé par le Vérificateur: c'est les modifications qui se produisent aussi à la programmation. Je vous donne un exemple. Tantôt, vous avez fait allusion à un projet dans la région de Montréal pour lequel nous étions allés en appel d'offres et que nous n'avons pas accordé pour des raisons de coûts trop élevés. Alors, ce montant-là est devenu une disponibilité plus tard dans l'année que nous avons réaffectée à d'autres projets, évidemment des projets plus mineurs, des projets de nature différente, mais ça fait en sorte qu'à chaque année, pour des raisons de ce genre-là ou pour d'autres raisons qui ne sont souvent pas toujours sous le contrôle du ministère, nous devons obligatoirement démarrer un certain nombre de projets plus tard.

Exemple: sur la quantité de projets qui vont en appel d'offres, lorsque les appels d'offres sont connus et que les contrats sont signés, il arrive que ça génère des

disponibilités. Exemple: nous avons programmé pour 50 000 000 \$ de travaux pour, disons à titre fictif, 100 projets, 50 000 000 \$ de travaux pour 100 projets. Quand les appels d'offres ont été connus, on a signé les contrats pour 47 000 000 \$. Donc, il y a un 3 000 000 \$ de disponibilités qui n'était pas programmé, qui n'était pas à la programmation. C'est ce qui explique aussi en partie... C'est une des explications que nous avons à fournir sur la remarque qu'a faite le Vérificateur général sur les modifications à la programmation. Ce 3 000 000 \$ de disponibilités, nous essayons de le dépenser dans l'année, donc en ajoutant des projets qui n'étaient pas prévus à la programmation. Alors, vous comprenez un peu la mécanique qui fait qu'il y aura quand même toujours, même dans toute programmation bien faite, un certain nombre d'événements qui feront que des projets devront être réalisés plus tard en cours d'année.

M. Middlemiss: O.K., mais sauf que, tout ça étant dit... Il ne me reste plus de temps, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Dernière question. Il ne lui reste plus de temps, mais il en prend pareil.

M. Middlemiss: Ceci étant dit, ça devrait être l'exception au lieu de la règle. Il y a des cas comme ça. Le 3 000 000 \$, je comprends, mais il me semble qu'on devrait... Surtout qu'on sait qu'on a plus de projets qu'on peut exécuter. On sait exactement l'enveloppe qu'on a, à ce moment-là on devrait être capable de s'enligner pour avoir les contrats prêts à la fin mai, début de juin et profiter de la belle saison. Et, même à la CCQ, les gens qui travaillent sur la construction de routes ne sont pas affectés par les vacances d'été exactement pour ça. Donc, il me semble qu'on devrait, dans ce contexte-là, continuer encore.

M. Demers (Yvan): Je suis d'accord.

M. Middlemiss: Parce que, encore cette année, c'était en retard. Je comprends que peut-être cette année, avec les problèmes qu'on a eus au Saguenay—Lac-Saint-Jean, ça a pu affecter le fonctionnement, et donc c'est exceptionnel, mais il me semble qu'on devrait toujours viser à faire cette chose-là.

M. Demers (Yvan): Non, mais je voudrais vous faire remarquer que, malgré l'événement du Saguenay—Lac-Saint-Jean, ça n'a en aucune façon affecté la réalisation de la programmation des travaux ailleurs au Québec.

M. Middlemiss: Ah! Je pensais que c'était pour ça qu'ils étaient en retard.

M. Demers (Yvan): Absolument pas.

M. Middlemiss: Ah! O.K. Je vous remercie de votre honnêteté. Parce qu'ils sont en retard encore cette année. Les entrepreneurs nous le disent qu'ils sont en retard. Il y a en a qui viennent de les avoir, puis ainsi de suite, donc je pensais peut-être que c'étaient les événements du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui avaient été un peu responsables de ça.

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

Autres sujets

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. M. le sous-ministre, avec la dévolution d'un certain nombre de chemins aux municipalités, il y a eu des programmes d'aide aux municipalités pour l'amélioration du réseau ou pour la mise à jour du réseau. La question que je voudrais poser, c'est la suivante: Dans ces cas-là, est-ce que les municipalités sont obligées de suivre un minimum de normes du ministère des Transports dans la réalisation des travaux?

M. Demers (Yvan): Non. Pour le programme de prise en charge de 88 000 000 \$, ce sont des subventions inconditionnelles, c'est-à-dire que ces montants-là sont versés à partir du kilométrage, à partir de l'évaluation qui avait été faite en 1993 de la difficulté de l'indice d'entretien et à partir de la richesse foncière des municipalités. Alors, il y a une formule, il y a un calcul qui est fait, il y a un montant d'argent qui découle de ce calcul-là qui est donné à la municipalité, et la municipalité se donne le niveau de services qu'elle désire, l'idée étant que finalement les citoyens sont très proches de ce gouvernement-là qu'est une municipalité et qu'ils sont en mesure de traiter avec ce gouvernement local là sur le niveau de services qui va être demandé.

M. Dion: Donc, dans le cas où les citoyens ne sont pas satisfaits du comportement de certaines autorités municipales, ils n'ont qu'à attendre aux prochaines élections. C'est ça que vous voulez me dire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Demers (Yvan): C'est un peu la même chose... Au fond, c'est que le réseau de chemins locaux, on peut le comparer, si vous voulez, au réseau de rues ou de trottoirs dans une ville: les citoyens qui ne sont pas satisfaits de l'entretien de la rue, ils vont voir leur conseil municipal. C'est la même chose pour les routes locales. C'est un réseau local. Par contre, au niveau des ponts, le ministère prépare les plans et devis et les municipalités donnent les contrats aux entreprises privées. La surveillance est assumée par les bureaux de génie la plupart du temps, et on exige, dans le cas des ponts, que les travaux soient surveillés puis qu'un ingénieur membre de l'Ordre des ingénieurs atteste que les travaux ont été faits conformément aux plans et devis.

M. Dion: Pour les ponts.

M. Demers (Yvan): Pour les ponts.

M. Dion: Très bien. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de... Vous n'avez pas fini votre 20 minutes. Est-ce que quelqu'un veut poser des questions de ce côté-là?

M. Rivard: Seulement un exemple. Tantôt, le Vérificateur général a parlé de 90 000 accès non conformes au Québec. Je ne vous demanderai pas de faire la liste, là...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Rivard: ...mais peut-être de nous donner ce qui est le plus mineur puis ce qui semble être le plus grave des cas.

M. Demers (Yvan): Bien, le plus grave, écoutez, ce ne sont pas nécessairement des illégalités, mais je pense que je pourrais vous donner un exemple que vous connaissez bien d'une situation qu'il conviendrait d'éviter, c'est le boulevard Sainte-Anne, où vous avez, je dirais, un mélange de trafic de transit et de trafic local avec des mouvements de circulation de transit qui se font très rapidement, des gens qui arrivent de Charlevoix en camion par rapport à des gens qui vont dans des commerces de chaque côté. Voilà un bel exemple de choses qu'il ne faut pas faire, je pense.

M. Rivard: On peut appeler ça un «accès non conforme».

M. Demers (Yvan): Voilà. Oui. Et, si vous me permettez, je vais illustrer à quel point ça peut devenir coûteux de corriger des situations qu'on laisse dégrader. Vous avez dans la même région, à Stoneham, le boulevard, l'ancien... ce qu'on appelait... la route 175 qu'on appelait le «boulevard des coroners». C'est un peu la même situation, où vous aviez, encore là, un mélange de trafic de transit à circulation très rapide par rapport à du trafic local et où on dénotait à chaque année, depuis une dizaine d'années, six pertes de vie. Alors, le ministère a construit une voie de contournement à accès contrôlé, sans accès, au coût de 40 000 000 \$. Ça a coûté 40 000 000 \$, corriger le problème, mais il faut dire que ça a donné des résultats: on n'a aucune perte de vie depuis deux ans. Mais c'est une façon coûteuse de régler ce genre de problème.

Nous, ce qu'on dit, au ministère, c'est qu'il faut certainement resserrer un peu la nature des contrôles que le ministère exerce, mais il faut aussi la collaboration des municipalités et des MRC responsables de l'aménagement du territoire. Il faut sensibiliser tous les partenaires au fait que la fluidité d'une route de circulation, c'est important, c'est précieux et ça se conserve.

M. Rivard: O.K. On va s'arrêter à deux, on va vous laisser la grâce pour les 89 998 autres.

● (16 h 10) ●

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Thérien: Oui. M. le sous-ministre, dans le passé, tant l'opposition que le Vérificateur disaient au ministère des Transports qu'il n'utilisait peut-être pas assez ses ressources humaines, c'est-à-dire les qualifications, ingénieurs ou autres, qu'on référerait beaucoup aux entreprises privées, des firmes d'ingénieurs soit pour des études ou pour dresser les plans, les préprojets ou autres. Je voudrais savoir: Cette année, dans le budget, c'est quoi, le pourcentage qui a été attribué aux firmes privées d'ingénieurs ou d'experts-conseils?

M. Demers (Yvan): Oui. Je vais vous donner le chiffre. Je dois vous dire qu'il y a eu une diminution.

M. Thérien: Il y a eu une diminution de budget aussi.

M. Demers (Yvan): Il y a eu une diminution de budget également.

M. Thérien: Mais la proportion, j'imagine que ça va être facile de la faire aussi.

M. Demers (Yvan): Mais je crois que c'est autour... Je vais vous donner le chiffre exact. Je crois que c'est autour de...

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Je crois qu'on est passé de 22 000 000 \$ à autour de 14 000 000 \$.

M. Thérien: Puis le budget a été coupé sensiblement aussi. La proportion est la même?

M. Demers (Yvan): Le budget de travaux est passé de 350 000 000 \$ à 284 000 000 \$.

M. Thérien: Mais, étant donné qu'il n'y a pas de nouveaux projets, ou à peu près pas de nouveaux projets, le chiffre de 14 000 000 \$ me semble assez élevé.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: On n'avait pas les ressources...

M. Demers (Yvan): Bien, ce chiffre-là, quand même, comprend le contrôle, notamment, de qualité...

M. Thérien: La surveillance?

M. Demers (Yvan): ...pour les contrats de béton bitumineux en particulier. Alors, il y a beaucoup de laboratoires privés que le ministère engage pour faire le contrôle de la qualité. Alors, ça, c'est compris dans le 14 000 000 \$ sur les...

M. Thérien: Nous, on n'a pas de laboratoire, le ministère?

M. Demers (Yvan): Pardon? On a un certain nombre de ressources, mais ce n'est pas suffisant pour la totalité des travaux que nous avons à réaliser.

M. Thérien: Prenons pour acquis qu'on a besoin d'experts pour la surveillance. Pourquoi on garde notre laboratoire, d'abord?

M. Demers (Yvan): Bien, notre laboratoire est très utile pour toutes sortes de raisons. D'abord, je dirais que notre laboratoire est un centre d'excellence sur le plan technologique au Québec et est maintenant, je dirais, reconnu aussi au Canada. Nous avons récemment été accrédités selon la norme ISO.

M. Thérien: Ça, je sais ça, oui.

M. Demers (Yvan): Nous avons de l'équipement coûteux, de l'équipement de pointe. Nous avons participé, notamment, aux programmes SHRP et CSHRP. C'est un vaste programme de recherche à l'échelle de l'Amérique du Nord et du Canada. Nous avons pu, même, dans le cadre de ce programme, bénéficier de certaines sommes pour l'achat d'équipement pour faire certains types d'essais, certains types de travaux. Alors, c'est un laboratoire qui, au fond... Je pense qu'il n'y a aucune entreprise privée qui est en mesure de s'équiper de cette façon-là. Ça se comprend. Pour un ministère des transports, c'est nécessaire.

M. Thérien: C'est parfait, puis ça, j'endosse ça, mais, s'il est si performant que ça, pourquoi recourir autant que ça à des firmes privées qui ont moins d'expertise et moins de compétence?

M. Demers (Yvan): C'est qu'il faut comprendre que les... En tout cas, dans le domaine des activités qui se rapportent au laboratoire central, c'est surtout dans des types d'activités, je dirais, à caractère répétitif et réparties un peu sur le territoire, là où nous n'avons pas de laboratoire. Exemple: Pour faire du contrôle de la qualité des bétons bitumineux qu'on peut poser, je ne sais pas, moi, à un endroit sur le territoire, à Rouyn-Noranda, par exemple, bien, il est plus avantageux pour nous d'avoir recours aux firmes privées.

M. Thérien: Sur le 14 000 000 \$, les laboratoires, ça représente quoi?

M. Demers (Yvan): Environ 8 000 000 \$, on me dit.

M. Thérien: Ah! plus que la moitié.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: Je prends un exemple. Il y a eu des travaux majeurs au tunnel. Est-ce qu'on a utilisé beaucoup de firmes privées, ou on a utilisé nos propres ressources au ministère, ou il y a eu plusieurs contrats de donnés? Semble-t-il qu'il y a eu plusieurs contrats de donnés. On vérifie. On est ici pour vérifier.

M. Demers (Yvan): Dans le cas des travaux au tunnel LaFontaine et aussi...

M. Thérien: Je prends comme exemple les travaux... Ça peut être d'autres travaux.

M. Demers (Yvan): La 25? Oui, c'est quand même des travaux majeurs. Au niveau de la conception, la totalité ou presque des travaux a été faite à l'interne — travaux de conception, travaux d'ingénierie. Au niveau de la gestion — j'entends par là la surveillance, l'administration de chantiers, etc. — à 80 % par les employés du ministère, à 20 % par l'entreprise privée. Et, au niveau du contrôle de la qualité, la presque totalité est faite par le privé.

M. Thérien: Qui représente une quinzaine de firmes qui ont été utilisées.

M. Demers (Yvan): Oui, c'est ça.

M. Thérien: C'est les données que j'avais...

M. Demers (Yvan): Oui. En fait...

M. Thérien: ...elles demandent juste à être vérifiées.

M. Demers (Yvan): ...la politique que nous avons adoptée, c'est que, avec la réorganisation que nous avons faite, avec le programme que nous avons mis en place, il y a beaucoup d'employés qui ont quitté le ministère. Si les budgets du ministère étaient restés stables, nous aurions dû recourir davantage au privé. Malheureusement, les budgets ont baissé, le nombre d'employés, l'effectif du ministère a baissé, mais, quand même, compte tenu de tout ça, il y avait, je dirais, presque suffisamment d'employés au ministère pour réaliser les travaux d'ingénierie. Alors, notre politique, c'est d'abord d'utiliser notre personnel avant d'aller à l'extérieur.

M. Thérien: Mais ça n'a pas baissé considérablement. De 22 000 000 \$, où tout le monde décriait ça, à 14 000 000 \$, là...

M. Demers (Yvan): Ah! mais ça a déjà été beaucoup plus élevé.

M. Thérien: Pardon?

M. Demers (Yvan): Ça a déjà été beaucoup plus élevé, dans le passé

M. Middlemiss: Quand il y avait plus de travaux.

M. Thérien: Quand il y avait plus de travaux.

M. Demers (Yvan): Quand il y avait beaucoup plus de travaux.

M. Thérien: C'est ça, c'est ça. Parmi ces mandats-là ou autres, parce que vous nous avez dit qu'on... En fait, ça avait été annoncé dans le discours du budget que possiblement il y aurait une taxation supplémentaire pour aller chercher des revenus supplémentaires pour que vous ayez des budgets satisfaisants pour ça. Est-ce qu'il y a des mandats donnés à des experts ou autres pour analyser, exemple, les postes de péage ou autres? Parce qu'il va falloir taxer les gens à certains endroits si vous voulez avoir le 300 000 000 \$ supplémentaire. On a parlé de postes de péage, ça peut être sur l'immatriculation ou autres.

M. Rivard: Sur ça, je pense que j'aurais un point de privilège. Je pense que c'est une réponse politique que le ministre doit donner lors des crédits.

M. Thérien: Non! Non! Non! À l'intérieur... Non. Non. Non.

M. Rivard: Je ne pense pas que ce soit le sous-ministre qui établisse les tarifs de péage...

M. Thérien: Non. Je ne dis pas: Laquelle il privilégie? Je veux savoir s'il y a des argents qui sont dévolus à l'intérieur du ministère pour des études.

M. Rivard: Non.

M. Thérien: Ça, sur le choix...

M. Demers (Yvan): O.K.

M. Rivard: D'accord, ça va.

M. Thérien: ...je respecte... C'est le ministre...

M. Rivard: Ça va.

M. Thérien: ...puis c'est le gouvernement qui vont choisir et...

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.? Ça va?

M. Thérien: Ça va. Non, je ne veux pas faire de bataille ici.

M. Rivard: Sur l'étude, d'accord, sur le...

M. Thérien: On a d'autres occasions de le faire.

M. Rivard: Sûrement.

M. Demers (Yvan): Alors, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): ...il n'y a pas d'étude en cours actuellement. Il n'y a pas d'étude confiée à des firmes privées, actuellement, sur cette question.

M. Thérien: Est-ce qu'il y a des ressources humaines — c'est quand même des coûts — au niveau du ministère, pour étudier différents scénarios?

M. Demers (Yvan): Il y a, bien sûr, des réflexions qui sont faites à l'intérieur du ministère pour, je dirais, alimenter le ministre et le gouvernement...

M. Thérien: Oui, oui.

M. Demers (Yvan): ...en réflexion pour des décisions à venir.

M. Thérien: Pour répondre à ça.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: On parle toujours de ressources humaines. Le Vérificateur parlait de l'arpentage où il y avait des économies puis tout ça. Étant donné qu'il n'y a presque plus de travaux, de nouveaux projets, ou très peu, les ressources d'arpentage qui sont dans chaque DT, j'imagine...

• (16 h 20) •

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: ... — et il y en a aussi au central — et qui ne semblent pas très équipées, à la fine pointe ou autres, qu'est-ce qu'on fait avec nos ressources d'arpentage? On les envoie dans d'autres fonctions ou... À part celles qui travaillent... parce que je sais qu'il y en a qui travaillent sur la rétrocession des terrains, mais, à part ça, qu'est-ce qu'on fait avec nos ressources d'arpentage?

M. Demers (Yvan): Écoutez, j'imagine qu'il y a quand même... Actuellement, on a des budgets de construction, bien sûr, qui ont été diminués, mais il subsiste quand même une enveloppe pour des projets d'amélioration: des projets d'amélioration d'intersections, de construction de voies de dépassement, etc. Il y a quand même un besoin pour des ressources en arpentage.

M. Thérien: J'imagine qu'on ne met pas de ressources additionnelles ou qu'on n'engage plus

personne à l'arpentage ou qu'on entrevoit la possibilité... Quand vous êtes en négociations avec vos fonctionnaires, avec la sous-traitance, peut-être qu'un arpenteur privé serait plus économique que d'avoir quelqu'un qui... Est-ce que ça fait partie des pourparlers, ça?

M. Demers (Yvan): Effectivement, comme vous l'avez dit, on n'engage pas. Je ne dis pas qu'il n'y a pas une exception par-ci, par-là. Il peut arriver que pour différentes raisons on ait pu engager, mais, de façon très largement générale, je dirais, on n'engage plus de personnes permanentes.

M. Thérien: Parce que c'est pour des travaux très ponctuels que les arpenteurs sont là, soit une intersection... Parce qu'il y a des nouveaux... En fait, l'arpentage était là au départ pour les tracés, puis vérifier tout ça, puis l'arpentage légal, les documents légaux. Présentement, on se sert de ces gens-là, en fait, pour des travaux très, très ponctuels.

M. Demers (Yvan): Oui, bien, évidemment, disons que ça rejoint un peu le sujet plus vaste de l'arpentage. Il y a plusieurs années, au ministère, il y avait une équipe d'arpentage foncier, c'est-à-dire formée d'arpenteurs-géomètres.

M. Thérien: Oui.

M. Demers (Yvan): Et aussi, bien, il y avait des équipes d'ingénieurs, de techniciens qui faisaient de l'arpentage pour réaliser des travaux de construction. Ce qu'on vise de plus en plus, c'est à intégrer ça pour éviter que les gens aillent se promener plusieurs fois sur le même projet.

M. Thérien: Intégrer ça au niveau des DT, vous voulez dire.

M. Demers (Yvan): Oui. Voilà. C'est ça. Au niveau des services de projets, on a intégré les équipes.

M. Thérien: Mais il y avait aussi ici, au ministère, des équipes d'arpentage qui...

M. Demers (Yvan): Oui. Il y avait un service de l'arpentage foncier au ministère...

M. Thérien: Oui.

M. Demers (Yvan): ...au central. Ça n'existe plus. Les gens qui font de l'arpentage, maintenant, se retrouvent dans des bureaux régionaux.

M. Thérien: Est-ce que c'est la même chose pour d'autres départements, dont l'information? Chaque DT, présentement, a son système d'information. Avant, c'était centralisé à Québec.

M. Demers (Yvan): C'est-à-dire qu'il y a toujours une...

M. Thérien: Parce que, s'il y a moins de travaux, il y a moins d'information. S'il y a moins de déplacements, il y a moins...

M. Demers (Yvan): Non, je ne dirais pas ça.

M. Thérien: Non?

M. Demers (Yvan): Peut-être que, s'il y a moins de travaux, il y a plus de...

M. Thérien: Non? Il faut parler plus? Peut-être.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Demers (Yvan): Non, mais je pense que...

