



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du **ministère** des Transports (2)

Le mercredi 29 avril 1992 — No 4

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur transports	CAE-115
Systèmes de transports terrestres (suite)	CAE-115
Transport des marchandises	
Moratoire sur l'émission de permis spéciaux	CAE-115
Entretien des ponts	CAE-125
Commission des transports du Québec	CAE-129
Transport des véhicules neufs	CAE-129
Processus d'appel d'offres	CAE-134
Transports maritime et aérien	
Construction des aéroports nordiques	CAE-138
Aéroports fédéraux cédés au Québec	CAE-139
Commission des transports du Québec (suite)	CAE-141
Baisse des activités et augmentation des crédits	CAE-141
Traverse Trois-Pistoles —Les Escoumins	CAE-148
Transport adapté dans le Grand Montréal	CAE-150
Adoption des crédits	CAE-153
 Secteur voirie	 CAE-153
Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	CAE-154
M. Jean Garon	CAE-156
M. Robert Middlemiss	CAE-161
Discussion générale	
Comités sur les projets de loi 32 et 163	CAE-164
Pénalités pour délais non respectés dans les contrats	CAE-164
Construction de la route du Nord	CAE-167
Routes de la Basse-Côte-Nord	CAE-188
Construction de la route du Nord (suite)	CAE-195
Augmentation des levées de non-accès aux autoroutes	CAE-204
Construction de la route du Nord (suite)	CAE-206
Dépôt de documents	CAE-206
Impact de l' orniérage sur la sécurité routière	CAE-210
Personnel de la Direction des communications et d' Info-Travaux	CAE-212
Transfert de la voirie locale aux municipalités	CAE-214

Autres intervenants

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

M. Sam L. Elkas
M. Ghislain Maltais
M. Michel Charbonneau
M. Denis Lazure
M. Lewis **Camden**
M. Michel Tremblay
M. **Réal** Gauvin
M. Gérard R. Morin
M. Denis Perron

- * M. Alain **Vallières**, ministère des Transports
- * M. Liguori Hinse, idem
- * M. Germain Halley, idem
- * M. Georges Lalande, idem
- * Mme Lise Villeneuve, Commission des transports du Québec
- * M. Léonce Girard, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 29 avril 1992

Étude des crédits du ministère des Transports

(Neuf heures quarante et une minutes)

aussitôt qu'ils vont arriver, on va leur poser des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur transports, programmes 1, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1992-1993. Comme je l'ai mentionné hier, le temps alloué est de huit heures. Il nous reste trois heures ce matin et nous n'en sommes qu'au programme 1. Si nous voulons voir tous les programmes, je pense qu'il va peut-être falloir accélérer. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

M. Elkas: O.K. On l'appelle immédiatement.

M. Garon: Parce que ça ne doit pas être des gens très occupés avec la déréglementation. Un ordinateur pourrait quasiment faire l'ouvrage, au ministère. Les budgets augmentent et on est dans une période d'austérité. C'est un organisme qui est devenu quasiment inutile, qui ne fait pas appliquer les lois, qui ne fait pas appliquer les règlements dans le transport en vrac, entre autres. Mais on reviendra là-dessus.

Transport des marchandises

Moratoire sur l'émission de permis spéciaux

Le Secrétaire: Il n'y a pas de remplacements, Mme la Présidente.

Secteur transports

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, lors de l'ajournement, nous étions à l'étude du programme 1. Est-ce que, M. le député de Lévis, il y a encore des questions sur le programme 1?

Systèmes de transports terrestres (suite)

M. Garon: Moi, je n'aurais pas d'autre question sur le programme 1, sauf qu'il va y avoir le Transport des marchandises plutôt que le Transport des personnes. Tout à l'heure, le député de La Prairie va venir poser des questions pendant 15, 20 minutes sur le transport adapté. Alors, maintenant, je voudrais demander au ministre s'il va y avoir quelqu'un de la Commission des transports, parce qu'on a l'intention de poser des questions sur la Commission des transports.

M. Elkas: Sur la fin de l'avant-midi.

M. Garon: Ça veut dire vers quelle heure?

M. Elkas: 11 heures. Vous en avez pour combien de temps, M. le député de Lévis, avec lui?

M. Garon: On va avoir pas mal de questions. On trouve que c'est un organisme qui est devenu inutile.

M. Elkas: Non, non, mais je vous demande la question: Vous en avez pour combien de temps? Je vais l'appeler tout de suite.

M. Garon: Alors, j'aimerais ça qu'ils viennent le plus rapidement possible parce que,

J'aurais une question sur le transport des marchandises, sur le rapport final de la Table de concertation sur l'Industrie ferroviaire. Quels gestes... Concernant le rapport final de la Table, est-ce que... On a une recommandation qui concerne directement le ministère, où la Table demande notamment au gouvernement du Québec de se doter d'une véritable politique du transport dont l'objectif principal serait d'assurer l'utilisation optimale de l'ensemble des infrastructures et services de transport. Considérant que le transport routier n'est pas soumis à une véritable réglementation économique et considérant que le gouvernement du Québec n'a pas été capable, jusqu'à présent, de faire respecter la réglementation technique, il faudrait qu'il émette un moratoire sur l'émission de permis spéciaux jusqu'à ce que la discipline soit retrouvée, qu'il favorise le démarrage et l'exploitation de compagnies de chemin de fer d'intérêt local par des mesures telles que la publication de ses études sur les réseaux de base, une participation au démarrage de ces compagnies, par exemple l'achat d'embranchements. Le nombre de permis spéciaux délivrés en vertu du règlement sur les permis spéciaux et du règlement sur les grands trains est passé de 34 455 en 1990 à 19 110 en 1991. Le ministère attribue cette baisse à l'adoption du nouveau règlement sur les normes de charges et de dimensions et à la conjoncture économique. Cependant, on note que les permis spéciaux accordés par le ministre en vertu de l'article 633 du Code de la sécurité routière ont augmenté de 4655 en 1990 à 5462 en 1991, une hausse de 17 %. C'est dire, au fond, qu'on **magane** nos routes, qu'il passe de moins en moins de marchandises par train et qu'il en passe de plus en plus sur les routes, on **magane** les routes. Le gouvernement fédéral donne de l'argent quand il s'agit

de compensations pour Terre-Neuve ou ailleurs; Québec, pas une tôle, mais on continue à être dans des béatitudes fédérales.

Alors, j'aimerais poser la question: Quels gestes le ministère a-t-il posés depuis le dépôt de ce rapport afin d'en appliquer les recommandations? Pourquoi le ministre ne **réclame-t-il** pas du gouvernement fédéral une politique juste et équitable en matière de transport ferroviaire? Est-ce que le ministre est d'accord pour imposer un moratoire sur l'émission des permis spéciaux? Est-ce qu'il reconnaît que la politique libérale d'émission de ces permis engendre une concurrence déloyale, d'une part, entre le ferroviaire et le camionnage et, d'autre part, entre les entreprises de camionnage qui obtiennent des permis et celles qui respectent la réglementation sur les limites de charge? Comment le ministre **explique-t-il** la hausse des permis spéciaux accordés par lui-même en vertu du pouvoir réglementaire que lui confère le Code de la sécurité routière? Je demande les deux ensemble parce que c'est interlié, en réalité.

M. Elkas: Mme la Présidente, je peux vous dire que, depuis mon arrivée, même avant, des mesures ont été entreprises par le ministère pour établir une politique sur le transport. Il est évident qu'avant d'établir seulement des mots il faut absolument agir d'une façon positive et regarder tous les réseaux qu'on a: le réseau ferroviaire, le réseau routier, et la politique qui soutient d'ailleurs nos gestes dans les deux domaines. Il est évident que, quant au ferroviaire, c'est un domaine fédéral. Par contre, on ne s'est pas assis sur nos lauriers, mais on a décidé qu'on était pour agir d'une façon proactive. On a établi une politique des réseaux de base, qui a été acceptée par le Conseil des ministres il y a à peu près un mois. La semaine prochaine, je vais rendre publics, je vais déposer, à une conférence de presse, les réseaux de base ferroviaires pour le Québec, un outil dont on va se servir, dont on a déjà commencé à se servir pour négocier le maintien de certaines lignes au Québec, lignes importantes qui ont un avenir, qui vont servir aussi pour protéger, d'ailleurs, le réseau routier.

Ce qui est arrivé dans le passé, c'est qu'il y avait des demandes d'abandon. Évidemment, l'abandon était basé sur des arguments qu'il n'y avait plus d'industries sur ces lignes; alors, on disait non. Non seulement ça, c'est que la part du marché est partie du ferroviaire au camionnage, en grande partie, parce qu'il n'y avait pas de contrôle routier. En 1983, comme je l'ai mentionné hier, il n'y avait pas de contrôle routier; alors, la part du marché est partie du chemin de fer et est allée sur le routier. Alors, on se voyait sans contrôle routier, les gens se promenaient hors dimension, surchargés. On parle de permis spéciaux sur les charges et dimensions. En 1981, il s'en donnait 16 571; en 1982, 15 921;

en 1983, 16 249; en 1984, 16 425. Lorsqu'on est venus au pouvoir, ça a commencé à augmenter, le nombre de permis parce qu'on a vu l'importance de demander à ces gens, les camionneurs, de se rapporter lorsqu'ils transportaient des équipements qui étaient en surcharge ou hors dimension.

Mais, là, on donne des permis qui ne se donnaient pas avant parce que les gens ne faisaient pas de surveillance. Aujourd'hui, quel qu'un qui nous arrive et... Sur 18 000 permis spéciaux qu'on a donnés en 1991, il y en a 13 585 pour des hors dimension. Alors, une piscine, par **exemple**, est hors dimension; ça ne veut pas dire qu'elle va ruiner les routes. Parce qu'un morceau de fer est de trois pouces plus long que la norme qu'on doit transporter, ça ne veut pas dire que ça va briser la route. (9 h 50)

Je remercie les gens qui ont été sensibilisés au point qu'ils demandent des permis spéciaux aujourd'hui, chose qu'ils ne faisaient pas dans votre temps. C'était un peu le problème dans le passé. C'était le «free for all». Je fais référence au «free for all». C'est vraiment ça qu'il y a eu. Il n'y a eu aucun contrôle. Vous avez manqué au niveau de la gestion. Il y a eu un gros manque. J'aimerais donc que, pour une fois, vous admettiez qu'en faisant disparaître le contrôle routier il y a eu cette espèce de «free for all». Tout le monde se promenait avec des charges. Les expéditeurs prenaient avantage du fait qu'ils pouvaient transporter avec des camionneurs et la déloyauté était très, très évidente.

D'ailleurs, on a répondu aux demandes de l'association des camionneurs du Québec, à l'ANCAI, pas en se confrontant, comme vous auriez espéré qu'on le fasse. Ces gens réalisent qu'on est un gouvernement responsable et qu'on a agi d'une façon très responsable dans ce domaine. Mais qu'on n'arrive pas pour dire que c'est parce qu'on a augmenté le nombre de permis. C'est justement là... Vous parlez de la Commission des transports. Elle émet beaucoup plus de permis. Il y a beaucoup plus d'inspections qui se font aujourd'hui qu'il ne s'en faisait autrefois, parce que les camionneurs, les transporteurs ne se sentaient pas obligés de se rapporter ou de demander des permis spéciaux. C'est là la réponse.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre joue sur deux tableaux. Ce que j'ai demandé, c'est les permis spéciaux discrétionnaires du ministre. Ne nous contons pas d'histoires, ne nous contons pas de **menteries**, les ornières dans les chemins, on n'a pas vu ça avant 1986. À toutes fins pratiques, c'est une notion qui a commencé à apparaître en 1986, sous le gouvernement actuel, avec les permis du ministre. Moi, je pense que c'est une des principales causes. Quand il nous parle des permis de la Régie pour des charges supplémentaires dans des cas spé-

ciaux, c'est une affaire, c'est réglementé et il y a un maximum **là-dessus**. Il y a les permis réguliers pour les poids, il y a les permis excédentaires autorisés par la Régie. Ce dont je parle, qui a commencé en 1986, ce sont les permis du ministre qui dépassent toutes les réglementations, qui dépassent les charges régulières et qui dépassent les charges excédentaires que la Régie peut autoriser. Au-delà de ça, ça augmente. Quand ça a commencé? Tranquillement, en 1986, avec...

M. Elkas: En 1983.

M. Garon: En 1986, pardon. Sur les chiffres, je vais vous dire une affaire, on ne se contera pas de blagues. Ça augmente tout le temps. Le chiffre, c'était une centaine, à peu près, en 1986, et là, en 1990, c'était rendu à 4655 et, en 1991, c'est 5462. Le ministre donne de plus en plus de permis pour des charges... Il autorise la Régie au-delà des charges excédentaires qu'elle peut faire par **elle-même**. Aujourd'hui, on brise les routes avec la permission du ministre. C'est ça, le résultat. C'est le ministre qui est reponsable du bris des routes, au Québec, des ornières; c'est lui qui les fait briser. C'est lui qui donne des milliers de permis au-delà de toutes les normes. Quand il dit que ça a baissé, l'an dernier, c'est à cause des changements à la loi où il y a eu des changements de réglementation concernant les charges divisibles, pour ne pas donner de permis pour les charges divisibles. Ce n'est pas ça, le problème. Le problème, c'est les charges excédentaires au-delà de toutes les normes, même les charges excédentaires permises par la Régie que le ministre autorise de façon discrétionnaire. Là, on est rendu à 5462, en 1991, soit une hausse de 17 %. C'est l'arbitraire le plus total.

Quand on a étudié la loi, ici, quand on a fait des amendements à la loi, j'ai montré les permis et la réglementation de l'État de New York où on est beaucoup moins «poutineux» pour faire ce genre d'autorisation discrétionnaire. Je comprends que vous alliez à des congrès en Haïti; vous avez le même genre de politique maintenant. On donne des permis pour briser les routes et on pense, parce qu'il y a un permis du ministre, que les camions deviennent plus légers de façon automatique, alors qu'au contraire ce sont des charges qui dépassent toutes les réglementations, qui sont complètement hors normes et c'est le ministre lui-même qui est le coupable, le principal responsable du bris des routes, au Québec. Les ornières, je vais vous dire une chose: Moi, je n'avais jamais entendu parler de ça avant l'arrivée au pouvoir du Parti libéral en 1986. Je n'avais jamais entendu parler de ça, des ornières. On n'entendait pas **parler** de ça, au Québec. Les ornières sont apparues de façon systématique en 1987, 1988, 1989, parce que le ministre autorise lui-même les charges.

Deuxièmement, le contrôle routier, ne nous contons pas d'histoires. J'ai été au gouvernement assez longtemps. Pourquoi avez-vous mis ça à la SAAQ? Je vais vous dire pourquoi vous avez mis ça à la SAAQ, le contrôle routier. Pour faire payer les frais des fonctionnaires par les redevances, par la caisse de la SAAQ. Écoutez, là, moi, vous ne me prendrez pas. Je connais le ministre des Finances, il a été 30 et quelques années dans le gouvernement, il connaît tous les trucs. Alors, qu'est-ce qu'on fait, au fond? On passe le contrôle routier à la SAAQ parce que ça va être payé comme des dépenses de la SAAQ. On va faire payer ça par les automobilistes, au fond, par leur permis de conduire, par leurs droits d'immatriculation. Et, quand ils collectent des amendes, on envoie ça dans le fonds consolidé, au ministre des Finances. **Aïe!** On n'apprendra pas à un vieux singe à faire des grimaces, je sais comment ça marche. Si, vous, vous ne l'avez pas compris, le ministre des Finances, **lui**, l'a compris depuis longtemps. Il a dit: On va utiliser Sam. Sam, c'est un bon diable, il va dire oui. Et, dans le fond, ça va être l'automobiliste qui va payer. Alors, l'automobiliste, il n'est pas protégé par le ministre. Il ne s'occupe pas de protéger l'automobiliste, il ne s'occupe pas de protéger les citoyens.

Aujourd'hui, être automobiliste, au Québec, c'est quasiment un crime. Mais la principale cause de la baisse des accidents, c'est que le monde prend de moins en moins son automobile, au Québec. **Ils** veulent économiser et ils prennent de moins en moins leur automobile. C'est pour ça que le nombre d'accidents a baissé, pas parce qu'on a de meilleures routes, pas parce que la sécurité augmente, mais parce que **le** monde ne prend pas son automobile, ça **coûte** trop cher. On se retrouve avec des dépenses faramineuses. On est l'endroit, en Amérique du Nord, où les coûts sont les plus élevés. On est l'endroit, en Amérique du Nord, où il y a le moins de politiques.

On brise de plus en plus nos routes. Je comprends qu'on aille à des congrès à Marrakech et en **Haïti**; je pense bien qu'on est en concurrence avec eux pour l'état des routes et je pense bien qu'on n'a pas d'exemple à donner sur comment faire nos routes. Le ministre dit: Je vais aller montrer, à Marrakech, comment faire des routes. Voyons donc! On a les routes les plus mauvaises de l'Amérique du Nord. Quelqu'un qui vient prendre l'exemple sur le Québec, c'est un imbécile. Je vais vous dire une affaire: Un autre pays qui veut apprendre comment faire des routes du Québec, c'est un imbécile parce qu'on a des routes pleines de trous, pleines de craques, pleines - comment on dirait ça - de «swings». Si vous voulez savoir, c'est quoi, allez prendre celle quand vous revenez du New Hampshire, quand vous arrivez à la frontière, en arrière de Sherbrooke, et que vous vous en allez vers Sherbrooke. Vous venez de là, allez faire un tour sur

cette route-là: vous n'aurez jamais sauté de même de votre vie. Vous êtes mûr pour te cheval, après ça, tellement on saute, comprenez-vous, pas parce qu'il y a des trous et des craques, mais parce qu'il y a des vallons, comme des...

Une voix: Des ventres de boeuf.

M. Garon: Non, ce n'est pas des ventres-de-boeuf. La route, c'est de la planche à laver pendant des milles et des milles de temps. Alors, qu'on ne vienne pas nous dire qu'on est en train d'essayer de montrer aux autres comment faire des routes. Au contraire, on est le mauvais exemple à suivre, en Amérique du Nord. Moi, je vais vous dire **une** chose: Je suis un de ceux qui font de l'automobile. J'en fais, de l'automobile. J'en ai fait de bord en bord du Canada, de bord en bord des États-Unis et, de loin, les routes les plus mauvaises et la signalisation la plus bête sont au Québec. Et de loin! La signalisation, souvent, je vais vous dire une chose... Promenez-vous en automobile. Ne dites pas que vous faites comme vous m'avez dit hier. Vous survolez l'Île-aux-Coudres et vous dites: Je connais l'Île-aux-Coudres, j'ai passé là en avion. Oui! Peut-être bien dans les nuages. Voire si vous connaissez l'Île-aux-Coudres en passant en avion! Sauf que quel est le résultat? Le résultat, c'est qu'on a des routes qui sont dans un état désastreux; tout le monde en convient, c'est dans un état désastreux. L'implication du gouvernement est de moins en moins forte, alors que le ministre autorise de plus en plus des charges.

Je demande au ministre, essentiellement: Quand est-ce qu'il va arrêter de donner des permis et qu'on va baisser nos normes, nos pesanteurs pour être, à l'avenir, beaucoup plus... On est dans le libre-échange actuellement; bien, qu'on fasse quelque chose de coordonné. Notre principal concurrent, c'est l'État de New York. Il a des normes beaucoup moins hautes que chez nous, l'État de New York. Les Américains, dans l'État de New York, ils doivent connaître ça un peu, ils ont beaucoup de routes. C'est long, l'État de New York; ce n'est pas court, c'est long, l'État de New York. Les **normes** de pesantier totale, maximale sont beaucoup moins fortes qu'ici. Ici, la Régie peut dépasser des charges excédentaires et le ministre donne de plus en plus de permis pour dépasser ces charges-là. Pensez-vous qu'un camion qui a un petit papier du ministre pour dépasser les normes devient plus léger? Il pèse autant sur les routes, il écrase autant les routes et il brise autant les routes. Après ça, on dit au contribuable: Paie! Le contrôleur routier, au lieu de l'avoir au ministère ou à la police - Sûreté du Québec - on le met à la Société de l'assurance automobile pour faire payer les automobilistes. Alors, on **dit**: Les dépenses, l'automobiliste va payer avec les... Donc, la Société de l'assurance automobile devra

charger des frais pour payer les contrôleurs routiers et, **quand** il y aura des amendes, on enverra ça dans le fonds consolidé. Et la passe de l'oiseau moqueur est **faite!** Le ministre des Transports, s'il ne le voit pas, le ministre des Finances, lui, l'a vu.

C'est pour ça que je demande au ministre: Quand est-ce que vous allez arrêter cette hausse des permis spéciaux pour briser nos routes avec la permission du ministre? Quand est-ce que vous allez arrêter ça? D'autant plus que la Table, l'industrie vous demande un moratoire. Vous avez donc bien le goût de donner des passe-droits à vos **«chums»!** L'industrie vous demande d'arrêter ça. L'industrie vous demande la concurrence loyale. Elle est écoeurée de la concurrence déloyale. Elle demande de faire appliquer les règlements. Et là, c'est vous qui êtes l'élément de concurrence déloyale en donnant ces permis-là, alors que la Table, qui vient de produire son rapport au **mois** d'octobre 1991, vous demande un moratoire sur ces questions-là. Qu'est-ce que vous attendez?

(10 heures)

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 633 du CSR a été initié par le ministre du temps, M. Tardif, je pense, qui était ministre sous le Parti québécois. C'est lui qui l'a initié et la loi est bien claire.

M. Garon: Non, non. Il a été adopté quand?

M. Elkas: Ça a été initié par le ministre Tardif.

M. Garon: Ouais, ouais!

M. Elkas: Ouf! Ouf! Mais c'était là, voyons donc! Prenez vos responsabilités. C'est lui qui a initié...

M. Garon: C'est quoi, «initié»? Ça veut dire **quoi**, ça?

M. Elkas: Il a commencé. Il a commencé.

M. Garon: Ça a été adopté quand? C'est des maudites folies. Toutes les folies que les fonctionnaires vous suggèrent dans le temps que vous êtes ministre, ça ne veut pas dire que c'est la faute du ministre, ça. J'en ai vu, des folies suggérées par les fonctionnaires. Vous dites que ça a été initié parce qu'un fonctionnaire a suggéré ça? Bien, Tardif a été assez bête pour l'adopter; vous, vous l'avez adopté sous votre gouvernement. Voyons donc! Ce n'est pas parce qu'un fonctionnaire vous envoie un papier, comprenez-vous, que le ministre est responsable du papier qui est envoyé.

M. Elkas: Peut-être, Mme la Présidente, qu'on pourrait prendre le temps d'écouter les réponses. Le député de Lévis se répète, se répète

et se répète. L'article 633 du CSR a été mis en place justement pour donner la **discretion** au ministre de signer des permis spéciaux pour des hors charge et des charges hors dimension.

M. Garon: En quelle année?

M. Elkas: J'en ai **signé**, l'an passé...

M. Garon: En quelle année le règlement a-t-il été adopté?

M. Elkas: ...**au-delà** de 5000. Parce qu'on a fait des modifications, suivant des ententes avec l'association des camionneurs, on va en signer environ 500 cette année. On a aussi diminué les charges, chose que le député de **Lévis** ne reconnaît pas. On est parti de 60 000 kilos et on est descendu à 57 000. On a été félicité par l'association canadienne des transporteurs, par l'**Ontario** aussi, qui n'a pas encore réduit ses charges. On ne viendra pas me dire qu'il n'y a rien qui s'est fait de notre côté. J'aurais donc aimé que le député de **Lévis** s'informe au moins auprès de mon ministère de ce qui s'est fait. **Informez-vous** donc au niveau de l'association des camionneurs du Québec de ce qui a été fait. Vous avez peur de vous rendre devant ce monde-là et de voir. **Demandez-leur** donc. Pour une fois, il y a un gouvernement qui a écouté et qui a agi. Pour répondre à votre question, on part de 5000 permis et on les réduit à 500. On en prévoit 500 pour cette année parce qu'il y a eu des modifications à la **loi**. Ça a été fait, M. le député de **Lévis**.

On ne parlera pas des ornières, non plus. **Ça** ne paraît pas du jour au lendemain, ça. Ça ne paraît pas du jour au lendemain. Mais, vous avez permis des surcharges parce qu'il n'y avait pas de contrôle. Quant au contrôle routier, que ce soit à la SAAQ, que ce soit à la SQ ou que ce soit aux Transports, regardez donc comme du monde. Informez-vous donc avant de faire des sorties comme celle que vous avez faite. Le ministre des Finances n'était même pas au courant où le dossier s'en allait. C'est moi qui ai décidé qu'il s'en allait à la SAAQ parce que la SAAQ était déjà représentée dans les **régions**. On ne voulait pas de doubléments, chose que vous avez encouragée dans le passé. Ça paraît aussi parce que vous étiez 12 000 employés aux Transports, dans votre temps, quand on a pris ça. On est rendus à près de 9000 aujourd'hui. **Parlez-moi** donc des emplois que vous aviez faits depuis votre arrivée. On embauchait tous nos «**chums**», les matantes, les cousines, envoie, tout le monde entrait! Aujourd'hui, on est pris avec la charge de ces employés. Ça, acceptez-le parce que c'est vrai. On va vous démontrer le nombre d'employés que vous avez embauchés dans votre temps. On faisait quoi avec ces employés-là? Aucune direction parce que les gens, **supposément**, qui étaient au Conseil des ministres,

c'étaient de bons gestionnaires. Bons gestionnaires! Je peux vous en parler, des bons gestionnaires. Je vous ai vus en action quand j'étais au municipal. Vraiment irresponsables! C'est vrai. Des gestes comme ceux qu'on a posés; M. le député de **Lévis** qui se promenait avec des chèques de millions dans ses poches parce que ça venait du fédéral et on perdait des Intérêts.

M. Garon: Vous aimeriez bien en avoir!

M. Elkas: Arrêtez donc de jouer comme un bouffon que vous êtes! I have never seen a person so irresponsible in all my life. I mean, it is a shame to come here and listen to that crap. Inform yourself. Inform yourself of what goes on in this Ministry before you make allegations the way you do. Inform yourself at the Trucking Association as to what we have done and inform yourself as to how much money we have put on our roads to correct a failure on your part, a serious failure.

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

M. Garon: Mme la Présidente, c'est facile de dire ce que le ministre dit. Mais, je vais vous dire une affaire: Je sais comment analyser les bilans du gouvernement. Quand on dit qu'on diminue le nombre de fonctionnaires, vous ne comptez pas que le Service aérien n'est plus au ministère des Transports, il est rendu aux Approvisionnements et Services. Les mêmes employés sont rendus ailleurs.

M. Elkas: Ah! Ah!

M. Garon: Non, non. Quand vous enlevez les contrôleurs routiers et que vous en transférez la responsabilité à la SAAQ, les fonctionnaires ne sont plus aux Transports, ils sont à la SAAQ. Quand vous vous désengagez pour 200 000 000 \$ dans le transport en commun, j'imagine que les 200 000 000 \$, ça doit paraître un peu aussi que vous vous êtes désengagés, qu'il y a moins de fonctionnaires. Quand vous vous désengagez pour envoyer les charges aux municipalités, c'est là que le monde va payer au niveau municipal. Et vous me dites que vous avez économisé? Arrêtez donc de rire du monde. Arrêtez donc de rire du monde. C'est épouvantable, ce que vous entendez là. Je vais vous donner rien que ces exemples-là. On dit: On baisse le nombre d'employés. Oui, oui, on passe les factures ailleurs. On passe les factures à Approvisionnements et Services; on passe les factures à la SAAQ, puis c'est les automobilistes qui vont payer. On se désengage du transport en commun, on passe ça aux municipalités. On passe la voirie rurale aux municipalités rurales et on passe la voirie locale aux municipalités locales; on passe la police locale à la municipalité locale, puis, après ça, on dit: Vous voyez comment on est bon! Sauf que

c'est le même «poked-eye» qui paie en bas, c'est le même citoyen qui paie en bas. Lui ne vous trouve pas drôle, Mme la Présidente. Il ne trouve pas drôle le ministre du tout.

Tantôt, il a fait des affirmations, le ministre. Je lui demande au moins de dire la vérité. Le règlement autorisant les charges excédentaires que le ministre autorise à faire, vous avez dit que ça a été initié dans le temps de Guy Tardif. Ça ne veut rien dire, initier. Ça, c'est un fonctionnaire qui a écrit un papier. Je connais votre langage. Je vous demande: Quand est-ce que le règlement a été adopté par le Conseil des ministres, que la loi et le règlement ont été adoptés?

M. Elkas: Qu'importe.

M. Garon: Pas qu'importe, ça a été adopté sous votre gouvernement. Vous essayez de faire croire tout le temps que vous n'êtes jamais responsable, comme un enfant qui dit: Ce n'est pas moi, c'est ma main. Eh bien, chez l'enfant on voit ça. Mme la Présidente, vous êtes une mère de famille, vous savez ce que c'est. Un enfant, existe en disant non. Le ministre me donne l'impression d'être un enfant d'école qui est en train de toujours nous dire que c'est les autres, puis il essaie de toujours dire qu'il a fait ci et ça, alors que tout le monde se rend compte que, s'il y a un secteur qui ne marche pas au Québec, c'est le secteur des transports. C'est un désastre!

Si vous demandez à vos collègues... Dans vos caucus secrets - parce qu'un caucus, c'est une réunion secrète - un des ministères dont les députés libéraux même sont le plus insatisfaits, même s'ils sont obligés de ne pas dire un mot, je suis convaincu que c'est votre ministère qui fait que les gens sont de plus en plus dégoûtés de ce qui se passe, parce que ça coûte cher aux citoyens.

M. Maltais: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant,

M. le député de Lévis.

M. Maltais: ...question de règlement. Moi, je suis prêt à tolérer n'importe quoi. Le député de Lévis pourra faire sa critique des crédits tant qu'il voudra, c'est son affaire, c'est son travail. Mais, qu'il s'implique lui-même. Moi, je suis assez grand pour me défendre tout seul. Je n'ai jamais eu besoin de quelqu'un pour parler pour moi. Alors, parlez pour vous. Quand arrivera mon tour, je serai en mesure de parler. Si, ce matin, il y avait moyen de baisser le ton un peu! On n'est pas à l'Assemblée nationale, il n'y a pas de caméras. Ça ne sert à rien de crier de même.

M. Garon: Non, non.

M. Maltais: Alors, allons-y mollo. On va faire une bonne job ensemble, puis on va questionner le ministère. Seulement ne nous impliquez pas, ne m'impliquez pas.

M. Garon: Non.

M. Maltais: Impliquez-vous, c'est correct, mais ne m'impliquez pas. Moi, je n'ai besoin de personne pour me défendre.

M. Garon: Là, c'est mon droit de parole. Je pense qu'il n'y a pas de question de règlement là-dedans.

M. Maltais: C'est une question de règlement, vous m'avez impliqué.

M. Garon: Non, non.

M. Maltais: Vous avez dit: Les députés libéraux et, moi, j'en suis un, et je suis fier de l'être.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, si le député de Saguenay, lui, dit qu'il n'est pas d'accord... Ah! Je suis d'accord. Si le député de Saguenay dit: Tous les mauvais coups, c'est le ministre...

M. Maltais: Qu'il parle pour lui! Qu'il parle pour le député de Lévis, je suis assez vieux pour parler pour moi-même.

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

M. Maltais: Je n'ai besoin de personne pour parler pour moi-même. Même ma mère n'a jamais parlé pour moi. Parlez pour vous.

M. Garon: Bon! Je suis bien content de savoir que le député de Saguenay, lui, est complice et est d'accord avec ce que dit le ministre des Transports.

M. Maltais: Ce n'est pas ça que j'ai dit. **Regardez-la**, la tête dure. Il ne comprend rien. Il a un faux diplôme. Il ne comprend rien. **Qu'il** parle pour lui.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît!

M. Maltais: Moi, quand viendra mon tour, Mme la Présidente, je vais parler. Je n'ai pas besoin du député de Lévis. Puis, s'il veut continuer à crier de même, on va l'enterrer. Ce n'est pas compliqué, qu'il parle comme du monde. C'est facile, il peut poser toutes ses questions au ministre. Il aura beau dire ce qu'il voudra, le ministre est capable de lui répondre, mais qu'il parle pour lui, qu'il n'implique pas le député de

Saguenay. **S'il** continue à **dire** que je **suis** d'accord avec lui, je saute de l'autre bord, Mme la Présidente. Ce n'est pas compliqué, là.

M. Garon: Je n'ai pas dit que vous étiez d'accord avec moi; j'ai dit que des députés...

M. Maltais: Bon! Bien, taisez-vous! Posez la question au ministre et parlez moins fort.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai le droit de parole. Je regrette, le député de Saguenay, s'il ne sait pas vivre, qu'il s'en aille. C'est mon droit de parole. **Il** y a un règlement et je vous demande de l'appliquer. C'est moi qui ai la parole.

M. Maltais: Au niveau du savoir-vivre, je voudrais bien savoir qui ne sait pas vivre **ici**. Ce n'est pas moi.

M. Garon: **Il** y a un règlement.

M. Maltais: **Il** y a un règlement et respectez-le. N'impliquez pas les autres députés quand vous parlez en votre nom. C'est clair. Parlez au nom de votre formation politique, en votre nom, mais pas au nom des autres députés. C'est la dernière fois que je vous le dis, à part ça. C'est clair? **Comprenez-le**, c'est en bon français!

M. Garon: Mme la Présidente, appliquez le règlement. J'ai la parole et c'est à moi à prendre la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. M. le député de Saguenay a demandé une question de règlement et je pense qu'il avait droit à sa question de règlement. Ce qu'il a souligné dans sa question de règlement, c'est qu'il ne veut pas que le député de Lévis impute des intentions aux députés libéraux à l'intérieur de leur caucus. **Il** veut que vous parliez en votre nom et non en impliquant les députés ministériels. Alors, M. le député de Lévis...

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai le droit de dire que, même au caucus libéral, les gens ne sont pas d'accord avec le ministre.

M. Maltais: **Il** ne le sait pas, il n'est jamais venu. On ne veut pas le voir.
(10 h 10)

M. Garon: Maintenant, si le député de Saguenay, Mme la Présidente, veut dire qu'il est d'accord, il en a le droit. **Il** a le droit. Moi, je suis content des paroles du député de Saguenay. J'aurai l'occasion de dire, dans mes assemblées aujourd'hui, qu'il y a des députés libéraux qui ne sont pas d'accord, mais que le député de Saguenay, lui, est d'accord avec le ministre pour imposer des charges aux municipalités, comme je l'ai mentionné, puisque...

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

M. Maltais: Question de règlement.

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

M. Maltais: Écoutez, moi, je lui demande de retirer ses paroles, Mme la Présidente. C'est aussi clair que ça, puis c'est la dernière fois. C'est la dernière fois. Je vais prendre les procédures nécessaires. S'il ne les sait pas, je vais les lui montrer!

La Présidente (Mme Bélanger): Là, M. le député Saguenay, je pense que le député de Lévis n'a **rien dit qui soit anti**...

M. Maltais: Prêter une fausse intention à un député, c'est faire de la calomnie et de la médisance, puis je ne peux pas tolérer ça ici. Les crédits...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, je vous demandais...

M. Maltais: Là, on l'a laissé faire. Mme la Présidente, il reste deux heures et demie. Je vais prendre la balance. **Il** ne parlera plus, lui. C'est fini.

M. Garon: Mme la Présidente, on ne s'énervera pas.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, s'il vous plaît!

M. Garon: Le député de Saguenay, il sort toujours comme ça...

M. Maltais: Je suis très calme, moi!

M. Garon: Ah oui? Moi aussi, je suis très calme. Puis, ça adonne que je suis d'un calme olympien! Olympien!

M. Maltais: Je n'en suis pas sûr.

M. Garon: Je vais vous dire une chose: Si les députés libéraux... Je suis content de la mise au point du député de Saguenay, parce que j'avais lu, dans les commentaires dans les journaux, qu'il y avait beaucoup de gens qui n'étaient pas d'accord dans le caucus libéral. C'est vrai que je ne suis pas présent. Le député de Saguenay, lui, il dit, au contraire, qu'ils sont d'accord. Bien, parfait! Alors, je suis content de la mise au point du député de Saguenay. J'en prends acte. Je suis très content même qu'il l'ait fait, ce qui me permettra d'en faire état, parce que c'est enregistré, ce qu'on a dit.

M. Maltais: Oui, c'est enregistré...

M. Garon: Alors, je suis très content de voir que le...

M. Maltais: ...pour dire que vous faites des mensonges, que vous contez des menteries au monde. Ce n'est pas la première fois non plus!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pense que nous sommes en train d'étudier les crédits.

M. Garon: Je suis d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Les questions et les interprétations ne doivent pas s'adresser au député de Saguenay, mais bien au ministre. Alors, si vous voulez, on va poursuivre.

M. Garon: Bien, là, vous comprendrez que ce n'est pas moi qui ai fait l'intervention. Il y avait une question de règlement qui n'en était pas une. Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous donniez des interprétations au comportement des libéraux. Alors, je vous demanderais de poser les questions au ministre au sujet des crédits.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, je demande très simplement au ministre: Quand le règlement a-t-il été adopté pour autoriser le ministre - le règlement et la loi - à permettre des charges excédentaires, autoriser la Régie à faire des charges excédentaires au-delà des charges additionnelles que pouvait déjà permettre la Régie?

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Elkas: ...j'ai demandé de me sortir la date exacte, **mais** je **crois** que le député de Lévis va être un peu surpris de la date. Une chose est sûre, c'est que ça a été **'ait pendant** que les péquistes étaient au pouvoir. Le règlement a été adopté durant cette période-là. Je vais sortir la date avant qu'on finisse aujourd'hui.

Mme la Présidente, on parle de faire le transfert d'employés du ministère des Transports, du Service aérien, à Approvisionnements et Services. Ces chiffres ne se sont pas reflétés sur les chiffres que j'ai donnés aujourd'hui. Hier, j'ai aussi donné, en 1984-1985, n'incluant pas les gens de la RAAQ, 11 189. Puis, aujourd'hui, en 1991-1992, on se retrouve avec une réduction d'**au-delà** de 10 %, à 9501. Puis, ce ne sont pas des exercices où on transfère des gens de chez nous à d'autres ministères. Ce sont des coupures qui ont été faites, des gens qui n'ont pas été remplacés. Quand on parle de la bonne gestion

au niveau des transferts des responsabilités du gouvernement du Québec aux municipalités, vous allez comprendre. Je les accepte, parce que j'ai déjà été au municipal. Puis je...

Well, I do not know whether... I do not understand why I should bother spending my time, you know, sitting here while I could be out there serving my public, when a guy asks me a question and he does not have the courtesy to listen to the answers I give.

M. Garon: Voyons donc!

M. Elkas: Madam President, he has asked a question three or four times, and he does not listen to the answer. So, why should I answer?

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

M. Garon: Mme la Présidente, quand je demande au ministre l'adoption de l'article, je parle de l'article 633 du Code de la sécurité routière, en vertu duquel le ministre donne des autorisations **au-delà**... Je parle de l'article 633 du Code de la sécurité routière. Je ne veux pas qu'il me parle d'autres affaires. Je parle des permis donnés par le ministre. Quand est-ce qu'il a été adopté? Quand **est-ce** que le règlement a été adopté? Quand est-ce qu'il a été **mis** en vigueur par le ministre?

M. Elkas: J'ai répondu, Mme la Présidente. Je viens de répondre, mais il n'écoutait pas.

M. Garon: Arrêtez de **dire** des affaires, là!

M. Elkas: J'ai dit quoi? J'ai dit quoi dans ce cas-là?

M. Garon: J'écoutais ce que vous disiez.

M. Elkas: Qu'est-ce que j'ai dit?

M. Garon: Non, on ne commencera pas. On n'est pas à la petite école! Je vous pose une question. Faites votre réponse. Puis je regrette...

M. Elkas: J'al fait ma réponse. Look It up!

M. Garon: Oui. N'oubliez pas que, toutes les fois que je vous parle, vous avez toujours quelqu'un qui vous souffle dans les oreilles. Je suis obligé de répéter mes questions trois fois parce que vous n'avez pas compris et vous dites qu'elles ne sont pas précises alors que ce sont des questions précises.

La Présidente (Mme Bélanger): Je demanderais un peu de respect pour les membres de cette assemblée.

M. Garon: Oui, **bien**, c'est justement. Que le

ministre réponde. Qu'il laisse faire... Il y a des gens qui sont capables de mâcher de la gomme et de marcher en même temps.

M. Elkas: Mme la Présidente, est-ce que j'ai répondu à la question?

La Présidente (Mme Bélanger): À mon avis, oui. Mais je ne peux pas...

M. Garon: Ce n'est pas ça, la question. Dans la question que je lui ai posée tantôt, je parle de l'article 633 du Code de la **sécurité** routière. C'est de cet article-là que je parle.

M. Elkas: C'est la même réponse que j'ai donnée. Vous avez répété la question, je vous donne la même réponse.

M. Garon: Alors, quand vous verrez quand le règlement a été adopté et le nombre de permis qui ont été donnés en vertu de cet **article**-là...

M. Elkas: Le nombre de permis, ça ne me dérange pas. Je **suis** d'ailleurs fier de savoir que les gens sont sensibilisés au point qu'on en demande, des permis. Quand une personne veut un permis, veut transporter une charge qui est hors dimension, elle sait que ça n'entre pas à l'intérieur des règles du jeu. Il me semble normal qu'on demande un permis spécial. C'est ça qu'on demande aux gens et je **suis** heureux de savoir que ça a augmenté. Parce que les gens savent, les transporteurs savent, les expéditeurs savent, basé sur les règlements, que, jusqu'à cette année, on était forcés de demander des permis et c'était bien normal, c'était encouragé, d'ailleurs. On leur disait: Ne demandez pas de permis, vous allez vous faire prendre. Vous allez payer l'amende. Allez aux postes de pesée, M. le député de Lévis, vous allez savoir qu'est-ce que ça veut dire de décharger un camion. Vous l'avez peut-être vu, mais vous n'en parlez pas. C'est pas mal plus que payer 4 200 000 \$ en amendes dans une année donnée. Mme la Présidente, lorsque quelqu'un se fait tasser sur la route par un contrôleur routier parce qu'il n'a pas de permis spécial, il est surchargé, le poste de pesée décharge. Et ça, ça se fait aujourd'hui, chose qui ne se faisait pas dans le temps. Et les permis spéciaux, l'article 633, Mme la Présidente...

M. Garon: Mme la Présidente, s'il vous plaît, question de règlement. Pour bien écouter le ministre, j'aimerais ça que ce soit le silence alentour. J'entends constamment murmurer des gens qui viennent dire des choses. Alors, j'aimerais ça qu'on puisse entendre. Je veux écouter le ministre. Je voudrais que les membres de son cabinet ne viennent pas nous déranger.

M. Maltais: Mme la Présidente, je suis

d'accord avec le député de Lévis, mais ça va s'appliquer à son petit garde du corps là-bas. C'est la dernière fois que je le dis parce qu'il n'est même pas supposé être assis là. Il est supposé être assis en arrière. Tu veux jouer le jeu, on va jouer le jeu. Envoie, changez-moi ça de table. C'est les députés ici, c'est une place pour les membres de l'Assemblée nationale. Changez-moi ça de table. Mme la Présidente, je le demande.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si vous voulez bien vous retirer.

M. Garon: On va demander aussi aux gens **qui** sont ici, qui n'ont pas affaire ici, de se retirer avec les gens du ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Tout le monde a affaire ici.

M. Garon: Non, non. Les gens qui sont avec le ministre, qu'ils soient avec le ministre.

M. Maltais: C'est ça. Assis en arrière, en arrière de la table.

M. Garon: Les gens qui sont avec le ministre n'ont pas affaire à être assis ici. **Ils** sont supposés être en arrière de la table là-bas.

M. Maltais: Non, non, ils peuvent être assis partout...

M. Garon: Non, non. Les gens...

M. Maltais: ...sauf autour de la table.

M. Garon: La commission parlementaire, à partir de la table du ministre, ici c'est pour les députés, ceux qui sont avec les députés, pas avec les cabinets de ministre. Le cabinet de ministre devrait être avec le ministre dans la salle, comme ils sont où est le ministre. J'aimerais demander que les gens s'assoient où ils doivent s'asseoir, puisque c'est ça la règle.

M. Maltais: C'est ça la règle, alors personne autour de la table. Ça s'applique pour tout le monde. Les purs et les impurs. Docteur, c'est l'heure du café.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre, comme le réseau ferroviaire de base...

M. Elkas: Mme la Présidente...

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

M. Elkas: Excusez-moi, Mme la Présidente, je n'avais même pas... J'étais en train de répon-

dre à une question du député et j'ai été interrompu par le député. Il vous a posé une question. On n'a même pas eu la courtoisie de me permettre de retourner la réponse.

M. Garon: Vous avez raison...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: ...mais c'était quelqu'un de votre cabinet qui venait déranger.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, je veux donner un exemple de ce qui se passe sur nos routes parce que je pense que l'information doit être établie à cette table. Au niveau des véhicules pesés, par exemple, l'an passé, 803 925 véhicules pesés. Je vais donner un exemple. Nombre de véhicules vérifiés: 28 567. Ceux qu'on a trouvés conformes: 10 186. Ceux qu'on a trouvés non conformes: 18 381. On a demandé à 954 de ces gens-là de décharger. Vous voyez, Mme la Présidente, comment ça blesse de décharger un camion. Remiser un camion, l'enlever de la route: 701, tout ça parce qu'ils ne respectaient pas les lois du transport. Et ça, c'est très important. Ce sont des gestes que notre gouvernement a posés.
(10 h 20)

Le point que je veux faire, c'est que, vu qu'il n'y avait pas de contrôle dans le passé, évidemment, il n'y avait pas de demande pour des permis spéciaux. Lorsqu'une personne doit transporter... Je vais vous donner un exemple. Quand le député de Lévis était ministre des Pêcheries, il permettait le transport de bateaux de 80 à 90 pieds sur les routes du Québec sans permis spécial. Alors, les gens se promenaient avec des bateaux, sans permis spécial, pendant le dégel et, nous autres, on est pris... Dans le temps, évidemment, ça a **magané** nos routes. Là, ces mêmes gens qui veulent transporter le même bateau demandent un permis spécial, mais ils doivent respecter... Nous, on va décider si on permet de le transporter, oui ou non. **Mais** la grande majorité des permis spéciaux, comme je l'ai mentionné, c'est pour des choses hors dimension. Les gens, lorsqu'on a une charge indivisible comme une piscine, disent: C'est bien logique qu'on permette à l'individu de la transporter.

M. Garon: Quand vous parlez des permis spéciaux donnés par le ministre, on a les statistiques sur les chiffres de la Régie, mais on n'a pas de chiffres, on ne peut pas savoir si le ministre émet des permis spéciaux pour des charges ou des dimensions.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Non, ça ne paraît pas dans les données. Vous, vous le savez peut-être, excepté que ça ne paraît nulle part.

M. Elkas: Le règlement sur les permis spéciaux, 18 526...

M. Garon: Pas **ceux-là**. Ceux du ministre. Ceux en vertu de l'article 633. C'est ça. Vous n'avez pas l'air de faire la distinction. Toujours des permis spéciaux en vertu de l'article 633. Si vous avez la ventilation des charges et des dimensions, j'aimerais ça que vous déposiez le document.

M. Elkas: On va vous le donner.

M. Garon: Bon! Là, vous venez de comprendre que, nous autres, on ne l'a pas. Vous ne l'avez pas, vous non plus. J'aimerais ça en avoir une copie, comment se ventilent ces milliers de permis qui sont donnés par le ministre de façon spéciale, **5462** en 1991.

M. Elkas: Ça, c'est des gens qui respectent le Code de la sécurité routière et la charge axiale qui va avec. S'il ne le fait pas, il n'a pas de permis. Mais, hors dimension, l'exemple que j'ai donné, Mme la Présidente, si une personne traîne un morceau de bois de **six** pouces de plus long qu'elle devrait, tu sais, on n'est pas pour lui demander de couper son bois quand elle est obligée de le transporter de cette façon-là. On lui donne son permis spécial. Au moins, elle le demande. Elle a des escortes. La loi le permet. Vous étiez assis ici quand on a passé la loi 108. Vous étiez tous d'accord.

M. Garon: Non, non. Je regrette, on n'était pas d'accord. Au contraire, j'ai demandé...

M. Elkas: C'est vrai.

M. Garon: ...qu'on revienne à la réglementation de l'État de New York. C'est ça que j'ai demandé. J'ai fait venir des fonctionnaires, ils nous ont donné des statistiques...

M. Elkas: Et on a réduit nos charges.

M. Garon: ...et, au contraire, ils ont confirmé ce que je disais, que l'État de New York n'était pas permissif là-dessus, contrairement au Québec. Ça avait été établi très clairement lors de l'étude de la loi 108.

M. Elkas: On va scier une piscine en deux pour la transporter, pour faire plaisir au député de Lévis. C'est un peu ce que vous me dites.

M. Garon: Voyons donc!

M. Elkas: Non, non. Soyez donc raisonnable.

M. Garon: J'aimerais savoir, sur vos 5462 permis, combien il y avait de piscines. En 1991, 5462 permis spéciaux donnés par le ministre au-delà des charges excédentaires.

M. Elkas: On va faire la ventilation, comme je l'ai mentionné, et on va lui donner sa réponse.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais ça qu'on parle chacun notre tour. Ça aiderait au climat de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre vous dit qu'il va faire faire la ventilation et qu'il va vous la remettre.

M. Garon: J'étais en train de parler. Il me le dira après. J'ai posé une question. J'ai dit: J'aimerais savoir le nombre de piscines, parce qu'il donne l'exemple des piscines... Est-ce qu'il peut arrêter de parler et parler chacun notre tour?

M. Elkas: Il demande la question quatre fois, je retourne la réponse quatre fois et il n'écoute pas.

M. Garon: Ça va aider. C'est moi qui parle, là.

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

M. Garon: Bon. J'aimerais ça que vous nous disiez, sur vos 5462 permis en 1991, combien il y en a pour les longueurs, combien il y en a pour les dimensions et combien pour les charges. Combien y avait-il de piscines? Vous avez donné l'exemple des piscines. J'aimerais ça savoir combien il y a eu de permis pour le transport des piscines qui n'étaient pas coupables en deux, comme vous avez dit, parce que c'est votre exemple. Je n'en prends pas d'autre, je prends le vôtre. Vous avez dit qu'il y avait des piscines pas coupables en deux. J'aimerais savoir combien il y avait de piscines pas coupables en deux sur les 5462 permis que le ministre a donnés en 1991. Est-ce que c'est possible?

M. Elkas: Pour la quatrième fois, j'ai dit à la présidence que j'étais pour fournir l'information, la ventilation de la demande du député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on prend note de la question et on fera parvenir la réponse.

M. Garon: Incluant les piscines pas coupables en deux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député

de Saguenay.

Entretien des ponts

M. Maltais: M. le ministre, il y a quelques années - je pense que c'est quatre ans - vous n'étiez pas au ministère, mais votre ministère avait entrepris une évaluation des ponts. Je ne sais pas si vous avez la personne responsable ici ou quelqu'un, sans doute, peut me répondre. On s'est aperçu que les ponts étaient tous en train de tomber au Québec, parce qu'ils avaient été grandement négligés. Je **sais**, par exemple, que, dans mon comté, on a rebâti, depuis quatre ou **cinq** ans, environ une quinzaine de ponts. Je me souviens, moi, d'un temps où les ponts tombaient sans **être** utilisés encore. J'ai encore **en** mémoire celui de la **Sainte-Marguerite**, à **Sept-Îles**, où le ministre avait commandé le fer pas assez long, pour faire le pont; le pont est tombé et ça a coûté la vie à sept personnes. On a entrepris le service des ponts. On sait que, les ponts, ça **coûte** cher à réparer. Je regarde simplement, par exemple, ce que le pont de **Bersimis** a coûté depuis quelques années, c'était l'un des plus longs à peu près dans mon comté; il y a encore des travaux, cette année. Le pont de la **Mani-couagan**, le pont de la Trinité, le pont de la rivière Portneuf, le pont de la rivière Escoumins et le pont de la rivière Desrosiers. Ça s'est fait chez nous depuis quatre ou cinq ans et, à chaque année, c'est des gros travaux. Je regarde ça dans le budget, c'est des travaux majeurs, ce n'est pas des petites **réparations** de **50 000 \$**, **100 000 \$**, **300 000 \$**, **400 000 \$**, **500 000 \$**. Vous vous étiez donné, je ne me souviens pas si c'est cinq ou sept ans... Au ministère, vous vous étiez donné un délai parce que le constat **qui** avait été fait en **1987**, c'est que les ponts étaient en train de tomber à terre. L'évolution que ça a fait au ministère, est-ce que vous achevez de les passer, ces ponts-là? Pour ceux qui restent à passer, les estimés **sont-ils** faits des coûts et ainsi de suite?

M. Elkas: M. le député de Saguenay, j'étais aussi estomaqué que vous pouvez l'être de savoir que **58 %** des ponts au Québec ne rencontraient pas les normes. Il faut dire aussi que certains de ces ponts avaient été construits dans une période et, aujourd'hui, ils ne suivent pas ou ne répondent pas aux règlements. On s'est engagé à faire la reconstruction de nos ponts, à les mettre en ordre pour rencontrer les normes. J'ai, avec moi, Alain Vallières, qui est sous-ministre, qui pourrait peut-être vous donner une **idée** de ce qui s'est passé, où on s'en va et de l'échéancier, parce qu'on prend nos responsabilités, comme gouvernement, pour corriger encore un manque qui avait été établi dans le temps. Je ne dirai pas les années parce que ça semble offusquer certains membres de cette commission. Alors, je vais donner le soin à M. Vallières de répondre

aux questions que vous avez posées sur l'échéancier et sur les plans d'action qu'on a mis sur pied pour corriger.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vallières.