M. Thérien: Ça prend de meilleures explications, en tout cas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Demers (Yvan): C'est que, de plus en plus, et c'est normal, les gens veulent être informés, et le ministère, lui aussi, veut mieux informer sa clientèle, et ça fait partie des objectifs de la réorganisation d'essayer de se rapprocher de notre clientèle. C'est que, dans chacune des directions territoriales, il y a un service qu'on appelle le Service de liaison avec les usagers, avec les partenaires. À l'intérieur de ça, on retrouve généralement un agent d'information qui peut être en relation avec le public, avec les médias, avec les associations, etc.

M. Thérien: On a conservé aussi ici, à Québec...

M. Demers (Yvan): Il y a aussi au central une direction des communications qui est là pour traiter de questions de communications à caractère plus national. Il y a aussi, évidemment, dans des activités de communications, toute la question, par exemple, de publications de différents documents d'information, de différents documents à caractère technique. C'est notre Direction des communications. Le ministère est appelé aussi à participer à des expositions. Il y a parfois des kiosques à monter pour aller faire une démonstration d'une certaine technologie. Tout ça, bien, c'est la Direction des communications.

M. Thérien: On en fait un peu moins, par exemple.

M. Demers (Yvan): Pardon?

M. Thérien: C'est-à-dire qu'on est moins présent dans toutes ces...

M. Demers (Yvan): On est moins présent, parce que, là comme ailleurs, il a fallu rationaliser.

M. Thérien: Question de budget. C'est ça.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: Dans les 1 385 employés, quelle proportion était soit des cadres ou des fonctionnaires comme tels ou...

M. Demers (Yvan): Je ne sais pas si quelqu'un a l'information ici.

M. Thérien: Parce que, à des places, dans certains... Je présume, là... Je vais arriver à ce que je veux vous...

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: Je présume qu'à des endroits ça a dégonflé un peu, puis qu'à d'autres ça ne l'a pas, puis là on est peut-être en surplus à des places puis en manque à d'autres.

M. Demers (Yvan): Oui, là-dessus, vous avez raison. Et aussi, avec le programme qui prend fin bientôt, on se rend compte qu'il y a certains endroits où ça va se dégarnir davantage qu'à d'autres, si vous voulez.

M. Thérien: C'est ça.

M. Demers (Yvan): Alors, il faudra procéder à un rééquilibrage des ressources entre les différents bureaux.

Sur les 1 385 — ça, c'est un élément, je pense, qu'il est important de mentionner — qui ont quitté dans le cadre du programme, on notait 350 cadres. Ça, c'est considérable. Ça a eu pour résultat de diminuer l'encaissement de moitié ou presque de moitié au ministère des Transports.

M. Thérien: Le reste, c'est des employés...

M. Demers (Yvan): Le reste, c'est des employés... Si vous voulez avoir la répartition par corps d'emplois, je ne crois pas qu'on l'a ici, mais on pourrait la déposer à la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, sur les 1 385, est-ce que les employés...

M. Thérien: Madeleine, tu peux y aller. Vas-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. C'est juste pour complément de réponse.

M. Thérien: Oui. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Allez-y, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les occasionnels saisonniers sont compris dans ça?

M. Demers (Yvan): Non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est juste les permanents, ça?

M. Demers (Yvan): Les occasionnels saisonniers représentent 1 250 occasionnels équivalents à temps complet par année en moins également.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui? 1 200?

M. Demers (Yvan): Oui, 1 250.

M. Thérien: Mille deux cents quoi?

M. Demers (Yvan): Mille deux cent cinquante.

M. Thérien: De moins?

M. Demers (Yvan): De moins.

M. Thérien: Les saisonniers.

M. Demers (Yvan): Équivalents...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais est-ce que ça veut dire 2 500...

M. Demers (Yvan): Oui, ça veut dire effectivement 2 500...

La Présidente (Mme Bélanger): ...automne, hiver, printemps?

M. Demers (Yvan): ...ou 2 600.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est 1 250 permanents.

M. Demers (Yvan): Oui. J'ai un petit tableau ici sur l'évolution des effectifs. En 1986-1987, à titre d'exemple, le ministère comptait 7 517 employés permanents autorisés et il en comptera au début d'octobre environ 5 350. C'est une diminution, sur une période de 10 ans, d'environ 2 200 effectifs permanents. Au niveau des employés saisonniers occasionnels, en 1987-1988, nous avons engagé l'équivalent de 6 250 personnes temps complet et, en 1995-1996, c'est 3 150, donc c'est coupé de moitié.

M. Middlemiss: C'est la moitié du réseau, aussi.

M. Demers (Yvan): Également la moitié du réseau.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez continuer, M. le député de Bertrand.

M. Thérien: Ça va. J'attendrai mon tour pour un autre volet, là, sur la publicité le long des routes.

La Présidente (Mme Bélanger): Y a-t-il quel-
qu'un d'autre qui a des questions? Ça va? Il n'y a pas de questions de l'autre côté?

Une voix: Non.

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

Données sur l'état du réseau routier

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Juste pour revenir un peu aux points que soulevait M. Bédard tantôt, lorsqu'on dit que le ministère n'a pas de données nécessaires pour déterminer précisément les endroits dangereux, qu'il n'y a pas de préparation, je suis un peu surpris d'entendre ça, parce qu'il me semblait qu'il y avait des outils de planification, que ça soit au niveau de la sécurité, que ça soit au niveau de la conservation du réseau, des couches d'usure, tu sais, des points noirs, et ainsi de suite. Est-ce que le sous-ministre pourrait, disons, nous faire un peu le tour de ce sujet-là?

• (16 h 30) •

M. Demers (Yvan): Oui, avec plaisir. Bon. Le ministère, comme la plupart des administrations routières en Amérique du Nord, n'a pas le système parfait d'identification des besoins, cherche à se donner le système le plus perfectionné possible pour connaître véritablement ses besoins à tout point de vue, que ce soit au niveau des chaussées... La qualité des chaussées se mesure surtout par trois éléments ou trois facteurs: la qualité de l'uni, la fissuration et l'orniérage. Le ministère a des données sur ces éléments-là, mais n'est pas doté d'un appareil, par exemple, qu'on appelle un appareil multifonctions et d'un appareil qui peut circuler sur le réseau routier à la vitesse du trafic, à la vitesse de la circulation, et qui est en mesure de recueillir ce type de données pour pouvoir avoir une excellente image de l'état de son réseau.

Par ailleurs, nous entendons, au cours de l'année 1997, nous doter d'un tel équipement pour parfaire la qualité de ce que nous avons comme données. Nous avons quand même des appareils un peu moins sophistiqués qui circulent sur le réseau routier. Nous faisons aussi des relevés, notre personnel effectue des relevés de fissuration, des relevés d'orniérage, etc., de telle sorte que, quand même, les décisions d'intervenir sur les chaussées ne sont quand même pas prises de façon, je dirais, complètement désordonnée ou non basée sur des observations que nous connaissons.

Nos gestionnaires ont l'expérience aussi, nous avons des gens qui se promènent sur le réseau routier. Donc, les interventions que nous faisons, nous croyons

que nous les faisons aux bons endroits, d'autant plus qu'avec des budgets réduits je pense que le mot d'ordre est donné puis que tout le monde comprend très bien qu'il est important de faire des bons choix. Alors, à cet égard-là, au niveau des chaussées, bon, je pense que nous essayons, avec les moyens que nous avons actuellement, d'intervenir de la meilleure façon possible.

Au niveau des interventions de...

M. Middlemiss: Juste une petite question sur ça, là.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: D'accord avec l'équipement plus sophistiqué, ainsi de suite, vous allez avoir un meilleur portrait, mais est-ce que ça va changer essentiellement pour dire que les interventions que vous faites maintenant, avec les outils à votre disposition, c'est des interventions qui n'étaient pas les plus prioritaires?

M. Demers (Yvan): Je ne crois pas que... Ça va raffiner la qualité de nos interventions, ça va aussi nous apporter une connaissance globale, améliorée, de la qualité du réseau. C'est fort utile d'avoir une telle connaissance quand on a aussi à défendre nos budgets à l'intérieur d'un gouvernement où les budgets, les fonds sont rares et où un peu tout le monde est en concurrence pour essayer d'aller chercher sa part. Le ministère des Transports prétend que son dossier, c'est un excellent dossier, comme la Santé, comme l'Éducation. Alors, nous avons à essayer de baser l'évaluation de nos besoins sur des données les meilleures possible puis les moins réfutables possible au plan scientifique. Alors, ce type d'instrument va nous aider en ce sens-là.

M. Middlemiss: Par exemple, pour la chaussée, est-ce qu'il y en a de vos gens qui se sont promenés sur la 417 entre Vaudreuil et Ottawa, à l'été, et qui ont vu le genre de drainage qui se fait et les nouvelles surfaces? Il me semble qu'on a les mêmes problèmes, dans la même argile, une fois qu'on est rendu du côté du Québec. Donc, j'espère que c'est quelque chose qu'on va observer, le comportement, et peut-être que ça serait des choses qu'on pourrait adapter aux chaussées du Québec. Je ne sais pas si quelqu'un l'a vu, mais il y a de gros travaux qui se font, et, vous le savez probablement, on a les mêmes problèmes sur la 40 et probablement sur des sections de la 20 qu'on a sur la 417.

M. Demers (Yvan): Oui. Mais je vous dirais là-dessus, M. le député, qu'en termes de connaissance et en termes de compétence technique le ministère, j'en ai la certitude, n'a rien à envier à ses voisins. Nous avons, par ailleurs, effectivement, et je pense que tout le monde en est conscient, un problème de budget. Il faudrait davantage de sous pour pouvoir se donner un entretien qui est meilleur, pour pouvoir se donner une qualité de réseau qui est meilleure. Alors, ça, c'est le problème

auquel on fait face actuellement. Et, dans ce sens-là, la création du fonds par le gouvernement ouvre des perspectives qui peuvent être intéressantes pour l'avenir.

Mais, sur le plan des techniques, je pense qu'on a réussi quand même à maîtriser les difficultés que l'on avait il y a un certain nombre d'années. On faisait face, par exemple, à un problème majeur d'ornièrage. C'était dû en bonne partie à la qualité de nos mélanges. Le problème, sur le plan technique, on l'a réglé. On est maintenant capable de faire des mélanges bitumineux qui n'ornièrent pas ou qui ornièrent beaucoup moins qu'auparavant.

M. Middlemiss: Mais les autres provinces aussi sont prises avec un problème de budget.

M. Demers (Yvan): Sûrement, mais les données qu'on a, c'est que les autres aussi ont un réseau qui se dégrade.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. C'est pour ça que je vous dis qu'il y a des choses nouvelles qui se font, et...

M. Demers (Yvan): Oui, oui, on...

M. Middlemiss: ...le fait qu'on est en train de faire ça... Tu sais, il ne faudrait pas réinventer la roue.

M. Demers (Yvan): Absolument. D'ailleurs...

M. Middlemiss: S'il y a quelque chose qui fonctionne bien, pourquoi ne pas...

M. Demers (Yvan): Tout à fait.

M. Middlemiss: ...s'adapter à ça, hein?

M. Demers (Yvan): Tout à fait. Nous sommes d'ailleurs très... là-dessus... Non, je ne voulais pas faire l'intervention dans le sens qu'on s'isole et qu'on n'est pas en communication avec les autres. Au contraire, on suit très bien tout ce qui se fait ailleurs, puis on échange beaucoup avec les autres provinces puis les États américains. On fait d'ailleurs partie, je le mentionnais tantôt, des programmes SHRP et CSHRP. On est un partenaire important là-dedans.

M. Middlemiss: Alors, l'autre, c'était sur...

M. Demers (Yvan): Sur la sécurité.

M. Middlemiss: ...les interventions sur la sécurité, les points noirs. Tu sais, on dit qu'on ne sait pas à quel endroit c'est... Tu sais, on ne peut pas... l'endroit précis, et peut-être que les interventions qu'on fait ne sont pas...

M. Demers (Yvan): Encore là, le Vérificateur a noté deux choses, entre autres, qui m'ont frappé. D'une

part, c'est que nous n'avions pas un système sophistiqué de localisation des accidents, première chose, et, deuxième chose, que nous n'avions pas de système d'analyse des résultats des gestes que nous posions. Sur cette question du système de collecte de données, le Vérificateur a raison, nous n'avons pas, au moment où nous nous parlons, un système sophistiqué de localisation des accidents, mais nous sommes à nous le donner présentement. Et là, dans ce domaine-là comme dans le domaine des chaussées, quand même, les interventions que nous faisons, nous les faisons à la lumière, d'abord, de la connaissance que nous prenons des rapports de police. Nos gens sont sur le territoire, ils savent aussi les accidents qui arrivent. Nous sommes en contact avec la Sûreté du Québec. Alors, quand nous intervenons quelque part sur le plan de la sécurité pour corriger une courbe, pour corriger une intersection, je peux vous assurer qu'il y a de très fortes chances que ce soit parce qu'il y a un problème. On n'intervient pas au hasard comme ça, on intervient à certains endroits parce qu'on note qu'il y a des taux élevés d'accidents. Bon.

Il y a des interventions qui sont plus évidentes, qui sont plus spectaculaires que d'autres. Je mentionnais tantôt le prolongement du boulevard Laurentien, bien, ça, c'est très facile de mesurer le résultat d'une action. Nous avions six accidents par année, en moyenne, au cours des 10 dernières années. Nous sommes intervenus, nous n'avons plus d'accident depuis deux ans, aucun accident mortel. Mais ce n'est pas toujours aussi évident. Nous n'avons effectivement pas de système systématique de suivi de nos actions. Par ailleurs, quand nous faisons des interventions, nous notons que, quand les interventions sont faites selon les normes, nous réglons le problème en bonne partie, sinon totalement.

• (16 h 40) •

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

Travaux de marquage des routes

M. Thérien: Toujours dans la gestion, là, le Vérificateur parlait au niveau de l'élément sécuritaire du lignage, là. Moi, je veux vous parler...

Une voix: Du?

M. Thérien: Du traçage, du marquage. Excusez-moi, j'ai dit «lignage». Du marquage. Et, moi, je veux parler de la gestion de ça. Je me souviens qu'on avait... Peut-être qu'aujourd'hui c'est rendu au niveau du DT, mais à l'époque on avait une machine pour toute une région, là, puis la machine partait du nord ou du sud, là, puis j'ai même vu dans mon propre comté faire du marquage puis, le lendemain, faire de l'asphalte par-dessus. Parce qu'il y avait un système assez difficile, là, je vais vous dire, il n'y avait personne qui se parlait.

Moi, je voudrais savoir d'abord, si c'est par DT, si ça vaudrait la peine qu'on vende notre machine puis

qu'on fasse faire ça par l'entreprise privée, pour justement ce que le Vérificateur dit — parce que le traçage est très important en période de brume, en période de pluie ou autre — que ça soit là, que ça soit efficace dès le printemps. Mais je sais que, autant sous notre régime — présentement, je ne le sais pas, là — le traçage, c'était quelque chose, parce que, la machine, elle était à Saint-Jovite quand on en avait besoin à Sainte-Thérèse, puis elle était à Sainte-Thérèse quand on en avait besoin à Mont-Laurier. C'était quelque chose. Cette machine-là, on l'«a-tu» encore? Ou qu'est-ce qu'on fait? Comment on gère ça?

M. Demers (Yvan): On n'a plus qu'une machine, M. le député.

M. Thérien: Non, mais vous ne semblez pas en avoir beaucoup, là, mais...

M. Demers (Yvan): Je pense que maintenant on essaie de poser le marquage immédiatement après avoir posé l'asphalte, le plus tôt possible, et non l'inverse, là.

M. Thérien: Oui, mais là ça m'inquiète parce qu'il ne se pose pas beaucoup d'asphalte. J'espère que vous faites le traçage d'autres affaires. Ça, ça m'inquiète un peu, mais...

M. Demers (Yvan): Oui, sur le plan opérationnel, je vais demander à M. Crépeault, là, sur les machines, dans un premier temps.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Crépeault.

M. Crépeault (Luc): Merci, Mme la Présidente. D'abord, il n'y a plus... La question précise, comme l'équipe de Saint-Jérôme couvre beaucoup plus que son territoire... Depuis trois ans déjà — ça a correspondu pas mal avec la réforme d'avril 1993 — on a regroupé, parce qu'on avait moins de personnel, on a diminué le nombre de camions, on a agrandi les territoires, on a mis des éléments de performance et développé, au moins pour Montréal et l'ouest, des mécanismes d'amélioration de la qualité. Donc, il y a une équipe pour l'ouest et Montréal à Sherbrooke, une à Longueuil, il y en a une à Saint-Jérôme et il y en a une en Outaouais qui combine avec le nord-ouest, l'Abitibi-Témiscamingue. C'est ça pour la partie ouest; je connais moins la partie est, mais les démarches sont assez similaires.

Donc, on s'est donné des objectifs précis qui étaient, au moins à 95 %, que la ligne jaune, la ligne qui détermine donc un danger quand l'automobiliste la traverse, qu'on ait cette ligne-là avant le congé de la Confédération. Donc, c'est un objectif qu'on a fixé à tout le monde. On a dit: On va utiliser nos camions et on va y aller. On va les planifier très tôt durant l'hiver pour qu'aussitôt qu'on a dans des belles zones, comme l'Outaouais, Montréal et le sud, où il y a une température où on peut commencer à marquer la chaussée plus

rapidement, on y aille là immédiatement, quitte à garder pour un petit peu plus tard, quand ça se réchauffe, l'Abitibi, etc.

Donc, il y avait une politique générale pour avoir ça comme objectif et, en complément, on demandait aux gens de prévoir le rapiéçage très tôt, justement pour le faire tout de suite avant la Saint-Jean-Baptiste ou la Confédération de façon à ce que ces plaques noires là ne demeurent pas, qu'on n'ait passé avant et puis qu'après ça on recouvre, etc. Donc, il y avait un objectif prévu là-dessus.

Quand il y a des contrats qui arrivent par après de façon inévitable, les couches d'usure, etc., on a additionné dans nos normes des points de marquage central que l'entrepreneur lui-même place de façon à ce que, tout de suite après la couche finale, il ne soit au moins pas démuné s'il y a quelques jours de décalage, là, pour qu'il puisse au moins repérer, par temps de pluie principalement, ces cas-là. Donc, pour la sécurité, il y a un certain marquage immédiat. Et on s'est mis aussi des normes à l'effet que, si possible, pas plus que cinq jours après la fin de la couche d'usure ou du rapiéçage intensif, il y ait un marquage permanent de mis.

Et, dans certains endroits où il y a beaucoup de circulation — je parle du Métropolitain ou d'autres routes alentour de Montréal et dans le nord aussi — on a voulu améliorer la qualité en posant, même si ça coûtait plus cher, des produits de plus longue durée. Ce sont des produits plastiques, des produits, donc, en général de plus longue durée. Et on fait des recherches, on suit ce qui se passe aux États-Unis pour avoir un produit de marquage de plus longue durée — donc on parle de deux à six ans, dépendamment de certains endroits — qui est de la peinture époxy. Donc, on est sur une phase aussi de mutation vers ce produit-là dans un avenir rapproché, très rapproché même, pour faire des essais, même l'année prochaine, pour essayer d'avoir un produit qui a une plus longue durée.

Et on regarde toutes les courbes de dégradation et, effectivement, en hiver, avec les abrasifs que l'on met, les déglaçants, nos méthodes conventionnelles font perdre rapidement la qualité que l'on a en été. Avec des produits tels que celui dont je viens de parler, des peintures à base d'époxy, on a une garantie de deux ans puis une dégradation qui est moins cassante rapidement. Donc, ils se dégradent aussi, mais plus lentement dans le temps, et c'est ça qu'on vise pour s'améliorer encore davantage.

Et je relie votre question du privé aussi. Il y a des secteurs où, quand on fait notre planification, on n'a pas les effectifs qu'il faut ou c'est trop éloigné par rapport à nos équipes. Pour une question de rentabilité, on confie, notamment dans l'est, des contrats de marquage en complément avec l'entreprise privée, mais on utilise d'abord nos ressources.

M. Thérien: Sur les routes, est-ce encore la politique, sur les routes, où il faut tracer le centre puis les deux lignes de chacun des côtés? Il y avait une politique,

c'était qu'à tous les deux ans on passait au centre puis on passait sur un côté. «C'est-u» changé, ça?

M. Crépeault (Luc): Non. Pour fins d'économie... La ligne de rive est moins essentielle que la ligne de centre. Donc, en faisant nos circuits, on traçait avec les fusils à gauche, côté chauffeur, et des fusils de marquage côté de la rive en même temps, donc deux séries de fusils, et pour ne pas repasser sur son ouvrage, comme on dit, on faisait une année dans un sens, et la ligne de rive, elle s'efface beaucoup moins, donc, l'année suivante, on prenait dans l'autre sens et on faisait la rive. Donc, la ligne de rive était en alternance, et c'est encore une technique pour fins d'économie.

M. Thérien: Pour fins d'économie, mais à des places... Ça, je comprends la question d'économie, mais à des places on passait puis c'était effacé, puis le malchanceux qui était sur le bord où la ligne était effacée, ce n'était pas l'année qu'on traçait... Mais, ça, «c'est-u» vraiment une économie? Si c'est une économie, vous êtes capable de me le dire au point de vue chiffres, mais est-ce que ça vaut la peine vraiment, sur des kilomètres et des kilomètres, au point de vue sécurité? Quand on parle de trou noir ou autre, là, si tu tombes malchanceux, si tu tombes sur la deuxième année puis que tu n'as pas vu le bord puis que tu prends le décor avec ça...