M. Vallières (Alain): Oui. Depuis 1990, de façon particulière, le ministère des Transports a procédé à la **reconstruction** et au renforcement d'un nombre appréciable de ponts. Son budget alloué à ce genre de travaux est passé à 42 000 000 \$, 53 000 000 \$ et 51 000 000 \$ sont prévus pour 1992. En 1990, il y a eu des travaux de renforcement d'effectués sur 67 ponts, 52 en 1991 et 83 sont prévus en 1992. Au niveau de la reconstruction, il y a eu 27 ponts en 1990, 41 en 1991 et 52 en 1992.

M. Maltais: Si j'ai bien compris, M. Vallières, dans les trois premières années, vous avez investi quelque chose comme 147 000 000 \$. Vous avez dit 42 000 000 \$, 43 000 000 \$ et 52 000 000 \$ prévus, là...

M. Vallières (Alain): Exact.

M. Maltais: ...pour rendre les ponts avec un minimum de sécurité et s'assurer qu'ils ne tomberont pas en cours de route, qu'ils ne mettront pas la vie **des** personnes en danger. Quand prévoyez-vous compléter cette révision-là, au complet? Peut-être que vous me l'avez dit et que je n'ai pas compris. Ça peut arriver. (10 h 30)

M. Vallières (Alain): Non, je ne vous ai pas donné d'échéancier comme tel, mais il y a de prévu un échéancier d'environ cinq ans pour procéder au renforcement des ponts. L'ensemble de cette programmation-là découle d'une évaluation qui est en cours sur l'ensemble des ouvrages d'art qui ont été conçus selon des standards différents de ceux d'aujourd'hui.

M. Maltais: Vous, M. Vallières, ça fait quelques jours que vous travaillez dans les ponts. Vous n'êtes pas arrivé hier après-midi, d'après votre physionomie.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Ça, ce n'est pas méchant. Vous avez un petit peu d'expérience dans le domaine des ponts. C'est un domaine particulier, remarquez bien. Ce n'est pas tout le monde qui peut jouer **là-dedans**. Ces ponts-là, ce n'est pas arrivé instantanément, ça, qu'ils soient tous en train de tomber. Vous en aviez 59 % de dangereux, si je ne me trompe pas. Comment est-on arrivés à ce qu'à un moment donné, au Québec, il y ait 59 % des ponts qui soient en train de tomber à terre?

M. Vallières (Alain): Il faut comprendre que ces ponts-là ont été construits depuis les années

dix, vingt, trente, quarante jusqu'à aujourd'hui.

M. Maltais: Oui.

M. Vallières (Alain): La majeure partie de ces **ponts-là** sont des ponts qu'on qualifie de sous standards. Sous standards, ça veut dire que les normes, les critères que **les** ingénieurs ont utilisés pour concevoir les ouvrages étaient différents de ceux d'aujourd'hui. Je dirais qu'environ, sur les quelque 50 % qui sont sous standard, la moitié de ces ponts sont des ponts acier-bois, dont le concept est, évidemment, nettement différent des standards qu'on utilise lorsqu'on conçoit un ouvrage aujourd'hui. Sans **entrer** sur le plan technique, là, en vous expliquant les normes...

M. Maltais: C'est correct, je vous comprends. Mais, moi, chez nous, ce qui m'intrigue, c'est qu'en 1910 on n'était pas fondés encore, la Côte-Nord. Le pont, par exemple, de la Manicouagan a été **bâti** en 1968; Bersimis, 1956; je ne parie pas de Sainte-Marguerite qui a été bâti en 1977, 1978, **1979**, 1980, 1981, il tombait à chaque année; mais je **parle** des ponts assez récents. Je n'en ai pas en bois, moi, chez moi. C'est des ponts en béton, avec des piliers, puis on me dit que c'est la prise du tablier qui joue, là. Vous, vous connaissez ça mieux que moi.

M. Vallières (Alain): Moi, je ne suis pas un...

M. Maltais: Sans doute, les premières cages où le tablier est installé, c'est en béton. On me dit que ça joue là-dessus. Moi, je ne savais pas qu'un pont de béton, ça pouvait faire ça, ça pouvait jouer. Je ne parierai pas des petits ponts de bols parce que, chez nous, ça n'existe pas, mais ça existe ailleurs au Québec, bois et acier. Ces pont-là, donc, on en construit un présentement sur la rivière **Escoumins**, un neuf. Vous le savez, il coûte, je ne sais pas, 2 000 000 \$. Bon. Avec les normes que vous appliquez là-dessus aujourd'hui, est-ce qu'ils ont une durée de vie, par exemple, prévue, selon vous?

M. Vallières (Alain): La durée de vie d'un ouvrage d'art, je ne pourrais pas vous donner de chiffre exact, mais, normalement, c'est 30 ans.

M. Maltais: 30 ans. Ce qui veut dire...

M. Vallières (Alain): Ce qui veut dire qu'après 30 ans il faut présumer une rénovation ou une réhabilitation majeure sur l'ouvrage.

M. Maltais: Oui. Je prends le pont de Bersimis. Je pense que vous le connaissez. C'est quand même un des ponts, à peu près, les plus longs de la Côte-Nord. Il est tout en structure d'acier sur cage de... chose. C'est un pont sur

lequel, depuis 1986, si je ne me trompe pas, on est rendus à quelque chose comme 2 000 000 \$ d'entretien. Il faut dire qu'il avait été une dizaine d'années laissé à lui-même. Les ponts de fer, il faut que vous les «scrapiez» de temps en temps et retaper l'armature un peu. À l'eau salée, ça magané plus qu'à l'eau ordinaire, à l'eau douce. **Parce** que c'est impressionnant, 147 000 000 \$ sur les ponts. C'est 147 000 000 \$ qu'on n'a pas mis sur les routes, ça. Est-ce qu'aujourd'hui vous avez un système ou implanté, depuis ce temps-là, un système d'entretien préventif? C'est-à-dire que, des fois, s'il y a une réparation de 20 000 \$, 25 000 \$, ça pourrait éviter que, l'année suivante, on en ait une de 200 000 \$, 250 000 \$.

M. Vallières (Alain): Le ministère a mis en place un nouveau système d'inspection annuelle de tous les ouvrages d'art. Tous les ponts sont inspectés et, à partir des rapports d'inspection, évidemment, il y a une planification des travaux d'entretien et de renforcement des structures qui est effectuée.

M. Maltais: Mais il y a un service d'entretien préventif qu'on pourrait appeler.

M. Vallières (Alain): Dans chaque région, il y a un ingénieur spécialisé en structures, avec des représentants en district qui procèdent annuellement à l'inspection de toutes les structures, selon un programme qui «priorise» certains types d'ouvrage par rapport à d'autres.

M. Maltais: Bon, pendant que je vous ai, monsieur - vous êtes un connaisseur des ponts - sur la 389, vous savez qu'on en traverse un. Je ne vous parierai pas des 27 ponts qu'il y a sur la 389, parce que ça va endormir tout le monde, mais on en a un, en particulier, qui s'appelle le barrage de **Manic 5**. La route 389 traverse le barrage de **Manic 5**. Hydro-Québec a toujours toléré, à un moment donné, cet usage, mais, de plus en plus, avec l'ouverture de la route qu'on a faite en 1987 vis-à-vis Fermont et Fire Lake, le transport routier lourd commence à passer pas mal par là. Ces villes du Nord là, il faut comprendre, ont été 50 ans isolées. La circulation automobile, c'est tel que tel, mais le transport lourd... Parce qu'il n'y a plus de train jusqu'à Gagnon, tout l'approvisionnement alimentaire, l'approvisionnement de meubles, en fait, tout ce dont une ville comme Fermont a besoin, maintenant, ça se fait en camion.

Hydro-Québec nous indiquait, parce que je suis allé visiter ça, à un moment donné, au printemps avec Hydro-Québec, qu'elle songeait sérieusement, parce que ce n'est pas sécuritaire de passer sur le barrage, à vous contacter. D'ailleurs, je pense qu'il y a un protocole d'entente en voie d'être écrit avec vous autres et **Hydro-Québec** pour pouvoir faire un pont au

pied du barrage, parce qu'on me dit que ce n'est pas en toute sécurité que le transport lourd continue à passer sur le barrage de **Manic 5**.

Vous savez, le barrage de **Manic 5**, il a quand même une particularité. À chaque convention collective, il descend à Baie-Comeau. On le remonte après. Ça le magane, ça, parce que les employés disent que le barrage va tomber à chaque convention collective. Après ça, on le remonte. Mais ça dure rien que trois ans. Le pont... Je vais vous laisser prendre l'information parce que c'est important, ça.

M. Vallières (Alain): D'accord. Allez-y, je vous écoute.

M. Maltais: Je ne sais pas si vous l'avez toute.

M. Vallières (Alain): Oui. Bien, l'information que j'ai, c'est qu'il y a effectivement des négociations en cours pour contourner ce secteur-là du barrage.

M. Maltais: Ouf. On me dit qu'à Hydro... Et là, je vous dis ça sous réserve. Peut-être que **M. Halley** en sait plus que moi là-dessus, parce que je sais qu'il joue dans le dossier. On me dit que, vers 1997-1998, **Hydro**, à un moment donné, songerait sérieusement à arrêter le trafic lourd. Est-ce qu'on peut dire que ce serait vers cette échéance-là, 1997-1998, qu'il y aurait un pont définitivement qui enjambrerait la Manicouagan?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vallières.

M. Vallières (Alain): Ce que j'ai comme information pour le moment, c'est que les négociations ne sont pas terminées. Dès que le protocole sera convenu avec Hydro-Québec, on pourra finaliser un échéancier pour réaliser les travaux dans les plus brefs délais, effectivement.

M. Maltais: Mais est-ce que dire que 1997-1998, c'est une...

M. Vallières (Alain): C'est difficile de vous donner un échéancier tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas convenu d'un protocole avec **Hydro-Québec**. Le compte à rebours commence, à ce moment-là.

M. Maltais: O.K. Maintenant, vous faites des travaux continuellement sur les ponts qui sont sur les rivières. Moi, j'ai plusieurs rivières qui ont une particularité: la Sainte-Marguerite, la **Escoumins**, la Laval, la Godbout, la Baie-Trinité, qui sont des rivières à saumon en même temps. Or, vous savez qu'on ne peut pas faire du «sandblasting», par exemple, sur un pont où il y a une rivière à saumon. Il y a une période de l'année où on peut le faire. Ça s'est fait dans le cas de la rivière Sainte-Marguerite, à Sacré-

Coeur. Ça a très bien été.

Cette année, vous faites des réparations majeures sur le pont de Baie-Trinité, sur la rivière Trinité, en plein centre du village. Mon petit directeur régional, pas régional, mais chef de district à qui j'ai parlé, il dit: On fait ça en plein mois de juillet. Alors, ça va être encore une guerre avec la rivière à saumon, parce que, si on commence à faire de la poussière, bon...

Moi, ce que j'aimerais, c'est: Est-ce qu'il y aurait une possibilité, lorsque vous faites des travaux sur un pont qui a une rivière à saumon qui passe en dessous, de vous entendre avec le MLCP pour que le MLCP vous dise: Bien, écoutez, de telle période à telle période, si vous faites des travaux, c'est néfaste pour la montaison du saumon; plus tard, c'est néfaste pour la frayère; puis, en plein été, c'est néfaste pour le tourisme? Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen que le ministère, sans se chicaner, fasse ça bien tranquillement, pas vite, consulter le MLCP, tout au moins pour avoir son avis...

(10 h 40)

Parce que vous l'avez fait sur la rivière Sainte-Marguerite, et c'est une des bonnes rivières à production de saumon. Le MLCP, le directeur régional du temps, M. Labrie, était allé voir M. Girard, qui était directeur du MLCP. Ils se sont regardés et, lui, il a donné le contrat pour que les travaux soient faits de telle à telle période. Ça ne dérangeait plus personne, là. C'était durant le mois de septembre. La pêche était finie et le saumon était rendu au «top» de la rivière. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité qu'il y ait une entente avec le MLCP pour qu'il vous donne son avis, pour faire ça durant la période la moins nocive pour la pêche au saumon?

M. Elkas: M. le député, j'aime donc l'approche que vous prenez. Non seulement on la prend en considération, on va agir de cette façon-là. Je trouve qu'il faut se parler avant de commencer à planifier des choses par soi-même. Il faut engager d'autre monde aussi. Alors, je viens d'en parler avec le sous-ministre et on va agir d'une façon très positive.

M. Maltais: Maintenant, j'ai encore une question sur le tunnel de la côte Saint-Nicolas. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un parmi vous autres qui connaît ça. C'est un tunnel qui a trois quarts de kilomètre, qui traverse la côte Saint-Nicolas, entre les villages de Franklin et Baie-Trinité. C'est un tunnel qui traverse une montagne de roches, tout simplement. Ça a été fait en 1972, sous M. Mailloux, qui était ministre des Transports du temps. C'était pour éviter un éboulis de glaise. La côte partait chaque année. Donc, ils ont traversé la montagne.

Cette année, ils font des réparations majeures dans ce tunnel-là. Ça se situe dans l'ordre de 970 000 \$. Ce que je voudrais, c'est

de ne pas faire les réparations majeures, à moins que la température ne l'exige, en pleine saison touristique, parce que je sais que vous allez être obligés de fermer la moitié du tunnel, c'est-à-dire de ralentir le trafic de moitié. Moi, j'aimerais savoir si, par exemple, ces travaux-là ne pourraient pas se faire à partir du 1er septembre à aller plus loin, plutôt que de commencer les travaux au mois de mai ou au mois de juillet, alors qu'on est en pleine saison touristique, si c'est possible et si ça peut se faire, sans déranger ou avoir de coûts additionnels pour l'entrepreneur ou pour le ministère.

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

M. Elkas: Oui. On prend en considération la question qui a été posée. On va agir de façon à considérer la sécurité des gens, comme vous l'avez mentionné. On en prend bonne note. M. Halley va s'en occuper. Il va s'asseoir avec vous pour vous donner une idée de la façon dont on peut entreprendre...

M. Maltais: C'est sûr que, si ça amène des coûts supplémentaires, on conviendra que tout le monde aura un inconvénient, mais, si ça ne coûte pas une cent de plus au ministère ni à l'entrepreneur, ça avantagerait grandement la saison touristique, parce que le traversier de Godbout, tous les gens qui passent sur le bateau, les gens qui arrivent de Sept-Îles, ils n'ont pas le choix, il faut qu'ils passent par là. C'est la continuité de la 138.

M. Elkas: On va rencontrer le contracteur immédiatement, dans les jours qui suivent, et on va vous convoquer.

M. Maltais: Je ne voudrais pas, non plus, que ma demande puisse affecter la sécurité des gens qui passent, parce que...

M. Elkas: Non.

M. Maltais: ...M. Desmeules m'a dit qu'il y avait du galet qui partait du plafond. Alors, s'il est pour m'en écraser trois ou quatre cet été, j'aime autant que vous commenciez les travaux demain matin. S'il n'y a pas de coûts additionnels, si la sécurité n'est pas en danger, moi, j'aimerais ça parce que, dans la pierre, à mon avis, on peut aussi bien travailler en septembre, octobre, novembre qu'en juillet et août. C'est surtout juin, juillet et août qui sont «touchy». C'est pour éviter des inconvénients, parce qu'à cause de l'incendie, l'année passée, ces gens-là n'ont pas vu un touriste. Cette année, bien, il ne faudra pas décourager ceux-là qui viennent.

M. Elkas: Vous avez absolument raison. C'est un excellent point.

M. Maltais: Si on le passe dans la poussière et qu'on le retarde deux heures, il va dire: Je ne reviendrai plus jamais ici de ma vie. Voilà, Mme la Présidente. Je reviendrai un peu plus tard. Merci, M. le ministre.

M. Elkas: Merci beaucoup, M. le député.

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

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Elkas: Si vous me permettez, Mme la Présidente, pour l'information du député, M. Léonce Girard, du contentieux de la Commission des transports du Québec, et Mme Lise Ville-neuve, administratrice, sont en place, pour votre information, sont ici.

Commission des transports du Québec

M. Garon: La Commission des transports?

M. Elkas: Oui.

Transport des véhicules neufs

M. Garon: O.K. Alors, ma question va porter maintenant sur le transport des véhicules neufs. J'aimerais ça... Je **vals** vous lire l'état de la situation et poser une couple de questions. Je ne sais pas si vous savez... C'est le transport des véhicules neufs, des 408 000 véhicules que les Québécois achètent, qui viennent de l'Ontario, transportés par des compagnies étrangères. La déréglementation, je ne sais pas qui, dans votre ministère, s'occupe de ça, mais je ne voudrais pas être obligé de relire ça deux fois.

M. Elkas: C'est M. Hinse qui est avec moi, ici.

M. Garon: Ça fait quatre ans que je reviens là-dessus sans arrêt, depuis 1988 (1988, 1989, 1990, 1991, 1992), cinq ans. La déréglementation de l'industrie du camionnage n'a pas permis à des transporteurs québécois de percer le marché du transport des véhicules neufs. Selon le président, gérant général d'Automobile Transport inc., l'une des deux compagnies qui effectuent le transport de véhicules neufs au Québec et qui détient 25 % du marché québécois, Auto Haulaw détenant le reste, nous ne sommes pas près de voir les entreprises québécoises percer ce marché.

Dans une entrevue accordée au journal **L'Écho du transport**, en janvier-février 1992, M. **Hamel** admet que le marché du transport des véhicules neufs est contrôlé par les fabricants. M. **Hamel** utilise des clichés pour expliquer l'absence d'entreprises québécoises dans ce secteur. Il affirme: «Si des entreprises québé-

coises [...] n'ont pas encore réussi à mettre les pieds dans cette industrie, c'est que les constructeurs d'automobiles sont américains et européens - il oublie les Japonais et les Coréens - et que le choix des transporteurs qui apporteront leurs voitures de l'usine (ou du port pour les Européens) aux concessionnaires leur revient. Par conséquent, ils ont toujours opté pour faire affaire avec des compagnies de transport d'envergure et fiables.» Comme si une compagnie québécoise ne pouvait pas être d'envergure et fiable. «Et ces compagnies, on les retrouve généralement aux États-Unis.» Ça, c'est M. Hamel qui dit ça. Vous savez, avec un gars qui part comme ça, ça va bien. Alors, **L'Écho du transport**, janvier-février 1992, page 10. C'est une citation que je faisais.

D'autre part, il semble que les fabricants font des pressions afin de forcer le choix de leurs transporteurs pour le transport des véhicules usagés. Actuellement, les concessionnaires qui achètent des automobiles, des voitures usagées dans les encans choisissent leurs transporteurs. Les dirigeants de Transport CAR-FRE, une entreprise du **Saguenay-Lac-Saint-Jean** qui a réussi à s'implanter dans ce marché à défaut de pénétrer celui du transport des véhicules neufs, nous ont dit que les manufacturiers faisaient du chantage auprès des concessionnaires pour qu'ils choisissent leurs transporteurs pour le transport des voitures usagées.

Remarquons bien, lorsqu'il s'agit de transport de véhicules neufs, que la charge est toujours faite au client. C'est le client qui paie. Ce n'est pas le fabricant qui paie. C'est le client qui paie parce que c'est toujours transport en sus. Alors, c'est le client qui paie, il ne décide rien. Le concessionnaire ne décide rien et tout le transport est fait par des compagnies étrangères.

Ça fait cinq fois, cinq ans. J'ai même voulu en faire l'étude à une commission parlementaire qui a été refusée par vos députés libéraux. Ça, c'est enregistré aux procès-verbaux. Comment le ministre **explique-t-il** que là... Je vous ferais remarquer qu'avant les élections de 1989 le ministre des Transports qui vous précédait avait donné son accord pour qu'on étudie cette question-là en commission parlementaire, de même que son **adjoint** parlementaire qui avait **fait** une proposition. Après les élections, la **députation** ministérielle a toujours refusé qu'on étudie cette question-là, comme s'ils étaient satisfaits que ça soit les étrangers qui fassent le transport, au Québec, des véhicules neufs. Pourtant, c'est 400 000 véhicules, 500 \$ chacun en moyenne, ce qui veut dire un marché de 200 000 000 \$ donné exclusivement à des compagnies étrangères. Vous allez me dire qu'elles engagent occasionnellement des camionneurs d'ici, mais ce sont exclusivement des compagnies étrangères avec pas beaucoup de compétition, alors que c'est le client qui paie. N'oublions jamais ça, c'est le client qui paie, c'est le Québécois qui paie. Aucune concurrence,

vraiment! Bon.

Alors, comment le ministre **explique-t-il** que la déréglementation ne permette pas plus de concurrence et de transparence dans le domaine du transport des véhicules neufs parce qu'on est, à toutes fins pratiques, en face d'un cartel bien structuré, bien organisé? Est-ce que le ministre ou la Commission des transports du Québec, qui n'a pas grand-chose à faire, a reçu des plaintes relativement au comportement des fabricants de voitures dans les encans?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, la question est arrivée...

M. Elkas: Mme la Présidente, je suis au courant du problème soulevé par le député de Lévis. On en avait parlé lors de mon entrée en poste. Moi aussi, je trouvais un peu surprenant qu'on ne se serve pas des compagnies québécoises pour faire le transport des véhicules. «Bottom line», vous avez raison, c'est le consommateur qui paie le transport. Vous savez la concurrence féroce qu'il y a au niveau des automobiles, aujourd'hui. 10 \$, bien souvent, font la différence, si quelqu'un **doit** acheter une Ford, l'acheter chez un concessionnaire ou l'acheter d'un autre. Puis, s'ils peuvent avoir un meilleur «deal» sur le transport, il est évident qu'ils vont le faire. C'est justement à ça qu'on **fait** face. On va reconnaître la personne à l'intérieur des transporteurs qui offre le meilleur «deal».

(10 h 50)

Alors, ce n'est pas au gouvernement de s'imposer sur les concessionnaires ou sur les manufacturiers. Je dois vous dire que, quand on transporte un véhicule ou quatre ou cinq véhicules différents qui s'en vont dans Bonaventure, par exemple, c'est sûr que les gens cherchent à trouver un transporteur à bon prix, et puis, ça s'adonne qu'ils font affaire avec un qui est de l'extérieur. Comme le mentionne le député de Lévis, il y a des camionneurs, il y a beaucoup d'employés du Québec **qui sont impliqués** dans le transport des véhicules. Mais là, si on commence à demander au gouvernement de s'imposer... Parce qu'on a fait des efforts pour introduire ces gens-là, Hyundai, par exemple. Mais là, savoir si les gens peuvent répondre à la demande des manufacturiers, c'est une autre affaire. Je ne pense pas que c'est à moi à aller plus loin, d'essayer de tordre des bras, si vous voulez. Mais, si vous me dites qu'on devrait passer de la réglementation, là, c'est une autre affaire. Dites-moi comment vous pouvez le faire.

M. Garon: Je l'ai dit avant les élections de 1989.

M. Elkas: C'est du protectionnisme, ça, M. le député

M. Garon: Non, non, non. Je regrette, il n'y

a pas de concurrence, puis j'ai mentionné une deuxième question aussi concernant les fabricants qui font des pressions afin de forcer le choix de leurs transporteurs pour le transport des véhicules usagés. J'ai dit ça. Vous n'avez pas répondu à ça. Je vais reposer la question: Est-ce que le ministre ou la Commission des transports a reçu des plaintes relativement au comportement des fabricants de voitures dans les encans pour forcer le choix de leurs transporteurs pour le transport de véhicules usagés?

Deuxièmement, l'une des façons, je l'ai dit, c'était une commission parlementaire sur le transport des véhicules neufs. Le Parti libéral n'a jamais donné son O.K., même si, avant les élections, sachant qu'on n'aurait plus le temps de le faire avant les élections, le ministre des Transports du temps, le député de Charlebourg - je ne veux pas juger de ses intentions - avait donné son O.K. Le député de Matapédia aussi, à ce moment-là, avait concouru pour dire qu'on serait d'accord. Si ma mémoire est bonne, je pense que le député de Matapédia avait été favorable. Il avait même déposé une proposition pour qu'on puisse le faire. Sauf qu'après les élections jamais le parti ministériel, la députation ministérielle n'a accepté qu'on étudie cette question-là.

Une des façons, ça serait que la commission parlementaire, en vertu d'un mandat de surveillance ou d'un mandat d'initiative, quel que soit le cas, puisse faire ça, puisse faire ce travail. Alors, ce que je dis, essentiellement... Vous dites que le ministre se sent impuissant. Qu'on fasse la lumière, qu'on fasse venir les concessionnaires, qu'on fasse venir les compagnies de transport, qu'on fasse venir les gens qui ont quelque chose à dire concernant le transport des véhicules neufs et, seulement le fait qu'il y ait une commission parlementaire, ça va peut-être renseigner davantage le ministre sur des choses qu'il ne semble pas vouloir aborder, car il semble laisser ce cartel opérer.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, on parle de deux choses: on parle de transport de véhicules usagés, on parle de transport de véhicules neufs, mais on fait allusion qu'il y a eu des plaintes. Est-ce que vous me permettez de demander au président du comité Charbonneau si, eux, ont reçu des plaintes, surtout dans cette partie de l'industrie? J'ai demandé la question à mes gens, à savoir si, à la Commission des transports, on avait reçu des plaintes, puis on n'a pas encore eu de plaintes enregistrées. Alors, monsieur... Est-ce que je me peux me permettre de répondre à une **dernière** question?

M. Garon: Ben non, je ne demande pas les réponses à un comité. J'ai demandé si la Com-

mission des transports a reçu des plaintes relativement au comportement des fabricants de voitures dans les encans.

M. Elkas: Bien, là, vous demandez si j'ai reçu des plaintes...

M. Garon: C'est ça que j'ai demandé.

M. Elkas: Moi, je n'en ai pas reçu. Est-ce que je peux demander...

M. Garon: Vous ou la Commission des transports?

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

M. Elkas: ...au président de ce comité qui a siégé s'il avait peut-être reçu des plaintes? C'est bien normal. On peut avoir la réponse tout de suite.

M. Garon: Mme la Présidente, ce n'est pas ça que je demande. Je ne veux pas me faire brûler mon temps. Ce n'est pas au comité Charbonneau... C'est une affaire récente, ça, actuellement, qu'on dit; il semble que, depuis quelque temps, pas depuis le comité Charbonneau, mais après cette date-là, les fabricants font des pressions afin de forcer le choix de leurs transporteurs pour le transport des véhicules usagés. Je demande si la Commission des transports a reçu des plaintes. Le ministre dit qu'il n'en a pas eu, lui. Bon! Je demande si la Commission des transports en a eu, elle.

M. Elkas: Non, il n'y en a pas eu. C'est pour ça, vu que le comité Charbonneau avait siégé, vu qu'on n'a pas reçu de plaintes...

M. Garon: Vous n'en avez pas eu? O.K.

M. Elkas: ...que la Commission des transports n'a pas reçu de plaintes, il y avait peut-être une autre entité qui aurait peut-être reçu des plaintes. C'est pour ça que je demande la question au président de ce comité. Est-ce que c'est permis?

M. Garon: Oui, oui, mais, moi, ce n'est pas ça. J'ai demandé une question concernant le ministre et la Commission des transports. Si le président du comité Charbonneau veut dire quelque chose comme membre de cette commission, ça ne me **dérange** pas, mais, moi, j'ai demandé si le ministre en a eu, parce que ce n'était pas un problème, au moment où le comité Charbonneau a siégé. C'est un problème sur le transport des voitures usagées dans les encans.

M. Elkas: Non, mais vous ne savez jamais

qu'est-ce qui peut arriver à ces comités. Quand le comité a siégé, il a reçu bien des demandes que, normalement, on n'aurait pas traitées. C'est pour ça que, simplement, je demande la question, parce que, de mon côté, Mme la Présidente, je n'en ai pas reçu. La Commission des transports n'en a pas reçu. Alors, je demande au président de ce comité s'il a, par chance, eu une plainte.

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

M. Charbonneau: Alors, Mme la Présidente, évidemment, le mandat qui nous avait été confié, en tant que groupe de travail, était de regarder le transport routier des marchandises longue distance, spécialement en ce qui concerne les sous-traitants dans l'industrie du camionnage. Alors, on a reçu une pléiade d'intervenants des quatre coins de la province et, à chaque fois, évidemment, tous les intervenants rattachaient leur présentation au volet transport routier.

L'industrie du transport des véhicules neufs dont vous nous parlez, à ce moment-là, ce problème-là ne nous a pas été soulevé. Alors, c'était simplement, je le répète, au niveau du transport routier longue distance, au niveau du Québec, États-Unis et interprovinces.

M. Garon: Alors, le ministre dit qu'il n'a pas eu de plaintes ni la Commission des transports concernant le transport des véhicules usagés. Même pas de Transport CAR-FRE?

M. Elkas: La Commission vient juste de m'aviser qu'elle n'en a pas reçu.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: La Commission vient juste de nous aviser qu'elle n'avait pas reçu de plaintes.

M. Garon: O.K. Maintenant, concernant le transport des véhicules neufs, est-ce que vous avez l'intention de faire en sorte que la déréglementation soit appliquée pour que les gens qui sont les clients... C'est pour ça qu'il faut faire une commission parlementaire, éventuellement. En tout cas, je vais leur proposer - on a fini le mandat d'initiative, le mandat de surveillance - qu'on fasse l'étude de cette question-là, parce que les concessionnaires du Saguenay-Lac-Saint-Jean voulaient faire faire leur transport par des camionneurs de leur région, alors que ce sont les citoyens du Lac-Saint-Jean qui paient pour le transport et, apparemment, les compagnies qui font faire le transport refusent que celui qui paie choisisse son camionneur.

M. Elkas: Madame...

M. Garon: Ça, c'est un cartel et, je regrette, c'est de la collusion, puis il y a des lois au

Canada concernant ces questions-là.

M. Elkas: Est-ce qu'il y a des faits...

M. Garon: Ça adonne bien. J'ai fait ma thèse de maîtrise là-dessus en économique. Ça adonne bien. C'est un secteur que je connais un peu.

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

M. Elkas: Bien, dans ce cas-là, si le député a des faits nouveaux, ça me ferait plaisir de les écouter et d'entreprendre des négociations pour qu'on corrige un peu ce qui se passe.

M. Garon: Non, non, écoutez!

M. Elkas: Non, non, **mais** y a-t-il quelque chose qu'on pourrait ajouter, là?

M. Garon: Je vous disais que l'ancien ministre...

M. Elkas: Pas arriver avec le «gun» à la tête et dire: Vous allez vous servir d'un transporteur du Québec. Coudon! il y a...

M. Garon: Depuis quand celui qui paie n'a pas le droit de choisir son camionneur? Voyons donc! Aïe! Écoutez!

M. Elkas: Vous ne pensez pas que le...

M. Garon: Puis, deuxièmement, le ministre des Transports qui vous a précédé, le député de Charlesbourg, était tellement conscient du problème qu'il était d'accord pour qu'il y ait une commission parlementaire **là-dessus**. Puis, vous, vous n'êtes pas d'accord? Vous avez l'air plus près des compagnies étrangères que le député de Charlesbourg l'était, comme ça. Il était d'accord et le député de Matapédia avait même fait une proposition en commission parlementaire. Les élections sont arrivées, puis, après les élections, les députés libéraux ne voulaient plus. Est-ce que c'est parce que le ministre avait changé?

M. Elkas: Moi, s'il y a des faits nouveaux, Mme la Présidente... Je ne peux pas vous répondre plus que ce que j'ai répondu. D'ailleurs, c'est un pays libre où on a le droit de choisir des personnes qui nous offrent le meilleur escompte ou le meilleur «deal». En effet, si le manufacturier décide qu'il veut faire affaire avec un ou l'autre, puis qu'il a négocié les ententes avec eux à un bon prix, sachant que la personne dont le député de Lévis est préoccupé, l'acheteur qui doit payer la note, au bout de la ligne, va voir que son compte va baisser de 25 \$, 10 \$ ou 15 \$, eh bien, pourquoi ne pas le laisser comme il est là?

Je suis très conscient - et le député de Lévis devrait être conscient aussi - que les compagnies canadiennes, les manufacturiers canadiens et américains essaient, de plus en plus, de trouver des marchés, puis de vendre leurs produits faisant face à la concurrence du Japon et de l'Europe, et puis tout compte. Ce n'est pas parce qu'il y a peut-être, comme il le mentionne, collision qu'on va mettre de côté cette question-là. (11 heures)

Aujourd'hui, on cherche le meilleur «deal», M. le député de Lévis. Je suis convaincu que c'est ce qui se passe. Si vous êtes en train de me dire que je devrais mettre le «gun» à la tête des manufacturiers et dire: Vous allez prendre un tel... Écoutez, ce qui est arrivé, on a introduit ces gens-là de la société québécoise à l'industrie, puis on a essayé de les encourager. Si ça ne se fait pas, bien, coudon, si le manufacturier n'est pas intéressé ou qu'on ne se rejoint pas à des prix qui font l'affaire du manufacturier, il n'y a pas grand-chose que je peux faire.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre n'est même pas conscient du problème. Il ne semble même pas conscient du problème: que le manufacturier décide, mais ce n'est pas lui qui paie. On est en train de dire qu'on est en train de faire le meilleur prix, mais aux frais d'un autre. Il n'est même pas conscient du problème. C'est de valeur, Mme la Présidente. Moi, je suis en train d'essayer de mettre 10 onces dans un dé à coudre, comprenez-vous? Je trouve ça épouvantable. Actuellement, on est en train de dire que des gens s'entendent pour dire: Ça va être le camionneur à tel prix, mais aux frais d'un autre. Pas aux frais du manufacturier, aux frais de celui qui est le client, alors que le concessionnaire qui fait affaire avec son client et qui voudrait prendre un autre transporteur ne peut pas le faire. Si le ministre ne se rend pas compte de **l'énormité**, Mme la Présidente, je ne poserai pas davantage de questions. Qu'est-ce que vous voulez? Il ne comprend pas ça.

Alors, je regrette. On va passer à un autre sujet, en espérant qu'il comprenne mieux.

M. Elkas: Mme la Présidente, je comprends très bien la question.

M. Garon: Alors, ma question, maintenant, Mme la Présidente...

M. Elkas: Mais il me semble que le député de Lévis ne comprend pas la question de l'offre et de la demande.

M. Garon: Non, non, j'ai la parole, là.

M. Elkas: Il y a de la concurrence, là-bas. Il est **sûr** et certain que le manufacturier va chercher le meilleur prix.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai la parole. Je ne veux pas entendre répéter des affaires deux ou trois fois. J'ai dit...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, M. le député de Lévis, le ministre a le droit à un commentaire, suite à votre affirmation.

M. Garon: Non, je lui pose une autre question. J'ai dit: Il a donné son commentaire, il veut me répéter la même chose. C'est pour ça que j'ai dit: Comme il n'a pas l'air à comprendre le problème, je n'insisterai pas davantage. On en parlera dans d'autres forums. Il n'a pas l'air à comprendre que je parle essentiellement de manufacturiers qui s'entendent pour choisir des camionneurs, choisir des compagnies étrangères, mais faire payer la facture par les Québécois. Puis, il s'agit de 400 000 véhicules; en moyenne 500 \$ du véhicule, c'est un marché de 200 000 000 \$. Il y a un cartel qui se répartit ça sans que ceux qui paient aient quoi que ce soit à dire et sans que les concessionnaires, qui ont une relation avec leurs clients, aient quoi que ce soit à dire. Puis le ministre n'est même pas intéressé à faire la lumière. Passons à un autre sujet.

Rôle et comportement de la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît, M. le député de Lévis! M. le ministre.

M. Elkas: J'ai droit à mon commentaire? C'est ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez droit à votre commentaire.

M. Elkas: Savez-vous, Mme la Présidente, on a été élus, nous autres, en 1989. Je suis arrivé pas longtemps après et j'ai été nommé ministre des Transports. On m'a soulevé le point lors de notre première défense des crédits et, depuis ce temps-là, je n'ai pas reçu, comme je vous dis, de plaintes. Le transporteur du Lac-Saint-Jean, moi, s'il y a des nouveaux faits, ça me ferait plaisir de m'asseoir avec ce monsieur, en la présence du député de Lévis, pour reprendre le dossier. Je vais tout faire pour l'aider, ce monsieur-là. Mais qu'on m'offre des nouveaux faits. Mais, là, on arrive avec des choses qui datent de trois ans. S'il vous plaît, s'il y a des faits nouveaux, qu'on me les apporte, mais qu'on n'attende pas qu'on ait une espèce de forum pour soulever un point. Il me semble que ce n'est pas correct. C'est une mauvaise gestion, un mauvais acte de la part du député de Lévis.

S'il y a des problèmes, qu'on n'attende pas qu'on s'assoie ici. Souvent, il y a des députés péquistes qui viennent me voir, qui m'appellent, puis ils disent: J'ai un problème puis je règle

leur problème, comme les députés libéraux. Il n'y a pas de problème. Je suis une personne qui est très ouverte à répondre aux questions et à regarder les problèmes des autres. Et là, il le fait seulement quand on vient ici. S'il y a des nouveaux faits de la part du transporteur du Lac-Saint-Jean, qu'il me les amène, ça me fera plaisir. Combien de fois le député de Lévis m'a appelé à mon bureau pour dire: M. le ministre - je vais dire Sam - j'ai un problème avec un tel? Ça me ferait plaisir de m'asseoir avec le transporteur, demain matin, si nécessaire, puis je vais écouter et on va essayer de trouver un moyen. Mais, on soulève ces points-là seulement ici quand on a une espèce de petit forum, là.

M. Garon: Mme la Présidente, il n'a pas besoin de faits nouveaux, parce que, avant les élections en 1989, je l'ai dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, M. le député de Lévis, vous avez dit que vous aviez une autre question à poser.

M. Garon: Non! Écoutez, non. Un instant!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre a fait un commentaire...

M. Garon: Les crédits, c'est moi qui pose les questions. Je regrette. Ce n'est pas le ministre qui pose les questions. C'est moi qui pose les questions. Alors, là, vous êtes en train de changer les règles du jeu, puis c'est le ministre qui va poser les questions. C'est moi qui pose les questions. Essentiellement, ce que je lui ai dit: Il n'a pas besoin de faits nouveaux. Avant les élections de 1989...

M. Elkas: Je n'étais pas là.

M. Garon: ...le ministre des Transports du temps trouvait ça tellement important qu'il avait accepté qu'il y ait une commission parlementaire et il y avait même une proposition, si ma mémoire est bonne, de son adjoint parlementaire, qui était M. Paradis, pour qu'on siège en commission parlementaire là-dessus. Il n'a pas besoin de faits nouveaux. Il considérerait la situation tellement importante qu'il pouvait y avoir une commission parlementaire là-dessus.

Alors, le ministre, lui, il ne voit pas l'importance. Je le vois bien qu'il ne voit pas l'importance. Sauf qu'il s'agit de compagnies qui fixent des montants de 500 \$. C'est toujours 500 \$, peu importe les distances, qu'on charge à des clients. Il n'y a aucune relation, notamment, entre la distance et le prix payé, mais on s'entend sur une forme de cartel. Celui qui paye la facture, c'est quelqu'un d'autre qui, lui, n'est pas partie à l'entente. Il n'y a pas beaucoup de transactions dans lesquelles celui qui achète n'a pas un mot à dire sur le prix qu'il paie et c'est

d'autres qui décident. Même le concessionnaire d'automobiles qui a son client ne peut pas dire un mot concernant le choix de la compagnie de transport qui transporte le véhicule de son client. Même dans une région comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, où on a dit que les concessionnaires, les camionneurs, tout le monde voulait s'entendre pour faire faire le travail par les gens de la région, ils n'ont pas pu le faire parce que la compagnie n'a pas voulu. Alors, on dit qu'on est dans une période de déréglementation. C'est faux. Les cartels demeurent.

Alors, Mme la Présidente, je vais poser mes questions concernant le rôle et le comportement de la Commission des transports du Québec. Voici, je vais commencer par la mise en situation parce qu'il serait bon...

M. Elkas: Un instant, je vais aller chercher les gens.

M. Garon: Est-ce qu'ils sont là? S'ils ne sont pas là, je reviendrai après quand ils seront revenus. Alors, je vais parler... Mes questions, pour le moment, donc...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont là.

Une voix: Mme Villeneuve est sortie une seconde.

Processus d'appel d'offres

M. Garon: Bon, bien, je reviendrai quand elle sera revenue. Alors, je vais parler maintenant du processus d'appel d'offres au ministère des Transports. Au cours de la dernière année, le ministère des Transports n'a pas recouru au processus normal d'appel d'offres pour l'octroi de trois contrats importants, pas seulement trois contrats, mais trois contrats importants. Il s'agit des contrats de la desserte de la Basse-Côte-Nord: 5 000 000 \$ par année indexés pendant 7 ans; de la modernisation de la flotte de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes: 125 000 000 \$; et de la construction de la route du Nord: 75 000 000 \$.

Il s'agit de fonds publics de plus de 235 000 000 \$ qui seront dépensés sans qu'il y ait eu de soumissions publiques, alors que, pour ces contrats-là, pour les sommes, normalement, la règle du gouvernement, c'est qu'il y ait des appels d'offres. Ma question au ministre, Mme la Présidente: Pourquoi le ministère n'a pas utilisé le processus normal d'appel d'offres pour ces contrats?

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

M. Elkas: Mme la Présidente, si je peux débiter avec le contrat pour le train de banlieue de Deux-Montagnes, le Conseil des ministres a

décidé de donner le contrat à une firme québécoise. Il y avait seulement une firme au Québec qui pouvait construire des wagons semblables, des wagons **électrifiés**. Il reste, par contre, qu'on a eu une offre... Cette décision est venue au mois de juin 1990 et, au mois de juin 1991, on a eu une offre d'une filiale du Canadien National, qui était prête à refaire ou reprendre des modèles qui venaient de Toronto, GO Transit. On a évalué le coût de reprendre ces wagons et de les rénover de façon à les électrifier. C'était un coût assez élevé. Il y a eu des études; parce qu'on a reçu cette demande, on a décidé d'aller de l'avant, d'évaluer les deux, et puis on a employé la firme Peat, Marwick pour faire l'étude de comparaison, l'étude économique qui a démontré clairement que, même si l'offre était intéressante au début, basé sur une période de 30 ans, c'était plus rentable d'aller avec du neuf, au lieu de reprendre des wagons normalement usés à l'extérieur pour le tunnel où on doit le faire, dans le cas de Deux-Montagnes.

Alors, basé sur une décision du Conseil des ministres on est allé de l'avant avec un contrat négocié avec Bombardier. Il reste, par contre, qu'on a aussi regardé qu'est-ce qui se faisait ailleurs, les prix payés ailleurs, aux États-Unis, par exemple, parce que la mode, aujourd'hui, c'est d'aller vers les trains de banlieue, et puis, vu qu'il y avait des contrats qui se négociaient ailleurs, on est allé voir si Bombardier rencontraient vraiment les normes qu'on avait établies. Alors, il n'y avait absolument rien de mal dans ce cas-là.

(11 h 10)

Au niveau du contrat pour la desserte de la Basse-Côte-Nord, vous savez, l'ampleur de la desserte va changer énormément lorsque la route va être construite entre Natashquan et **Sept-Îles**. Le problème auquel on faisait face, c'est que les gens dans le coin étaient vraiment heureux du service qu'ils recevaient. Il y a eu un engagement du propriétaire de reprendre son traversier et d'offrir un meilleur service, de meilleures heures. Au lieu de prendre une chance d'aller chercher un deuxième entrepreneur pour une courte période de temps - parce que, vous le savez, à aller chercher un navire semblable ailleurs, on aurait peut-être pris des chances d'interrompre le service offert à ces gens - on a négocié de nouveau ce contrat et le tout s'est fait d'une façon où on a suivi les normes établies par le Conseil du trésor et le Conseil des ministres. Alors, l'ensemble de la population de cette région était très heureuse avec le résultat du contrat.

C'est faux que c'est un contrat de sept ans. Si **c'avait** été de sept ans, M. le député de Lévis, j'aurais peut-être négocié un contrat de deux ou trois **ans** pour m'assurer qu'il n'y ait pas d'interruption de service et là je serais allé à un contrat avec soumissions pour les **cinq** prochaines années. Mais, vu que, comme Je l'ai mentionné,

la desserte va changer énormément lorsque la route sera complétée, on a décidé d'y aller avec la personne qui avait le contrat.

Quant à la construction de la route du Nord, je donnerais le soin de cette réponse au ministre délégué aux Transports, à la voirie, lui qui a négocié ce contrat. Il va être ici avec vous cet après-midi. Vous pourrez lui demander la question.

M. Garon: O.K. Concernant le contrat de sept ans, je regrette, c'est vous-même qui avez parlé d'un contrat de sept ans en Chambre quand je vous ai posé la question.

M. Elkas: Je m'excuse. La question a été posée par le député de Duplessis, à savoir si c'était sept ans.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Et on n'avait pas encore conclu le contrat. Alors, je n'étais pas en mesure de dévoiler le contenu. Alors, c'est pour ça que le résultat de tout ça, c'est que c'est un contrat de cinq ans.

M. Garon: Est-ce qu'il y a une option de renouvellement de deux ans après les cinq ans?

M. Elkas: Il y a une option de deux ans, mais on ne l'a pas prise.

M. Garon: Mais, là, est-ce que ça veut dire que, dans le fond, dans le transport maritime, maintenant, ça va être un monopole parce qu'il n'y a pas de contrat, il n'y a pas de soumission sur la Basse-Côte-Nord, il n'y a pas de soumission au port de Bécancour, exactement? On fait toujours affaire avec les mêmes firmes, mais sans soumission. Est-ce qu'on est en train d'établir un monopole? Parce qu'on ne peut pas ignorer de la main droite ce que fait la main gauche. Sur la Basse-Côte-Nord, pas de soumission. Bécancour, pas de soumission pour les contrats de débarquement, actuellement. J'ai posé la question au ministre de l'Industrie et du Commerce. Ça dépend de lui. Mais ça adonne que c'est les mêmes firmes qui ont les contrats sans soumission.

Alors, qu'est-ce qu'on est en train de faire là? Est-ce que c'est normal, de la part d'un gouvernement, de faire en sorte d'établir des monopoles au Québec, alors qu'on enlève la concurrence en donnant des contrats sans soumission? De la part du ministre qui parle de la qualité totale en plus. Le ministre de l'Industrie et du Commerce parle de la qualité totale. Moi, je pense que la qualité totale, ça s'obtient par la concurrence, pas en faisant en sorte de l'éviter le plus possible.

M. Elkas: Mme la Présidente, le «bottom line», c'est qu'on veut offrir un service de

qualité à ces gens, puis on a amélioré le service à un moindre coût. Je donnerais le soin à mon sous-ministre, Liguori Hinse, de vous donner l'exemple des coûts qu'on a récupérés dans l'exercice. Je suis complètement d'accord avec le député de Lévis. Il ne faudrait pas se faire piéger non plus. Il faut faire bien attention. Il faut être en garde de ne pas être pris dans une situation où il y aura un monopole.

Mais, quand on a une opportunité et qu'on voit clairement que l'utilisateur peut être le grand gagnant dans l'exercice, il me semble qu'on devrait en prendre avantage. Alors, dans ce cas-ci, sachant, parce que c'est des navires un peu différents, que ce ne sont pas des choses qui sont disponibles du jour au lendemain, et aussi, au bout de la ligne, qu'il y avait des changements qui se faisaient au niveau de la desserte, on a décidé de négocier le contrat avec l'individu qui avait déjà la contrat. Liguori Hinse pourrait nous donner un complémentaire sur la réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur...

M. Garon: Ce que je veux demander, au fond, est-ce que le ministre est en train de nous dire... Écoutez, ce qu'il est en train de nous dire, c'est très grave. Il est en train de nous dire que, parce qu'il veut la qualité, alors, il n'y a pas eu d'appel d'offres. Est-ce qu'il veut dire que, quand on a fait un appel d'offres, il n'y a pas de qualité? Est-ce que, quand on arrive dans le service de l'aviation ou le service du transport maritime, il n'y a rien qu'une compagnie qui est capable de faire l'ouvrage? Est-ce qu'il est en train de nous dire que, dans le transport maritime au Québec, il y a juste une compagnie qui est compétente? Est-ce que c'est ça qu'il est en train de nous dire?

M. Elkas: Non. Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Garon: Alors, pourquoi votre devis d'appel d'offres ne spécifiait pas qu'est-ce que vous vouliez? Puis celui qui offre le meilleur prix, il a le contrat et il s'engage à respecter le devis qui a été spécifié pour l'appel d'offres? C'est épouvantable, ce que le ministre est en train de nous dire.

M. Elkas: Non, non...

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

M. Elkas: Mme la Présidente, il faudrait qu'on soit sur les lieux et savoir quels étaient les besoins. Il me semble que le gouvernement a la responsabilité de répondre aux besoins des gens de la place. Les gens de la place étaient entièrement satisfaits du service qu'ils recevaient. Ce n'était pas sûr et c'était clair comme

de l'eau de roche qu'un navire semblable n'était pas nécessairement disponible à l'intérieur des deux ans nécessaires. Alors, on s'est dit: Si on n'est pas sûr, pourquoi interrompre le service, un service qui est grandement apprécié par les gens de l'endroit, alors qu'on peut négocier un service amélioré, en plus?

M. Garon: Est-ce que...

M. Elkas: Non, non. Excusez. C'est moi ou c'est toi qui réponds, là? Donnez-nous une chance.

M. Garon: Bien oui. C'est à vous que je pose les questions.

M. Elkas: Oui. O.K. Il y a un complément de réponse à la question que vous posez. M. Hinse.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Hinse.

M. Garon: Je ne suis pas obligé d'accepter les réponses des fonctionnaires. C'est le ministre, l'interlocuteur, ici, Mme la Présidente. Alors, ce que je pose, c'est une question d'orientation. Ce n'est pas une question... Le ministre, écoutez bien ce qu'il nous dit. Il dit: On était satisfaits. Donc, on a décidé de continuer avec le même. Est-ce que ça veut dire qu'on va aller en appel d'offres seulement quand on est insatisfaits de celui qui a fait le contrat au terme de son contrat?

M. Elkas: Non. Écoutez donc de temps en temps.

M. Garon: Oui, oui. C'est ça qu'il nous a dit.

M. Elkas: Il n'écoute pas.

M. Garon: Deuxièmement, est-ce que le ministre - ça veut dire six mois avant la fin du contrat - ne pouvait pas aller en appel d'offres pour que les gens aient le temps? Il n'y a pas de délai là-dedans. Alors, comme le contrat se terminait à telle date, est-ce que le ministre n'aurait pas pu aller en appel d'offres six mois avant, le temps qu'il faut avant le contrat, avec des spécifications précises, comme il va en mettre dans le contrat avec la compagnie qu'il a choisie? Mais, essentiellement, l'appel d'offres, ça veut dire que c'est donner la chance à tous ceux qui peuvent offrir le service d'offrir un prix et de faire affaire avec celui qui offre le meilleur prix, tout en respectant le même devis.

On est en train de trouver toutes sortes d'explications pour éliminer le processus d'appel d'offres. On est rendus à 235 000 000 \$ de contrats sans appel d'offres, seulement dans trois contrats, Mme la Présidente.

M. Elkas: Mme la Présidente, c'est bien beau de lâcher des commentaires gratuits comme ça, mais ça n'a pas été fait à l'aveuglette, cette négociation. Je me suis rendu sur les lieux. On a consulté les gens de la place. Ils étaient entièrement satisfaits du service. Il y avait des améliorations à faire, chose qui s'est reflétée dans la nouvelle négociation. Dans la première année, sur un contrat d'au-delà de 5 000 000 \$, on a recouvré 726 333 \$. Ce n'est pas des pinottes, ça. C'est de l'argent. On l'a recouvré, ce montant-là. On a donné un service amélioré, puis les tarifs n'étaient même pas indexés cette année. Alors, il me semble que des bonnes nouvelles semblables, on devrait en prendre avantage.

Mais qu'est-ce que je dis au député de Lévis? On n'était pas sûrs. La plus grande préoccupation qu'on avait, c'est d'avoir un navire semblable à ce qu'on avait dans le coin qui faisait la desserte existante. Puis même la personne qui osait peut-être soumissionner sur ce contrat-là n'était pas sûre d'avoir un navire qui pouvait répondre à la demande. En plus de ça, on ne pouvait pas nous assurer d'un «backup». Alors, si on avait été en soumission, ne sachant pas qu'on était pour avoir le navire, qu'on n'avait pas le «backup», le même député de Lévis aurait vraiment critiqué le gouvernement d'avoir agi d'une façon irresponsable.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre a répété les mêmes explications...

M. Elkas: Et on demandera aussi au député de Duplessis la réponse que lui aussi a reçue des gens de la place.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Il faut respecter aussi le voeu du député de la place, qui était aussi préoccupé par la possibilité d'interruption du service si le navire était tombé en panne, n'ayant pas l'assurance de «backup». Ça, c'est toutes des choses qui ont été considérées dans la négociation. Mais, vu qu'on a négocié à la baisse, il semble normal d'en prendre avantage avec un bon produit en main, un produit amélioré. Je ne pense pas qu'on devrait être critiqués pour des gestes semblables.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.
(11 h 20)

M. Garon: Ce n'est pas ça que le député de Duplessis... Je regrette, là. Le député de Saguenay n'aime pas qu'on lui attribue des paroles, qu'on lui attribue des gestes qu'il dit qu'il n'a pas faits, mais le député de Duplessis, ce n'est pas ça, selon moi. Ça a été enregistré, ce qu'il a posé en question. Il a demandé, au contraire, conformément au voeu de la population, qu'on

prolonge le contrat d'un an pour permettre à d'autres de soumissionner. Il y a des gens de la Côte-Nord qui voulaient eux-mêmes assurer le service. C'est ça qu'il a posé comme question, en Chambre. Il n'a pas dit...

M. Elkas: Pour sept ans.

M. Garon: Non, non, non. Il n'a pas dit de renouveler le contrat pour cinq ans. Il a dit de le prolonger pour un an parce que les gens demandaient ça sur la Côte-Nord, pour pouvoir offrir eux-mêmes un service qui sera offert par les gens eux-mêmes de la région. Alors, le ministre nous dit: On est satisfaits. Donc, on n'a pas été en appels d'offres. Ça n'a pas de bon sens.