M. Crépeault (Luc): Il faut que j'explique aussi que, dans les routes particulièrement sinueuses, on identifie des zones où il faut qu'elles soient lignées deux fois, même au centre. Donc, dans les endroits où c'est le cas, où la ligne de rive est très importante, des courbes très sinueuses et des routes étroites, habituellement on repasse une deuxièmement fois, on les identifie au préalable et on les passe une deuxième fois.

M. Thérien: Je ne connais pas le calendrier, puis sur ça je n'ai pas de critique à faire, mais vous me dites ce que je disais, c'est qu'il y a une machine pour toutes les Laurentides, à Saint-Jérôme, pour Sainte-Thérèse jusqu'à Mont-Laurier.

M. Crépeault (Luc): Oui, effectivement, et à date on rencontre nos objectifs et c'est très ..

M. Thérien: Vos objectifs à arriver jusqu'à la Confédération. Parce qu'il y a des endroits qui vont arriver aux mois de mai, juin et juillet, où ils vont manquer de traçage.

M. Crépeault (Luc): Mais, on le sait, nos routes plus dangereuses sont plus...

M. Thérien: Vous y allez d'abord.

M. Crépeault (Luc): D'abord, là, on sait qu'une route à deux voies est encore plus importante à religner

qu'une autoroute, même s'il y a plus de circulation sur l'autoroute. Donc, la 117 est faite très tôt, je pense, dans les Laurentides. C'est sûr que les routes secondaires peuvent être traitées un petit peu plus décalées, mais je pense qu'on s'est beaucoup améliorés là-dessus et on est à un point, assez, d'équilibre. Maintenant, est-ce qu'il faut ajouter des nouveaux produits plus performants?

M. Thérien: Je sais que ce que vous nous traduisez tantôt sur les nouvelles chaussées, ça, c'est une belle amélioration au niveau du traçage provisoire. Ça, je trouve que c'est très, très bien. Je peux continuer, mais, en tout cas...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre? Parce que, là, le 20 minutes est écoulé. Est-ce qu'il y d'autres questions? Pas d'autres questions du côté du ministériel? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Ils sont satisfaits. Quel pourcentage est donné à l'entreprise privée pour faire le marquage, que ce soit dans l'est ou dans l'ouest?

• (16 h 50) •

M. Demers (Yvan): 90 %, environ, par le ministère, en régie, et 10 % au privé.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que le moment où on choisit le privé, c'est de s'assurer que, dans les périodes critiques, lorsque nos équipes sont occupées à faire... C'est à ce moment-là qu'on va chercher le privé ou...

M. Demers (Yvan): Oui, c'est un peu ce que vous dites, mais, en même temps, il y a une question de géographie aussi, de certaines zones où on sait que nos camions ne pourront pas se rendre.

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, vous avez mentionné tantôt, M. le sous-ministre, que le déluge au Saguenay—Lac-Saint-Jean n'a réellement pas affecté l'exécution des travaux ou les contrats, de façon générale, à travers la province. À date, tout ce qui avait été prévu comme travaux durant cette saison, à part pour des raisons techniques, là, est-ce qu'il y en a plusieurs projets qui étaient censés être exécutés qui n'ont pas été exécutés? Comme, par exemple, il y avait la 40, là, pour des raisons techniques. Mais pour une affaire de temps?

M. Demers (Yvan): Il y a une vingtaine de projets qui ne se réalisent pas, pour diverses raisons. Que ce soit pour des difficultés techniques, certains problèmes qu'on n'avait pas prévus, soit pour des raisons de... 22 projets pour 5 300 000 \$, à date.

M. Middlemiss: O.K. Donc, parmi ces travaux-là, par exemple, on avait, il me semble que ce n'est

peut-être pas des... il n'y a pas de problème technique, mais des études d'impact. Est-ce qu'il n'y avait pas une étude d'impact pour l'autoroute 40, un tronçon de l'autoroute 40, qui était prévue? Est-ce que cette étude d'impact là procède ou est sur le point de procéder?

M. Demers (Yvan): Est-ce que je pourrais savoir dans quel secteur? Est-ce que je pourrais savoir dans quel secteur de l'autoroute 40?

M. Middlemiss: Comté de La Prairie, genre, peut-être. Ou la 30.

M. Demers (Yvan): Est-ce que ce ne serait pas plutôt l'autoroute 30?

M. Middlemiss: Oui, 30, c'est ça que j'ai dit.

M. Demers (Yvan): 30? Vous aviez dit...

M. Middlemiss: Excuse-moi.

M. Demers (Yvan): J'avais compris 40.

M. Middlemiss: Ah! Excuse-moi, je voulais dire la 30. J'avais 10 de trop.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): O.K. On me dit qu'une demande de services va paraître dans les journaux d'ici quelques jours en regard de la réalisation de cette étude d'impact de la 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, est-ce que ça va être complété dans l'année fiscale 1996-1997?

M. Demers (Yvan): Elle va probablement débiter légèrement dans la prochaine année fiscale.

M. Middlemiss: Ça «fait-u» partie des 5 000 000 \$, là, qui ne seront pas dépensés?

M. Demers (Yvan): On me dit qu'elle était prévue de cette façon.

Entretien des chaussées en béton de ciment

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, de façon générale, là, il me semble que vous avez indiqué, je pense, peut-être dans vos notes préliminaires ou en réponse à des questions du député de Limoilou, que les interventions de réfection ou de construction des chaussées actuelles en béton de ciment s'effectuent ou devront s'effectuer en béton de ciment. Est-ce que c'est une politique? Il me semble que j'avais aussi reçu de la part du prédécesseur du présent ministre que c'était la politique du ministère. Est-ce que cette politique, c'est une politique, et, si oui, est-ce qu'elle existe encore?

M. Demers (Yvan): Oui, elle existe encore. Bon, en ce qui concerne les réfections, j'ai quand même indiqué une certaine réserve, quand même. La position, c'est qu'une chaussée en béton de ciment, quand on y fait des travaux de réfection, ils se font en béton de ciment, sauf qu'il y a quand même une analyse technique qui est faite et il peut s'avérer que ce ne soit pas nécessairement la bonne solution. Et, à ce moment-là, il peut en être autrement.

M. Middlemiss: Est-ce que vous en avez des cas où ça s'est produit, et sur quelle base, tu sais, on a pu... L'autre chose qui me fait venir avec cette question-là, c'est que, encore M. Bédard a mentionné qu'il semblerait qu'on n'avait pas le «know how» ou l'expertise pour l'entretien adéquat des routes en béton de ciment. Est-ce que c'est un peu à cause de ça...

M. Demers (Yvan): Non. Le know-how pour l'entretien en béton de ciment, le ministère l'a. Par ailleurs, il y a des chaussées de béton de ciment qui existent, qui sont là depuis fort longtemps, qui ont subi, je dirais, l'épreuve du temps, quoi, et qui, au fil des ans, n'ont pas toujours nécessairement connu l'entretien tout à fait adéquat, ce qui a fait que certaines d'entre elles ont atteint des niveaux de dégradation où il devient parfois très coûteux de les réparer en béton de ciment. Alors, il est arrivé dans certaines occasions qu'on les a réparées en béton bitumineux ou qu'on a fait d'autres types d'intervention. Mais, ça, c'est en particulier dans la région de Montréal?

M. Middlemiss: Oui.

M. Demers (Yvan): M. Tourigny pourrait peut-être ajouter là-dessus parce que c'est surtout dans sa région qu'on retrouve des chaussées en béton de ciment.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Alors, effectivement, au cours des années, la politique sur le béton de ciment a reconnu que les résultats que l'on avait atteints dans les dernières années... on peut remonter aux années 1930, mais notre politique sur le béton de ciment a reconnu que le type de conception de ces chaussées-là, la compétence de la mise en oeuvre ainsi que les méthodes d'entretien n'avaient pas donné le succès. Alors, la politique a reconnu la nécessité d'avoir une conception plus adaptée au Québec, d'avoir des méthodes d'entretien plus adaptées au Québec. Et la politique a prévu qu'on travaillerait avec les représentants de béton de ciment, l'association Portland, et les entrepreneurs en béton de ciment de manière à se donner une mise en oeuvre, une conception et une politique d'entretien qui étaient plus propres à la connaissance actuelle des chaussées de béton de ciment. Et on est en train de terminer le guide d'entretien des chaussées en béton de ciment, guide qui a été travaillé en partenariat avec l'association du ciment Portland.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, donc, avant de faire des travaux de conservation de la chaussée, vous faites un genre d'étude coûts-bénéfices et, si on le fait en béton de ciment, de réparer en béton de ciment, ça va coûter tant et ça va durer tant. Et l'alternative, c'est d'utiliser du béton bitumineux ou des choses de cette nature-là. Donc, à chaque projet, il y a une étude coûts-bénéfices qui est faite, et, selon les résultats de cette étude-là, si la politique est telle qu'énoncée tantôt, on procède avec la méthode qui nous donne l'avantage de bénéfices-coûts.

M. Demers (Yvan): C'est la politique générale. Évidemment, ça dépend aussi quand même de l'envergure du projet. Si on parle surtout de projets majeurs de réfection... Si on parle d'entretien préventif ou d'entretien normal, on ne fera pas d'étude économique pour aller, par exemple, remplir des fissures, boucher des fissures, bon, des trucs de même; changer des joints, il n'y a pas d'étude économique qui se fait. C'est dans des cas où il y a vraiment une détérioration marquée et où il y a des sommes importantes à dépenser. C'est là que pourra se faire l'étude.

● (17 heures) ●

M. Middlemiss: Donc, l'an passé, il y a eu un tronçon qui a été fait en béton de ciment. Cette année, est-ce qu'il y a des travaux qui ont été faits en béton de ciment, soit un nouveau tronçon ou de la réfection?

M. Demers (Yvan): Bon, il y avait le tronçon dont il a été question tout à l'heure qui devait être fait en béton et qui n'a pas été réalisé pour la raison qui a été mentionnée.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): En fait, il n'y a pas eu de nouveaux projets de développement, de construction de nouvelles chaussées. Il y a eu d'autres interventions de réfection majeure, notamment la 25, le tunnel LaFontaine.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des projets qui ont été faits, cette année, pour lesquels on n'a pas utilisé le ciment-béton sur une base de ciment-béton, où on aurait utilisé du béton bitumineux pour une couche d'usure ou de l'entretien?

M. Demers (Yvan): Il y a une section de chaussée en béton de ciment sur l'autoroute 40, dans les limites de la municipalité de Sainte-Anne-de-la-Pérade et de Grondines, sur une longueur d'environ 26 km, qui est en chaussée de béton de ciment et qui n'a pas été réparée en béton de ciment.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Le tronçon en réparation, je m'excuse, il a une longueur de 4 km.

M. Middlemiss: Donc, dans ce cas-là, la raison qu'on a procédé avec du béton bitumineux, c'était que les coûts-bénéfices étaient pour le béton bitumineux au lieu du béton-ciment, si la politique était d'utiliser toujours du béton-ciment sur du béton-ciment.

M. Demers (Yvan): Effectivement, c'est pour une raison d'abord de coûts. Il s'avérait que les coûts de réparation en béton de ciment auraient été nettement supérieurs par rapport à ceux de réparation en béton bitumineux.

M. Middlemiss: Coûts-bénéfices, toutefois, là?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: Parce que, si c'est juste les coûts, c'est certain que...

M. Demers (Yvan): Coûts-bénéfices, les coûts actualisés.

M. Middlemiss: C'est ça, le bénéfice, c'est que ça coûte plus cher, mais ça dure plus longtemps.

Études préalables aux réfections majeures

Mme la Présidente, il y a des travaux qui ont été faits... Je vous parlais tantôt de la 417. Je me promène sur la 417 puis sur la 40 et, à Rigaud, on a fait des travaux, il y a quelques années passées, qui étaient censés, après quelques années d'affaissement, de... La structure étant sur des pieux, elle ne bouge pas; les approches étant assises sur une couche d'argile, il y avait eu de l'affaissement avec les années. On a dépensé des millions de dollars pour tenter d'enlever... Je m'aperçois qu'aujourd'hui encore on commence, sur le côté ouest, à avoir encore ce... Est-ce qu'il y a des explications pourquoi l'affaissement est venu et autant?

M. Demers (Yvan): Je vais demander à M. Tourigny de vous donner l'explication.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Tourigny.

M. Tourigny (Yvon): Là comme dans plusieurs autres secteurs au Québec, on rencontre des sols de faible consistance, qu'on appelle des savanes, que plusieurs ont dans leur région, et, malheureusement, on a encore beaucoup de difficultés à contrôler les types de construction là-dessus. Les savanes dont je parle, avec leur sol de faible consistance, ont comme caractéristique de s'affaisser continuellement dans le temps. C'est donc dire que l'on n'atteint pas un équilibre entre le poids que l'on met sur le sol de faible consistance et l'écrasement de ce sol-là.

On a ajouté à nos méthodes de nouvelles méthodes qui sont de style «styrofoam», de manière à ce que

le poids ajouté soit le plus faible possible, le plus réparti possible. On a atteint de meilleurs résultats que dans le passé, mais on n'a pas atteint encore l'excellence et, malheureusement, on peut noter, dans plusieurs endroits au Québec et dans la région de Montréal, sur plusieurs routes, de l'affaissement qui se poursuit et qui fait en sorte que, quatre, cinq, 10 ans plus tard, il faut revenir faire une intervention de profil.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, moi, j'étais sous l'opinion que ça faisait 20 ans, et que ça faisait 20 ans qu'il y avait un remblai, et que la majeure partie de l'affaissement avait eu lieu pour qu'on fasse des travaux de cette envergure-là, parce que, pendant 20 ans, on ajoutait un petit peu d'asphalte, puis on faisait ci, sauf qu'à un moment donné on a dit: Voici, nous sommes rendus au moment où l'affaissement a atteint presque zéro. Et ça semble être la vérité, sauf que c'est seulement dans la voie ouest du côté ouest. Le côté est de la voie ouest semble être assez normal. L'autre, dans la voie est, ça semble aussi être... on n'a pas le même... Donc, j'ai l'impression qu'il y a autre chose qui s'est produit là, et je me pose la question à savoir: Est-ce qu'on a fait un suivi? Est-ce qu'on est allé voir? Est-ce qu'on a mesuré? Est-ce qu'on a tenté d'expliquer ce qui se passe?

M. Tourigny (Yvon): À votre question précise, à ma connaissance, non, on n'a pas fait de suivi. Certes, les équipes du milieu l'ont sûrement fait, mais ce n'est pas venu à nos oreilles. C'est sûr que, de manière générale, on parle du type de construction à peu près le plus complexe en génie, parce qu'on sait par expérience, tous, qu'au niveau des savanes il s'agit d'un mélange d'eau et de terre. Alors, il se passe des pressions, il se passe des mouvements de pression dans le sol qui font en sorte que ce que l'on retrouve soit en largeur ou soit en longueur est fortement différentiel d'une place à l'autre.

C'est cette complexité-là qui fait que, malheureusement, les méthodes que l'on apporte et qui sont le plus uniforme possible sur un tronçon ne donnent pas nécessairement le même résultat à chaque mètre carré. Mais vous rentrez vraiment dans un domaine de la complexité du génie qui est d'importance ici, au Québec.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on ne devrait pas... Disons, voici un exemple d'un programme pour tenter de déterminer qu'est-ce qui s'est passé. Surtout si vous dites que ça arrive peut-être à d'autres endroits, le fait qu'il y ait tellement un chaos, une dépression, on devrait justement se donner les connaissances et être capable de prévenir que des choses comme ça se produisent. Il me semble que ça fait partie du laboratoire. Ça fait partie de l'expertise technique que, comme ministère, on doit se donner, parce que ce n'est certainement pas nécessairement l'entreprise privée qui va... Donc, on devrait peut-être avoir un système pour observer et peut-être déterminer ce qui s'est produit.

M. Demers (Yvan): Actuellement, au Québec, on fait un suivi systématique depuis plusieurs années sur à peu près 70 sites, 70 types de situations différentes pour pouvoir justement mieux connaître les phénomènes et leur évolution et être capables de parfaire nos connaissances. Est-ce que ce cas-là fait partie des 70 sites, il ne semble pas, mais le cas des savanes est quand même étudié, peut-être pas de façon spécifique à cet endroit-là, mais...

● (17 h 10) ●

M. Middlemiss: Mais celui-là, c'est parce qu'on a fait des travaux de quelques millions de dollars, et je me souviens que c'était censé améliorer. On faisait toujours ça, et je suis convaincu qu'il a dû y avoir 24 po d'asphalte, en arrivant au pont. Là, on a fait tous les travaux et, à peine trois ans après, on est pris avec la même chose. Et je me dis, moi, il me semble que, par curiosité, on devrait, comme ministère, dire: On est là, qu'est-ce qu'il s'est produit? On croyait, au moment où on a décidé de faire ces travaux-là, que l'affaissement était fini, qu'en faisant ça, on aurait quelque chose d'acceptable ou qu'on aurait de l'affaissement très minime. Le génie, c'est dans... L'application, c'est comme ça. En faisant des recherches ou des observations sur ça, on l'applique après ça sur d'autres chantiers.

M. Tourigny (Yvon): Écoutez, ça fait 25 ans que je touche de près aux savanes et je peux vous confirmer que ça fait 25 ans qu'on suit de très près l'ensemble du phénomène des sols sensibles. Celui-là en particulier, je le note, et je peux vous dire qu'on va s'assurer qu'il y ait un examen qui fera en sorte qu'on pourrait, lors d'un autre échange, peut-être, vous indiquer ce qui se passe ou ce que l'on perçoit de ce qui s'est passé.

M. Middlemiss: Je sais que, probablement, sur l'autoroute 40, le Conseil national de recherches avait installé des points d'observation de l'affaissement et ainsi de suite. Mais là c'est un phénomène qui se produit après qu'on ait fait des réparations, et on va être obligé de le faire à d'autres endroits. Donc, l'expérience vécue là, pourquoi ça s'est affaissé plus qu'on ne le croyait, à ce moment-là, lorsqu'on posera des gestes à d'autres endroits... Il me semble que ça fait partie un peu d'un secteur du ministère des Transports de voir à ces choses-là.

M. Tourigny (Yvon): Nous en prenons bonne note, monsieur.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bédard voudrait ajouter quelque chose là-dessus.

M. Bédard (Gilles): Suite aux commentaires de M. le sous-ministre, lors de notre vérification de cette année, on avait regardé 17 projets qui avaient été enclenchés par le ministère. On commentait ça au point 5.52 et on est arrivé à la conclusion que, dans ces 17 projets là, qui représentaient quand même des réflexions

majeures, qui représentaient quand même 10 000 000 \$, il y avait 53 % des projets qui n'avaient pas eu les études requises, tel que vous mentionnez. C'est quand même assez important.

M. Demers (Yvan): Est-ce que vous parlez des projets de béton de ciment?

M. Bédard (Gilles): Non, non. De réfections majeures.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Bédard (Gilles): Je parle de ce que monsieur parle ici. Au point 5.52, on dit qu'on a examiné 17 projets de réfections majeures planifiés en 1995-1996, qui totalisaient 10 000 000 \$. Dans 53 % des cas, le ministère n'avait pas procédé aux études requises principalement en raison des délais jugés insuffisants pour réaliser les études et parce que les concepteurs préféraient se fier à leur expérience.

M. Demers (Yvan): On a actuellement un mandat, un petit mandat, un mandat avec une firme qui est en train de nous développer, applicable au ministère des Transports, une méthodologie d'étude coûts-bénéfices pour nos interventions.

Maintenant, dans les cas que vous mentionnez, je ne sais pas exactement quel type de projets, mais les projets n'ont pas tous, quand même, la même complexité et ne nécessitent pas toujours des études toujours excessivement poussées. Il peut arriver qu'une route soit dégradée et d'une dégradation avancée, mais les gens, les ingénieurs savent quand même ce qu'il faut faire sur le plan technique pour régler le problème. Et ce n'est pas nécessairement une étude très exhaustive. Je veux dire, les connaissances pratiques des ingénieurs, dans certains cas, suffisent pour qu'ils puissent identifier les solutions qu'il y a à mettre de l'avant pour régler certains problèmes. Il faudrait voir chacun des cas.

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

Processus d'attribution des contrats découlant des inondations de juillet

M. Middlemiss: Oui. On va faire autre chose. Vous avez indiqué tantôt qu'au Saguenay—Lac-Saint-Jean, c'est allé vite parce qu'on n'a pas été obligé de faire des études d'impact, ou bien la Commission de protection du territoire agricole... et aussi concernant le choix des ingénieurs et des entrepreneurs. De quelle façon on a procédé? Est-ce que, pour le choix des ingénieurs, on est allé chercher des noms au niveau du fichier central, comme on fait de façon normale? Mais de quelle façon on a déterminé le choix? Une fois qu'on avait les noms, de quelle façon on a déterminé le choix?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): Pour les services professionnels. O.K. Nous nous sommes quand même donné des règles très, très strictes pour s'assurer que tout se fasse de la façon la plus objective possible. Pour les mandats, par exemple, de services professionnels de moins de 10 000 \$, nous sommes quand même allés au fichier chercher un fournisseur. Ça se faisait de façon très rapide: en dedans d'une journée, on faisait l'offre au nom qui était sorti du fichier et on signait le contrat.

Pour des mandats qui pouvaient s'établir entre 10 000 \$ et 50 000 \$, un fournisseur également au fichier, une offre était faite au mandataire puis le contrat était signé, de telle sorte que tout pouvait se régler à l'intérieur d'une période de trois jours.