J'aimerais demander maintenant, Mme la Présidente, au ministre: Peut-il déposer les demandes de son ministère au Conseil du trésor ainsi que les autorisations... J'aimerais ça qu'il écoute, le ministre. Je ne serais pas obligé de répéter mes questions deux fois. Le ministre peut-il déposer les demandes de son ministère ou qu'il a lui-même signées au Conseil du trésor, ainsi que les autorisations du Conseil du trésor relativement à l'octroi de ces trois contrats: le contrat de la Basse-Côte-Nord, le contrat de Montréal-Deux-Montagnes et le contrat de la route du Nord?

M. Elkas: C'est du Conseil du trésor ou des ministres? Vous demandez la décision du Conseil du trésor ou des ministres?

M. Garon: Des deux.

M. Elkas: Le Conseil du trésor, vous...

M. Garon: J'ai dit: Le ministre peut-il déposer les demandes qu'il a faites - ça a été d'abord au Conseil du trésor, de toute façon - au Conseil du trésor - s'il a fallu que ça aille au Conseil des ministres, au Conseil des ministres - ainsi que les autorisations qu'il a obtenues du Conseil du trésor et du Conseil des ministres, s'il y a lieu, relativement à l'octroi de ces trois contrats, parce qu'il s'agit de dérogations à des normes publiques, à des lois publiques où on dit que c'est l'appel d'offres, la règle? Alors, vous avez demandé de déroger à une loi d'ordre public. C'est pourquoi je vous demande vos demandes d'autorisation au Conseil du trésor ou au Conseil des ministres pour déroger aux lois d'ordre public qui disent que, dans ces cas-là, ça doit être un appel d'offres.

M. Elkas: Je prends la question sous réserve...

M. Garon: Comment?

M. Elkas: ...si ça ne vous dérange pas, M.

le député de Lévis. Normalement, il me semble - et je vous pose la question - que c'est des choses qui sont déposées lors des engagements. Alors...

M. Garon: Non, non, non.

M. Elkas: ...si vous me permettez, je le ferais dans ce temps-là.

M. Garon: Mais non, il...

M. Elkas: Mais si on peut le faire... J'accepte la question. Je vous demande, sous réserve... Je vais m'informer à savoir si je peux les déposer.

M. Garon: Non. Non, non.

M. Elkas: Il y a des protocoles, évidemment, il y a des règles du jeu qu'on doit respecter. Alors, si vous me permettez, je vais attendre. Si c'est permis, ça va me faire plaisir. La demande de dérogation a été faite, en passant.

M. Garon: Mme la Présidente, il s'agit de dérogations à des lois d'ordre public. Il ne s'agit pas de...

M. Elkas: Bien, je vais m'informer.

M. Garon: C'est des lois d'ordre public. Ce n'est pas une question d'engagements financiers. C'est une question d'orientation du ministère à l'étude des crédits. Alors, je vous dis, à l'étude des crédits: Vous avez dérogé, pour 235 000 000 \$ à des appels d'offres dans seulement trois contrats, à une loi d'ordre public qui dit qu'il doit y avoir un appel d'offres. Vous n'avez pas été en appel d'offres. Il va y avoir des montants. Par exemple, seulement pour la Basse-Côte-Nord, ça va être 5 000 000 \$ indexés cette année que ça va coûter. Ça va coûter de l'argent pour Montréal-Deux-Montagnes; ça va coûter de l'argent pour la route du Nord. Je vous demande essentiellement, sur plusieurs années même, les dérogations, les demandes que vous avez faites de dérogation et les autorisations que vous avez obtenues pour déroger à une loi d'ordre public qui vous dit, dans tous les cas, qu'à moins d'être autorisé vous devez aller en appels d'offres. Or, la loi publique, c'est l'appel d'offres. Ce n'est pas l'exception, l'appel d'offres. C'est la règle publique. Alors, normalement, les dérogations à une loi d'ordre public doivent être publiques aussi. C'est le public qui paie.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, j'accepte la question, mais c'est sous réserve de la vérification. Je vais prendre ça en considération.

M. Garon: Vous allez me donner une réponse? Bien, vous vivrez avec votre réponse, mais vous allez me donner une réponse quand?

M. Elkas: Dans les semaines qui suivent.

M. Garon: Dans les semaines... Non, non. Vous allez me donner une réponse... Normalement...

M. Elkas: D'ici une semaine.

M. Garon: D'ici une semaine. Correct.

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

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente.

M. Garon: Un instant! Ainsi que le contrat signé avec Relais Nordik.

M. Maltais: C'est moi qui ai la parole.

M. Elkas: Ça, c'est public.

M. Garon: Je regrette. Pour la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord.

Transports maritime et aérien

Construction des aéroports nordiques

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, je ne sais pas si vous avez la personne avec vous en ce qui concerne les aéroports du Québec.

M. Elkas: Les aéroports? Oui, il est ici.

M. Maltais: Il est ici, bon, merveilleux. Un programme a été lancé, il y a trois ans, pour les aéroports du Nord du Québec. Il y en a quelques-uns qui sont en voie de rénovation, il y en a quelques-uns qui sont en voie de construction. Est-ce qu'on pourrait nous donner l'état, à l'heure actuelle, comment ça fonctionne, où sont rendus les travaux? Il y en avait trois précisément. L'étape de l'avancement des travaux; est-ce qu'il y a moyen de savoir comment c'est rendu, ça?

Une voix: Au plan de la construction?

M. Elkas: Au niveau de la construction?

M. Maltais: De la construction, oui.

M. Elkas: Katimavik, Kuujuaq ...

Une voix: Kuujuaq.

M. Maltais: ...et l'autre... Le nom est long

de même. Kuujuaq, oui.

Une voix: Umiujaq et Kuujuarapik.

M. Maltais: C'est ça, oui. Je suis accoutumé en montagnais, je parle rarement en attikamek.

M. Hinse (Liguori): Il y a Umiujaq qui est terminé, cette année.

M. Maltais: Il est en opération?

M. Hinse: Il sera en opération cet été, à mon avis. Gerraïn, cet été, la fin des travaux? À Umiujaq, fin des travaux cet été; ça veut dire en opération à l'automne.

M. Maltais: O.K.

M. Hinse: Il y a Povungnituk où le contrat est terminé, l'aéroport va être en opération en cours d'été et c'est à peu près la fin des travaux pour les aéroports du Nord, si ce n'est une réparation éventuelle à Kuujuarapik qui pourrait être nécessaire à l'aérogare même, mais pas à la piste.

M. Maltais: On sait que ça travaille dans des conditions... Ce n'est pas tout à fait facile d'aller bâtir un aéroport dans ce petit coin de pays là. Pour ceux qui ont eu l'occasion de le visiter, ce n'est pas tout à fait Mirabel, ni Dorval, ni Sainte-Foy ici. Est-ce qu'il y a eu des dépassements majeurs? S'il y a une place sur la terre où ça serait tolérable, c'est là. De mémoire, est-ce que...

M. Elkas: Il n'y a pas eu de dépassement dans ça.

M. Maltais: Il n'y a pas eu de dépassement. Merci.

M. Elkas: Non, rien de majeur.

M. Maltais: Oui, parce que ce n'est pas tous les entrepreneurs qui peuvent aller travailler là.

Une voix: Ce n'est pas facile, non.

M. Maltais: Lorsque vous allez en appels d'offres là-dessus - la construction d'un aéroport, c'est important - est-ce que vous avez une grille d'entrepreneurs préqualifiés pour ne pas envoyer n'importe quel «chanteux» de chanson là ou si c'est «à large» pour tout le monde et le gars s'organiserait avec ses problèmes rendu là? C'est «à large»?

M. Elkas: M. Halley.

M. Maltais: On a vu, dans des contrats d'entretien d'hiver dans les routes nordiques, des

gens sans **expérience**, ne connaissant pas le climat, on ne connaissant pas les vents, les neiges, les gels précoces, les dégels en plein mois de février, arriver avec des équipements qui étaient conformes, mettons, dans Charlevoix, alors que, dans le Nord, ça ne marche pas, là. Ces gens-là, souvent, même s'ils sont les plus bas soumissionnaires...

Une voix: Oui.

M. Maltais: ...ce n'est pas un service à leur rendre. **Ils** sont voués à la faillite.

M. Halley (Germain): Dans l'ensemble, dans les dernières années, les appels d'offres ont toujours été publics. Donc, vraiment, tout le monde pouvait faire des offres. Règle générale, ce qu'on a remarqué, il y a quatre à cinq entrepreneurs, qui sont à peu près tous les mêmes, qui se trouvent à être les plus bas soumissionnaires et qui connaissent bien le territoire. Il y a eu, l'an passé, un cas, l'entreprise du Saguenay, mais il y avait quand même des employés qui avaient déjà travaillé dans le Nord. Donc, ça s'est bien déroulé quand même, mais, règle générale, il y a quatre, cinq entreprises qui se trouvent à être les plus bas et qui sont spécialisées dans le secteur.

M. Maltais: Ce n'est pas tous les entrepreneurs qui trouvent des gens qualifiés pour aller travailler là parce que les soirs de sortie sont longs et les voisines, aussi, sont rares. Or, souvent, l'entrepreneur prend un contrat, il commence les travaux et on s'aperçoit, en cours de route, qu'il n'y a plus de monde sur le chantier. J'en ai un exemple, dans un contrat de pour l'entretien d'été et d'hiver entre **Manic 5** et Fire Lake...

Une voix: Fermont?

(11 h 30)

M. Maltais: ...où le gars va laisser sa chemise. On a pris un entrepreneur qui avait de l'argent en banque, de la machinerie de payée. Il a soumissionné 400 000 \$ plus bas que tout le monde et il n'est pas capable de faire l'entretien. Il n'est plus capable. Il a des dettes envers tout le monde. On va perdre de l'argent. Il est en faillite presque totale. Moi, ce que j'aimerais, dans le Nord, c'est qu'on regarde, avant d'accorder un contrat - et s'il y a des gens qui sont vraiment capables de le faire, c'est vous autres, vous connaissez le territoire, vous avez des gens sur place - si le gars est capable de prendre le contrat, mais aussi de l'exécuter. Vous savez, le gars qui soumissionne 400 000 \$ plus bas qu'un autre entrepreneur, il arrive sur la Côte-Nord et dit: Moi, je vais me trouver un gars à 12 \$ de l'heure pour conduire mon véhicule. Chez lui, à **Saint-Jean**, dans Lotbinière, ça va, mais pas à 12 \$ de l'heure entre **Manic 5** et Fire Lake,

alors que le coût moyen est de 25 \$, plus la pension, et il faut que tu le loges parce qu'il n'y a pas d'hôtel, il faut que tu bâtisses une maison de pension et que tu le loges. Alors, le gars, souvent, il découvre ça après qu'il a eu son contrat, parce que, lui, il a fait ses chiffres dans la maison, chez lui. Il a oublié de s'informer combien ça allait coûter.

Je vais vous donner un exemple. Pour transporter des agrégats sur la route de **Manic 5** à Fermont - de l'abrasif là - tu leur fais faire 300 kilomètres. Bien, le gars, s'il avait prévu que le ministère lui ferait un petit tas comme tout le monde à tous les 25 kilomètres, a-t-il l'air fou! Il s'en vient au mois d'août, premièrement, et il pense qu'il va faire ça dans le mois d'août. Il y a 12 pouces de neige à la fin d'août. La terre est gelée quatre pieds de profond, alors... Ces gens-là, souvent, vont soumissionner à partir des appels d'offres et ils ne sont pas conscients du guépier dans lequel ils s'embarquent. Ce n'est pas leur rendre service, et ce n'est surtout pas rendre service à nos populations nordiques. Moi, j'aimerais ça que le ministère regarde ça. Je ne veux faire de discrimination envers personne, mais les gens qui soumissionnent dans le Nord, ce n'est pas comme soumissionner dans le coeur de la ville de Québec, ici, ou de Montréal. Ce n'est pas pareil.

Au niveau des aéroports, on m'a dit que ça avait très, très bien été, parce que, comme M. Halley l'a dit, il y avait une certaine capacité des entrepreneurs qui étaient spécialisés là-dedans, qui connaissaient le milieu, mais, dans d'autres contrats, ce ne serait pas vraiment rendre service à des gens que de leur accorder des contrats, étant conscients qu'ils ne sont pas au courant de tout ce qui se passe et comment ça se passe chez nous. Je ne sais pas, M. le ministre, si vous voulez argumenter là-dessus.

Aéroports fédéraux cédés au Québec

Deuxième question, les aéroports fédéraux en voie d'être cédés au gouvernement du Québec. Vous savez, dans les petites municipalités, le gouvernement fédéral a tendance à vouloir... En tout cas, il a informé bien des municipalités qu'il était prêt à leur céder leur petit aéroport, à les remettre en excellente condition, à faire des investissements. Spécifiquement, M. le ministre, pour vous remettre ça en mémoire, on parle de Forestville parce que l'autre de Bergeronnes a été cédé ultérieurement. La ville de Forestville tient mordicus à son aéroport. Le gouvernement fédéral a des appels d'offres prêts à lancer. Les plans et devis, l'argent est là. Le seul handicap, c'est que le gouvernement du Québec, semblerait-il, n'est pas prêt à accepter que le gouvernement fédéral **cède** l'aéroport à la ville de Forestville qui, elle, **semble-t-il**, serait prête à en garantir l'entretien et le fonctionnement, parce qu'elle a établi des coûts et ça ne dépasserait pas

50 000 \$ environ par année.

Je vous pose la question, M. le ministre, parce que c'est le seul aéroport interrégional, en ce sens que, sur la Haute-Côte-Nord, il n'y a pas d'aéroport. Le premier, entre Tadoussac et Baie-Comeau, il est à 250 kilomètres. À Forestville, c'est dans le milieu. Alors, il a une vocation plus que de ville. Il a une vocation interrégionale. Il est excellent au niveau de la société de conservation pour la protection de la forêt l'été, pour Hydro-Québec qui en a fait une base pour la surveillance des lignes et des barrages de Labrieville. Il est aussi très achalandé, d'une façon très importante, par les pourvoies qui y sont pour 40 % de l'activité économique à partir du 1er mai jusqu'à la fin de la chasse, le 30 octobre. Je sais que vous en avez discuté beaucoup à votre ministère, mais on patine encore un petit peu. J'aimerais savoir, là, comment on peut envisager ça et quelle réponse on doit donner à ce beau monde-là en fin de semaine?

M. Elkas: M. le député, comme vous le savez, j'ai un grand intérêt à ce que le milieu municipal puisse mettre la main sur ces aéroports parce que je crois fermement que ces gens-là sont en mesure d'en faire une bonne gestion. Mais, avant qu'on les transfère du fédéral au municipal, il me semble que la province de Québec a un droit de regard à savoir si le municipal ne se fait pas envoyer un sapin, si vous me permettez, de s'assurer que les frais ou les coûts associés à la rénovation, que ce soit pour Forestville ou Trois-Rivières, ça rencontre ce qu'on pense être raisonnable dans le transfert d'argent pour réparer ou reprendre certaines pistes.

Dans le cas de Forestville, on est en attente d'autres ministères à savoir si on peut aller de l'avant. Notre position est assez claire, on veut être assis avec le fédéral. Et le fédéral a accepté qu'on soit présent dans l'exercice du transfert. Une politique devrait être déposée bientôt sur toute cette question. Comme vous le savez aussi, le transfert des pouvoirs d'Ottawa aux aéroports de Montréal et de Mirabel est en train de se faire dans le moment, et c'est une formule assez intéressante, une chose qu'on suit de très, très près. D'ailleurs, on a été impliqués dans les discussions qui ont eu lieu et qui continuent à avoir lieu. C'est encore un exercice où on se retrouve à essayer de réduire la facture du contribuable. Au bout de tout ça, c'est le contribuable qui paie. Que ce soit des transferts au niveau local, on cherche à réduire la facture. Que ce soit une taxe provinciale, fédérale ou municipale donnons donc la gestion au niveau de gouvernement qui peut le mieux livrer la marchandise à meilleur coût. Alors, c'est l'exercice auquel on fait face. Je ne sais pas si Liguori Hinse aurait quelque chose à ajouter sur la question de Forestville comme telle.

M. Hinse: Il y a deux opérations qui sont en parallèle. Il y a l'opération de la dévolution des grands aéroports et la dévolution des aéroports qu'on appelle communautaires. Les grands aéroports sont **Montréal-Mirabel**, Québec, en particulier. **Montréal-Mirabel**, le document est finalisé entre Transports Canada et la société locale à Montréal. Par contre, le gouvernement doit donner son accord à cette entente-là entre le fédéral et la communauté montréalaise. L'entente, actuellement, est à l'étude par un comité interministériel et en particulier les relations intergouvernementales ont demandé de finaliser d'abord l'aéroport **Mirabel-Dorval** ainsi, possiblement, que Québec, pour avoir un pattern qui pourrait possiblement nous aider dans le cas des autres aéroports. Alors, là, on est comme un peu en attente, pour ce qui est de Trois-Rivières, pour ce qui est de Forestville, pour ce qui est même de **Blanc-Sablon** qui est juste un contrat de gestion. On est en attente de régler le cas de Montréal-Mirabel qui va servir d'exemple; en tout cas, on va tenter de se servir de cet exemple-là pour les autres.

M. Maltais: Je comprends très bien, M. Hinse, et je ne veux pas mettre la charrue avant les boeufs. On se comprend là-dessus très bien, sauf que, si on attend que les grands aéroports soient réglés, c'est des gros dossiers, c'est très contentieux, c'est très litigieux, les petits aéroports, eux autres, pendant ce temps-là... Moi, le gouvernement fédéral... J'ai la certitude de mon député fédéral, j'ai vu tout le kit, il y a 3 000 000 \$ sur la table, et il me presse continuellement d'intervenir parce que, si on n'intervient pas tout de suite, la saison est presque compromise à cause du mauvais état de l'aéroport. Moi, ce que j'aimerais vous demander: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de faire une petite exception, un petit décret d'exception, de rencontrer les autorités de la ville au niveau sous-ministériel, pas au niveau de Jos **Bleau** qui va leur conter une chanson? Parce que c'est un investissement important pour la ville et un investissement qui est important pour toute la région, voir s'il n'y aurait pas une possibilité de faire peut-être une exception. Des portes du Nord, il n'y en a pas 95, chez nous. Moi, je n'ai pas deux ponts; je n'en ai pas, de pont pour le Nord. Alors, moi, ce que j'aimerais, dans les prochains jours: je sortirais d'ici et vous pourriez me nommer un sous-ministre attiré qui, lui, rencontrerait les autorités de la ville de Forestville pour, tout au moins, M. le ministre - tout au moins - s'il n'y a pas moyen de faire un décret - je ne veux pas couper les négociations - leur indiquer le cheminement que vous faites et leur laisser entendre que, oui, ça s'en vient prochainement, qu'on veut le faire dans toute la transparence possible et que la ville ne sera pas prise avec un éléphant blanc. Si on était capable de donner ces explications-là à la

ville, au conseil municipal, ça éviterait bien du fligne-flagne, puis des gens qui passent leur temps à faire de la démagogie sur le dos des autres, qui ne sont pas au courant des dossiers, qui ne savent pas le processus et qui, finalement, font du blabla pour rien.

(11 h 40)

M. Elkas: Je vais m'engager, M. le député, à **m'assurer** que - je le dis clairement, là - en dedans de deux semaines, on va se rendre sur les lieux et on va commencer nos négociations. J'espère que ça ne bloquera pas ailleurs parce que, au ministère des Transports, c'est notre volonté de le transférer. Ça fait quasiment six ou sept mois que j'exprime ce désir de le transférer. J'ai grandement confiance aux gens du milieu pour qu'ils puissent en faire un grand succès.

M. Maltais: Je vous remercie beaucoup. Vous savez, ce n'est pas parce qu'on n'est pas populaire qu'on n'a pas des besoins particuliers. Mais, quand les gens ont la plénitude de faire, dans la légalité, des discussions honnêtes et d'éviter des **flignes-flagnes** pour rien, des criages autour des tables, des criages de rue, ça peut se faire et je pense que c'est beaucoup plus positif que n'importe quoi. Moi, M. le ministre, j'aimerais ça qu'on invite quelqu'un de la Commission des transports, j'aurais quelques petites questions à poser. Après ça, on reviendra tantôt sur d'autres choses.

M. Elkas: Merci.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, avant que les gens s'assoient pour répondre aux questions, vu que le député de Lévis se préoccupe et que, moi aussi, je suis préoccupé par ces allégations où on a tendance à blâmer l'autre gouvernement sur l'article 633 du Code de la sécurité routière, j'aimerais mettre au clair la date où c'est entré en vigueur et le ministre responsable qui l'a initié. En effet, c'est M. Tardif qui l'a initié et c'est entré en vigueur le 20 juin 1985.

M. Garon: La loi ou le règlement?

M. Elkas: La loi.

M. Garon: Le règlement, quand?

M. Elkas: La loi permettait au ministre d'intervenir.

M. Garon: Mais le règlement qui a été adopté consécutivement à la loi?

M. Elkas: Il n'y en avait pas. C'est l'article 633.

M. Garon: Il n'y a pas eu de règlement pour encadrer la loi?

M. Elkas: C'est exactement ça, oui.

M. Garon: Il n'y a pas eu de règlement pour encadrer la loi. Normalement, quand vous faites des permis, il y a un règlement qui balise les pouvoirs donnés par la loi. C'est-à-dire qu'il n'y a aucun règlement qui balise le pouvoir du ministre?

M. Elkas: Non, pas dans ce cas-ci. M. Lalande.

M. Lalande (Georges): L'article 633, justement, est un pouvoir discrétionnaire, une **discrétion** qui est donnée directement au ministre, donc qui n'est pas reliée à... C'est justement pour passer à côté du règlement qu'il a été donné à ce moment-là puisqu'il y avait des besoins évidents. On était pressé et le ministre a décidé que ce pouvoir discrétionnaire qui lui est consacré dans l'article 633 lui permet justement de passer au-delà du règlement.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir le nombre d'autorisations qui ont été accordées depuis 1985 en vertu de cet article 633 pour chacune des années?

M. Lalande: Oui. M. le ministre nous dit que, ce matin, il semble que l'engagement était d'en faire une ventilation.

M. Garon: Pour chacune des années?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: 1985, 1986, 1987.

Commission des transports du Québec (suite)

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai avec moi Mme Lise Villeneuve, administratrice à la Commission des transports, et M. Léonce Girard, qui est du contentieux de la Commission des transports.

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

Baisse des activités et augmentation des crédits

M. Garon: La déréglementation de l'industrie du camionnage a considérablement modifié le rôle ainsi que les activités de la Commission des transports. Le processus de délivrance des permis et la réglementation du secteur ont été **simplifiés** et la Commission n'a plus à tenir d'audiences publiques sur les demandes de permis, n'a plus à surveiller l'application des taux, à étudier la rentabilité des entreprises, à définir l'intérêt

public, etc.

D'autre part, la Commission ne fait pas appliquer les lois et les règlements qu'il lui reste à administrer. Le non-respect des lois et des règlements dans le secteur du camionnage en vrac, du taxi et du transport par limousine et l'absence d'intervention de la Commission doivent nous faire réfléchir sur l'avenir de la Commission des transports. Le bilan des activités de la Commission est révélateur de la diminution du rôle de la Commission. Si on regarde au tableau du bilan des activités de la Commission des transports du Québec, vous voyez, au fond, qu'entre 1985 et 1990, suite à la déréglementation, demandes introductives d'affaires, baisse de 47 %, de 17 000 à 9000 demandes; requêtes incidentes, baisse de 80 %; affaires introduites par la Commission, baisse de 13 %; affaires entendues en audiences Publiques, baisse de 50 %; affaires considérées en séance, baisse de 25 %; décisions rendues en cour, baisse de 45 %; décisions rendues en audiences publiques, baisse de 45 %; décisions rendues en division de pratique, baisse de 80 %. On voit que les activités de la Commission des transports suite à la déréglementation ont diminué considérablement.

On constate qu'entre 1985-1986 et 1990-1991 les affaires introduites à la Commission ont diminué de 47 %, les affaires entendues en audiences publiques, de 50 %, les affaires considérées en séance, de 25 %, et les décisions rendues par la Commission ont baissé de 45 %. Le rapport annuel de 1990 ne fournit plus de statistiques sur les activités d'enquête. Le président de la Commission, M. Ferland, nous a indiqué que les activités d'enquête ne relevaient plus de la Commission. Le 16 mai 1989, un décret a autorisé le transfert de ces activités au ministère des Transports. Par ailleurs, en 1990, l'adoption du projet de loi 108 a confié à la Société de l'assurance automobile du Québec le contrôle sur route et à l'entreprise. M. Ferland nous a précisé que la Commission effectuait la surveillance des permis de courtage en vrac. En 1990-1991, la Commission a réalisé la vérification sur les permis de courtage. Or, la Loi sur les transports confère toujours à la Commission des pouvoirs d'enquête et d'inspection. Comme il semble que la Commission des transports du Québec ne réalise plus d'activités d'enquête, il faut se demander pourquoi le gouvernement n'a pas modifié les pouvoirs de la Commission des transports du Québec lorsqu'il a transféré le contrôle routier à la Société de l'assurance automobile du Québec. N'y a-t-il pas ici un dédoublement coûteux et inutile, puisque la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec peuvent toutes deux faire des inspections?

Malgré la baisse des activités de la Commission des transports du Québec, on doit tout de même constater que les crédits autorisés à la Commission ont augmenté de 9 000 000 \$ à

10 800 000 \$ entre 1985 et 1990 et, en 1992-1993, les crédits de la Commission des transports, dont les activités ont baissé radicalement depuis la déréglementation, sont augmentés à 11 100 000 \$. Lors du débat sur le projet de loi 167, le ministre des Transports a indiqué que le nombre de demandes de permis a augmenté et il a rouspété contre la hausse des coûts d'administration de ces permis à la Commission des transports. Il a justifié ainsi l'introduction de nouveaux frais de 60 \$ par entreprise, peu importe le nombre de permis demandés par une entreprise, **pour** couvrir les coûts d'administration des permis de la Commission. Il est surprenant d'entendre le ministre se plaindre que la Commission lui coûte plus cher. La déréglementation de l'industrie du camionnage et le laxisme de la Commission dans l'application des lois et des règlements qu'il lui reste à administrer ont réduit considérablement les activités de la Commission au cours des dernières années.

Or, j'ai trois questions à poser au ministre concernant la Commission, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre s'interroge sur la baisse considérable des activités de la Commission et sur le comportement de cette dernière relativement aux lois et règlements qu'elle a à faire appliquer? Deuxièmement, comment le ministre **explique-t-il** que, malgré la **baisse** des activités de la Commission et le transfert d'une partie de ces activités de contrôle routier à la Société de l'assurance automobile, le budget de la Commission des transports soit aussi élevé et augmente même? Troisièmement, comment le ministre explique-t-il que la Commission a cessé ses activités d'enquête, malgré les dispositions de la Loi sur les transports qui confèrent toujours à la Commission les mêmes pouvoirs d'enquête et d'inspection qu'avant l'adoption du projet de loi 108?