Pour des mandats qui s'établissaient entre 50 000 \$ et 200 000 \$, nous allions chercher trois noms au fichier. Les invitations étaient faites par fax. Le délai: à l'intérieur d'une journée. Les invitations étaient faites par fax. Le délai pour les firmes, pour soumettre une offre de services, était de trois jours, ce qui faisait que, finalement, l'offre de services, quand on compte tous les délais, l'ensemble des délais — aller au fichier, faire l'invitation et recevoir l'offre de services — tout se déroulait à l'intérieur d'une période de cinq jours.

M. Middlemiss: À ce moment-là, une fois qu'on en avait trois...

M. Demers (Yvan): On faisait une table de décision.

M. Middlemiss: La table de décision, comme dans le passé.

M. Demers (Yvan): On la faisait sur place. Table de décision sur place et décision immédiate, signature.

M. Middlemiss: Donc, la même procédure que normalement.

M. Demers (Yvan): C'est un peu la même procédure...

M. Middlemiss: Accélérée.

M. Demers (Yvan): ...mais très accélérée.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Maintenant, qui a eu le temps et la vitesse de préparer toute l'estimation des coûts des projets?

M. Demers (Yvan): C'est-à-dire que...

M. Middlemiss: Ça été fait par...

M. Demers (Yvan): ...par les firmes.

M. Middlemiss: ...le ministère?

M. Demers (Yvan): C'est-à-dire que, pour déterminer les firmes, pour aller chercher les firmes, c'est le ministère qui a procédé à l'évaluation des budgets, des coûts de la firme. Maintenant, le ministère engageait des firmes pour faire préparer des plans et devis qui nous permettraient d'aller en appel d'offres. Alors, ça, c'est les firmes qu'on engageait qui avaient le...

M. Middlemiss: Qui préparaient le contrat de 10 000 \$...

M. Demers (Yvan): Voilà.

M. Middlemiss: ...ou moins. Mais qui a établi que c'était 10 000 \$, le mandat que vous donniez à...

M. Demers (Yvan): C'est le ministère, basé sur le coût approximatif des travaux que nous avons à réaliser.

M. Middlemiss: Est-ce que ça s'est avéré que la plupart de ces estimations étaient à point, ou est-ce qu'on s'est aperçu qu'il y en avait peut-être qui étaient...

M. Demers (Yvan): Nous venons de recevoir... Parce que les délais... Nous les avons fait travailler rapidement, parce que nous voulions réaliser les travaux permanents le plus possible avant que l'hiver arrive. Alors, la plupart des firmes ont maintenant réalisé leur mandat. Nous sommes en processus d'appel d'offres, il y a déjà des appels d'offres qui sont ouverts et il s'avère que nos estimations étaient assez bonnes.

M. Middlemiss: O.K. Ça, c'est la préparation des plans et devis.

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: Maintenant, on passe à la phase de l'exécution.

M. Demers (Yvan): Voilà.

M. Middlemiss: De quelle façon on a procédé pour les entrepreneurs, pour exécuter ces contrats-là?

M. Demers (Yvan): On va vous expliquer.

(Consultation)

M. Demers (Yvan): Pour les travaux de 10 000 \$ à 100 000 \$, nous avons procédé par invitation auprès de trois entrepreneurs inscrits au fichier. Et c'est la même chose: c'était une journée pour aller chercher trois noms au fichier; une journée pour transmettre l'invitation; délai pour soumissionner, trois jours;

ouverture et analyse de la soumission, une journée; et la signature du contrat, une journée, de telle sorte que tout le processus se passe à l'intérieur d'une période de sept jours.

M. Middlemiss: Le contrat, c'est selon les mêmes exigences que les contrats qu'on avait normalement.

M. Demers (Yvan): Même chose.

M. Middlemiss: Toutes les retenues, les...

M. Demers (Yvan): Même chose.

M. Middlemiss: Dans tout ça, là, combien... Est-ce que la plupart des bureaux d'ingénieurs-conseils qui oeuvraient certainement en région, les entrepreneurs, ont réussi à décrocher des travaux? On a combien de bureaux... différents bureaux d'ingénieurs-conseils. Combien de différents entrepreneurs ont réussi à exécuter ce 26 000 000 \$?

● (17 h 20) ●

M. Demers (Yvan): Non, non, les travaux de 26 000 000 \$ ne sont pas réalisés au complet, là. On est rendu maintenant à cette étape-là où on a commencé à ouvrir les soumissions, à donner des contrats. Il y en a même encore qui sont en train de s'ouvrir, ces jours-ci, des soumissions.

M. Middlemiss: Oui, mais ceux qui sont exécutés là? Il y en a qui ont été exécutés vite, vite.

M. Demers (Yvan): Ah! Il y a eu une phase, au début, dans la première semaine, les premiers 10 jours, où vraiment c'étaient des travaux en très grande urgence qui avaient pour but de rétablir les liens. Dans certains cas, ces travaux-là avaient un caractère même temporaire et ils ont été faits en régie par de l'équipement du ministère ou de l'équipement loué. Il fallait...

M. Middlemiss: Donc, ce qu'on considérait urgent pour rétablir les...

M. Demers (Yvan): Rétablir... Dans certains cas, ces travaux-là avaient un caractère permanent; dans d'autres cas, ils avaient un caractère temporaire. Alors, il s'agissait de rétablir les liens. Il y avait une quinzaine d'endroits où les liens routiers avaient été coupés et où il fallait les rétablir. Exemple, à La Baie, où tout un quartier a été évacué. Il n'était pas possible de ramener les gens dans le quartier tant que la route du ministère n'était pas rétablie.

M. Middlemiss: Ces travaux-là d'urgence, de premier ordre, c'est combien de millions, ça?

M. Demers (Yvan): C'est ça qui a coûté environ 6 000 000 \$.

M. Middlerniss: Ça, c'est 6 000 000 \$?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlerniss: O.K. Et les gens qui ont travaillé dans ça en régie, pour engager les camionneurs, les gens qui avaient de l'équipement, est-ce que vous êtes allés aux gens qui sont enregistrés au ministère?

M. Demers (Yvan): Oui, oui. On est allés, par exemple, pour les camionneurs, auprès des postes de courtage. On a essayé de... On a fonctionné selon les...

M. Middlerniss: Les mêmes règles du jeu qu'ils ont fait, mais plus vite.

M. Demers (Yvan): Les mêmes règles, mais plus rapidement.

M. Middlerniss: Plus efficaces.

M. Demers (Yvan): Oui.

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

Transport scolaire

M. Thérien: Je vais peut-être passer à un autre sujet: le transport scolaire. Il y a eu un rapport-choc, il y a eu des recommandations. Je voudrais savoir si le ministère a fait appliquer ou s'il y a eu des coûts aux recommandations au niveau du transport scolaire suite à un rapport connu. Est-ce qu'il y a eu des...

M. Demers (Yvan): Juste un point d'information, M. le député. J'aimerais savoir quel rapport.

M. Thérien: Le rapport Bouliane.

M. Demers (Yvan): Le rapport Bouliane. O.K.

M. Thérien: Je ne voulais pas mentionner le nom pour ne pas faire de débat, là. Il y a eu quand même des recommandations au niveau de la sécurité puis de tout ça, où le ministère... C'est une de ses vocations, la sécurité. Est-ce que le ministère est intervenu là-dedans, a fait appliquer les recommandations? Est-ce qu'il y a eu des coûts supplémentaires à l'application de ces recommandations-là, ou ça a été un rapport comme certains autres rapports?

M. Demers (Yvan): Certaines recommandations ont été appliquées, par exemple le bras de sécurité.

M. Thérien: C'est-à-dire que c'est le ministère qui faisait la vérification. Est-ce qu'il a été impliqué — parce que les contrats viennent du ministère — au niveau du bras, là, ou d'autres...

M. Demers (Yvan): Exemple, le bras de sécurité, le ministère a fait la conception du bras de sécurité et il a demandé aux commissions scolaires de l'installer, sur une base volontaire, sur une base facultative, mais en fonction de son bilan de sécurité. Chacune des...

M. Thérien: O.K. Mais il n'y a pas eu d'imposition, il n'y a pas eu de coût supplémentaire à ça, c'était à l'intérieur des budgets que le ministère s'était fixés?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Thérien: Est-ce qu'il y a une étude présente, au ministère des Transports, pour le délestage des coûts du transport scolaire?

M. Demers (Yvan): Il y a actuellement des réflexions qui se font au ministère sur...

M. Thérien: C'est la dernière année de contrat, je pense?

M. Demers (Yvan): ...ce qu'on appelle l'intégration des modes...

M. Thérien: L'intégration des?

M. Demers (Yvan): L'intégration des modes de transport. Il est possible qu'il y ait des gains de productivité à faire au niveau du transport. Quand on pense, par exemple, au transport adapté, il se fait du transport adapté dans le domaine du transport scolaire, il se fait du transport adapté par les sociétés de transport public, il se fait du transport adapté dans le monde de la santé. Il y a quelques centaines d'organismes, plusieurs centaines d'organismes qui s'occupent de transport adapté, alors il y a peut-être des gains...

M. Thérien: De transporter des élèves aux écoles versus d'autres ministères que le ministère des Transports?

M. Demers (Yvan): Il y a peut-être des gains de productivité à faire, de mettre en commun des équipements.

M. Thérien: Avec le transport civil ou... C'est ça, en fait, parce que l'intégration, c'est soit le transport civil, soit le transport... les CIT ou des choses comme ça.

M. Demers (Yvan): À meilleur coût. C'est de rendre des services meilleurs ou semblables à un meilleur coût. C'est de trouver les façons, là.

M. Thérien: Vous êtes en train de regarder ça ou de préparer... Mais il n'y a pas d'étude commandée autre que par vos ressources internes?

M. Demers (Yvan): Les réflexions qui se font dans ce domaine-là se font à l'interne.

Autres sujets

M. Thérien: O.K. Je vais passer à un autre petit sujet, parce que l'heure avance, là. La publicité le long des routes. Je sais que le ministère des Transports gère l'emplacement aux sorties d'autoroutes, tout ça, où les panneaux touristiques se posent. On sait que c'est les ATL qui décident qui va aller sur les panneaux et ainsi de suite, mais c'est le ministère des Transports qui...

La Présidente (Mme Bélanger): L'ATR aussi.

M. Thérien: L'ATR aussi. C'est par déformation de... C'est le ministère des Transports qui gère l'emplacement, et tout ça, et eux décident. Bon, je ne vais pas discuter, là. On sait que la norme, c'est trois. Et la norme, c'est trois parce que le ministère des Transports a jugé qu'au niveau sécuritaire le type qui circule, il ne peut pas en lire plus que trois, sinon ça peut être dangereux. Parfait, on ne discute pas de ça.

Mais, quand on parle de trois, quand vous arrivez dans des régions touristiques telles les Laurentides, ça peut être la même chose. C'est presque insultant qu'à la sortie de Saint-Sauveur on ait un panneau sur les trois... parce que trois, c'est les trois premiers arrivés, bon. Est-ce qu'il y a des études ou est-ce qu'on se penche sur le fait de mettre d'autres panneaux qui pourraient en indiquer trois à des distances respectables pour la sécurité? Parce que, là, ça devient un problème: les trois premiers, c'est des favorisés, c'est des élus de Dieu; les autres, ils sont abandonnés.

Est-ce que le ministère des Transports se penche là-dessus? Est-ce qu'il y a quelque chose qui se fait là-dessus pour donner du service? Parce qu'on sait très bien que c'est un développement économique, ça. Vous allez sûrement avoir à me répondre, parce que j'ai questionné le ministre là-dessus. Ça fait que je sais comment ça va: on questionne le ministre et ça descend à des fonctionnaires compétents.

M. Demers (Yvan): Oui, mais la question, à ce sujet-là, c'est la possibilité aussi d'en implanter d'autres. Dans des secteurs comme ça, il y a beaucoup, déjà, de panneaux dans l'emprise: il y a beaucoup de panneaux de signalisation de toutes sortes dans l'emprise.

M. Thérien: Oui. Moi, ce que je veux dire... Je comprends très bien ça et il y a une question de sécurité, si on en met trop.

M. Demers (Yvan): C'est ça.

M. Thérien: Mais est-ce que 1 000 pi ou 2 000 pi... Je ne veux pas mettre de chiffres parce que je ne suis pas expert, là. Mettons, on prend une sortie, la sortie 60: il pourrait y avoir une série de

panneaux à des distances... Parce que la sortie, c'est quand même sur des kilomètres qu'ils annoncent qu'il y a telle activité, telle activité. Il pourrait y avoir sécuritairement — parce que c'est ça, là, je ne parle pas de ceux qui s'annoncent... Sécuritairement... Parce que, c'est ça, le rôle du ministère, d'avoir...

Ça, ça serait une réaction proactive du ministère de faire des ouvertures, parce qu'il n'y en a pas beaucoup, de panneaux, sur les bretelles, parce que c'est limité avant les bretelles. Mais, moi, je parle à des distances très respectables. Je sais qu'on en a déjà parlé, mais est-ce que le ministère se penche là-dessus? Parce que c'est tout de même une rentrée de fonds pour le gouvernement. Je ne suis pas négatif, je veux même aider le gouvernement.

M. Demers (Yvan): Bon. Pour répondre de façon très précise à votre question, il n'y a pas d'études là, actuellement, qui se font pour examiner la possibilité, beaucoup plus avant les intersections, d'en mettre davantage.

M. Thérien: Qui indiqueraient la sortie. Parce que je sais que les emprises, au ministère, c'est presque une vache sacrée: on ne touche pas aux emprises ou le moins possible. Mais il ne faut pas oublier que les emprises, ça appartient aux citoyens du Québec.

M. Demers (Yvan): C'est qu'il y a quand même, là...

M. Thérien: Mais on regarde la sécurité.

• (17 h 30) •

M. Demers (Yvan): Oui. J'aimerais mentionner quand même que le ministère, au fil des ans, s'est quand même ouvert beaucoup face à la signalisation. On a cette signalisation-là, touristique, qui, je pense, répondait à un besoin et qui a satisfait, en tout cas, beaucoup de gens dans l'industrie touristique au Québec, et il y a aussi la signalisation des services qui est maintenant permise sur les autoroutes, au Québec.

M. Thérien: Qui s'est beaucoup améliorée. Mais vous avez les ressources. Si, à un moment donné, vous avez une demande, vous avez les ressources, à votre ministère, pour regarder ça, pour faire des suivis.

M. Demers (Yvan): Oui, oui, les ressources pour regarder...

M. Thérien: Mais les regarder, les analyser. Il n'y a pas juste les regarder, les analyser, Ha, ha, ha!

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

M. Gagnon: Mme la Présidente, j'aimerais revenir au processus d'attribution des contrats qui ont

découlé des pluies des 19 et 20, pour la retenue des services autant des services professionnels que pour les firmes qui ont pu exécuter ou qui exécuteront des travaux. Est-ce que la méthode utilisée permet ou a permis de privilégier des entreprises locales, quand vous faites référence à un fournisseur au fichier, pour des contrats de moins de 10 000 \$?

M. Demers (Yvan): Oui. Les règles mêmes du fichier font en sorte que le fichier nous fournit des entreprises de la région même ou des régions contiguës

M. Gagnon: Les travaux qui sont exécutés sur la Côte-Nord, à Ragueneau, si je comprends votre réponse, le fichier identifiait des fournisseurs qui pouvaient être autant de la région que du Saguenay—Lac-Saint-Jean ou de Charlevoix ou des régions contiguës, c'est ce que vous me dites?

M. Demers (Yvan): Des régions contiguës

M. Gagnon: Est-ce que ça aurait pu être concentré sur trois fournisseurs de la région immédiate?

M. Demers (Yvan): Présentement, le fichier donne les fournisseurs de la région. S'il n'y en a pas, il donne des fournisseurs des régions contiguës. Juste un petit moment, je voudrais savoir...

(Consultation)

M. Demers (Yvan): O.K. Quand on parle de territoire, de région, c'est le territoire de la MRC. Alors, c'est la MRC dans laquelle se trouvent les travaux qu'on veut exécuter. S'il n'y a pas de fournisseur dans cette MRC, le fichier va chercher des noms dans les MRC contiguës.

M. Gagnon: Et ce principe-là valait également pour les services professionnels?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Gagnon: Est-ce qu'on a la liste des contrats qui ont été attribués?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Gagnon: Des montants? En ce qui concerne la région Côte-Nord, est-ce que ce serait possible de les avoir?

M. Demers (Yvan): Est-ce que vous parlez des mandats de services professionnels ou des... Il n'y a pas eu de services professionnels sur la Côte-Nord, il y a des travaux: la route 138, Betsiamites, Les Entreprises Jacques Dufour & Fils. Les trois. C'est les trois, en fait: un contrat de 435 000 \$, un de 204 000 \$ et un de 20 000 \$.

M. Gagnon: Dans le secteur de Baie-Trinité?

M. Demers (Yvan): Baie-Trinité.

M. Gagnon: Ça permet de comprendre le processus.

M. Demers (Yvan): Il n'est pas encore donné. Dans le secteur de Baie-Trinité, il y a un contrat de 90 000 \$; il est à venir. Il y a un autre contrat de glissière de sécurité, de 98 000 \$, qui est à venir.

M. Gagnon: C'est tout. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Gagnon: Oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, tantôt, on a parlé de la 30 et de l'étude d'impact. Je pense que les travaux sur la 30, la plupart des gros travaux sont exécutés. Mais est-ce qu'il n'y a pas d'autres travaux qui sont prévus dans ce coin-là, soit la 30 ou la 132, qu'on est censé faire pour des raisons peut-être de sécurité ou d'amélioration de la circulation, pour la circulation?

M. Demers (Yvan): Dans le secteur de Candiac, il y a des travaux qui étaient prévus à l'intersection de l'autoroute 30 et de la route 132. Nous sommes actuellement à analyser les soumissions.

M. Middlemiss: C'est quoi, c'est de l'ordre de 1 000 000 \$, ces travaux-là?

M. Demers (Yvan): C'est des travaux de l'ordre de 7 000 000 \$.

M. Middlemiss: 7 000 000 \$?

M. Demers (Yvan): Oui.

M. Middlemiss: C'était prévu pour être exécuté cette année?

M. Demers (Yvan): Sur deux ans.

M. Middlemiss: Sur deux ans, O.K.

M. Thérien: Il n'y a pas des travaux qui avaient été annoncés pour être réalisés cet été? Non? Le long de la 132, au niveau sécurité.

M. Demers (Yvan): Entre Candiac et Sainte-Catherine, à plusieurs endroits sur la 132, à des intersections, il y a des travaux. Il y avait des travaux de prévus et qui sont en voie de réalisation.

M. Thérien: Pour un montant de?

M. Demers (Yvan): Quand on fait la somme de tout ça, c'est de l'ordre de 1 000 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça semble être la fin du questionnement. Mais peut-être qu'on pourrait vous allouer un certain temps, M. le sous-ministre, pour vous permettre d'informer les membres de la commission sur des sujets que vous jugez d'intérêt pour les membres de la commission et qui n'ont pas été questionnés durant le mandat.

M. Demers (Yvan): Oui, merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Demers.

M. Demers (Yvan): D'abord, j'aimerais vous souligner que c'était pour moi une première expérience.

La Présidente (Mme Bélanger): Pénible?

Remarques finales

M. Yvan Demers, sous-ministre des Transports

M. Demers (Yvan): Non. C'est aussi, pour le sous-ministre des Transports, si j'exclus ma personne, une première expérience. Je dois vous dire que j'ai aimé l'expérience. Je craignais un peu parce qu'on ne sait jamais à quoi s'attendre. Je comprends un peu mieux les différents ministres que j'ai pu servir aussi, au fil des ans; c'est toujours un peu stressant de voir venir une question sans trop savoir exactement c'est quoi. Et ce qui est encore plus stressant, c'est d'être certain qu'on a la bonne réponse.

À tout événement, c'est un exercice que je trouve excellent aussi pour les administrateurs publics. Ce n'est que tout à fait normal que les élus s'intéressent aussi de plus près à la gestion des organisations et, dans ce sens-là, j'ai apprécié, mes collègues aussi, l'expérience.

Le temps a peut-être manqué un peu et il y a peut-être certains sujets, malheureusement, qui n'ont pas pu être traités de façon complète ou, en tout cas, il y a peut-être certains éléments que, pour ma part, j'aurais aimé préciser, notamment au niveau de la sécurité routière. Je tiens à redire que la sécurité routière, c'est notre plus grande priorité, et nous y mettons tous les efforts pour nous donner, au Québec, un système routier performant sur le plan de la sécurité.

À cet égard, je voudrais très rapidement citer certaines statistiques qui démontrent quand même qu'au Québec la situation n'est peut-être pas aussi dramatique qu'on pourrait le penser et que nous faisons d'énormes progrès. Je voudrais juste vous faire remarquer que, de 1973 à 1994, le nombre de poids lourds au Québec a augmenté de 150 %; que le nombre de kilomètres parcourus au Québec, pour la même période, de 1973 à 1994, a augmenté de 120 % — il

a à toutes fins pratiques doublé; que le nombre de véhicules qui circulent sur les routes a doublé également et est passé de 2 200 000 à 4 200 000; et que durant cette même époque le nombre de décès sur les routes du Québec est passé de 2 200 à 827, ce qui est un excellent bilan. Loin de moi l'idée de vouloir attribuer au seul ministère des Transports le mérite de cette baisse. Tout de même, je pense que le ministère a aussi, par son action, contribué à abaisser le nombre d'accidents.