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

M. Elkas: Il me semble, Mme la Présidente, que c'est un discours qu'on vient d'entendre. On va essayer de se rappeler tout ce qui a été dit, puis on va essayer de répondre aux questions que le député de Lévis a soulevées. Quant au budget, j'aimerais signifier que, contrairement à ce qui a été dit par le député de Lévis qui dit qu'il y a eu une augmentation, il faudrait qu'il se réfère à l'exercice où il y a une diminution, en effet. En 1991-1992, le budget était de 11 156 500 \$; il passe à 11 117 900 \$, une diminution de 38 600 \$ et c'est une baisse de 0,3 % sur l'ensemble du budget. Quant aux activités, je donnerai le soin à Mme Villeneuve de répondre à ce qui s'est passé dans cette année, si vous le permettez. Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Villeneuve.
(11 h 50)

Mme Villeneuve (Lise): Bien qu'il semble, à première vue, qu'une déréglementation amène une baisse d'activités, je pense que ça n'a pas été le cas dans le camionnage. La déréglementation n'a pas voulu dire plus de permis; elle a surtout voulu dire que le marché était ouvert à tous ceux qui rencontraient les exigences de la nouvelle réglementation. Donc, la Commission s'est vu introduire un nombre plus considérable de demandes que suivant l'ancienne réglementation. Ces demandes-là, il faut les traiter, il faut contrôler les assurances et les codes de sécurité, l'exploitation de ces permis-là. Alors, les activités dans le camionnage n'ont pas diminué à la Commission; au contraire, elles ont augmenté par un nombre plus important de demandes et les permis extraprovinciaux ont tous été émis aussi par la Commission. Tous les permis extraprovinciaux sont maintenant émis par la Commission.

M. Garon: Il s'agit de voir votre propre bilan, le bilan des activités de la Commission des transports au Québec. Les chiffres que j'ai mentionnés, c'est des baisses de l'activité, c'est votre propre bilan. Ce n'est pas mes chiffres à moi, c'est pris dans votre bilan.

Mme Villeneuve: Dans le rapport annuel?

M. Garon: Oui, c'est dans votre rapport. C'est vous autres qui indiquez même vos bilans d'activités. Les chiffres que j'ai mentionnés, les baisses d'activités, c'est votre propre bilan. Source: Rapport annuel de la Commission des transports du Québec.

M. Elkas: Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie?

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Est-ce que vous pouvez nous donner le... Non, mais ça...

M. Garon: Le ministre, c'est vous. C'est le bilan que vous avez déposé à l'Assemblée.

M. Elkas: C'est tiré du bilan, ça?

M. Garon: Bien oui. Les chiffres que j'ai mentionnés, c'est des chiffres du bilan...

M. Elkas: Non, mais c'est du bilan?

M. Garon: ...que vous avez déposé à l'Assemblée nationale.

M. Elkas: Est-ce que c'est le bilan?

M. Garon: Le bilan des activités de la Commission des transports du Québec.

M. Elkas: Non, mais est-ce que c'est le

bilan que vous avez devant vous?

M. Garon: J'ai une page du bilan, oui.

M. Elkas: Une page du bilan, c'est une photocopie du bilan.

M. Garon: Oui, oui,

M. Elkas: L'information...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...a été transférée du bilan à une autre page que vous avez construite.

Une voix: Le rapport annuel.

M. Elkas: Ne prenons donc pas les choses avec...

M. Garon: C'est préparé avec vos rapports annuels.

M. Elkas: Ah non, mais c'est préparé par vos gens.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Je ne sais pas, le bureau du leader qui a décidé de mettre des chiffres...

M. Garon: C'est les rapports annuels de la Commission des transports du Québec.

M. Elkas: Non, ce ne sont pas des chiffres que j'accepterais comme ça, Mme la Présidente, des chiffres qui sont supposément...

M. Garon: C'est vos chiffres!

M. Elkas: ...transmis d'un bilan à d'autre chose, mais ce n'est pas le bilan comme tel. Mors, si on pouvait le voir, on pourrait l'examiner ensemble pour supporter les arguments ou ne pas les supporter.

M. Garon: Bien, voyons! Vos demandes introductives d'affaires, dans votre rapport, en 1985-1986, il y en a 17 136 et, en 1990-1991, il y en a 9070: baisse de 47 %. Vos bilans sont présentés sous la même forme d'année en année. C'est facile de voir que les chiffres ont diminué. Si vous niez... Là, ça n'a plus de bon sens. Vous niez vos propres rapports annuels, ça n'a pas de bon sens, là.

Mme Villeneuve: Il reste, M. le ministre, que si on...

M. Elkas: M. le député, M. le député.

Mme Villeneuve: M. le député...

M. Garon: Mme la Présidente. Vous vous adressez à la présidence.

M. Elkas: Je vous en prie, ne lui faites pas de faveur.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous vous adressez à la présidence.

M. Elkas: Ne lui montez pas la tête.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour ne pas commettre d'impair, vous vous adressez à la présidente.

Mme Villeneuve: Il y a moins d'audiences publiques, ça, s'est sûr, mais il y a plus de décisions rendues par des personnes désignées, c'est-à-dire au niveau de l'administration dans le camionnage général.

M. Garon: Oui, mais vous n'avez plus d'audiences publiques, donc, sur les demandes de permis. C'est ça qui était long, les audiences publiques: poser des questions et écouter; les audiences publiques, c'est ça qui était le plus long à faire.

Mme Villeneuve: Oui. Par contre, on n'avait pas le...

M. Garon: Bon.

Mme Villeneuve: ...contrôle sur les assurances...

M. Garon: Continuez... Vous ne surveillez plus l'application des taux.

Mme Villeneuve: Non, pas dans le camionnage.

M. Garon: Bien oui, mais ça, ça devait prendre de l'ouvrage, surveiller l'application des taux. Vous n'étudiez plus la rentabilité des entreprises.

Mme Villeneuve: Non plus.

M. Garon: Bien oui, mais, là, c'était l'analyse des bilans, ça demande des recherches certain.

Mme Villeneuve: Mais...

M. Garon: Vous n'avez plus à définir l'intérêt public.

Mme Villeneuve: Non. Par contre, on a...

M. Garon: Bon!

Mme Villeneuve: ...à contrôler les assuran-

ces qu'on ne contrôlait pas avant...

M. Garon: Bien oui, mais c'est...

Mme Villeneuve: ...l'exploitation des permis. Mais, là, si vous parlez juste du secteur camionnage, c'est sûr que, pour le secteur du camionnage, on avait plus d'audiences publiques, que les causes étaient plus longues, mais on n'avait pas plus de causes, pas plus de demandes, je veux dire, d'introduites devant la Commission.

Il y a aussi le secteur vrac; ce n'est pas seulement le camionnage qui a fait que l'activité a diminué.

M. Garon: Je comprends, sauf qu'une grande activité de la Commission, c'était le camionnage. On est dans la déréglementation, vous êtes en train de me dire qu'on a déréglementé et que vous avez plus d'ouvrage qu'avant. Ça n'a quand même pas de bon sens. Là, je ne comprends pas.

Mme Villeneuve: Au niveau de l'administration, on a autant, si ce n'est plus d'ouvrage qu'avant. C'est au niveau de la Commission et d'entendre les causes qu'on en a moins.

M. Garon: Oui, mais entendre les causes, c'est ça qui est long pour un tribunal; ce n'est pas de faire remplir une formule. Quand quelqu'un vous envoie la formule remplie, la classer, ce n'est pas ça qui est long. Aujourd'hui, les permis, à toutes fins pratiques, c'est automatique.

Mme Villeneuve: Il y a eu une réduction de personnel en conséquence, si vous remarquez la réduction de...

M. Garon: Non, de 200 à 196, le ministère baisse bien plus que ça.

Mme Villeneuve: Non, non. Là, vous regardez seulement un an ou deux ans.

M. Garon: Les budgets augmentent.

Mme Villeneuve: Il faut regarder depuis 1986, 1987, 1988, pas de l'année passée à venir à cette année. La diminution ne s'est pas faite cette année. La réglementation sur le camionnage, c'est en 1988.

M. Garon: Je comprends. C'est pour ça que je vous ai donné les chiffres à partir de 1985 jusqu'en 1990. C'est pour ça que je vous ai donné les chiffres sur une période de temps, à partir de vos rapports annuels. Quand on regarde les chiffres à partir des rapports annuels et le bilan des activités, on voit que les activités ont baissé considérablement et, pourtant, le budget continue à augmenter. Depuis 1985 à 1990, le budget a toujours augmenté.

M. Elkas: Il baisse.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il baisse cette année.

M. Garon: Il baisse, arrêtez-moi ça! Il baisse à 11 000 000 \$! Je vais vous dire, là, quand vous dites: Il baisse...

M. Elkas: 0,3 %, c'est une baisse.

M. Garon: En 1985-1986, il était à 9 000 000 \$ et là il est rendu à 11 100 000 \$. Donc, une baisse, arrêtez-moi ça. Il n'y a pas de baisse. Cette année par rapport à l'an passé, à toutes fins pratiques, c'était 11 156 000 \$, ça baisse à 11 117 000 \$. Pour un organisme qui a beaucoup moins d'affaires à faire et dont les demandes ont baissé de 40 % à 80 %, selon les types de demandes ou de travail à faire, le budget passe de 11 156 000 \$ à 11 117 000 \$, je pense qu'il y a une place pour le député de Chauveau à exercer sa vigilance. Il y a un organisme, à mon avis, qui est devenu à peu près inutile et qui coûte 11 000 000 \$. On a déréglementé. L'organisme qui régit la réglementation perd sa raison d'être lorsqu'on est dans les cadres d'une déréglementation.

Mme Villeneuve: La déréglementation, pour moi, n'en est pas une puisqu'on émet...

M. Garon: Pardon?

Mme Villeneuve: Ce n'est pas une déréglementation puisque la Commission délivre encore des permis.

M. Garon: Oui.

Mme Villeneuve: Et elle en délivre à un plus grand nombre qui ont accès à un marché plus grand lorsqu'ils remplissent les exigences. Donc, ça amène beaucoup plus de demandes devant la Commission.

M. Garon: Oui.

Mme Villeneuve: Beaucoup plus de contrôles des documents qui sont produits avec ces demandes, selon les exigences.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas grand-chose. C'est de l'assurance. C'est comme si vous me disiez...

Mme Villeneuve: Le contrôle des assurances, c'est...

M. Garon: Quand on charge de l'administration pour un permis d'automobile, à toutes fins pratiques, je ne dois pas dire que j'ai une assu-

rance. Ils marquent, je pense, sur la demande de permis, 4 \$ pour les frais d'administration. Là, on est rendu que les entreprises paient 60 \$ et, au fond, le permis est quasiment délivré comme un permis de conducteur d'automobile. Il y a moins de contrôles encore. Il n'a pas besoin de vérifier tant que ça. Vous donnez le permis d'une façon automatique. C'est déréglementé. Vous ne vérifiez plus la rentabilité de l'entreprise, alors vous n'avez plus à analyser des bilans. Vous ne vérifiez plus. Vous ne faites plus d'audiences publiques. Vous ne vérifiez plus l'application des taux. Vous ne vérifiez plus les notions d'intérêt public et vous me dites: On a plus d'ouvrage que jamais. Ça n'a pas de bon sens!

Mme Villeneuve: On a plus de travail que jamais.

M. Garon: Ah, je sais! Il y a certains endroits dans la fonction publique où vous nommez un fonctionnaire à ne rien faire et, un an après, il a besoin d'un assistant. C'est connu, ça...

Mme Villeneuve: Ça fait 35 ans que je suis dans la fonction publique, quand même.

M. Garon: ...dans certains endroits. La bureaucratie crée son propre besoin. La Commission des transports, écoutez, on a déréglementé et on est en train de me dire que ça prend plus d'argent qu'avant pour administrer.

M. Elkas: Non, il y a moins d'argent, Mme la Présidente.

M. Garon: Oui, ça a augmenté.

M. Elkas: Il y a moins d'argent.

Mme Villeneuve: Et il y a moins de monde.

M. Elkas: Quand il y a une diminution de 0,3 % année sur année, c'est une diminution, en effet.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Oui, c'est une diminution.

M. Garon: Je vais vous donner les chiffres.

M. Elkas: M. le député de Lévis, vous allez comprendre une chose que vous n'avez jamais comprise, mais on va vous l'expliquer quand même. Quand il y a de la déréglementation, ça donne la chance à bien du monde. Il y a bien des camionneurs qui sont intéressés à en faire des demandes. Résultat: ça les fait travailler pas mal plus.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Et ils ont moins de personnes qu'ils en avaient autrefois. Je n'ai pas les chiffres pour appuyer ça dans le moment, mais les chiffres sont appuyés par le fait qu'il y a une baisse de 0,3 % dans le budget. On voit 3 % ou 5 % d'augmentation dans les autres programmes...

M. Garon: Vous avez combien de demandes maintenant?

M. Elkas: On a 0,3 % de diminution.

M. Garon: Non. Vous avez passé à la déréglementation, le budget a augmenté chaque année. Cette année, il passe - j'ai dit les chiffres - de 11 157 000 \$ à 11 117 000 \$. Si vous appelez ça une diminution... J'ai donné les chiffres, depuis 1985, le budget a augmenté tout le temps, passant de 9 000 000 \$ à 10 800 000 \$ entre 1985 et 1990, à 11 100 000 \$ l'an dernier et à 11 100 000 \$ cette année, alors que vous n'avez quasiment plus rien à faire. Dites-moi le nombre de permis que vous donniez avant la déréglementation et comment vous en donnez maintenant, sans faire aucune enquête. Avant, c'est sur des milliers de permis que vous deviez enquêter; maintenant, vous n'avez aucune enquête à faire. Vous en donniez combien? Vous dites qu'il y a beaucoup plus de permis. Combien avant et combien maintenant, depuis la déréglementation?

Mme Villeneuve: Je pourrais vous fournir des chiffres là.

M. Garon: Vous ne les avez pas par coeur?

Mme Villeneuve: Non, je n'ai pas les chiffres.

M. Garon: C'est votre organisme et vous ne savez pas combien vous donnez de permis?

Mme Villeneuve: Écoutez, on a plusieurs secteurs.

M. Garon: Est-ce que c'est gênant de les fournir?

Mme Villeneuve: Non. Non, pas du tout. On a tout ça.

M. Elkas: Ça va me faire plaisir de les fournir, Mme la Présidente. Ça va me faire plaisir de les fournir, mais le fait demeure qu'à cette Commission, avant que j'arrive, il y avait environ 300 employés. On est rendu à 194. C'est une diminution.

M. Garon: Le budget augmente.
(12 heures)

M. Elkas: C'est une diminution du nombre d'effectifs.

M. Garon: Le budget augmente.

M. Elkas: Il est transféré... Le budget baisse.

M. Garon: Non, il augmente.

M. Elkas: Vous voyez, il a baissé.

M. Garon: Depuis la déréglementation, il a continué d'augmenter. Il reste à peu près stationnaire en 1991-1992: 11 157 000 \$, 1 117 000 \$. Si vous appelez ça une baisse.

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: Alors que vous administriez tous les permis, qu'il y avait toutes sortes d'enquêtes à faire pour les permis avant; maintenant, il n'y en a plus. C'est délivré automatiquement. Dites-moi les nombres avant. Dites-moi les nombres avant et combien il y en a maintenant, des permis qu'il fallait enquêter...

M. Elkas: Ça a été remplacé par d'autres activités.

M. Garon: ...vérifier la rentabilité, tout ça. Maintenant... Vous ne pouvez pas dire ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lalande.

M. Lalande: Si je peux, en complément à Mme Villeneuve, l'opération de déréglementation qui a été faite, essentiellement pour reprendre les arguments du ministre, ça a été de déréglementer les activités et non pas de déréglementer la Commission elle-même. Or, il y a eu une ouverture qui a été faite de déréglementation pour permettre à beaucoup plus de monde d'accéder et de pouvoir demander effectivement un permis pour être capable... Il n'y avait donc plus de contingentement qui était fait. Donc, une ouverture qui est faite là-dessus. En même temps, pour s'assurer qu'on n'allait pas avoir les mêmes retombées négatives et les retours pervers qu'il y a eu aux États-Unis, par exemple, dans le système de déréglementation, avec une hausse des accidents qui s'est faite aux États-Unis, pour prévenir ça, il y a eu le développement du code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers à l'intérieur du Canada. Donc, de nouvelles normes, quelque 25 normes additionnelles qui ont été mises à l'intérieur de ça pour empêcher... En permettant à tout le monde de pouvoir s'acheter un camion et de conduire ce camion là pour faire du transport, en même temps on a contrôlé la sécurité pour qu'il n'y ait pas d'augmentation d'accidents comme il y en avait eue aux États-Unis.

M. Garon: Qui contrôle la sécurité?

M. Lalande: Alors, la sécurité qui a été faite... Ces normes-là sont mises en application par la SAAQ, à l'heure actuelle, avec le contrôle routier, avec les agents de la paix. Il y a eu quelque 25 normes additionnelles qui ont été mises pour qu'il y ait une homogénéité qui se fasse à l'intérieur de tout le Canada et dans les rapports avec les États-Unis.

M. Garon: Mme la Présidente, là...

M. Lalande: Deuxièmement...

M. Garon: ...écoutez. C'est un fonctionnaire qui répond. J'ai posé des questions au ministre, Mme la Présidente. Il est en train de me parler du budget de la SAAQ. Le contrôle par la SAAQ, ce n'est pas de ça que je parle. Je parle du budget de la Commission des transports du Québec. Ce n'est pas le budget de la SAAQ. La sécurité routière appliquée par la SAAQ, c'est une autre affaire. La Commission des transports du Québec, moi, à mon avis, elle a beaucoup moins d'ouvrage parce que les permis ne sont plus administrés, ils sont donnés de façon automatique. Il n'y a plus d'enquêtes, il n'y a plus de **vérification** d'intérêt public, il n'y a plus de vérification de la rentabilité des entreprises et là les budgets ne baissent pas. Alors, c'est ça. Je comprends que le ministre est mal pris, qu'il n'a pas de chiffres à fournir. Pourtant, plusieurs **fois** je suis revenu sur cette question-là. Les gens de la Commission des transports ne sont même pas capables de dire le nombre de permis qu'ils émettent une année par rapport à l'autre. Pourtant, c'est leur Commission et ils ont des budgets de 11 000 000 \$. Ils ne savent rien et on est en train d'essayer de me conter des histoires en disant que la SAAQ a plus d'ouvrage. Mais je ne parle pas de la SAAQ, là. D'ailleurs, le ministre n'a pas voulu répondre de la SAAQ. Remarquez bien que le ministre n'a pas voulu... Je ne vous parlerai pas de la SAAQ. Le ministre n'a pas voulu répondre sur la SAAQ parce qu'il a dit que ce n'était pas pertinent. Alors, vous ne me donnerez pas des excuses avec la SAAQ. Je pose des questions concernant la Commission des transports du Québec, à mon avis, qui est un organisme qui, à toutes fins pratiques, est devenu inutile et qui coûte 11 000 000 \$ aux **contribuables**.

M. Lalande: M. le député, pour terminer très succinctement dans ça, effectivement, il y a des activités de contrôle nouveau sur la sécurité qui sont effectuées par les corps policiers. Mais, en même temps, ça crée une **surchage** à la Commission des transports qui...

M. Garon: Mme la Présidente, écoutez, la Commission des transports ne relève pas du

ministère, elle relève du ministre. Le ministre de tutelle, c'est le ministre. Je ne vois pas en quoi le sous-ministre répond pour la Commission des transports qui relève du ministre. Ça ne relève pas du sous-ministre, ça. Ça relève du ministre. C'est au ministre à répondre aux questions concernant la Commission qui relève de lui, qui ne relève pas du sous-ministre. Le sous-ministre, à mon avis, n'a aucune relation d'autorité par **rapport** à la Commission des transports du Québec.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous me permettez...

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

M. Elkas: ...il cherche des chiffres, on va les lui fournir. Ça va nous faire plaisir de lui fournir des chiffres. Il y a un changement d'activité qui se fait dans le processus. Je demanderais au représentant du contentieux, M. Girard, de répondre à la question, à savoir comment le processus se fait, le changement qui s'est fait. Ça ne veut pas dire, parce qu'il y a eu diminution de l'activité, que ça n'a pas été remplacé par une autre. M. Girard.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Girard.

M. Girard (Léonce): Merci. M. le député, depuis 1973 jusqu'à aujourd'hui, il y a eu d'énormes changements. On est passés de 19 membres qui entendaient les demandes de permis de camionnage, en particulier - c'est ce sujet-là qui vous intéresse. De fait, il y en avait, des demandes, et celles qu'il y avait étaient longues, parce qu'elles devaient être décidées à la suite d'audiences publiques. Mais il n'y en avait pas beaucoup, parce que le marché était tellement restreint que presque pas de gens demandaient des permis puisque c'était difficile d'en obtenir. À la suite de la déréglementation en 1988, il y a eu une avalanche de demandes de permis de transport. Les chiffres vous seront fournis d'ici peu. Il y a eu une avalanche de demandes de permis. Évidemment, ces permis-là ne sont plus décidés en audiences publiques ou de façon extrêmement rare à cause des modifications législatives apportées par la Loi sur les transports et également la Loi sur le camionnage. Maintenant, ça ne veut pas dire que ces demandes sont entrées chez nous et que les permis se délivrent automatiquement. Ce n'est pas du tout le cas. Au contraire, les demandes font l'objet de la même analyse qu'elles faisaient antérieurement à la loi de 1988. C'est exactement le même processus d'analyse de toutes les demandes qui sont plus nombreuses, sauf que la décision, elle, ne fait pas l'objet d'une audience publique. Les membres ont en conséquence été diminués, ils sont maintenant neuf et les décisions qui sont

rendues le sont en très grande majorité par des personnes désignées.

M. Garon: Mais vos propres bilans dans les rapports annuels indiquent des diminutions d'activité partout. Ils n'indiquent aucune augmentation d'activité, vos bilans. Vos rapports annuels sont déposés à l'Assemblée nationale pour renseigner les parlementaires. Partout, vos bilans d'activité montrent que ça baisse. Il n'y a pas d'augmentation, nulle part.

M. Girard: Je ne sais pas où vous prenez ces chiffres-là parce que, dans nos rapports annuels, j'y ai participé moi-même et ça a augmenté en termes de demandes.

M. Garon: Bien, affaires entendues en audiences publiques, je vais vous donner un exemple, en 1985-1990, il y en avait 1077; en 1990-1991, 534. Ça baisse de moitié. Bon. Vous dites qu'il n'y en a quasiment pas.

M. Girard: C'est vrai qu'en audiences publiques, comme je viens de vous le dire, ça a beaucoup diminué, mais ça ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a plus d'activité.

M. Garon: Non, non. Mais là, quand vous dites: Demandes introductives d'affaires: 17 136 en 1985; 9070 en 1990 et ça a dû continuer à baisser.

M. Girard: Vous parlez d'audiences publiques?

M. Elkas: Audiences publiques toujours?

M. Garon: Non, affaires introduites. Les affaires introduites dans la Commission. On voit les décisions rendues en séance: 17 112 en 1985 et 9497 en 1990. Donc, baisse de 45 %, c'est quand même beaucoup d'activité de moins, ça.

M. Girard: Mais c'est le cumulatif de l'ensemble de ces demandes-là qui sont traitées de différentes façons. Il y en a qui sont traitées en audiences publiques; il y en a qui sont traitées en séance, il y en a qui sont traitées en pratique, il y en a qui sont traitées par des personnes désignées.

M. Garon: Il n'y a rien à faire avec ça. Maintenant, les rapports sur les actions entreprises suite aux activités d'enquête, il n'y en a plus. En 1985, on en indiquait, mais, en 1990-1991, c'est marqué: Non applicable, il n'y en a plus.

M. Girard: C'est faux. Maintenant, il y en a encore, des audiences.

M. Garon: Dans vos propres bilans, ils

disent qu'il n'y en a plus. Ils disent que ça ne s'applique plus, actions entreprises suite aux activités d'enquête.

M. Girard: Il y a eu un transfert important des activités d'enquête à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais il demeure à la Commission un service d'inspection qui a moins d'activités qu'il n'en avait avant, mais il demeure.

M. Garon: Mais, si on transfère les activités à la Société de l'assurance automobile du Québec, pourquoi on continue de garder un service si vous n'en faites plus, vous autres?

M. Girard: On en fait encore, mais pas dans le même champ d'activité.

M. Garon: Ça ne paraît pas dans vos bilans?

M. Girard: Vous avez les mauvaises informations.

M. Garon: Bien non, c'est vos bilans. Moi, je prends vos bilans que vous déposez à l'Assemblée nationale prétendument pour nous renseigner. Alors, j'ai la naïveté de les croire. Je prends ce que vous déposez à l'Assemblée nationale pour analyser vos activités. On disait qu'administrativement... Moi, tout ce que j'ai dit, ça vient de vos bilans, ça vient des décisions, de ce qui a été dit par le ministre **antérieurement**, que la déréglementation baisserait l'administration. Vous êtes en train de me dire que la déréglementation ne baisse pas l'administration. Alors, je pense bien qu'il y a beaucoup de gens qui doivent être surpris d'entendre ça. Quand on dérègle, normalement on n'est pas obligé d'administrer des règlements. Alors, normalement il y a moins d'activités, il s'agissait de milliers de cas qui sont déréglementés.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, le député de Saguenay avait des questions à poser aussi à la Commission.

M. Garon: J'ai terminé.

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

Traverse Trois-Pistoles—Les Escoumins

M. Maltais: Merci, Mme la Présidente. Soyez bien rassurés, je n'ai pas l'intention de décortiquer vos bilans, ce n'est pas mon travail, c'est le travail du **Vérificateur** général. Moi, ce que j'aimerais savoir des membres de la Commission, et c'est **peut-être** un processus administratif... Il faut dire que ce n'est pas tout le monde qui est au courant comment ça fonctionne. Je vais vous ramener à l'époque où un groupe de personnes

des deux rives de **Trois-Pistoles** et des **Escoumins** ont fait d'abord une première demande pour l'obtention d'un permis de **traversier**. Vous me corrigerez en cours de route parce que ce n'est pas facile de reconstituer le contexte. Ces gens-là sont passés en audiences publiques et puis, bang! ça a ressorti de là: La Commission des transports est contre nous autres, le ministre des Transports est ci, est ça. On en a entendu des mûres et des pas mûres sur toute la ligne. Il y en a qui se sont fait plaisir là-dessus, à tort ou à raison.
(12 h 10)

La Commission des transports a indiqué aux promoteurs, aux demandeurs... C'est tannant, Mme la Présidente, quand ça parle pendant que je parle. Le groupe promoteur a demandé à la Commission des transports une deuxième audience et ils ont obtenu le permis. Ce qui n'a pas été dit... Et ça, je ne sais pas si, vous, vous pouvez le dire. Je ne connais pas votre règle interne, il doit y avoir quand même des Informations qui demeurent confidentielles lorsqu'un requérant fait une demande de permis.

Moi, ce qu'on m'a dit après, c'est que la première présentation qui a amené bien du monde dans la rue, sur les bateaux, n'était pas bonne, n'était pas bien faite. Elle n'était pas conforme. Vous n'aviez pas tous les renseignements, que vous aviez refusé le permis dans le but de leur faire refaire leurs devoirs. Première intervention. Est-ce que ça situe le scénario ou si je suis dans l'erreur?