• (17 h 40) •

Et, quand on se compare à d'autres États un peu partout dans le monde... Je voudrais vous citer certaines statistiques qui viennent de documents officiels de différents gouvernements. Le nombre de décès, pour la période de 1978 à 1993, aux États-Unis, a diminué de 20 %. Pour la même période, en Ontario, il a diminué de 31 %; en Europe, de 20 %; et, au Québec, de 53 %, pour la période de 1978 à 1994. Le nombre de blessés, aux États-Unis, a baissé, pour la même période, de 1978 à 1993... c'est-à-dire a augmenté de 9 %; en Ontario, a baissé de 4 %; et, au Québec, a baissé de 18 %. Alors, ce sont quand même des résultats. Ce sont des résultats qui proviennent de sources officielles et qui sont dignes de mention, et auxquels le ministère des Transports a été fier de contribuer.

Sur la signalisation, je l'ai mentionné aussi, j'ai pris bonne note. Nous nous le sommes fait dire également par les différents organismes que nous avons rencontrés que notre signalisation s'attire certaines critiques. Nous en prenons bonne note et, je vous l'ai mentionné, nous sommes à réviser, particulièrement au niveau de la signalisation d'indication, toute cette question et nous avons comme objectif de nous donner, d'ici le printemps 1997, un plan révisé de signalisation d'indication.

Pour la viabilité hivernale, évidemment, l'objectif premier de la politique du ministère en matière d'entretien d'hiver, c'est d'assurer à l'utilisateur un réseau routier le plus sécuritaire possible compte tenu des conditions climatiques. Là également, et ce n'est pas étranger aux résultats que nous obtenons sur le bilan routier depuis plusieurs années, nous faisons des efforts particuliers pour surveiller nos entrepreneurs, pour donner, par des campagnes de sensibilisation, plus d'information au public sur les conditions particulières de conduite en hiver.

Ce sont peut-être là les principaux éléments que je tenais à souligner, Mme la Présidente, et je vous remercie. Merci également à tous les membres de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on vous remercie, M. Demers, et on remercie vos collaborateurs de leur participation.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 17 h 43)

(Reprise à 20 h 16)

La Présidente (Mme Bélanger): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Bonsoir, M. le ministre. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 135, Loi modifiant de nouveau la Loi sur la fiscalité municipale.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) et M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

Étude détaillée du projet de loi n° 135

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous en sommes rendus à l'étude de l'article 1, deuxième alinéa. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Mme la Présidente, le ministre vient de déposer une nouvelle série d'amendements qui touchent l'article 1, l'article 2...

Une voix: On vient de les avoir.

Mme Delisle: On vient tout juste de les avoir, et ce sont des articles qui...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils n'ont pas été déposés, Mme la députée de Jean-Talon, c'est distribué.

Mme Delisle: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai dit: Ils n'ont pas été déposés à la commission, ils ont été distribués. C'est différent.

Mme Delisle: Ah! il y a une différence entre «déposés» puis «distribués»?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Delisle: En tout cas, l'important, c'est qu'on les ait entre les mains. Parfait, Mme la Présidente. Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est parce que, quand ils sont déposés, ils deviennent officiels.

M. Trudel: Mme la Présidente, je m'excuse. On ne réagira pas sur un amendement qui n'est pas déposé. Je vous les ai distribués parce que je me dis: Dans la procédure, vous allez me donner l'occasion de déposer mes amendements, j'imagine.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

M. Trudel: J'aimerais bien ça.

Mme Delisle: Mais je pense que j'avais la parole avant.

M. Trudel: Et que je les présente aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: J'allais juste vous demander, Mme la Présidente, si c'était possible qu'on suspende les travaux quelques minutes pour qu'on puisse, nous, prendre connaissance de ces trois amendements-là, qui sont nouveaux, pour voir si ça correspond, finalement, à l'entente qui a été conclue entre les deux unions et le ministre lors de la signature de cette entente-là, le 22. S'il n'y a pas de problème, moi, je n'en aurai pas, mais il faudrait au moins qu'on ait la possibilité de les regarder.

M. Trudel: Auparavant, Mme la Présidente, avec votre autorisation bien sûr, je vais déposer les amendements, parce qu'on ne pourra pas suspendre pour étudier un amendement qui n'existe pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Exact.

M. Trudel: Je vais les déposer et j'aimerais bien les présenter aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, officiellement, le ministre...

Mme Delisle: Alors, on suspendra, Mme la Présidente, pour chacun des amendements.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non.

Mme Delisle: C'est la proposition que je ferai lorsqu'on arrivera à l'article 1.

M. Trudel: Non, mais il faut qu'ils soient déposés si vous voulez...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon, ce que le ministre dit, c'est qu'il va déposer les amendements, parce que, officiellement, pour la commission, ils ne sont pas déposés, ils ont été distribués avant l'ouverture de la commission.

Une voix: Là, on vient de les recevoir, puis, là, ils sont déposés.

M. Trudel: Non, non.

Une voix: Non?

Amendements déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ne sont pas encore déposés. On les dépose. M. le ministre, si vous voulez bien déposer vos amendements.

Commentaires sur les amendements

M. Trudel: Mme la Présidente, si vous le permettez...

Une voix: Si vous voulez faire un geste physique...

M. Trudel: Oui. Alors, ce que je voulais présenter aux membres de la commission ce soir, à l'étude article par article, c'est un certain nombre d'amendements mécaniques suite à nos discussions de la dernière séance de travail que nous avons eue, où, essentiellement, c'est des ajustements mécaniques ou des corrections, à l'exception d'une modification, qui est la modification à l'article 1, l'amendement à l'article 1, tel que déposé, et, sauf erreur, des amendements qu'il y avait dans la première version...

Quoi qu'il en soit, un amendement est proposé pour dire que nous allons ajouter, dans son essence, à l'article 1, que la modification à l'article 230 de la Loi sur la fiscalité municipale, qui est proposé par l'article 1 de 135... On va insérer, à la suite de la quatrième ligne du troisième alinéa, qui se lisait comme suit: «Une partie des recettes...» Excusez, on va reprendre l'économie générale.

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

M. Thérien: Excusez-moi, M. le ministre. C'est parce que, là, ils ont été distribués, ou vous êtes en train de les déposer, mais vous êtes en train de les expliquer.

M. Trudel: Oui, c'est ça.

• (20 h 20) •

M. Thérien: Oui, sauf que, nous, on dit, avant que vous nous en fassiez l'explication, la députée souhaiterait qu'on en prenne connaissance et qu'on regarde, qu'on en discute, nous. Je pense qu'on souhaite étudier et voter les meilleures lois possible, puis il faut en prendre connaissance.

M. Trudel: Bien oui, mais... Mme la Présidente, si vous me permettez. Est-ce que vous pouvez en prendre connaissance avec les notes explicatives? Je veux dire...

M. Thérien: L'explication va venir après.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, je pense que le ministre a le droit de donner les explications et, après, vous jugerez si vous avez besoin...

M. Trudel: Si vous les étudiez, ils faut vous les expliquer un peu.

M. Thérien: Ah non! je ne veux pas lui enlever ses droits, là...

La Présidente (Mme Bélanger): ...si vous avez encore besoin de suspendre après que le ministre aura donné les explications. Si oui, on pourra suspendre les travaux, mais là on peut donner l'opportunité au ministre d'expliquer ses amendements qu'il vient de déposer.

M. Trudel: En somme, Mme la Présidente, la modification ou l'amendement qui est proposé, c'est d'inclure, à l'article 1, qui modifie l'article 230, l'élément suivant: au lieu que nous soyons appelés éventuellement, dans un règlement, à ne modifier que «tout programme du gouvernement ou de l'un de ses ministres ou organismes», nous allons y ajouter «ou de tout élément d'un tel programme», pour être bien sûr que la réalité du programme et des éléments est couverte en termes de modification. Alors, c'est ça, l'objet de la principale modification. Les autres amendements qui sont présentés sont tout simplement de la concordance, du mécanique, de la concordance mécanique et de l'harmonisation de termes à l'égard de cette modification-là.

C'est tout simplement, donc, je vais le répéter... Je conclus en disant: le règlement qui en arriverait à modifier l'affectation, à des fins municipales, de l'argent de la TGE devra contenir les programmes ou éléments de programme pour lesquels nous désirerions affecter les sommes d'argent, et c'est de ça que nous devrions convenir avec les unions municipales en vertu de l'entente politique du 24 mai 1996. Voilà. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce que vous désirez toujours...

Mme Delisle: Mme la Présidente, une question de fonctionnement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Delisle: Il y a deux façons, je pense, qu'on peut procéder. Je ne veux pas vous dire quoi faire. On peut soit, à chaque amendement, demander une suspension des travaux pour qu'on puisse, nous, se familiariser avec la proposition qu'on vient de recevoir, l'amendement qu'on vient de recevoir, ou prendre quelques minutes de plus dans un même bloc et regarder l'ensemble des amendements et voir si ça correspond finalement, là... Je ne demande pas la soirée, mais quelques minutes pour qu'on puisse au moins prendre connaissance de ces amendements-là.

Si c'est uniquement de la concordance, on n'est pas des imbéciles, on est capables de constater que c'est de la concordance, ou de la mécanique, comme dirait le ministre. Si ça va plus loin que ça, bien, à ce moment-là on questionnera le ministre au moment où on aura l'occasion de le faire article par article. On avait déjà entrepris l'étude de l'article 1.

M. Trudel: C'est ça.

Mme Delisle: On était sur le point de l'adopter; moi, il me restait une question à poser. On nous présente un amendement. Je veux voir ce que signifie, finalement, cette distinction de l'ajout de «ou de tout élément d'un tel programme» dans le troisième alinéa, le remplacement du mot «par» par le mot «dans» dans le troisième alinéa aussi, et deux fois, à deux reprises, en fait, huitième ligne et septième ligne. Alors, je pense que c'est la moindre des choses qu'on puisse, nous, avoir l'opportunité de se faire une tête là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme la...

Mme Delisle: Alors, de deux choses l'une: ou vous nous permettez une suspension des travaux pour cinq, 10 minutes à chaque amendement, ou vous nous donnez une quinzaine de minutes ou une vingtaine de minutes pour qu'on puisse les regarder.

La Présidente (Mme Bélanger): En toute légitimité, Mme la députée de Jean-Talon, vous avez le droit de demander la suspension des travaux pour l'analyse des amendements, et je pense que c'est préférable, si vous le désirez, de prendre connaissance des amendements qui ont été déposés plutôt qu'à chaque amendement de demander une suspension. Alors, moi, je pense qu'on devrait...

M. Trudel: Mme la Présidente, je veux bien concourir à la suspension, mais là on va s'entendre comme il le faut, on va être clair, là.

Une voix: ...

Une voix: Chut!

M. Trudel: D'abord, un, sur l'amendement qui est déposé...

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

M. Trudel: Il n'y a qu'un seul amendement de fond, c'est pour ça que je l'explique à la députée de Jean-Talon.

Des voix: ...

Mme Delisle: S'il vous plaît!

Une voix: ...

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

M. Trudel: Il n'y a qu'un seul...

Mme Delisle: Bien non, mais, là, on «devient-ou-sourd»

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Saint-Hyacinthe, vous dérangez le ministre.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Trudel: Non, non, non. Pardon, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Trudel: J'ai le dos large, mais pas trop.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Trudel: J'ai le dos large, mais pas trop.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, en tout cas, vous dérangez les membres de la commission.

Mme Delisle: En tout cas, certainement la députée de Jean-Talon.

M. Trudel: Merci, Mme la Présidente, de la précision. Alors, d'abord, je veux indiquer que, sur le fond, pour les membres de la commission, il y a un amendement. C'est que le règlement de répartition de la TGE, qui est l'effet général de la loi, qui devra exister par entente avec les unions municipales, il pourra couvrir non seulement les organismes...

Une voix: Non seulement les programmes complets, mais...

M. Trudel: Pardon, non seulement des programmes complets, mais des éléments de programme. Ça, c'est donc, au lieu d'uniquement la notion de programme, que ça inclut la notion d'éléments de programme. Soyons clairs là-dessus. Tout le restant, c'est la même chose, la mécanique se répercute partout. Alors, la discussion de fond, c'est: «tout programme», on ajoute «ou élément de programme», pour répondre à la discussion que nous avons eue l'autre soir.

Mme Delisle: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: ...je ne doute aucunement de la bonne foi...

M. Trudel: Et, là-dessus...

Mme Delisle: ...et de l'honnêteté à la fois du ministre et de son ministère. Mais j'aimerais, en toute légitimité...

La Présidente (Mme Bélanger): Conscience.

Mme Delisle: ...pouvoir me convaincre...

M. Trudel: Parfait.

Mme Delisle: ...que ce que le ministre me demande...

M. Trudel: Et, là-dessus, Mme la Présidente...

Mme Delisle: ...c'est rien que de la mécanique.

M. Trudel: Parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que je pourrais savoir, Mme la députée de Jean-Talon, combien de temps vous désirez?

Mme Delisle: Bien, donnez-nous un 15 minutes, 20 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour 15 minutes.

M. Trudel: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant.

M. Trudel: ...parce que, là, ça fait deux soirées que l'on prend, et je pense qu'on a été...

Une voix: On va en avoir trois.

M. Trudel: En fait, je pense qu'on a utilisé les heures comme il le faut, à la convenance, nous avons accepté. Si on peut s'entendre sur 15 minutes, on va en convenir, pour donner la chance de les regarder, de les étudier. C'est toujours comme ça qu'on a procédé. Qu'on reprenne dans 15 minutes pour reprendre l'étude.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Moi, là, dans 15 minutes... Neuf heures moins quart, c'est quoi?

Une voix: 20 h 45.

La Présidente (Mme Bélanger): À 20 h 45, j'ouvre les travaux.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Allez, allez, la commission suspend ses travaux pour 15 minutes.

(Suspension de la séance à 20 h 28)

(Reprise à 20 h 48)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des

équipements reprend ses travaux. Le mandat est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 135, Loi modifiant de nouveau la Loi sur la fiscalité municipale.

Alors, nous avons suspendu les travaux à la demande de l'opposition, qui voulait prendre connaissance des amendements déposés par le ministre des Affaires municipales.

M. Trudel: Alors, Mme la Présidente, sur l'amendement, je pense que les explications élémentaires ont été données. Donc, c'est, dans tout règlement éventuel et la loi qui va arriver à titre transitoire, que l'on puisse inclure au niveau de l'affectation non seulement les programmes, mais les éléments de programme pour être bien sûr que toute la réalité du fonctionnement gouvernemental de par ses programmes et les volets ou les éléments de ses programmes soient contenus... C'est aussi simple que cela dans l'explication. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Mme la Présidente, vous me permettrez d'être très étonnée de voir cet amendement ce soir, alors que, lors de la dernière rencontre que nous avons eue en commission parlementaire, le ministre souhaitait ardemment qu'on adopte l'article 1. Je me permets donc d'être un peu sceptique puis j'ai beaucoup de difficultés à comprendre pourquoi on arrive ce soir avec un amendement qui touche cet article que le ministre souhaitait vraiment voir adopté pour donner une erre d'aller, pour qu'on puisse passer rapidement son projet de loi même s'il sait qu'on est contre le projet de loi. Nous, on n'est pas ici pour faire de l'obstruction systématique, on n'est pas ici pour bloquer un projet. De toute façon, on est contre, on l'a dit depuis le début. Les unions sont contre, mais les unions ont quand même signé une entente avec le ministre, puis, ça, on est prêts à respecter ça.

● (20 h 50) ●

Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'il y a une question de principe ici. On n'est pas des imbéciles puis on n'est pas des fous. Alors, moi, j'aimerais ça savoir comment ça se fait qu'entre jeudi il y a 10 jours et aujourd'hui, alors que le ministre souhaitait ardemment adopter son article 1 pour se donner une erre d'aller puis donner l'impression qu'on avançait, on se ramasse aujourd'hui avec cet amendement-là sur l'article 1. Le ministre a beau nous dire — à nous et à ses collègues, parce que ses collègues aussi sont là, du côté ministériel — que c'est de la mécanique — j'ai pris quelques notes très rapidement — qu'il ne s'agit pas... que c'est de l'affectation de programmes, mais qu'il faut aussi inclure des éléments de programme...

Je suis presque tentée, mais je vais le faire, Mme la Présidente, de nous ramener, tout le monde, à la discussion qu'on a eue ici avec Mme Simard. Peut-être que je me trompe, mais Mme Simard, qui est la présidente de l'UMRCQ, est venue dire au ministre, sur un

ton on ne peut plus fâché et ulcéré, que le ministre n'avait pas respecté ses engagements et que le ministre n'avait jamais discuté avec les unions du programme de neutralité qui, au dire du ministre, lorsqu'on l'a questionné la dernière fois, se retrouvait dans le programme de péréquation. Je n'ai évidemment pas l'expérience du ministre et d'autres qui sont autour de cette table, mais, pour avoir fait l'étude des crédits avec le ministre et le ministère, pour avoir questionné le ministre deux années de suite, me remémorant ce qu'on retrouve dans le cahier des crédits, il y a effectivement des programmes au ministère et il y a des éléments de programme. Est-ce que Mme Simard, comme par hasard, aurait eu raison lorsqu'elle a, il y a une dizaine de jours, affirmé sur un ton des plus dynamiques et affirmatifs que le programme de neutralité des regroupements et annexions ne se retrouvait pas dans le programme de péréquation, ou bien est-ce que c'est tout simplement, comme le dit le ministre, de la mécanique?

Alors, moi, j'aimerais, puisqu'on est encore à l'article 1, qu'on nous explique pourquoi il n'y a même pas 10 jours on était prêt à voter sur cet article-là sans aucun amendement et qu'on nous arrive ce soir avec un amendement qui, lorsqu'on le lit, entre autres au premier alinéa, nous dit qu'on doit inclure, après le mot «organismes», les mots «ou de tout élément d'un tel programme». Moi, je pense qu'il faut jouer franc jeu ici. On n'a jamais caché notre objection à ce projet de loi là. Les unions n'ont jamais caché leur objection à ce projet de loi là. Puis le ministre sait que le monde municipal, les unions ainsi que les composantes des unions et les municipalités sont contre.

Ceci étant dit, le ministre va de l'avant avec son projet de loi. C'est son problème, c'est sa prérogative. Mais, nous, on n'est pas obligés d'accepter n'importe quoi. Alors, on l'adopte en s'assurant que le cadre qui a été accepté par les unions est respecté à l'intérieur du projet de loi tel qu'il sera amendé, même si on est contre... Ça, c'est le rôle qu'on a à jouer, Mme la Présidente, ici autour de cette table, c'est de s'assurer que ce projet de loi là, même si les gens ne le veulent pas, bien, qu'il soit respecté, que l'entente qui a été signée entre le ministre et les deux unions le 22 août, elle soit respectée.

Pourquoi retrouvons-nous ce soir un amendement qui dit «un élément de programme». J'ai bien de la misère à croire que c'est rien que de la mécanique. Prouvez-moi le contraire, puis vous n'aurez pas de misère avec l'opposition.

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

M. Trudel: Bon. Alors, Mme la Présidente, la réponse est simple. Il ne faut pas chercher de midi à quatorze heures toujours, là. On a consenti à une demande qui a été faite par les deux unions de les entendre. On les a entendues, on a écouté, et il y a un certain nombre de précisions qui ont été apportées, des observations générales.

Le processus parlementaire nous a amenés à faire en sorte que nous avons fait les auditions particulières, nous avons fait des remarques préliminaires, on a débuté l'étude de l'article 1, on est rendu au deuxième alinéa, et je ne vois pas en quoi on peut grimper sur ses grands chevaux et dire, au moment où on a suspendu les travaux en vertu de notre règlement... On apporte une bonification suite aux discussions que nous avons eues en disant «programme ou élément de programme» pour être bien sûr qu'on couvre la réalité que l'on veut couvrir. C'est aussi simple que cela: couvrir la réalité que l'on veut couvrir, et uniquement cela.

Parce que, par ailleurs, ce qui nous a été dit ici, en auditions particulières pour nous éclairer sur nos décisions, c'est à l'égard de l'entente du 24 mai. Là aussi, j'ai eu l'occasion de préciser que la bonne foi des participants à la réunion spéciale de la TQM du lac Saint-Pierre nous avait amenés à faire le constat inscrit dans une entente politique avec les unions, qu'ils aient le programme de péréquation, tel que vécu, tel qu'administré en 1995, qu'il sera maintenant financé, tout comme en 1995, qu'il sera financé, en 1996, par la TGE.

Alors, en toute bonne foi, ce que nous avons dit, tout le monde — et on n'a pas soulevé ni du côté de l'union, Mme Simard a raison, ni de notre côté, des éléments d'ajustement du programme en général et de ses éléments — c'est: Ce qui s'est fait en 1995 sera fait en 1996 à l'intérieur du projet de loi n° 135, et, si on modifie l'application de ces programmes à nouveau, eh bien, on le fera par entente avec les unions. C'est aussi simple que cela.

J'ai vérifié et il semble que la bonne foi que nous avons tous mise là-dedans, sur l'entente générale, ce soit celle que j'ai donnée, c'est-à-dire — je le répète parce que c'est extrêmement important — ce qu'on a fait en 1995 à l'égard du programme de péréquation sera dorénavant fait, mais avec l'argent de la TGE, point à la ligne, et pas davantage de précisions. Et c'est exactement ce à quoi réfèrent l'entente et le projet de loi. Et j'ai eu l'occasion, non seulement après les auditions particulières, mais également après, de vérifier si, bon, quelqu'un avait soulevé cela, et de bonne foi, là. Et la bonne foi, c'est que nous avons convenu que ce qui était payé par le gouvernement à même ses crédits, le programme de péréquation, ce serait dorénavant fait à l'intérieur de la TGE, avec le désaccord des unions que cela se fasse, sur le fond, par la TGE, mais que, si nous devons donc procéder — et c'est l'intention toujours maintenue du gouvernement de procéder — nous allions faire en sorte qu'un programme qui s'appelait la péréquation en 1995 allait exactement s'appliquer dans les mêmes paramètres pour l'année 1996, mais l'argent serait pris dans la TGE.

Voilà tout simplement l'entente politique, et non pas une entente juridique, non pas un contrat notarié aux fins détails, une entente politique que nous avons adoptée en toute bonne foi, que nous avons tous signée en toute bonne foi, et qui dit aussi — je le répète, ça aussi: Si on y apporte des modifications pour financer d'autres

programmes et leurs éléments, on le fera par accord. Voilà simplement l'amendement qui est proposé, et je ne peux pas en ajouter d'autres.

Mme Delisle: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Mme la Présidente, ce que M. le ministre vient de nous dire, tout le monde le sait, ça fait depuis le mois de mai qu'on s'obstine là-dessus puis qu'on sait qu'il y a un montant de 50 000 000 \$ qui va être pigé dans la TGE. Que ça fasse notre affaire ou pas, le ministre va le faire. La question qui est sur la table actuellement, c'est: Pourquoi on se sent l'obligation aujourd'hui de déposer un amendement où on inclut, après le mot «programme», «tout élément de programme»? C'est étrange, Mme la Présidente, parce que je ne savais même pas que le ministre était pour déposer cet amendement-là aujourd'hui.

Mais, parce que Mme Simard avait fait son intervention... Ce n'est quand même pas une imbécile, elle représente quand même une large population du Québec, et elle était furieuse l'autre jour. Alors, on se pose la question: Est-ce qu'elle a fait ça pour la galerie? Ça m'étonnerait. Je connais très bien Mme Simard, puis elle ne l'a pas fait pour la galerie, parce qu'elle était profondément convaincue et elle est encore profondément convaincue qu'elle a raison.

• (21 heures) •

Alors, moi, je suis retournée au livre des crédits, je suis retournée au questionnement que, nous, on fait, Mme la Présidente, lorsqu'on prépare l'étude des crédits, et j'ai fait l'exercice. Mme Simard, présidente de l'UMRCQ, prétendait — et je n'ai pas de réponse à cette question-là, c'est ce que j'ai demandé au ministre — que l'élément du programme péréquation, élément du programme péréquation qui s'appelle «programme de neutralité», ne se retrouvait pas — je ne la cite pas au texte, là, mais c'est ce qu'elle a dit — dans l'entente de 36 400 000 \$. A-t-elle raison ou a-t-elle tort?

Si le programme de péréquation est une enveloppe globale de 36 400 000 \$ et si cette enveloppe-là inclut, entre autres, trois, quatre ou cinq éléments de programme, bien, je n'ai pas de problème, moi, avec l'amendement, mais ça vient quand même nous poser une questionnement. Pourquoi le ministre se sent obligé aujourd'hui de clarifier ou d'ajouter «élément de programme» qui...

Mme la Présidente, moi, je ne veux pas entendre parler de la ponction de 50 000 000 \$ dans la TGE. On le sait qu'il va la faire. Il n'attend rien que ça pour pouvoir payer au moins son 90 % de sa péréquation qu'il doit aux municipalités depuis le 30 juin 1996, et il doit aussi la TGE qu'il devra payer aux municipalités d'ici le 31 décembre 1996. En ajout de ça, 10 % qui restent de la péréquation. Pourquoi — puis le ministre n'a pas répondu à ma question — le ministre insiste-t-il

pour ajouter «élément de programme»? Est-ce que c'est pour... On est entre nous, on peut jouer franc jeu. C'est pour donner raison à Mme Simard ou si ça n'a rien à voir avec ce que Mme Simard a dit? Moi, j'aimerais qu'on me l'explique ici, ce soir, Mme la Présidente.

M. Trudel: Alors, Mme la Présidente, là...

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

M. Trudel: J'ai bien indiqué tantôt que, quand on fait des auditions particulières, c'est pour écouter, pas que ça nous passe par les deux oreilles sans que ça s'arrête, là. Ça s'arrête entre les deux. On écoute puis on agit en conséquence. Bon. Alors, quand on écoute puis qu'on sent le besoin d'apporter davantage de précisions... Parce que, qu'est-ce que ça signifie? Ça signifie, entre autres, s'il y avait un manque d'éclaircissement, qu'on en profite pour le faire, que, pour toute modification éventuelle aux programmes ou à leurs éléments — on aurait pu dire «items», ce n'est pas français, on aurait pu dire «volets», ce n'est pas français non plus, ce n'est pas accepté dans le sens de ce qu'on trouve dans les prévisions budgétaires — bien, nous aurons à convenir avec les unions d'un accord. C'est aussi simple que cela.

Et, vous avez raison, dès que l'opposition aura donné son accord, on pourra verser plus de 300 000 000 \$ aux municipalités quand on l'aura adopté. Dès qu'il sera adopté, on pourra verser l'argent aux municipalités. Là, si on finit par adopter l'article 1 et l'adopter à l'Assemblée nationale dans les 30 jours que prévoit le projet de loi, on pourra verser aux municipalités l'argent qu'elles attendent impatiemment, l'argent qui leur appartient et qui pourra être distribué grâce au projet de loi.

Alors, Mme la Présidente, je pense que l'explication est simple. La TGE, l'an passé, c'est 348 000 000 \$, hein, brut. Bon. 348 000 000 \$, quand on sait les dispositions du projet, on en redistribue aux municipalités 336 000 000 \$. Bon. Alors, ceci étant dit, on a hâte de le distribuer aux municipalités, c'est vrai. On a hâte de le distribuer parce qu'elles en ont besoin. Alors, là, quand on aura cessé, à l'opposition, l'obstruction systématique puis qu'on l'adoptera, bien, là, on pourra le distribuer aux municipalités.

Mais, entre-temps, les municipalités attendent, et nous avons dû utiliser tous les éléments de la loi de l'administration financière pour leur verser déjà d'avance 50 000 000 \$, mais nous devons utiliser, nous devons avoir le projet de loi pour être capables de le faire parvenir. Les municipalités en ont besoin de cet argent-là. Alors, on le sait que, sur le plan du fond, il peut y avoir un désaccord, mais, sur les programmes et la façon de le distribuer, c'est de l'argent qui retourne tout aux municipalités, et nous avons hâte de le distribuer.

Quant à la question posée par la députée de Jean-Talon, la réponse est très simple, claire comme de l'eau

de roche. La réponse, c'est qu'on dit: Lorsque nous aurons à modifier la répartition, éventuellement, à travers les programmes et leurs éléments — on apporte la précision «élément» pour être sûr que tout soit inclus dorénavant... Et je vous répète que c'est parce qu'on écoute. On ne fait pas accroire qu'on écoute, nous autres, là, puis on ne fait pas juste des bye bye au monde, là. On écoute puis on agit en conséquence. C'est juste et uniquement cela. C'est tout.

Mme Delisle: Mme la Présidente, juste une brève...

La Présidente (Mme Bélanger): ...

Mme Delisle: C'est oui ou c'est non, la réponse à ma question? Est-ce que l'élément de programme qui s'appelle «programme de neutralité» était inclus ou pas inclus dans le 36 400 000 \$?

M. Trudel: Je peux reprendre, Mme la Présidente, avec votre permission...

Mme Delisle: Ça prend un oui ou un non. Je ne veux pas faire le tour du monde, là, je veux savoir, Mme la Présidente, si c'est oui ou si c'est non.

M. Trudel: Bien, là, je ne veux pas faire le tour du monde, mais je vais vous l'expliquer comme il faut. Je vous l'ai expliqué deux fois, je vais le répéter une troisième fois.

Mme Delisle: Il n'y a rien... Mais vous ne m'avez pas expliqué ça, vous...

M. Trudel: Le 24 mai, pour tous les participants à la Table Québec-municipalités, il y avait un élément très clair. On prenait ce qui se faisait en 1995 dans la péréquation et on disait: On va faire la même chose en 1996. Et tout le monde a compris la même chose dans son effet général. Et c'est ce qui se retrouve dans l'accord politique que nous avons signé au mois d'août et c'est ce qui se retrouve dans le projet de loi.

Ceci étant dit, nous pouvons aussi déterminer les éléments de l'avenir, comment on va traiter ça avec le maximum de précision pour respecter les volontés des parties. C'est ce qui est venu se dire ici, c'est ce que nous respectons. C'est clair comme réponse, ça.

Mme Delisle: Non. Peut-être que mon collègue, Mme la Présidente, va mieux exprimer ma question, je ne sais pas.

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

M. Thérien: Là le ministre nous explique sa réponse, on va essayer de lui expliquer notre question. Là ça semble être... Mais, juste avant ça, il y a question

d'interrogation lorsque, à chaque fois qu'on se rencontre ici, il y a des éléments qui viennent préciser. On prend la parole, on est obligés de prendre la parole, les parlementaires, ici. Chaque fois qu'on arrive ici, il y a des éléments nouveaux. Ce soir, on a sorti le mot «mécanique», qu'on ne nous avait pas sorti avant, là. Il y a des éléments nouveaux. Ça veut dire que, si on retarde ça d'un soir, on risque d'en avoir d'autres.

Il y a vraiment lieu de s'interroger suite à la sortie de Mme la présidente qui, je pense, s'interrogeait pour le même motif que nous. Nous, on pense, avec les informations qu'on a, que les éléments qu'elle met de l'avant, elle avait raison. Mais vous avez prononcé une parole qui est fort importante, tantôt. Vous avez dit: Vous savez, on a mis le programme, l'élément de programme — puis je l'ai noté — pour le bon fonctionnement du gouvernement. Moi, j'ai déjà été maire. Le bon fonctionnement du gouvernement, c'est une affaire, mais le bon fonctionnement des municipalités, c'est une autre affaire. Ça fait que, quand vous me dites que c'est pour le bon fonctionnement du gouvernement, je ne suis pas sûr qu'en même temps c'est pour le bon fonctionnement des municipalités, parce qu'elles se voient privées de l'argent, là. Parce qu'on a vu les lois de la fiscalité — moi, j'étais maire en 1981, de 1979 à 1981 — la Loi sur la fiscalité, c'était tout pour notre bien, puis on s'aperçoit, là, que ça n'a pas été tout à fait ça.

M. Trudel: C'est comme la loi 145, c'était pour votre bien.

M. Thérien: Oui. Puis, écoutez, la loi 145 avait sûrement des...

Mme Delisle: Et la loi n° 135.

M. Thérien: ...bonnes qualités puis elle avait sûrement des défauts. On a été jugés là-dessus. Mais la question que je me pose, là, puis je vous repose la question, puis... Vous dites que vous prenez ce qu'on avait dit en 1995 et qu'on le reporte en 1996. La question: Est-ce que le programme de neutralité était là en 1995, dans le nombre de millions? Est-ce qu'il est dans 1996? C'est ça qu'on essaie de savoir.

Et vous-même, connaissant vos années d'opposition, quand il arrivait des amendements nouveaux, on s'interrogeait. Comment ça se fait qu'avec les spécialistes qu'on connaît, à un moment donné, un élément nouveau arrive, là, comme là... C'est presque anodin de mettre «éléments de programme». En arrière d'«éléments de programme», il peut y avoir bien des choses. Je pense que ça ouvre la porte à toutes sortes de choses qui peuvent arriver en plus des programmes. Le programme, c'est presque le titre, là; les éléments, c'est presque les fonctions. Aujourd'hui on nous arrive, on dit: Écoutez, on va faire un peu de quincailleterie puis on va mettre en plus «éléments de programme», puis ça ne change rien.

J'avoue qu'on a un peu d'interrogation à voir ça, et c'est la question qu'on pose au ministre. Il a beau nous dire qu'il y a eu une entente, on sait qu'il y a trois thèmes particuliers, mais, en plus de ces trois thèmes-là... Les trois thèmes, c'est des programmes, mais les éléments de programme, il y en a combien qui vont se rajouter? Ce qu'on veut savoir, M. le ministre: Est-ce que Mme Simard avait raison, oui ou non, sur le principe? Est-ce que, sur le principe, elle avait raison, oui ou non? Ne revenez pas... Est-ce qu'en 1995... Vous reportez le même programme. Est-ce que l'élément neutralité, le programme de neutralité était en 1995, que vous reportez en 1996, ou on le rajoute?

● (21 h 10) ●

M. Trudel: Oui.

Mme Delisle: Je suis insultée. Comment ça se fait qu'il répond à mon collègue masculin, puis, moi, il n'est pas capable de me le dire à moi?

M. Thérien: Il a quelque chose contre les femmes.

Mme Delisle: Il y a quelque chose qui ne marche pas, là. Totalement insultée! C'est la question que j'ai posée.

M. Trudel: L'entente politique que nous avons, je le répète...

Mme Delisle: On aurait sauvé 20 minutes, M. le ministre.

M. Trudel: L'entente politique que nous avons prise, c'est: ce que nous faisons en 1995 dans le programme de péréquation, nous allons le faire en 1996 avec le fric de la TGE.

M. Thérien: O.K. Non, non... Est-ce que le programme de neutralité...

Mme Delisle: O.K.

M. Trudel: C'est les mêmes phrases que je vous ai dites tantôt, madame représentant la circonscription de Jean-Talon.

M. Thérien: Mais, M. le ministre, le programme de neutralité était là en 1995...

M. Trudel: Tout à fait.

M. Thérien: ...à l'intérieur des 36 000 000 \$.

M. Trudel: Tout à fait.

M. Thérien: Comment était la ventilation?

M. Trudel: Je cite de mémoire, quelque chose comme 400 000 \$ sur le 36 000 000 \$.

M. Thérien: La ventilation...

Mme Delisle: 400 000 \$?

M. Trudel: En tout cas, l'ordre de grandeur, c'était 400 000 \$.

Mme Delisle: Moi, j'ai 800 000 \$. J'ai 876 000 \$ dans le cahier des crédits, le programme de neutralité.

M. Trudel: C'est en prévision, ça.

Mme Delisle: Pour 1995-1996?

M. Trudel: Oui, mais ce que vous avez là, ce n'est pas...

M. Thérien: C'étaient les crédits...

Mme Delisle: Ce n'était pas...

M. Trudel: Non, c'est la neutralité des «en lieu» de taxes.

Mme Delisle: Ah oui?

M. Trudel: Ce n'étaient pas les crédits de péréquation, parce que la péréquation était dedans, je vous le répète.

M. Thérien: Mais, nous le dire... Pourquoi vous n'avez pas dit ça à Mme Simard?

M. Trudel: C'est parce que je l'ai dit trois fois.

Mme Delisle: Hé! On va ressortir les galées, hein!

M. Thérien: Oui, c'est ça.

M. Trudel: Je répète ce que j'ai dit à Mme la députée de Jean-Talon: l'entente politique que nous avons conclue et que nous avons conclue le 24 mai, c'était à l'effet que le programme de péréquation qui était payé en 1995 à même les crédits gouvernementaux de 36 000 000 \$ allait dorénavant être payé par la taxe sur la TGE.

Mme Delisle: O.K.

M. Trudel: Point, «period», à la ligne. Que contenait le programme en 1995? Il contenait de la péréquation et la neutralité de la péréquation. Point. Je l'ai répété en tous mots tantôt, trois fois.

Mme Delisle: Mais jamais de la vie! Jamais de la vie!

M. Thérien: On a essayé de vous faire dire si le règlement de neutralité... Mais, si ça coûte plus cher, M. le ministre, si... Mme la Présidente, est-ce que je peux continuer?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous pouvez poursuivre, M. le député de Bertrand.

M. Thérien: Donc, on a fixé un plafond, c'est-à-dire qu'on prend tant de sommes d'argent, on s'entend, dans le programme de la TGE pour payer ça. Si ça coûte plus cher, les programmes de neutralité ou autres, c'est payé comment, si vous bonifiez ça?

M. Trudel: En dehors de la péréquation, vous voulez dire? C'est par des programmes spécifiques, parce qu'on a annoncé le 30 mai...

M. Thérien: Par des programmes...

M. Trudel: Spécifiques.

M. Thérien: O.K.

M. Trudel: Parce qu'on a annoncé le 30 mai que nous allions porter aux crédits de l'an prochain une réserve de 5 000 000 \$ pour payer les programmes de neutralité en dehors de la péréquation. Alors, ça, c'est pour la neutralité — on donne des exemples, là — la neutralité des «en lieu» de taxes, neutralité sur le deuxième programme, sur... enfin, il y a cinq programmes qui sont concernés. Je ne les ai pas par coeur, là, mais le plus illustratif, c'est les «en lieu» de taxes. Alors, nous avons mis sur la voirie les compensations. Alors, ça, le programme de neutralité nous a amenés à mettre en réserve 5 000 000 \$ pour assurer le financement de la neutralité des autres programmes.

M. Thérien: Si on avait voté l'article 1 — vous allez dire que c'est hypothétique, là — la dernière fois, vous seriez revenu ce soir avec un amendement pour bonifier l'article 1?

M. Trudel: Bon, écoutez, là...

M. Thérien: Non, non, non, mais...

M. Trudel: Oui, oui. Ce qu'on vous indique, c'est ceci. Nous avons eu une discussion sur l'article 1, d'assez grande évidence. Disons qu'on ne se faisait pas trop d'illusions sur l'adoption de l'article 1, au comportement de l'opposition, puis je n'ai aucun reproche à faire. J'ai joué ce rôle, vous l'avez dit, je sais ce que c'est. Alors, nous n'avons pas adopté l'article. Nous proposons une bonification pour que les unions soient également consultées pour toute modification à un élément...

M. Thérien: Du programme et de l'élément.

M. Trudel: ...du programme et, éventuellement, s'il y avait lieu, de l'élément. Alors, c'est davantage de précision, c'est aussi simple que ça.

Pourquoi prendre huit jours, et on se dit: On pourrait avoir un meilleur texte compte tenu de ce qu'on a entendu? Pourquoi ne pas en profiter pour avoir un meilleur texte? Vous avez raison, si on attend trois ans pour l'adopter, bien, peut-être que dans trois ans on va trouver quelque chose. C'est pour ça, d'ailleurs, que toutes les lois non seulement sont perfectibles, mais qu'il faut poursuivre constamment le dialogue et que ça se fera au niveau du règlement également. Alors, c'est tout simplement comme cela. C'est tout simplement cela, ce n'est pas plus compliqué que ça. Et nous aurions pu très bien vivre, sur le plan de l'intention gouvernementale, avec le fait que le mot «élément» ne serait pas là, sauf que, s'il y a lieu d'être plus précis, d'être plus clair, pourquoi ne pas le faire? On a profité du moment, et c'est tout simplement la façon dont nous avons fonctionné.

M. Gauvin: Mme la Présidente?

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

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, pour revenir à l'amendement que vous déposez, quand vous ajoutez, après le mot «organismes», «ou de tout élément d'un tel programme» — on parle toujours du programme de péréquation, évidemment — c'est pour vous donner plus de souplesse, ce qu'on doit comprendre, sur le plan administratif, et vous voulez vous assurer qu'il n'y ait pas de débat là-dessus, tous les éléments du même programme, d'une part, ceux qu'on vient de débattre et ceux qu'on n'a pas eu à débattre ou qu'on n'a pas eu raison de débattre. Mais est-ce que, aussi, ça donne le pouvoir d'ajouter des éléments selon la volonté du gouvernement, dans le même programme, des éléments qu'on ne connaît pas aujourd'hui, qui pourraient être financés éventuellement à l'intérieur du 36 000 000 \$, des éléments qu'on ne connaît pas?

M. Trudel: «Programme» et «élément», à cet égard-là, ont la même définition: on devra consulter et s'entendre. Votre question, c'est: Est-ce qu'on peut en ajouter? C'est ça que dit l'article.

M. Gauvin: Oui.

M. Trudel: On peut en ajouter, mais on peut en ajouter avec un accord. C'est simplement ça que dit l'article. L'article dit: programme ou élément. On peut en ajouter, mais on en ajoutera en accord avec les unions. C'est tout simplement ce que dit l'article.

M. Gauvin: Quand votre ministère informe qu'il est possible qu'il y ait un programme renouvelé de péréquation, votre ministère veut dire quoi, à ce moment-là?

M. Trudel: Bien, là...

M. Gauvin: La possibilité d'un programme renouvelé de péréquation.

M. Trudel: Bien, là, on n'a pas annoncé de programme renouvelé de péréquation. J'aurais bien aimé ça, par exemple, mais...

Mme Delisle: ...votre sous-ministre.

M. Gauvin: Votre sous-ministre a signé ça à toutes les municipalités.

Mme Delisle: Le 9 août, ce que les municipalités ont reçu, c'est un programme renouvelé de péréquation.