Je ne sais pas s'il y a quelqu'un chez vous qui a le dossier parce que c'est la Commission des transports. Ce n'est pas vous?

Mme Villeneuve: Me Girard peut répondre à ça.

M. Girard: De fait, la première demande de permis de traverse Trois-Pistoles-Les Escoumins a été refusée pour différentes raisons. Entre autres, parce que les membres qui ont décidé du dossier avaient apprécié que la concurrence entre cette traverse-là et celle qui n'est pas très loin, **Rivière-du-Loup-Saint-Siméon**, aurait posé un problème important de diminution de volume, etc. Au surplus, il y avait aussi un problème de disponibilité de remplir les exigences. La traverse Trois-Pistoles-Les Escoumins ne remplissait pas toutes les exigences faites par l'ordonnance sur le transport maritime, qui était d'avoir un navire qui rencontrait les exigences. Ce n'était pas disponible au moment où la demande a été faite et où le permis aurait pu être délivré. Il y avait aussi les aménagements portuaires qui, à ma connaissance, devaient faire l'objet de contrats de dragage avec le ministère fédéral, qui n'étaient pas encore réalisés. De sorte que la Commission, si elle avait délivré le permis dans ces conditions, aurait délivré un permis, mais qui n'aurait pas été utile. Alors, il a été refusé pour

cet ensemble de circonstances là.

M. Maltais: Est-ce que c'est possible, dans un premier temps, que vous ayez refusé un permis - cela a été dit sur la place publique - parce que le bilan financier de l'entreprise qui était requérante ne rencontrait pas les normes auxquelles vous êtes habitués à votre Commission? Est-ce que c'est un élément qui rendrait possible de refuser un permis si cet élément-là n'était pas correct?

M. Girard: À ma souvenance... La décision pourrait le dire de façon très claire, mais, à ma connaissance personnelle, cet élément-là n'a pas été déterminant.

M. Maltais: O.K. Dans un deuxième temps, lorsque les nouveaux requérants sont revenus et ont refait une demande, quelques semaines après les audiences vous avez accordé le permis. Est-ce que les requérants vous ont fourni des éléments nouveaux qui étaient susceptibles de changer votre première décision ou si les plaignants ou ceux qui avaient des restrictions, des traverses avoisinantes, ont laissé tombé leur requête parce que, finalement, vous avez accordé le permis? C'est quoi qui a fait le changement?

M. Girard: Le changement est dû à la preuve dans la deuxième demande. Dans le cadre de la deuxième requête, les requérants, ceux qui demandaient le permis de traversier, sont venus prouver que, de fait, le ministère fédéral s'était fermement engagé à rendre les installations portuaires capables de recevoir le bateau, le traversier pour assurer un service sécuritaire, ce qui était déficient lors de la première demande.

En deuxième lieu, le même requérant a renforcé sa preuve au niveau du marché de la concurrence, tentant de démontrer avec succès, je pense, puisque la Commission a accédé à sa demande, que, finalement, les prétentions de la traverse voisine à l'effet qu'il y aurait une diminution de clientèle ou d'achalandage, donc de revenus, à cause de la traverse voisine qui aurait un permis... Ça a été mis de côté parce que justement la première traverse, celle qui vendait le permis, a prouvé que ce ne serait pas le cas, que la traverse pour laquelle on demandait un permis n'était pas une nouvelle traverse, mais la continuation d'une traverse existant depuis 75 ans, qui avait malheureusement été abandonnée pour des problèmes qui étaient dus à je ne sais trop quoi. Alors, ce n'était pas une nouvelle traverse. C'était plutôt une continuation, de sorte que le bilan au niveau de l'étude de marché, de rentabilité à moyen et long terme a été rassurant pour permettre de délivrer le permis.

M. Maltais: Moi, je veux en...

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

M. Maltais: Oui?

La Présidente (Mme Bélanger): ...tel qu'entendu cet avant-midi, le député de La Prairie avait quelques questions à poser sur le transport adapté. Est-ce que vous pourriez lui laisser une dizaine de minutes pour qu'il puisse poser les questions?

M. Maltais: Pour le docteur, avec plaisir. Mais, docteur, encore deux petites questions. Puis, pour vous, vous savez que les gens civilisés, on collabore énormément.

J'aimerais regarder juste deux petits points. Si vous ne pouvez pas me répondre, je ne ferai pas un drame avec ça parce que je vous demande ça de mémoire. Vous êtes bien gentil de me répondre. On avait invoqué à hauts cris et à haut taux de... c'était l'enfer, le transport commercial entre les deux rives. Moi, je suis né sur la Côte-Nord. Ça fait 47 ans que j'y vis. Du gros transport commercial entre les deux rives par ce traversier-là, à part des patates et du lait, je n'ai jamais vu autre chose. Est-ce que c'était un élément qui... Bon, O.K., les associations touristiques l'ont défendu beaucoup, et ça, je le concède, c'est vrai. Ça facilite les communications entre les deux parce qu'on sait que c'est un permis d'avril à novembre; ce n'est pas un permis 12 mois par année. On sait aussi, à cause des installations à Trois-Pistoles, que le traversier, c'est à toutes les heures de marée, ce n'est pas comme on voudrait bien. Tant que le dragage ne sera pas fait. Bon.

On avait invoqué à cette époque, à hauts cris et à grand cor sur la place publique, que ça accélérerait de beaucoup le transport commercial. Est-ce que le volume invoqué - et je ne me souviens pas du pourcentage - à cette époque-là aurait pu influencer votre deuxième décision ou si vous vous en êtes tenus simplement au principe de réparation ou d'engagement ferme de la part du gouvernement fédéral?

M. Girard: Ce n'est pas cet élément-là qui a fait pencher la balance favorablement dans la deuxième requête. C'était déjà au dossier que les commerçants locaux ou régionaux avaient démontré, à la satisfaction de la Commission, que ça améliorerait la rentabilité de leur commerce de pouvoir avoir une traverse qui permettrait la desserte plus rapidement des deux rives. Ils invoquaient les grands détours qu'il aurait fallu faire, etc. Cet élément-là était déjà dans le dossier lors de la première requête. Ça n'a pas été déterminant dans le cas de la deuxième décision. C'était plutôt, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, la preuve ferme des installations portuaires qui rendaient le service sécuritaire et qui permettaient de donner le service, et l'étude

de marché qui était de meilleure qualité.

M. Maltais: La dernière question, et ça va être très rapide. Advenant que la structure financière des requérants s'avérerait un peu difficile, qu'ils ne pourraient pas opérer cette année, est-ce que vous allez accorder une extension ou si on devra, en 1993, recommencer le même processus?

M. Girard: Le permis, à ma connaissance, je pense qu'il a fait l'objet d'une demande de renouvellement avant le 31 mars. C'est certain que, si le transporteur ne désire pas exploiter, mais plutôt suspendre ses opérations pour toutes sortes de raisons, il doit obtenir la permission. Il ne peut pas le faire sans autorisation préalable; sinon, il risque de se mettre à dos les services de surveillance et de contrôle, ce qui mettrait même son permis dans une situation précaire.

M. Maltais: D'accord. Merci beaucoup, monsieur. Vous êtes bien aimable.

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

Transport adapté dans le Grand Montréal

M. Lazure: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. le député de Saguenay. Il y a deux sujets pour lesquels je voudrais soulever quelques questions en tant que porte-parole pour les personnes handicapées. Comme on le sait, la loi 9, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, prévoit, à l'article 67, que «Tout organisme public de transport doit, dans l'année qui suit le 2 avril 1979, faire approuver par le ministre des Transports un plan de développement visant à assurer le transport en commun des personnes handicapées dans le territoire qu'il dessert. Le ministre des Transports peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié, etc.»

(12 h 20)

Je voulais aborder la question du transport interurbain, mais je vais d'abord commencer par la question du transport adapté dans le Grand Montréal. Le ministre des Transports est sûrement conscient qu'il y a beaucoup, beaucoup d'insatisfaction. Encore il y a quelques semaines, les médias faisaient état, et les autorités de la STCUM ont confirmé cet état de choses, qu'à tout bout de champ en moyenne 30 à 40 appels par jour sont refusés par le service de transport adapté aux personnes handicapées et ça va jusqu'à 90 en fin de semaine. Il s'agit de cas réguliers, de cas qui sont approuvés, mais qui sont refusés, soi-disant parce qu'il manque de véhicules. Il manque de véhicules parce qu'il manque de budget. Et il manque de budget parce que la STCUM dit que le ministère des Trans-

ports ne fournit pas l'argent requis.

Alors, ma première question au ministre des Transports: Qu'est-ce qu'il a fait ou qu'est-ce qu'il entend faire pour mettre fin à cette situation-là? Deuxième question: l'attente, aussi. Il y a des attentes pour obtenir la ligne téléphonique, pour obtenir le contact téléphonique. Les usagers, les personnes handicapées doivent attendre plus souvent qu'autrement jusqu'à une heure avant d'obtenir une ligne téléphonique, et ça aussi, c'est admis par les **autorités** de la STCUM, Mme Roy, et par Mme Pilon, la responsable du service. Je voudrais qu'on se concentre quelques minutes sur ces deux aspects.

Mme la Présidente, j'estime qu'il y a une discrimination épouvantable, une discrimination inacceptable à l'égard des personnes handicapées. Si on offrait ce même service aux personnes non handicapées, il y aurait une révolte dans les rues de Montréal. Si on disait aux usagers qui prennent régulièrement le métro ou l'autobus: Non, aujourd'hui, on n'a pas de véhicule pour vous, vous n'irez pas à votre travail aujourd'hui... Et c'est ça qu'on fait. On dit, et les autorités - encore une fois, je répète - l'admettent candidement: Oui, on refuse 30, 40, personnes par jour qui ont droit au transport adapté, mais on les refuse parce qu'on n'a pas de véhicule pour elles. Est-ce qu'on dirait aux gens non handicapés: Vous ne pouvez pas aller à votre travail ou à vos études ce matin parce qu'il manque des rames de métro, on n'a pas de place pour vous? En plus, je demande au ministre ce qu'il va faire pour assumer sa responsabilité et faire en sorte que les personnes handicapées ne soient pas victimes de discrimination quand il s'agit de transport auquel elles ont droit.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous me permettez, je ne voudrais pas passer sous silence, ne pas au moins reconnaître le fait que ce gouvernement est très conscient du problème du transport adapté, du transport pour les personnes handicapées non seulement dans la région de Montréal, mais dans l'ensemble de la province de Québec. On est doté de **79** réseaux, aujourd'hui; 80 % de la province sont munis d'un service. On traite des demandes additionnelles, comme celles-là. On est en train de regarder avec le ministère de la **Santé** et des Services sociaux toute la question de l'admissibilité. Comme vous le savez et comme le député de La Prairie le sait fort bien, il y a eu une augmentation de l'achalandage, une augmentation de clientèle. Il est sûr que, quand notre collègue à la Santé - je vais essayer de dire le mot - **désinstitutionnalisera...**

La Présidente (Mme Bélanger): Désinstitutionnaliser.

M. Elkas: Quand on sort les gens des institutions, il est sûr que la charge est aux municipalités de trouver des moyens de les transporter. La STCUM dit qu'elle n'a pas de fonds. Il y a deux choses à faire: **soit** qu'on essaie de **s'enligner** sur un service qui est offert par d'autres... Vous savez, c'est bien beau de dire que c'est un centre urbanisé, on ne peut pas le comparer à d'autres, mais il y a des populations assez importantes à Laval, ainsi que sur la rive sud où les frais pour transporter les gens ne sont pas de l'ordre de ce qu'on voit à Montréal. Je ne veux pas commencer à lancer la balle aux représentants de la ville de Montréal ou aux représentants de la CUM vu que je fais partie de cette équipe-là. On a des responsabilités pour rendre un service.

Dire qu'on fait attendre les gens 30 à 40 minutes... Ce n'est pas nécessairement le ministère qui administre le service. C'est drôle que ces attentes ne soient pas vues à l'extérieur de l'Ile de Montréal. J'ai de la misère à comprendre aussi, lorsqu'on parle de service d'entretien... Prenez comme exemple, M. le député, le service d'entretien pour un autobus pour personnes handicapées, qui coûte quasiment deux fois le coût sur le territoire de la STCUM comparé à ce qu'on voit sur la rive sud. Il y a quelque chose qui cloche. Alors, avant qu'on commence à blâmer le gouvernement comme tel, il me semble qu'on devrait peut-être regarder à l'intérieur, voir ce qu'on peut faire. On a d'autres options, comme vous le savez: le taxi adapté. On recherche, aujourd'hui, un meilleur service dans ce milieu. Vous savez qu'il y a trois sociétés de transport qui regardent la question du taxi adapté. On a aussi, dernièrement, pour rendre plus accessibles les taxis aux personnes handicapées, développé des cours avec l'industrie pour s'assurer que les chauffeurs de taxi comprennent mieux la population des personnes handicapées. J'ai eu le plaisir de me joindre au ministre des Transports du Canada pour, en effet, mettre sur pied ce vidéo, formation qui permet aux taxis de mieux répondre à cette demande. Mais, le taxi pour les personnes handicapées, de plus en plus, on en voit. De plus, pour des personnes avec mobilité réduite, il y a des programmes qu'on vient de mettre sur pied, un nouveau programme d'immobilisations qu'on a déposé dernièrement qui permet aux sociétés de transport une accessibilité meilleure que ce qu'on a vu dans le passé. Alors, c'est des gestes très positifs qu'on peut faire. Puis, je comprends le député de La Prairie.

M. Lazure: Oui. Monsieur...

M. Elkas: On est ici, nous autres, pour soutenir les efforts des sociétés, puis on fait de tout le mieux. Ça, je ne pense pas que... Dans ma tournée de toutes les sociétés, M. le député, j'ai reçu des signaux assez positifs pour notre ministère.

M. Lazure: Mme la Présidente, si le ministre me permet, là, quand même, il ne s'agit pas de demander au ministre de blâmer la STCUM. Je demande au ministre de faire son travail qui lui est prescrit par la loi. La loi 9 est très claire. Je vous cite encore une fois une portion de l'article: «Le ministre des **Transports** peut approuver ce plan ou, le cas échéant, demander qu'il soit modifié ou qu'un nouveau **plan** lui soit soumis dans un délai qu'il détermine».

Dans un plan, il ne s'agit pas simplement de dire: On va avoir tant de véhicules. Le ministre a l'autorité pour le faire, encore faut-il qu'il le fasse. Il peut demander à la STCUM pourquoi il y a des délais jusqu'à une heure avant d'avoir une ligne téléphonique. Il peut demander à la STCUM pourquoi ils refusent 30, 40 cas par jour, à tous les jours de la semaine, et 90 en fin de semaine, alors que ce sont des cas admissibles. Il a le devoir de demander ça à la STCUM.

M. Elkas: Ça a été fait.

M. Lazure: Quelles sont les réponses? Qu'est-ce que le ministre entend faire pour corriger ça? Et ma dernière question: Est-ce que, oui ou non...

La Présidente (Mme Bélanger): Une petite réponse de 30 secondes.

M. Lazure: Est-ce que, oui ou non, il y a eu une coupure, comme la STCUM le prétend, de 250 000 \$ pour 1992?

M. Elkas: Oui, il y a une coupure parce qu'on a demandé à la STCUM de restructurer ses activités. C'est bien beau de dire, là, qu'on monte des déficits année après année, puis que c'est un autre qui va les payer. Il me semble que la vraie discrimination... Quand on voit le coût pour transporter une personne handicapée sur la rive sud, vis-à-vis Montréal, il me semble qu'on devrait démontrer clairement au gouvernement le pourquoi. Il me semble que, si ça coûte deux fois le coût pour transporter une personne handicapée sur l'île de Montréal comparé à la rive sud, puis qu'il y a un effort qui est fait au niveau de la STCUM pour rejoindre ses voisins, ça s'équivaut, ça, dans un surplus qui pourrait, en effet, répondre à cette demande.

M. Lazure: Mais pourquoi s'insurger...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors... Non, non. C'est terminé.

M. Lazure: Mais avec un consentement? Consentement, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est terminé.
(12 h 30)

M. Lazure: Pas de consentement pour les personnes handicapées? Cinq minutes? Non?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a un consentement?

M. Lazure: Cinq minutes. Non?

M. Maltais: Une dernière question. Courte.

M. Lazure: Bon. La question est courte.

M. Maltais: Réponse courte aussi.

M. Lazure: Pourquoi le ministre tolère-t-il... Il invoque des arguments que ça coûte deux fois plus cher sur l'île de Montréal pour les personnes handicapées que sur la rive sud. Probablement que c'est vrai pour les non-handicapés aussi et, à ce que je sache, il n'utilise pas cet argument-là. Mais, même si c'était vrai et que ça existe seulement pour les personnes handicapées, qu'est-ce qu'il attend? Si c'est mal administré par la STCUM, ce programme très important pour les personnes handicapées, c'est des milliers de personnes. On demande de sortir les personnes handicapées des institutions, on les amène à la maison, mais il faut leur procurer un transport pour qu'elles aillent travailler ou qu'elles aillent aux études. Alors, pourquoi tolère-t-il cette discrimination à l'égard des personnes handicapées?

M. Elkas: Ce n'est pas une question de tolérer, M. le député. Je vais vous donner une comparaison avec ce qui se passe sur l'île de Montréal ou dans les alentours. D'ailleurs, on va aller chercher les comparaisons avec ce qui se passe dans les autres sociétés. Si je prends comme exemple le coût total pour transporter un passager: la STL, c'est 7,71 \$; la STRSM - de la rive sud - 8,12 \$; la STO, 16,21 \$; la CMTS, 10,96 \$. La moyenne pondérée pour l'ensemble des sociétés de transport qui ont une activité dans ce domaine: 16,02 \$; à la STCUM, 20,45 \$. Avant que je rencontre M. Perreault et Mme Louise Roy, mon ministère a rencontré ces gens-là. Il leur a demandé de démontrer une restructuration qui pourrait nous permettre d'avoir un budget qui équivaut au moins à la moyenne pondérée, au moins aux 16 \$. La différence entre 16 \$ et 20 \$ va se traduire, M. le député, dans l'abolition des attentes de 30 à 40 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce que les crédits du ministère des Transports...

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai des papiers à déposer; je m'y suis engagé hier.

M. Garon: Juste une question au ministre

des Transports: Pourquoi le président de la Commission des transports du Québec est-il absent aujourd'hui?

M. Elkas: Je m'excuse, il y a eu un manque dans l'information qui a été envoyée. Je regrette autant que vous, M. le député, que le président ne soit pas ici.

Adoption des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, avant de poser d'autres questions, on va adopter les crédits. Est-ce que les crédits du ministère des Transports, programme 1, Systèmes de transports terrestres, sont adoptés?

Des voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les crédits du ministère des Transports, programme 3, Gestion interne et soutien, sont adoptés?

M. Maltais: Adopté.

M. Garon: Bien, un instant, là. Est-ce qu'on va en avoir besoin avec la voirie, cet après-midi? Il y a des chances qu'on ait besoin de ça. Je ne voudrais pas adopter le programme 3 parce que, avec la voirie, il y a une partie qui relève du programme 3.

M. Lazure: Merci.

M. Garon: Tantôt, quand j'ai posé des questions au ministre sur la route du Nord, il m'a dit que ça...

Une voix: Adoptez-les sous réserve, madame. C'est l'entente.

M. Garon: Non, je ne veux pas les adopter...

Une voix: On les adopte.

M. Garon: ...parce qu'il m'a dit que ça relevait de l'autre ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): On les adoptera après la...

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): On les adoptera après, avec le ministre délégué aux Transports.

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le programme 3 est suspendu. Le programme 4,

Commission des transports du Québec, est-ce que ses crédits sont adoptés?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 5, Transports maritime et aérien?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le programme 6, Transport scolaire?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les crédits sont adoptés sur division...

M. Garon: Pas tous.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et les programmes 2 et 3 restent à être adoptés. Alors, la commission suspend ses travaux...

Une voix: Jusqu'à nouvel ordre.

La Présidente (Mme Bélanger): ...jusqu'à nouvel ordre. Probablement à 15 heures, s'il y a une possibilité. Si la Chambre annonce qu'on peut être disponibles pour 15 heures, je demanderais aux membres de la commission d'être présents.

(Suspension de la séance à 12 h 34)

(Reprise à 15 h 14)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Étant donné que nous avons quorum, on peut débiter les travaux. Alors, la commission débute ses travaux, mais, par contre, étant donné que le porte-parole officiel n'est pas encore arrivé, nous suspendons pour quelques instants, en attendant le porte-parole.

(Suspension de la séance à 15 h 15)

(Reprise à 15 h 16)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, programme 2, pour l'année financière 1992-1993. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Secteur voirie

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. MM.

et Mme les membres de la commission, les règles qui gouvernent notre démocratie parlementaire demandent au titulaire de chaque ministère de comparaître devant ses pairs pour l'adoption des crédits qui lui sont accordés par le gouvernement.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît.

M. Garon: C'est parce que, comme on vient d'avoir un nouveau mandat, j'aimerais savoir si je suis obligé de faire inscrire les députés qui vont vouloir venir poser des questions ou s'ils pourront le faire quand ils vont venir, en cours de...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas nécessaire de faire inscrire les députés. Ceux qui veulent venir poser des questions ont le droit.

M. Garon: Même s'ils ne sont pas membres de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Même s'ils ne sont pas membres de la commission.

M. Garon: Ils vont pouvoir venir au...

M. Middlemiss: On n'a pas d'objection, Mme la Présidente.

M. Garon: Parce qu'il y en a qui me l'ont demandé.

M. Middlemiss: On n'a pas d'objection.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas que vous soyez ouvert. C'est la présidente qui décide.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, aux crédits et aux engagements financiers, les députés qui sont non membres peuvent venir s'asseoir à la table et poser des questions.

M. Garon: Je vous remercie. Je m'excuse, M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: C'est bien. Donc, je vais recommencer, Mme la Présidente. Les règles qui gouvernent notre démocratie parlementaire demandent au titulaire de chaque ministère de comparaître devant ses pairs pour l'adoption des crédits qui lui sont accordés par le gouvernement. Ces crédits proviennent des taxes perçues auprès de l'ensemble des citoyens du Québec et il est normal que nous en rendions compte à leurs représentants. Cet exercice démocratique

est une occasion pour le ministère, par la voix de son ministre, de faire le bilan de ses actions durant l'année écoulée et de faire part de ses intentions pour l'année qui s'amorce.

Le ministère des Transports est un des ministères les plus importants, tant par sa présence sur l'ensemble du territoire que par l'importance de son action sur la vie économique du Québec. Une population réduite, dispersée sur un territoire immense, nous caractérise. Le réseau routier prend donc une importance primordiale pour la survie économique de l'ensemble des régions du Québec. Ce réseau, c'est le nerf économique du Québec. À cause notamment de notre climat rigoureux, nos routes se détériorent rapidement. Des efforts constants d'entretien et de conservation doivent être apportés pour pallier à cette détérioration.

Un de mes prédécesseurs, M. Marc-Yvan Côté, m'avait demandé, en 1986, d'évaluer l'état du réseau au Québec. Mon constat avait été alors sévère. Le réseau avait été sérieusement négligé. Il fallait procéder à une **réhabilitation** intensive de notre patrimoine routier, sinon nous allions vers des dépenses de reconstruction qui dépassaient nos capacités financières normales.

Dès l'année suivante, le gouvernement a consenti des sommes à cet effet et, finalement, en mai 1990, le gouvernement libéral annonçait l'élaboration d'un plan quinquennal de **dépenses** publiques pour les infrastructures de transport. Avec le plan quinquennal, une toute nouvelle orientation était donnée au MTQ. La construction de nouvelles routes était limitée au minimum et l'essentiel des efforts du ministère des Transports allait porter sur la conservation de nos acquis et l'amélioration du facteur sécurité de nos routes. Des programmes spécifiques ont été mis sur pied pour effectuer ce rattrapage.
(15 h 20)

Au niveau de la réfection des chaussées, à la fin de cette année financière, nous aurons dépensé 244 000 000 \$ pour la remise en état de 2800 kilomètres d'autoroutes et de routes principales, et de 1075 kilomètres de routes régionales et locales. Seulement pour l'année 1992-1993, ce sont 120 000 000 \$ qui seront investis, soit 80 000 000 \$ pour les couches d'usure et 40 000 000 \$ pour ce programme de réfection majeure qui débute cette année. Sans l'apport du plan quinquennal, ce n'est que 45 000 000 \$ que nous aurions pu investir dans cette activité essentielle à la conservation de nos infrastructures routières.

Au plan de la sécurité, là encore, Mme la Présidente, des programmes spécifiques ont été mis de l'avant. Il est évident que chaque intervention sur le réseau routier en améliore la sécurité. Mais les programmes élaborés ciblent d'abord la correction des sites dangereux, les glissières de sécurité et le marquage des chaussées. Ces activités ont une incidence directe sur la sécurité des routes. Ainsi, ce sont 238 sites

jugés problématiques, les fameux points noirs, qui auront été corrigés à la fin de cet exercice.

Au chapitre des glissières de sécurité, les sommes consacrées à cette activité auront atteint 22 000 000 \$, affectant 260 kilomètres de glissières. Non seulement avons-nous pu diminuer notre cycle d'intervention dans l'entretien et la réfection des glissières existantes, mais nous avons également pu en ajouter de nouvelles près des piliers des viaducs et lorsque la dénivellation entre l'accotement et le fossé était importante. Ainsi là, comme dans nos autres secteurs d'activité, nous aurons effectué un rattrapage à la fin de notre plan quinquennal.

Le réseau routier a été négligé durant de nombreuses années. Les sommes du plan quinquennal ne viennent finalement que combler la négligence du passé. Le gouvernement qui nous a précédés est nettement le champion à cet égard. Nous devons consacrer des sommes considérables pour remettre notre réseau en état, alors que des régions entières attendent la construction de routes pour assurer leur survie économique. Notre gouvernement est un gouvernement responsable. Nous ne voulons pas laisser à nos enfants des routes en état lamentable. À cet égard...

J'entends la critique de l'Opposition, Mme la Présidente.

À cet égard, le gouvernement qui nous a précédés avait la même attitude que pour l'économie. On ne visait que le court terme: Après moi, le déluge. On a hérité d'un niveau d'endettement déplorable, aussi déplorable que l'état dans lequel on nous a transmis le réseau routier. Le secteur où cet état de fait est le plus remarquable est celui des ponts et structures. À la fin de cette année, le plan quinquennal nous aura permis la reconstruction de 120 ponts désuets et de faible capacité, et le renforcement de 202 ponts ou viaducs. De plus, nous aurons remis dans leur état original 282 autres structures. C'est finalement près de 150 000 000 \$ qui auront été consacrés aux activités de conservation de ces structures.

Ces chiffres peuvent sembler impressionnants, mais ils auraient pu être épargnés grâce à des programmes d'entretien préventif de qualité. Ces programmes sont en place. Je peux vous affirmer que, lorsque le plan quinquennal sera complété, nous aurons un réseau de qualité et que les sommes rendues disponibles pourront être investies dans la construction de nouvelles routes, pour permettre un développement plus harmonieux du Québec.