M. Trudel: On a là-dessus un comité conjoint, on n'a pas annoncé de nouveau programme. On discute, on a un comité conjoint avec les unions municipales pour réviser. Expliquons-nous. On a dit, donc, et je répète aussi la phrase de tantôt: Nous allons faire, en 1996, en péréquation, exactement ce que nous avons fait en 1995, mais payé avec la TGE, avec les mêmes critères et les mêmes montants.

Par ailleurs, pour la modification au programme de péréquation, mettons sur pied un comité conjoint et, quand on se sera entendus sur les modifications des critères de la péréquation, eh bien, on procédera suivant l'entente qu'on aura eue avec les unions municipales. Il n'y a pas de décision qui a été prise au niveau d'un programme, on est toujours en discussion au niveau de la modification des critères pour le programme de péréquation.

M. Gauvin: M. le ministre, Mme la Présidente, on dit ici que le ministre des Affaires municipales a annoncé, le 23 novembre 1995, qu'une partie des recettes de ce programme serviront, à compter de l'exercice 1996 — aujourd'hui, au moment où on se parle — à financer un programme renouvelé de péréquation. Je pense que c'est une belle occasion pour clarifier ça, s'il y a un programme renouvelé en préparation, ou s'il va s'appliquer, ou si l'amendement que vous présentez a une subtilité qui vous permettrait de nous annoncer, après l'adoption du projet de loi n° 135, un programme renouvelé qu'on n'aurait pas eu la chance de débattre.

M. Trudel: On va refaire l'histoire pour bien expliquer comme il faut. Regardez, là...

M. Gauvin: Non, pas... En fait, pas la partie que vous nous avez faite, là...

Mme Delisle: On la connaît.

M. Trudel: Regardez...

• (21 h 20) •

M. Gauvin: ...la partie d'un programme renouvelé.

M. Trudel: ...le 23 novembre 1995, mon prédécesseur annonçait que, suite à la décision qui avait été prise de reconduire très exactement pour 1996 ce qui s'était fait en 1995 au niveau de la péréquation, on mettait sur pied un comité conjoint, un comité de travail UMQ-UMRCQ-ministère, donc gouvernement, pour redéfinir les critères de répartition du programme de péréquation. On travaille. On travaille depuis ce temps-là et on n'est pas arrivé aux conclusions encore, on n'a pas modifié le programme.

Là on peut peut-être faire une audition particulière si vous voulez avoir les réponses, là, ici, à la commission parlementaire, mais c'est ça qui s'est passé, madame, et c'est aussi clair que ça. Le gouvernement n'a pas annoncé et n'annoncera pas une modification aux critères avant qu'on se soit entendu sur leurs modifications, à moins qu'il y ait des conclusions du comité qui se soient produites dans les dernières heures et que je n'en aie pas été informé. Mais, au niveau du gouvernement, le programme demeure le même, avec les mêmes critères, et nous allons payer en 1996 les mêmes montants que nous avons payés en 1995 à l'intérieur de notre programme de péréquation.

M. Gauvin: Mais, en fait, votre sous-ministre, quand il expliquait aux municipalités un programme renouvelé de péréquation... En fait, quand ils la lisent, quand les municipalités lisent la lettre qui leur a été envoyée comme explication à l'occasion d'un premier versement, elles ont retenu le mot «renouvelé», d'un programme. Et vous nous dites qu'il ne semble pas qu'il y aura de programme renouvelé comme tel.

M. Trudel: On est à travailler. On travaille avec les unions municipales. Si on arrive aux modifications, on s'entendra puis on promulguera cela, mais...

M. Gauvin: C'était hypothétique. Au moment où il signait, c'était hypothétique.

M. Thérien: Entre vous et moi, M. le ministre, là, il aurait pu tout simplement marquer...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de Bertrand, c'est M. le député de Montmagny qui a la parole, là.

M. Thérien: C'est correct.

M. Gauvin: Je reviendrai, madame.

M. Thérien: Non, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Puis, après ça, le député de Beauce-Nord a demandé la parole.

M. Thérien: C'est juste pour préciser, là, c'est que le mot «renouvelé»... Financer le programme de péréquation. Pourquoi le mot «renouvelé»? «Renouvelé»,

ça veut dire qu'il y avait un programme puis qu'on l'a renouvelé. Écoute, ceux qui ont fait du français un peu, là... Rendre nouveau. Il dit qu'il paie la même somme. C'est un programme, c'est le programme de péréquation qui existait, pas un programme renouvelé.

M. Gauvin: Mme la Présidente, au moment où on se parle, nous sommes à la fin de septembre, au mois de septembre 1996, et les municipalités, déjà, commencent à préparer leur budget pour l'an prochain, avec l'expérience qu'elles ont eu, en novembre passé, d'apprendre qu'il y aurait des argents en moins. Et, quand on leur parle, avec la lettre qu'elles ont reçue, d'un programme renouvelé, elles ont toutes les raisons de se poser une question. Et ça semble être à la grande surprise du ministre qu'il y ait un programme de péréquation qui est en préparation pour être renouvelé.

M. Trudel: C'est quoi, la question, là?

M. Gauvin: Et la définition, c'est: «rendre nouveau en transformant».

M. Trudel: Là, moi, je veux bien écouter causer, Mme la Présidente, mais y a-t-il une question, là?

M. Gauvin: Pardon?

M. Trudel: C'est une question? C'est quoi, la question?

M. Thérien: Mais pourquoi le mot «renouvelé», si c'est le même programme?

M. Gauvin: C'était une question, évidemment.

M. Trudel: Alors, on va expliquer ça.

M. Thérien: Bon. Vous allez nous expliquer que...

M. Trudel: Le 6 novembre...

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

M. Thérien: Excusez-moi.

M. Trudel: Le 6 novembre, Mme la Présidente, le ministre des Affaires municipales annonçait aux municipalités la fin du programme de péréquation financé par le gouvernement. Le 23 novembre, il s'entendait avec elles et indiquait que la péréquation, le programme serait renouvelé au sens qu'on renouvelerait la distribution de 36 000 000 \$ — ce n'est pas le même programme, il était financé au gouvernement, le renouvellement du programme — et, par ailleurs, indiquait que nous mettions au point un comité technique pour redéfinir les critères de la péréquation avec les unions municipales. Et, avant de ce faire,

nous nous entendions pour dire qu'en 1996 le programme renouvelé, c'est-à-dire plus payé dans le fonds consolidé du Québec, mais payé à l'aide de la taxe sur les réseaux de télécommunications, gaz et électricité... que le renouvellement de ce programme allait se faire aux mêmes conditions, pour les mêmes montants, pour les mêmes bénéficiaires en 1996. Et c'est ce qui va se faire.

Par ailleurs, si nous nous entendons sur des modifications de critères pour la répartition de ce montant de la péréquation, nous modifierons le programme dès lors qu'on se sera entendus sur les critères. C'est aussi simple que cela. Alors, le programme est renouvelé pour l'année 1996. On y a mis fin en termes de paiement par le gouvernement. Ça a été la question de la porte-parole de l'opposition en matière d'affaires municipales. Elle l'a posée à l'Assemblée nationale: Est-ce que le ministre des Affaires municipales, a-t-elle dit, peut nous indiquer s'il y a 36 000 000 \$ de moins aux crédits du gouvernement pour les municipalités? Et la réponse a été: Oui, il y a 36 000 000 \$ de moins dans les crédits du gouvernement, mais le 36 000 000 \$, maintenant, il est dans la TGE, à l'intérieur d'un projet de loi qui est à être voté, que j'espère qu'on l'adoptera parce que les municipalités attendent 300 000 000 \$.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

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

M. Gauvin: M. le ministre, c'est une question. J'ai retenu, vous avez dit: À telle date, en novembre, le ministre des Affaires municipales, après entente... Entente avec qui? Vous l'avez dit tantôt dans votre présentation, votre explication.

M. Trudel: Sur le comité technique. Pas entente sur les montants ni sur le programme...

M. Gauvin: Entente sur le comité technique?

M. Trudel: ...sur le comité de travail.

M. Gauvin: Dès novembre?

M. Trudel: Ah là! je ne peux pas vous donner l'heure exacte sur... Non, mais l'entente, M. le député de Montmagny, c'était: Nous allons mettre sur pied un comité pour modifier les critères, mais en attendant, on va geler, si vous voulez, les critères. C'est pour ça qu'en 1996 les mêmes municipalités vont recevoir les mêmes montants qu'en 1995, parce que ça fait partie de l'entente avec les unions.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, Mme la Présidente. Je reviens, moi, à l'amendement, aux mots qui sont ajoutés,

«ou de tout élément d'un tel programme». J'essaie de voir, moi, concrètement, M. le ministre, comment on peut l'expliquer. Est-ce que vous avez un exemple de ce que fait la différence de l'article de loi qui nous a été présenté à la dernière séance? Si vous ajoutez ces mots-là, qu'est-ce que ça fait de plus, concrètement? J'aimerais avoir un exemple visuel pour comprendre la situation. Est-ce que c'est le même article? Ça «change-tu» de quoi? Puis, si ça ne change rien, pourquoi on l'ajoute ce soir?

M. Trudel: Alors, Mme la Présidente, ce n'est pas un article nouveau. Un amendement ne peut avoir comme objet de modifier le fond; vous le savez, vous avez à vous prononcer sur la recevabilité d'un certain nombre d'amendements. L'amendement ne peut qu'apporter des précisions ou ajouter à l'objet principal de l'article. Alors, ça ne peut pas changer et être contraire à l'article. C'est une précision qui est apportée.

Les «en lieu» de taxes... C'est un exemple que vous voulez avoir? Le programme des «en lieu» de taxes...

M. Poulin: Oui.

M. Trudel: ...le paiement. Vous savez très bien que l'on paie... Depuis la loi 145, vous savez qu'on a coupé les «en lieu» de taxes pour les municipalités. C'est votre gouvernement qui l'a fait, vous savez ça. Maintenant, on ne paie plus que 25 % des taxes sur le réseau scolaire, le primaire et le secondaire. Vous le savez, c'est votre gouvernement qui a coupé ça aux municipalités. Deuxièmement, on ne paie plus non plus le même pourcentage pour le réseau supérieur, pour les universités et les collèges, on ne paie plus le même pourcentage que l'on payait. Troisièmement, on paie... Pardon. Dans ce deuxième, on paie un pourcentage différent pour les institutions collégiales et universitaires par rapport aux institutions primaires et secondaires. On paie 80 %.. 80 %, M. Sylvain?

Une voix: Oui.

M. Trudel: 80 % dans le réseau supérieur. Troisièmement, pour le réseau de la santé, les établissements de santé et de services sociaux, on paie un pourcentage différent, qui est à 80 % aussi. Quand on arrive pour budgéter, pour être clair dans nos affaires, on prévoit le total des «en lieu» pour le réseau scolaire primaire et secondaire, pour l'universitaire et le collégial et également pour santé et services sociaux, tout simplement, pour les fins de la bonne gestion. Parce que quelqu'un pourrait me demander, comme le député de Beauce-Nord, par exemple: Combien vous avez payé pour les «en lieu» de taxes dans le réseau de la santé et des services sociaux? Puis on pourrait vous répondre. On peut, et dans le mieux, identifier. C'est ça que ça dit, «un programme ou ses éléments». Vous voulez avoir une illustration, c'est ça. C'est un exemple que je vous donne.

On pourrait en prendre d'autres, on pourrait rouvrir le livre des crédits, donner n'importe quel ministère, et vous verriez le programme et ses subdivisions, sauf que le programme et ses subdivisions, et ses items, et ses volets — en français, il paraît que c'est «éléments» — bien, ça précise les éléments du programme, les parties du programme, les volets du programme, la meilleure connaissance, la meilleure identification. C'est aussi simple que cela.

● (21 h 30) ●

Alors, comme on s'était posé des questions ensemble, ici, suite aux auditions particulières, entre autres, puis avec les remarques de l'opposition, bien, on a dit: L'occasion nous est donnée de bonifier, bonifions. «Programme», ça aurait pu être viable. On en profite pour ajouter «programme et élément», puis, de cette façon-là, lorsqu'on arrivera à discuter avec les unions éventuellement, bien, on saura encore davantage ce sur quoi doivent porter nos discussions. C'est aussi simple que cela.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Mme la Présidente, j'aurais une dernière question concernant cet amendement-là. C'est parce qu'on est toujours un petit peu sceptique. Est-ce que le fait d'inclure «élément de programme» pourrait donner au ministre l'autorisation, finalement, de changer quoi que ce soit à l'intérieur de l'ensemble des programmes qui ont été déterminés lors de l'entente du... Je pense que je vais recommencer. C'est correct?

M. Trudel: Oui. Bien.

Mme Delisle: Ça fait mon affaire. Le fait d'ajouter «élément de programme» — Mme la Présidente, ma question s'adresse au ministre — est-ce que ça donne au ministre ou au ministère une ouverture pour procéder à certains changements à l'intérieur de l'entente qui a été conclue entre le ministère ou le ministre et les deux unions? Je m'explique. Quand on regarde le projet de loi, il y a un article qui touche évidemment la mécanique, comme dit le ministre, il y a un autre article qui touche l'avenir et il y a un autre article qui touche le présent. Ça, c'est comme ça qu'on le comprend, puis je pense qu'on n'aura pas beaucoup d'obstination de ce côté-là.

Cependant, comme on est un peu méfiant — c'est peut-être un peu le rôle de l'opposition d'être méfiante, parce qu'on sait qu'il y a quand même des objectifs que le ministre doit rencontrer — il n'en demeure pas moins que le fait d'ajouter «élément de programme»... Est-ce que ça signifie qu'à quelque part, sans avoir à consulter les unions, le ministre pourrait, à l'intérieur de l'enveloppe de 50 000 000 \$, parce que c'est de ça qu'on parle depuis le début... Pour la TGE, la ponction est de 50 000 000 \$ à peu près, hein? Bon. Est-ce que ça permettrait au ministre de jouer avec les éléments de programme?

Je m'explique. Il y a une péréquation de l'ordre de 36 400 000 \$. On sait que dorénavant elle sera prise à l'intérieur de la TGE. Ça fait longtemps qu'on l'a compris, Mme la Présidente. On vient de se faire confirmer qu'à l'intérieur du 36 400 000 \$ se retrouvent des programmes... C'est l'ensemble des programmes de péréquation. Ça touche les «en lieu», ça touche le programme de neutralité et probablement d'autres programmes, et l'enveloppe globale, si j'ai bien compris, elle est de l'ordre de 36 400 000 \$. Mais, si on vient spécifier «élément de programme» et que le programme de plafonnement, par exemple, ou un programme de neutralité devient un élément du programme total, est-ce que le ministère pourrait jouer avec les éléments?

M. Trudel: Ce n'est pas ça, le sens de l'accord politique.

Mme Delisle: C'est la réponse que je voulais.

M. Trudel: Ça ne donne pas d'autorisation au ministère. C'est: Voilà les éléments sur lesquels nous allons travailler, si nous modifions, en accord avec les unions. Alors, la réponse, c'est non.

Mme Delisle: O.K.

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

M. Thérien: Ça, c'est l'accord politique, mais, à l'intérieur de ça, mettons, vous avez les programmes, les éléments, puis c'est sûr qu'il y a des pondérations, c'est-à-dire qu'il y a... Est-ce que l'entente prévoit aussi que les pondérations... C'est un peu ça que Mme Simard disait: On aimerait écrire tout ce qu'on a dit et ce que le gouvernement, justement dans le but d'un fonctionnement du gouvernement... Est-ce que les pondérations, les pourcentages ou les normes peuvent changer? Parce que, là, écoutez, on ne touche pas aux programmes puis on ne touche pas aux éléments de programme...

M. Trudel: C'est ça.

M. Thérien: ...mais il y a des choses qui peuvent basculer à l'intérieur de ça sans que les unions soient consultées. Est-ce que je comprends mal ou...

M. Trudel: Non, non. C'est une autre question, celle-là, celle des poids, celle du montant d'argent, et qui nous amène...

M. Thérien: Mais là c'est 50 000 000 \$. On est toujours à 50 000 000 \$.

M. Trudel: Celle du montant d'argent pour les programmes.

Mme Delisle: On est toujours à 50 000 000 \$. Là.

M. Trudel: On est toujours à 50 000 000 \$, mais, si nous chargeons les montants d'argent... Comme je l'expliquais aux représentants de l'Union il y a quelques minutes, c'est une entente politique que nous avons. On ne peut pas aliéner les pouvoirs, vos pouvoirs à vous, de l'Assemblée nationale, de voter les crédits pour tel ou tel programme en les fixant d'abord dans une entente et dans une loi. Il faut que votre liberté de parlementaire de voter des crédits soit préservée.

Cependant — cependant, cependant — ce qu'il faut indiquer, c'est que nous annonçons l'intention à l'intérieur d'une entente, d'un accord, et, s'il devait y avoir modification, bien, également, sur le plan politique, ça va de soi que ça va avec l'accord. On n'a pas adopté une entente qui est un texte de loi. Ce qui est dans l'entente se retrouve dans la loi...

M. Thérien: Mais c'est ça...

M. Trudel: ...alors se retrouve dans la loi avec le maximum de précisions, maintenant, au niveau de ses effets juridiques. Alors, on le retrouve. Alors, nous, on a hâte d'être capables de donner 300 000 000 \$ aux municipalités et, si on peut arrêter l'obstruction systématique, on va le donner aux municipalités. Et ce n'est pas de notre faute si on n'a pas versé 300 000 000 \$ aux municipalités, là. Non.

M. Thérien: Oui, mais ça, c'est un peu du chantage. C'est un peu du chantage. Mais la légalité de l'entente politique, c'est quoi? Parce que, écoutez, historiquement — vous n'étiez pas ici, mais vous étiez dans le monde de l'enseignement comme moi — il y a eu des conventions collectives de signées, puis, après ça, on est revenu là-dessus. Là, vous me dites qu'une entente politique ça semble être solidifié dans le béton. C'est quoi, le côté légal de l'entente politique? Ça vaut quoi, ça, légalement, l'entente politique?

M. Trudel: Ça vaut ce qu'on retrouve dans le projet de loi, c'est-à-dire exactement ce sur quoi on s'était entendu au mois de mai.

C'est-à-dire que, là, reprenons aussi l'argumentation de l'UMQ à partir de son congrès du mois de mai — 10 mai, sauf erreur. Le 5? On a mis cinq jours de trop. Le président réélu de l'UMQ, maire de Laval, m'indique qu'il y a une volonté, en particulier de l'UMQ, de dire: Bon, le gouvernement a décidé d'aller prendre une somme de 46 000 000 \$ point quelque chose, 47 000 000 \$ dans l'enveloppe de la TGE pour financer deux programmes: péréquation, villes-centres. Soit. Nous, on vous dit ceci: Vous l'avez annoncé, vous vous êtes engagé dans ce processus-là, vous avez annoncé votre ferme intention de réduire le déficit gouvernemental, de rééquilibrer les finances publiques; on y souscrit. On y souscrit, à cet objectif-là. Cependant, on vous dit que, pour les années à venir, pour que nous puissions travailler avec votre intention, on vous demande un accord pour que dorénavant, quand il y aura

des modifications dans la répartition des programmes financés par la TGE, ça se fasse avec notre accord.

On se retrouve le 23 mai. Le 23 mai, on nous indique: Pouvez-vous porter ça à la table de la réunion spéciale de la TQM du lac Saint-Pierre? On a dit: Oui, parce que, oui, vous nous avez écrit, vous nous l'avez dit, on en discute ou on arrive à une entente. Bon. Là, on peut apporter toutes sortes d'interprétation, mais le résultat, il est écrit. Je comprends que ça ne fait pas l'affaire de l'opposition, je comprends que ça ne fait pas l'affaire de ceux qui regardent ça en disant: Ils se sont entendus avec les unions municipales. Je comprends que ça ne fait pas votre affaire. On s'était entendus, pas en principe, pas en paroles, on a signé un texte avec des gens qui savent lire et qui sont très éclairés et nous avons regardé ensemble cette entente-là de bonne foi en disant: On comprend — lisez les attendus de cette entente-là — que le monde municipal ne soit pas totalement en accord avec le gouvernement quant au fait de financer 47 000 000 \$, maintenant 50 000 000 \$... Parce qu'on en a aussi profité pour dire: On va financer une partie du fonctionnement des MRC avec cela, avec l'accord des unions. Les 50 000 000 \$, on comprend qu'il y a un désaccord. Par ailleurs, sur la façon de faire et sur l'avenir, on s'entend. Bon.

Alors, je répète. Je comprends que ce n'est pas très, très... Je l'ai été, dans l'opposition, longtemps, je comprends que ce n'est pas toujours très agréable de travailler autour d'un projet de loi quand il y a une entente signée, qu'il y a un texte, mais qu'est-ce que vous voulez que j'ajoute comme explication? Nous avons donné toutes les explications au projet de loi, nous avons apporté le maximum et nous avons même fait une chose: nous avons accepté d'entendre à nouveau les unions municipales. Vous ne pouvez pas citer beaucoup d'exemples là-dessus où nous avons accepté d'être aussi ouverts, et on va continuer d'être ouverts dans le fonctionnement, parce que c'est un mode de fonctionnement qu'on a adopté.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, Mme la députée de Jean-Talon a demandé la parole.

Mme Delisle: Excusez.

M. Gauvin: Correct.

● (21 h 40) ●

Mme Delisle: Mme la Présidente, je pense que, moi, je n'ai pas le goût de refaire le débat ici sur «de la façon dont l'opposition», «c'est normal pour l'opposition d'être contre ce projet de loi», puis «on est bien malheureux de voir qu'il y a une entente avec les unions». Ce n'est pas de même que ça s'est passé, puis je pense qu'il faut être assez honnête pour le dire.

Les municipalités, les unions n'ont pas eu le choix et les unions ont quand même réussi à... Parce que, finalement, le fusil, elles l'avaient quasiment sur la

tempe. Elles ont dit: Parfait, on va signer, on va faire notre effort, mais, si on avait eu le choix, on ne l'aurait pas fait. À preuve, lors de la conférence de presse, Mme la Présidente, lors de la signature de l'entente, M. Vaillancourt ainsi que Mme Simard, présidents respectivement de l'UMQ puis de l'UMRCQ, ont dit: Ce n'est pas de gaieté de cœur qu'on fait ça, mais, parfait, on va le faire; on accepte, on signe, on n'a pas le choix.

Nous, ce qu'on dit au ministre ce soir, c'est qu'on a des petits problèmes avec son projet de loi puis avec son entente, parce que, là, il vient de nous dire en plus que c'est une entente politique, puis ça veut... Il ne l'a pas dit, mais, moi, j'ai compris à mots couverts que ça ne vaut pas le bout de papier sur lequel c'est signé. Moi personnellement, vous savez ce que j'ai fait dans une autre vie. Je m'excuse!

M. Trudel: Mme la Présidente, je m'excuse. D'abord, je m'excuse, mais...

Mme Delisle: Une entente politique, ce n'est pas une entente législative.

M. Trudel: ...la députée de l'opposition n'a pas le droit de dire, d'abord, qu'elle interprète ce que j'ai dit de la façon dont elle l'interprète. Elle dit elle-même que je ne l'ai pas dit, et je n'ai jamais dit les paroles qu'elle vient de prononcer. Je ne les dirai jamais parce qu'elles ne correspondent pas à la réalité, à la vérité.

Mme Delisle: O.K. Mme la Présidente, ce que je veux simplement expliquer, c'est que, après l'entente qui a été conclue, à n'importe quel moment par la suite, un nouveau ministre arrive, de quelque formation politique que ce soit, et pourrait tout simplement, par un nouveau projet de loi, décider de piger à nouveau dans cette enveloppe-là sans même avoir à tenir compte de l'entente qui a été conclue. Parce que c'est vrai... Il y a de la bonne foi là-dedans. Le ministre, moi, je ne lui prête pas de mauvaises intentions, mais, quand il dit qu'il rajoute des éléments de programme, quand il me dit, à l'article 2, qu'il va avoir un autre amendement puis à l'article 3, puis à un autre...

M. Trudel: M. le Président, je m'excuse, mais c'est faux, ce que la députée vient d'affirmer.

Le Président (M. Thérien): Attendez. Attendez.

M. Trudel: Nous n'ajoutons pas de nouveaux éléments de programme. On ne peut pas dire les choses qui sont contraires à la vérité à l'Assemblée nationale et en commission parlementaire. Ce que Mme la députée de Jean-Talon vient de dire est faux, je l'ai expliqué plutôt trois fois qu'une ce soir, et c'est faux, il n'y a pas de nouveaux éléments d'ajoutés, et la députée n'a pas le droit d'affirmer des choses qui sont contraires à la vérité.

Le Président (M. Thérien): Pardon. Je pense que... Elle pense ce qu'elle dit, là, je... Non, non, mais elle pense, elle a une perception. Vous dites qu'elle a tort. C'est ça que vous dites?

M. Trudel: Non, non.

Le Président (M. Thérien): Elle a une perception. Elle n'affirme pas que...

M. Trudel: Non. Madame affirme — j'ai bien employé le verbe au présent de l'indicatif, là, hein — qu'il y avait de nouveaux éléments là-dedans qui étaient ajoutés ce soir: c'est faux, il n'y a pas de nouveaux éléments de programme qui seront compris dans...

Mme Delisle: M. le Président, je vais le reprendre.

M. Trudel: Ça respecte intégralement notre entente du mois de mai.

Le Président (M. Thérien): Parfait.

Mme Delisle: Bon. Alors, je m'excuse, M. le Président, il y a un bout de phrase qui a été ajouté, qui inclut dans l'article 1 «élément de programme». M. le ministre peut se réjouir, s'imaginer qu'il m'a eue, mais, moi, je peux vous dire, M. le Président, très sincèrement que c'est bien dommage, mais ça lui a pris trois quarts d'heure à répondre à ma question que je lui ai posée à 20 h 50, puis il a répondu à 21 h 30 quand je lui ai demandé: C'est oui ou c'est non, est-ce que, dans le programme de péréquation, on retrouve le programme de neutralité? On se serait évité trois quarts d'heure de discussion pour rien, parce qu'il avait juste à me dire oui. Il a pris je ne sais pas combien de détours pour m'expliquer que l'argent qui était normalement payé pour la péréquation, qui était payé à partir du ministère des Affaires municipales, serait dorénavant payé à partir de la TGE. Je le sais, ça fait depuis le mois de mai qu'on le sait, ça, même bien avant ça. Bon.

Quand le ministre nous dit de façon, moi, j'appelle ça «rose bonbon» que c'est de valeur, que ça ne fait pas l'affaire de l'opposition, mais qu'il y a quand même eu une entente, il y a eu une entente parce qu'ils n'ont pas eu le choix. À partir du moment où ils ont signé l'entente, le rôle que l'opposition a à jouer ce soir, demain et ultérieurement en regard de ce projet de loi et en regard d'autres projets de loi qui seront présentés, c'est de s'assurer que le contenu de cette entente-là est respecté dans le projet de loi. Puis je n'accepte pas, Mme la Présidente, que le ministre — parce qu'il l'a dit deux ou trois fois tout à l'heure, puis on fera sortir les galées — dise qu'il y a 300 000 000 \$ qui ne peut pas être payé parce que le ministre ne peut pas le payer parce que, nous autres, on est en train, ici, de lui poser des questions. Je regrette, mais ce n'est pas mon problème. Le ministre n'avait qu'à proposer de passer le projet

de loi durant la session intensive, on se serait présenté en commission parlementaire. C'est lui-même qui ne l'a pas présenté. On n'a jamais changé d'idée, on a toujours été contre ce projet de loi là.

Maintenant, moi, j'ai un collègue qui a soulevé le fait... puis on a raison d'être inquiet, puis on a raison de se poser des questions, puis on reviendra à l'étude des crédits là-dessus au mois d'avril. Ce n'est pas si loin que ça, mais on reviendra là-dessus. Quand on a des municipalités, Mme la Présidente, qui reçoivent des lettres datées du 9 août 1996 signées par le sous-ministre qui était là à l'époque, qui est M. Trudeau, et qui dit aux municipalités... On a eu des appels, ce n'est pas mes voisins d'en face qui les ont eus, les appels, c'est moi qui les ai eus, et mes collègues les ont eus. On dit là-dedans: «Madame ou monsieur — dépendamment de qui a reçu la lettre — à la demande de M. Rémy Trudel, ministre des Affaires municipales, j'ai le plaisir de vous transmettre un chèque représentant une avance sur le paiement pour l'exercice 1996 tenant lieu de taxes foncières sur le réseau de télécommunications, de gaz et d'électricité. Je vous rappelle que, le 23 novembre 1995, le ministre des Affaires municipales a annoncé qu'une partie des recettes de ce programme serviront, à compter de l'exercice 1996, à financer un programme renouvelé de péréquation — ça ne prend pas un cours classique pour comprendre ce que ça veut dire, «à financer un programme renouvelé de péréquation» — et un nouveau Programme d'aide financière aux villes-centres.» Celui-là, il est clair, le nouveau Programme d'aide financière aux villes-centres: ça s'appelle 11 000 000 \$, on le sait. O.K.? Mais c'est quoi, le programme renouvelé?

Nous, on dit au ministre: Y «a-tu» quelque chose qu'on ne connaît pas? Les municipalités ont raison de s'interroger. On est sur le terrain actuellement partout dans la province. Moi, j'en ai rencontré, des municipalités puis des MRC. Elles ne comprennent pas pourquoi on parle d'un programme renouvelé. Alors, si on est inquiet ce soir, si on est sceptique, on a des raisons de l'être.

Pourquoi le sous-ministre, M. André Trudeau, a-t-il adressé une lettre avec un chèque en disant: Il y a un programme renouvelé de péréquation? Ce n'est pas vrai que toutes les municipalités sont conscientes des montants d'argent qui ont été payés puis pas payés puis de comment ça marche. Je dirais même, Mme la Présidente, j'ajouterais à ça -- puis je reviendrai de toute façon dans un autre article de loi, on en reparlera — qu'il est question de reconduire pour 1997 le même programme de péréquation. Je ne l'ai pas inventé, on l'a lu dans les documents. Bien, il y a des critères pour l'émission des chèques pour la péréquation dans les municipalités. Si ces critères-là étaient bons jusqu'en 1995, qu'on les reconduise — et je cite le ministre au texte — «bêtement et aveuglément pour 1996» et qu'on les reconduise aussi bêtement et aveuglément pour 1997. Expliquez-moi donc où sont la justice puis l'équité dans ce programme de péréquation là. C'est ça qu'on veut comprendre.

Le projet de loi n° 135, Mme la Présidente, c'est leur projet. Ils ont décidé de piger dans une enveloppe qui ne leur appartenait pas. À partir du moment où ils ont décidé de le faire, ils ont la majorité, ils peuvent l'adopter. Je n'ai pas l'intention, moi, de faire de l'obstruction systématique pour les empêcher de passer un projet de loi, sauf qu'on a certainement le droit d'avoir les explications qui vont avec ça. C'est quoi, un programme renouvelé? M. le ministre, tout à l'heure, nous a dit qu'il y avait un comité qui siégeait pour revoir les critères. Bien, nous autres, l'information qu'on a, c'est qu'il n'y a personne qui s'entend. Bien, personne qui s'entend, le ministère, les unions... C'est quoi, le problème? Bon. Alors, moi, je regrette beaucoup, mais on n'a pas encore eu les explications auxquelles on avait droit en ce qui regarde le programme de péréquation.

Et j'ajouterais aussi, puisqu'il me reste encore quelque temps sur mon 20 minutes: Quand on regarde l'ensemble du programme de péréquation, je maintiens, puisqu'on a ajouté «élément de programme», que Mme Simard avait totalement raison de dire que ce n'était peut-être pas inclus, puisqu'on ajoute «élément de programme». En bon français, quand on regarde ce que ça signifie, quand on regarde les livres des crédits, quand on regarde comment le ministère ou les ministères présentent les programmes avec les éléments de programme, on vient confirmer que ce n'était peut-être pas une discussion qui avait eu lieu. Ce n'était pas compliqué de nous le dire. Ça a pris trois quarts d'heure au ministre pour nous dire: Effectivement, on le clarifie. C'est juste ça qu'on voulait savoir. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

● (21 h 50) ●

Alors, moi, j'ai bien des problèmes. Puis je n'étais pas partie avec l'idée, mais pas du tout, de bloquer l'article 1; au contraire, on était prêts à l'adopter ce soir puis à continuer l'adoption du projet de loi. Alors, qu'on ne nous mette pas sur le dos et qu'on ne nous impute certainement pas la responsabilité que les municipalités ne reçoivent pas leurs 300 000 000 \$ d'ici quelque temps. De toute façon, la session n'a même pas commencé. Alors, je voudrais bien savoir quand vous pouvez envoyer le chèque, parce que ça prend le vote à l'Assemblée nationale pour pouvoir adopter le projet de loi n° 135.

Alors, là-dessus, moi, j'ai dit ce que j'avais à dire. Je ne sais pas s'il y en a d'autres qui veulent compléter sur le projet de loi.

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

M. Thérien: Le ministre voulait répondre.

M. Trudel: Bien, Mme la Présidente, je peux éter — si la députée de Jean-Talon avait écouté tant — ce que j'ai répondu au député de Bertrand, ce que signifie le mot «renouvelé»: un programme qui n'est plus unccé à même les crédits gouvernementaux, mais qui

est renouvelé au sens où il sera maintenant payé dans la TGE. Tous ceux qui voulaient avoir des informations pouvaient s'adresser, en vertu du dernier paragraphe, au numéro de téléphone 691-2008, code régional 418. Alors, c'est aussi simple que cela.

Et, quand on aura terminé l'obstruction systématique, Mme la Présidente, puis qu'on pourra adopter et les articles et le projet de loi, on versera 300 000 000 \$ aux municipalités, et c'est avec grand plaisir qu'on le fera. On a hâte d'être capables, nous aussi, de dire aux municipalités que l'entente que nous avons convenue à leur demande, le 24 mai, elle s'exécute dans un projet de loi et que nous pourrions verser, à la fin de l'obstruction et en vertu d'une décision de l'Assemblée nationale, les montants qui sont dus aux municipalités et que nous avons bien hâte de verser.

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

M. Thérien: Il y a peut-être une précision.

La Présidente (Mme Bélanger): Le député de Montmagny-L'Islet avait demandé avant...

M. Gauvin: Oui, mais c'est correct. J'y viendrai à la suite.

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

M. Thérien: Vous dites qu'il y a un blocage, mais n'oubliez pas que l'entente que vous avez... Vous parlez du mois de mai, là, mais l'entente est arrivée juste au mois d'août. La session était finie. C'est ça, elle était complètement finie. C'est le 22 août, là. Ça fait que je ne pense pas que le retard est de ce côté-ci.

Mme Delisle: Non.

M. Thérien: De toute façon, vous le savez très bien, puis je vous félicite s'il y a eu une entente, mais c'est le fusil sur la tempe. Puis c'est surtout pour le bon fonctionnement que les municipalités, elles ont accepté de collaborer avec le ministre, parce que je vous ai dit l'autre fois que vous avez une drôle de notion de «partenaire». Vous avez inventé, pas inventé mais mis à jour le mot «partenariat»: vous pensez un peu que c'est quelqu'un qui dicte, puis l'autre subit. Les villes, elles se sont fait dicter qu'elles perdent 36 000 000 \$, puis elles ont subi ça. Puis là, eux autres, ils disent: Écoute, c'est lui, le gouvernement, mais on va travailler avec lui. D'ailleurs, vous l'avez reconnu, ça, que ce n'était pas une entente très, très joyeuse.

Mais, moi, je reviens sur une question, M. le ministre. L'entente, est-ce qu'elle... Non, mais allez-y.

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

M. Thérien: Vous pouvez aller prendre un café ensemble.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Thérien: Dans l'entente — je m'excuse — on parle du 50 000 000 \$, mais, sans changer les programmes puis les éléments, est-ce que les montants pourraient changer sans qu'on consulte les différents intervenants, soit les deux unions?

M. Trudel: Ça, c'est donc une autre question sur un autre élément. On vient de quitter la question...

M. Thérien: Bien, j'espère ne pas vous poser toujours la même question!

M. Trudel: C'est ça. Très bien. Parce que, depuis le début, c'est la même question. Alors, celle-là, on y a répondu. Donc, autre question. Oui, formellement, sur le plan juridique, les montants d'argent pourraient changer. Ils pourraient changer parce qu'on ne peut pas fixer dans une loi les montants jusqu'en l'an 2000, 2005, 2010. Ces montants-là vont changer. Si c'étaient les programmes qui changeaient et leurs éléments à l'intérieur de l'entente... Il va de soi aussi que, lorsqu'on discute avec les unions municipales, on discute également de quantum, ça va de soi, quand on discute ces éléments-là. On ne peut pas faire référence uniquement aux programmes et à leurs éléments, il faut également discuter du poids qu'ils représentent dans l'ensemble de la TGE, tout comme les critères. La TGE n'est pas distribuée automatiquement, elle est distribuée en vertu de critères sur lesquels on s'entend avec les municipalités, puisque ce sont des critères, je dirais, entre guillemets, municipaux pour répartir la TGE. C'est la même mécanique qui s'applique.

M. Thérien: Le fait de rajouter le mot «élément», est-ce qu'on ouvre plus grand la porte à avoir la possibilité de vouloir aller chercher plus d'argent? Parce que, si je me...

M. Trudel: Par rapport à «programme»?

M. Thérien: Oui.

M. Trudel: Par rapport à «programme»? Non.

M. Thérien: C'est parce que, si je me fie un peu... L'élément... Vous parlez de la loi 145, on sait que les villes ont commencé à payer un service pour les policiers qu'elles n'avaient pas. Elles se sont vu augmenter cette année de 43 %. Le programme n'a pas changé. Le programme n'a pas changé, mais la facture a changé. Ce qui est important pour les municipalités, est-ce que c'est l'entente du programme ou l'entente au niveau des sommes? Les sommes, c'est maudiquement important pour le citoyen. Quand vous parlez de blocage,

c'est un peu ça qu'on essaie de dire: Est-ce que les villes vont se retrouver charriées par l'appétit des gouvernements? Parce qu'on sait très bien que l'argent ne descend pas du ciel. Pour boucler les budgets, ça en prend, et c'est ça, le danger. Vous me dites que le mot «élément» n'augmente pas l'ouverture au niveau programme, qu'on ne peut pas introduire plus de choses.

M. Trudel: Non, parce que, si nous l'introduisons, ce serait comme introduire un nouveau programme. De toute façon, tout nouveau programme demanderait l'accord et tout élément demanderait un accord. Alors, vous avez votre définition.

Cependant, votre question a deux volets. Vous commencez votre question sur le programme et ensuite sur le fric. Sur le fric, par ailleurs, là ça pourrait se modifier. Mais, au moment où nous discuterions de changements de programmes municipaux — on s'entend — eh bien, là il y a également l'intention. Quand on a introduit le programme villes-centres, on a mentionné le montant aussi qu'on voulait signifier par le programme villes-centres. Alors, la première question, c'est non; la deuxième question, c'est oui, ça pourrait changer.

M. Gauvin: Mme la Présidente.

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

M. Gauvin: M. le ministre, tantôt vous avez fait allusion à l'effet que l'opposition vivait peut-être une frustration parce qu'il y avait eu entente avec les deux unions. Pouvez-vous toujours prétendre que les unions sont en accord avec le ministre des Affaires municipales depuis l'audition de la semaine dernière?

M. Trudel: Bien, écoutez, lisez l'entente et...

M. Gauvin: Non, non, non. Ce n'est pas de ça que je vous parle. Depuis l'audition de la semaine dernière, après avoir entendu les représentants des deux unions, est-ce que vous pouvez prétendre qu'elles sont toujours en accord avec vous?

M. Trudel: Bien, écoutez, vous avez le texte l'entente comme moi, lisez-le. Et est-ce qu'on retrouve dans... J'ai expliqué depuis... Je peux bien reprendre pour la sixième fois l'expression que employée devant Mme la députée de Jean-Talon pendant trois quarts d'heure: Nous allons financer en 1996 ce se faisait en 1995 dans le programme de péréquation c'est l'entente de bonne foi, l'entente politique que nous avons convenue le 24 mai et signée en lot. Il ne peut y avoir d'autre réponse que celle-là.

M. Gauvin: Évidemment, les membres de la commission qui étaient présents à l'audition de la semaine dernière ont retenu que les représentants des deux unions n'étaient pas en accord avec l'attitude...

M. Trudel: Pas les deux unions. Ne faites pas dire ce qui n'a pas été entendu. Je ne pense pas que l'UMQ ait parlé de ça. Je pense que l'UMQ n'a pas parlé de ça.

M. Gauvin: Qu'elle était en accord avec le ministre?

M. Trudel: Non, en désaccord là-dessus.

M. Thérien: Elle parlait de trahison. Mme Boucher a parlé de trahison.

Mme Delisle: Mme Boucher a parlé de trahison.

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

M. Thérien: Non?

Mme Delisle: Bien, voyons!

M. Trudel: Je veux dire, je ne veux pas relever le mot à mot, là...

M. Thérien: Non, mais peut-être que j'ai...

M. Trudel: ...je pense que l'UMQ a exprimé qu'elle était en désaccord avec le fait que nous allions dans la TGE. Elle l'était avant le...

M. Gauvin: Et voilà! C'est ce que je voulais vous entendre dire. Donc, vous reconnaissez que les unions étaient en désaccord avec le ministre.

M. Trudel: Bien, là, écoutez — ha, ha, ha! — elles l'étaient, en désaccord, avant le 23 mai, elles étaient en accord, c'était indiqué dans le préambule, puis on l'a signé, tout le monde. Alors, c'est le deuxièmement attendu — attention, là: «Attendu que les municipalités acceptent de contribuer concrètement au processus d'assainissement des finances gouvernementales telles qu'elles s'y sont engagées lors de la Conférence de Québec des 18, 19 et 20 mars 1996.» Mais n'allons pas étirer pour faire dire que les gens des unions étaient d'accord pour qu'on prenne 50 000 000 \$ pour le répartir.

M. Gauvin: Non, ce n'est pas ça.

M. Trudel: Ce n'est pas conforme à la réalité. Cependant, nous avons tous, dans un geste de générosité, fait en sorte qu'on a signé un papier qui dit qu'on accepte de contribuer au processus d'assainissement des finances gouvernementales. Je ne l'invente pas, c'est écrit. Bon. Alors, là-dessus...

M. Gauvin: M. le ministre, je revenais sur l'allusion que vous avez faite, à savoir que l'opposition

semblait dérangée par le fait qu'il y avait eu accord. On voulait tout simplement vous rappeler que les deux unions vous ont rappelé qu'elles n'étaient pas en accord. Ça complète.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux à mardi matin, 10 heures, pour un autre mandat.

(Fin de la séance à 22 heures)