Permettez-moi ici de retracer les faits saillants de l'année qui vient de s'écouler. Cette année fut la première année où tous les contrats d'entretien d'hiver furent octroyés par soumissions publiques. Le rapport Bernard nous avait clairement indiqué que la méthode de contrats négociés, pratiquée depuis toujours, devait être remplacée par une méthode plus transparente.

En collaboration avec les organismes

représentant les entreprises oeuvrant pour nous, nous avons édicté des règles qui satisfaisaient nos exigences de transparence, de sécurité et de bonne gestion. Ce changement de pratique s'est opéré à la satisfaction de toutes les parties impliquées. Autre fait marquant, nous avons signé le contrat de construction de la route du Nord, qui permettra à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean de bénéficier des retombées de la construction de structures hydroélectriques, du développement du secteur minier et aussi de la continuation du développement dans la forêt.

La nouvelle orientation qu'a prise le ministère a fait en sorte que le rythme de construction de nouvelles routes a diminué, mais nous avons quand même continué nos efforts dans ce sens. Les travaux sur la route 138 sur la Basse-Côte-Nord progressent. Baie-Johan-Beetz et Natashquan sont maintenant reliées, et les travaux permettant de relier cette région avec le reste du Québec continuent.

Un nouveau tronçon de l'autoroute 20, à Rimouski, a également été mis en chantier et, là aussi, les travaux continueront progressivement. Dans la région de la Gaspésie, la route 132 a fait l'objet d'investissements majeurs. Les travaux sur l'autoroute 73 sud, en Beauce, continuent à un rythme régulier. Pour la 73 nord, à Stoneham, la phase I de la continuation de l'autoroute Laurentienne se termine cet été. On a le contournement de Sherbrooke, l'autoroute 30 sur la rive sud de Montréal, travaux de réfection majeurs dans le parc des Laurentides. Ce sont tous des travaux qui se poursuivent.

Le plan quinquennal, en plus de nous fournir des budgets additionnels, nous a fourni un cadre financier stable pour les années à venir, avec comme conséquence que nous pouvons maintenant mieux planifier nos actions à court et moyen terme. Dans les gestes que nous posons pour nous permettre de penser à long terme, nous avons l'intention de doter de plans de transport intégré chaque région du Québec.

Dans cette optique, en novembre 1991, nous avons tenu un symposium sur l'avenir du transport dans l'agglomération de Québec, incluant la Rive-Sud, sur un horizon de 30 ans. Le thème en était d'ailleurs «Québec 20-20». Ce symposium regroupait des professionnels, tant des ministères, des municipalités que des universités et du secteur privé. Le constat principal qui est ressorti de cette rencontre est qu'il fallait se doter de structures de concertation pour que cette planification tienne compte des responsabilités de chacun, tout comme des intérêts de chacun. Le temps où chacun planifiait en vase clos, alors que ses actions avaient un impact sur les autres, doit se terminer.

Suite à ce symposium, nous avons tenu une rencontre avec les élus municipaux de la région, où il a été convenu que des comités seraient formés pour en arriver à établir ce plan de transport. La plupart des organismes concernés

nous ont fait parvenir les noms de leurs représentants. Il nous reste à convenir de la forme que devront prendre ces discussions. Nous espérons tenir les rencontres préliminaires au début de l'été. Nous avons bon espoir que, dans le courant de l'année 1993, nous pourrions voir des résultats concrets. Je fonde beaucoup d'espoir sur ce processus qui est déjà en œuvre sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord et que nous espérons implanter dans l'ensemble des régions du Québec.

Durant l'année qui vient de se terminer, le ministère a travaillé activement à la préparation du transfert de la voirie locale. En effet, suite à la proposition gouvernementale déposée par le ministre des Affaires municipales le 14 décembre 1990, il me revient, comme ministre responsable du réseau routier, de veiller à la mise en application du nouveau partage du réseau routier. En vertu de ce nouveau partage, le gouvernement remettra aux municipalités l'entière responsabilité de l'ensemble du réseau local. Il est bon de noter que ce réseau est déjà entretenu par les municipalités durant l'hiver.

La proposition gouvernementale prévoit trois programmes de compensation financière. Une première enveloppe de 72 000 000 \$ permettra de limiter à 0,14 \$ du 100 \$ d'évaluation foncière l'effort fourni par la municipalité pour l'entretien du réseau local été-hiver. Une autre somme de 50 000 000 \$ est prévue pour les travaux d'amélioration de ces chemins, et 14 000 000 \$ sont prévus pour les ponts et structures. Il faut bien souligner que ces sommes sont récurrentes.

Un des principes qui sous-tend cette réforme est l'équité. D'une part, le ministère était responsable de 80 % du réseau local, mais cette répartition n'était pas uniforme. Ainsi, une municipalité pouvait entretenir elle-même 75 % de son réseau local, alors qu'une autre n'était responsable que de 25 % de son réseau. On constate là une iniquité qu'il fallait corriger.

(15 h 30)

D'autre part, pour que les mêmes règles soient appliquées partout, nous avons conçu des outils comme la classification fonctionnelle et l'évaluation de l'état du réseau. La classification fonctionnelle, comme son nom l'indique, classe les routes selon l'utilisation qui en est faite. Les critères sont uniformes à travers le Québec. De même, pour moduler les compensations financières, nous avons procédé à une évaluation exhaustive du réseau. Là aussi, le ministère a adopté les mêmes critères d'évaluation à travers tout le territoire. Je suis en train de procéder à une tournée de toutes les régions du Québec pour rencontrer les maires, et je peux vous dire que cette tournée se déroule très bien et que l'accueil est très bon.

Maintenant, j'aimerais examiner avec un peu d'attention les crédits, parce que certaines informations circulent quant à une diminution de nos crédits. Hier, le député de Lévis disait que

nos dépenses d'entretien avaient diminué. Effectivement, les budgets du programme 2-3 passent de 337 000 000 \$ à 326 000 000 \$, mais cette diminution s'explique facilement. Il ne faut pas voir là de grand mystère. À partir de juillet 1992, le ministère des Transports ne sera plus assujéti à la taxe de vente du Québec. Donc, la même quantité de fournitures sera achetée, mais le prix total aura diminué, vu que la taxe provinciale ne s'applique plus. Autrement dit, cette diminution n'affecte nullement les opérations régulières essentielles à la conservation de notre patrimoine routier.

Dans le cadre du plan quinquennal, nous recevrons des sommes supplémentaires de 150 000 000 \$. Ainsi, au niveau des projets interrégionaux, selon notre budget de base, nous aurions dû consacrer 177 900 000 \$ à cette activité, mais, grâce à ces sommes additionnelles, le budget atteint 190 900 000 \$. Le programme de réfection majeure des chaussées est majoré à 121 400 000 \$, au lieu de 45 000 000 \$. Pour les ponts, ce sera 57 700 000 \$, au lieu de 33 000 000 \$. Au niveau des projets améliorant la sécurité, c'est 34 100 000 \$ qui sont disponibles, au lieu de 3 200 000 \$ que nous aurions eus autrement. Finalement, nos dépenses d'exploitation passent de 207 000 000 \$ à 212 000 000 \$. Comme vous le voyez, les sommes qui nous parviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec sont utilisées à la conservation et à la réfection de notre réseau de base et, lorsque nous aurons complété ce plan quinquennal, notre réseau sera enfin réhabilité.

Mme la Présidente, je reviendrai plus tard sur d'autres aspects de nos programmes, notamment concernant le transfert de la voirie locale. Je suis maintenant disposé à répondre aux questions de la commission et je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Avant de donner la parole au député de Lévis, j'aimerais rappeler que le député de Lévis avait laissé le programme 3 ouvert, parce qu'il y avait des questions qui s'adressaient au ministre délégué. Alors, j'ai omis de le dire dans la présentation des travaux de la commission. Alors, je tiens à dire qu'à la fin de l'étude des crédits nous aurons les programmes 2 et 3 à adopter. Alors, M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, j'écoutais le ministre qui nous disait qu'il avait un programme sur 30 ans. Je dirais que c'est presque de la presbytie politique. Certains souffrent de myopie, mais là, avec des programmes sur 30 ans dans le domaine des transports, on est un peu dans le cas de la presbytie. J'aimerais mieux que le ministre soit capable de voir proche aussi, pas seulement de voir loin. Dans 30 ans, la plupart des gens qui conduisent leur automobile, en tout

cas, un bon nombre, ne conduiront plus. Ils ont peut-être besoin de routes aujourd'hui plutôt que dans 30 ans. C'est immédiatement qu'ils ont besoin d'avoir une certaine sécurité.

Les crédits et l'état des routes. Si on regarde les crédits du réseau routier, alors qu'on constate que l'état des routes au Québec est le pire en Amérique du Nord, ce qui est connu et reconnu de tous, le ministre a beau essayer de nous faire croire que son budget **augmente**, qu'il investit pour remettre le réseau routier en bon état, les gens ne sont pas dupes. Les Québécois constatent qu'ils ont les plus mauvaises routes en Amérique du Nord et dans l'Amérique au complet - je suis certain qu'on peut inclure l'Amérique du Sud, mais, comme je ne suis pas allé en Amérique du Sud, je ne le dirai pas - même s'ils paient plus de taxes que leurs voisins. C'est ça, la réalité. On paie plus cher les services. Les Québécois sont ceux qui paient le plus de taxes en Amérique du Nord pour avoir les plus mauvaises routes.

Hier encore, le ministre des Transports se pétait les bretelles avec la croissance du budget des routes sous les libéraux. Il a déposé un graphique pour démontrer la croissance du budget de voirie à partir de 1986. Sauf que les chiffres de son graphique, croyez-le ou non, sont en dollars courants. Malgré cela, on se rend compte que certains chiffres des années soixante-dix, du milieu des années soixante-dix ou de la fin des années soixante-dix, étaient plus élevés que ceux de la fin des années quatre-vingt. Je rappelle aux deux ministres qu'un budget de 727 000 000 \$, en 1977, ça équivalait, en dollars de 1985, à un budget de 1 400 000 000 \$ en dollars constants. Alors, 727 000 000 \$, en 1977, ça faisait autant de travaux que 1 400 000 000 \$ en 1992-1993. Voilà que votre budget de 1992-1993, en dollars de 1985, représente un budget de 830 000 000 \$. Donc, il est essentiel de remettre les chiffres sur la même base. Au lieu d'avoir 1 400 000 000 \$ pour avoir l'équivalent, ça équivalait à un budget de 830 000 000 \$. **Imaginez-vous!**

On se demande, aujourd'hui, pourquoi nous avons les plus mauvaises routes en Amérique et cette situation, soyons francs, est plutôt récente. La raison est simple. Depuis 1986, les budgets consacrés aux routes ont diminué en dollars constants de façon considérable par rapport à la période précédente. Nous avons additionné les budgets consacrés au réseau routier depuis 1986 et nous avons comparé ce montant avec une période équivalente, soit la période de 1979 à 1985. Tous les chiffres que je cite sont en dollars de 1985. Entre 1979 et 1985, soit sur une période de 7 ans, le gouvernement du Parti québécois avait investi dans le réseau routier 7 300 000 000 \$, soit une moyenne de plus de 1 000 000 000 \$ par année. Entre 1986 et 1992, soit sur une période équivalente de 7 ans, le gouvernement libéral a dépensé 5 600 000 000 \$

en dollars de 1985, soit une moyenne annuelle de 796 000 000 \$; 796 000 000 \$ comparés à plus de 1 000 000 000 \$ par année. Depuis 1986, Mme la Présidente, le gouvernement libéral a consacré 1 700 000 000 \$ de moins qu'entre 1979 et 1985, soit un manque à gagner annuel de 243 000 000 \$, si on prend les chiffres sur la même base, pas des dollars courants, des dollars constants.

Avec un tel manque à gagner, il ne faut pas se surprendre de l'état des routes au Québec. En 1989, l'ancien ministre des Transports disait qu'il avait besoin de 100 000 000 \$ additionnels par année, pendant cinq ans, pour remettre en état le réseau routier québécois. Si le gouvernement libéral avait fait le même effort pour les routes que l'ancien gouvernement, il en aurait eu plus que ce que demandait l'ancien ministre des Transports. Pourtant, le gouvernement de l'époque collectait beaucoup moins d'argent que le gouvernement actuel.

Le ministre délégué aux Transports a tellement honte de ses budgets qu'il gonfle ses chiffres pour redorer son blason et cacher l'insuffisance de ses budgets. Le ministre a tellement honte de son budget qu'il refuse de donner la ventilation régionale des crédits de voirie 1992-1993. En plus, il a délibérément gonflé les chiffres de 1991-1992 pour redorer son image et donner l'impression à la population que le budget des routes augmente.

(15 h 40)

On se rappellera, l'an dernier, que le ministre avait affirmé qu'à l'exception des régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et de Montréal toutes les régions du Québec connaissaient des augmentations substantielles de leur budget de voirie. En moyenne, les hausses étaient de 11,3 % en dollars constants. Cependant, le ministre a toujours refusé d'expliquer la base de ses chiffres. Il n'a jamais répondu aux deux lettres que nous lui avons fait parvenir à ce sujet. Pourquoi le ministre a-t-il peur d'expliquer ses budgets? Pourquoi **n'indique-t-il** pas les éléments de programme qui sont inclus dans ses chiffres de l'an dernier?

Selon diverses sources, le ministre a délibérément gonflé ses chiffres. Le 30 avril 1991, le ministre a affirmé que les crédits de voirie alloués à l'ensemble des régions, en 1991-1992, s'élevaient à 519 000 000 \$. Or, selon les données obtenues en vertu de la loi sur l'accès à l'information, le budget des travaux routiers, en 1991-1992, pour l'ensemble des circonscriptions électorales du Québec, s'élevait non pas à 519 000 000 \$, mais à 398 000 000 \$. Mais il faut aller à la Commission d'accès à l'information pour avoir les données, Mme la Présidente, ce qui n'est pas normal dans un Parlement où un ministre doit répondre de ses budgets devant l'Assemblée nationale.

Ses crédits comprennent tous les travaux routiers, soit les projets interrégionaux, les

projets régionaux, les couches d'usure, les structures et l'amélioration de la sécurité, même les barres blanches. De plus, la publication officielle du ministère des Transports, le journal *L'équipe*, publiait, en mai 1991, la programmation 1991-1992 des travaux routiers. Le budget total s'élevait à 394 000 000 \$, soit à peu près le même chiffre obtenu par la loi sur l'accès à l'information, et non pas à 519 000 000 \$, comme le ministre a essayé de le faire croire à l'Assemblée nationale.

Le ministre a donc inclus dans ses données des crédits non reliés directement à des travaux routiers. Il a ainsi induit la population en erreur en lui laissant croire que les budgets pour les travaux routiers augmentent. Le ministre a sans doute honte de son budget encore cette année car, contrairement aux autres années, il a même refusé de répondre à nos questions relatives à la répartition régionale des crédits de voirie 1992-1993.

Un ministère, au fond, mené par l'improvisation. Ce qui caractérise le plus le ministère des Transports, en particulier pour la section de la voirie, c'est l'improvisation et le laxisme dans la gestion des contrats. Je vais donner quelques exemples qui démontrent l'improvisation et le laxisme dans la gestion des contrats. D'abord, les pénalités pour délai qui ne sont pas respectées. Le ministère semble gérer les pénalités pour délai non respecté à la bonne franquette, un peu comme les pesanteurs ou les permis de circulation pour les camions sur les routes. En 1989-1990 et 1990-1991, le ministère n'a pas appliqué de pénalités pour délai non respecté dans 25 contrats, comparativement à 65 contrats où des pénalités ont été appliquées pour délai non respecté.

Malheureusement, nous n'avons pas le bilan pour l'année 1991-1992. Le ministre n'a pas été capable de fournir ou n'a pas voulu rendre publique la liste des contrats où les délais n'ont pas été respectés et où le ministère n'a pas appliqué de pénalités en 1991. Il invoque l'ampleur de la demande. Imaginez-vous! Comme s'il n'avait pas de comptes à rendre à l'Assemblée nationale. *Imaginez-vous!* Il y a plus de 9000 fonctionnaires au ministère et on ne peut pas fournir une liste des contrats dont le ministre devrait être le premier à se faire donner des rapports régulièrement pour savoir qu'est-ce qui se passe dans les délais, puis les retards, puis l'application des pénalités prévues pour retard.

De plus, selon des documents transmis par le ministère des Transports, le 26 août 1991, à la commission de l'aménagement et des équipements, il appert qu'en 1989-1990 et en 1990-1991, il n'y a eu aucune poursuite du ministère pour des travaux terminés en retard. Parfois, les pénalités sont appliquées, parfois elles ne le sont pas. Le ministère semble très généreux pour donner des avenants et prolonger des délais. Parfois les raisons qu'il invoque pour ne pas appliquer des

pénalités sont assez suaves, comme celles concernant la compagnie Pavages Beau Bassin, contrat 104-0201-0, où le ministère dit que la compagnie n'a pas respecté les délais du contrat parce que les conditions climatiques ont été mauvaises pendant 45 jours.

Mme la Présidente, la clause de pénalité ne serait pas présente dans tous les contrats, en dépit de la clause 8.09 du cahier de charges des devis généraux, qui dit qu'elle doit y être. En 1989 et en 1990, la compagnie Sintra et le groupe Développeurs n'ont pas payé de pénalité pour certains contrats parce qu'il n'y avait pas eu de clause de pénalité au contrat. Certaines compagnies semblent avoir des passe-droits ou des entrées particulières au ministère. Ainsi, Beaver Asphalt Ltd s'est vu accorder un prolongement de délai par lettre, alors qu'habituellement le ministère procède par avenant.

On se rappellera que l'ex-ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, se pétaît les bretelles d'avoir introduit des pénalités pouvant aller jusqu'à 50 000 \$ par jour afin d'inciter les entrepreneurs à respecter les délais prévus aux contrats. En 1989, 1990 et 1991, cette pénalité de 50 000 \$ par jour n'aura été appliquée que quatre fois, alors qu'il y a eu au moins 65 contrôles où les délais n'ont pas été respectés.

La Loi sur la publicité le long des routes. Y a-t-il un plus bel exemple d'improvisation et d'incompétence que l'élaboration de la politique sur la publicité le long des routes du ministère des Transports? En cinq ans, le gouvernement a déposé quatre projets de loi, imaginez-vous, Mme la Présidente! Il a fait adopter une loi, s'apprête à en faire adopter une autre et a créé deux comités pour savoir où il s'en allait en cette matière. On fait des tournées au Québec et, dans certains cas, on ne se rappelle même plus le compte de dépenses. On ne les retrouve pas. Je pense bien qu'on ne retrouve pas les recommandations non plus.

Je fais remarquer au ministre que, depuis janvier 1987, date où le Conseil des ministres a donné son approbation à un projet de loi sur la publicité le long des routes, il y a eu deux Législatures et quatre sessions à l'Assemblée nationale, et le dossier sur la publicité le long des routes n'est pas réglé, puisque le projet de loi 417 modifiant les règles prévoyant les dimensions des panneaux horizontaux et verticaux a été référé pour l'étude en commission parlementaire, parce que, dans le projet de loi antérieur, on avait oublié une dimension, Mme la Présidente. On est loin d'être dans le quatrième ou cinquième degré d'abstraction. On est dans les hauteurs et les largeurs. Mais, là encore, on semble être dans le secret de la pierre philosophale.

LE route à Jean-Noël. Après la construction, au coût de 2 000 000 \$, d'un tunnel pour les golfeurs sur l'autoroute 40, dans l'ouest de Montréal, pour qu'ils puissent passer avec les

petites voitures électriques on a la construction d'un mur antibruit non conforme aux normes du ministère à ville Mont-Royal. Habituellement, on paie selon l'indice de richesse; dans la ville à peu près la plus riche du Québec, on a payé à 100 % un mur non conforme aux normes 1 000 000 \$. 1 000 000 \$, à l'époque où on dit qu'on est cassés!

Les dépassements de coûts de 30 %, dans l'ouest de Montréal, pour le réaménagement de la route en 1990. L'aménagement d'une sortie d'autoroute non conforme aux normes du ministère des Transports, sur l'autoroute 5 à Chelsea, qui aboutit dans une station de gazoline. L'aménagement d'une côte dangereuse, parce que trop abrupte, qui aboutit dans un restaurant à Vallée-Jonction. Il est arrivé, à quelques occasions, que le camionneur s'est trouvé dans la salle à dîner avec son camion, surprenant les gens qui prenaient leur café, je n'ai pas besoin de vous le dire.

Le ministère des Transports, en plus, a accordé 500 000 \$ pour construire une route pavée de 2 kilomètres qui ne mène nulle part, sauf à un futur projet immobilier piloté par l'ex-député libéral Jean-Noël Lavoie. Je vais terminer là mon musée des horreurs, Mme la Présidente, parce que je vais abuser du temps de la commission. On aura l'occasion de revenir à ces questions en période électorale.

Le raccordement de l'autoroute 5 à la route 105, je vais en parler plus longuement. Ce raccordement est très dangereux et illustre bien l'improvisation qui caractérise la gestion du ministère des Transports. Mentionnons, au départ, que les plans pour l'appel d'offres ont été autorisés par la division des plans et devis du service des projets à Montréal. Lors de l'étude des crédits 1991-1992, le ministre a admis que la sortie de l'autoroute n'était pas conforme aux normes de sécurité du ministère des Transports, parce qu'elle arrive directement en face de pompes à essence, de sorte que, si on manque de freins, on arrive dans les pompes à essence. Mais il a affirmé que la sortie n'en était pas moins **sécuritaire** et que ce n'était pas dangereux. Pourtant, un document transmis par le ministère des Transports à la commission de l'aménagement et des équipements, le 26 août 1991, indique qu'entre octobre 1990 et août 1991, dans une période de quelques mois, il y a eu 4 accidents à cet endroit. Selon d'autres informations, il y aurait eu au moins 40 accidents à cet endroit depuis l'aménagement de cette sortie d'autoroute, dont 1 mortel.

La Direction de la sécurité routière du ministère des Transports s'est impliquée dans le dossier en cours d'année. Elle recommande sept modifications à cette sortie d'autoroute pour la rendre plus sécuritaire: installation de feux de circulation, élargissement et prolongement des voies, amélioration de la visibilité de la sortie, etc. Ainsi, parce que le ministère a autorisé la

réalisation de travaux mal conçus, les contribuables devront payer les coûts des modifications de cette sortie.

Parlons des limites de vitesse à l'intérieur du village de Lac-Saguay. Le ministère des Transports a haussé la limite de vitesse, à l'intérieur du village de Lac-Saguay, de 50 à 70 kilomètres à l'heure, allant ici à l'**encontre** de la règle générale établie par le Code de la sécurité routière et des avis des citoyens et du conseil municipal. Les gens doivent se battre pour faire respecter la loi, Mme la Présidente. Le ministère explique, par ses potentats locaux, sa décision.

(15 h 50)

Ce matin, certains députés - je ne mentionnerai pas de noms - ont mentionné encore de ces petits potentats locaux au ministère des Transports. Le ministère explique sa décision en affirmant que les trois quarts des automobilistes ne respectent pas, de toute façon, la limite de 50 kilomètres dans le village. Belle raison pour augmenter la limite! On dit: De toute façon, le monde ne la respectait pas. Au lieu de la faire respecter, on l'augmente.

Comme si, à un moment donné, le gouvernement fédéral disait: Il y a des gens qui ne respectent pas le Code criminel, ils font des vols, bien, enlevons l'interdiction, de même, il n'y aura plus de vols. On a l'impression de vivre un peu comme le premier ministre, cet après-midi, qui disait: S'il y a eu du dézonage, c'est à cause de la loi du zonage agricole. Bien, je dis: S'il y a des voleurs, c'est à cause du fédéral qui fait un Code criminel, puis interdit le vol. S'il y a des tueurs, c'est à cause du Code criminel fédéral, qui fait un crime du meurtre. Voyons donc, Mme la Présidente! Voyons donc! On est rendu, comprenez-vous, dans des affaires qui n'ont ni queue ni tête. Il faut être rendu vraiment à la dernière extrémité dans des explications quand on en est rendu là, de la part du gouvernement en goguette.

Le Code de la sécurité routière, article 328, stipule que «nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse excédant 50 kilomètres/h dans une cité, une ville ou un village». Je comprends que, vu de Montréal, Lac-Saguay, ça doit être bien petit. Le monde, là-bas, sa vie ne doit pas être bien, bien importante. Je comprends, quand le ministre titulaire, votre ministre de tutelle, parle d'en dehors de Montréal, on a l'impression d'avoir en face de nous des lilliputiens, des «mottés», des gens pas importants. Ils sont de la campagne, hein? Des béotiens, des lunatiques, pour ne pas dire qu'ils ne vivent pas dans des pièges à con, comme diraient certains dans votre parti. Mais le Code de la sécurité routière, article 328, stipule que «nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse excédant 50 kilomètres/h dans une cité, une ville ou un village, sauf sur les autoroutes et sur les chemins où une signalisation contraire apparaît».

Toutefois, l'article 329 accorde au ministre

des Transports le pouvoir de «modifier les limites de vitesse prévues à l'article 328». Le ministre utilise donc son pouvoir discrétionnaire pour augmenter la limite de vitesse à l'intérieur du village, au détriment de la sécurité des citoyens et, notamment, des enfants du village. Uniquement parce que les fonctionnaires disent qu'ils ne font pas respecter la vitesse et que, de toute façon, les automobiles passent à plus de 50 kilomètres à l'heure. À ce moment-là, s'il fallait faire ça partout, il n'y aurait plus de limites de vitesse au Québec.

Est-ce qu'il y a un raisonnement? Je n'ose pas qualifier, mon mot serait antiparlementaire, Mme la Présidente, ce comportement, encore une fois, de la bureaucratie, au ministère des Transports, qui ne respecte pas les citoyens. La décision du ministre est incompréhensible et inexplicable. En fait, il s'est fait, encore une fois, endormir par ses fonctionnaires.

Le ministère des Transports vient de lancer une importante campagne de sensibilisation pour contrer la vitesse excessive sur les routes (voir son communiqué de presse du 24 mars 1992). Selon le ministère, les excès de vitesse sont responsables de 15 % des accidents de la route et viennent au deuxième rang des causes d'accidents, après l'alcool au volant. À moins qu'on l'autorise. Si on autorise l'alcool au volant, il n'y aura plus de problèmes, je suppose. Comme modèle de cohérence, nous avons déjà vu mieux. Alors que c'est son propre communiqué, ses propres explications qui disent: La deuxième cause d'accident après l'alcool, c'est la vitesse, c'est son propre ministère, parce qu'il dit que les véhicules ne respectent pas la vitesse dans le village de Lac-Saguay, qui augmente la vitesse permise de 50 à 70 kilomètres, alors que, dans les autres villages du Québec, c'est 50 kilomètres, la vitesse. Il y a toujours des sacrifices de limites! Parce qu'ils viennent d'un petit village, ils n'ont pas le droit à la sécurité.

Un ministère qui réagit, mais qui n'agit pas. Le ministère des Transports réagit aux événements. Il n'agit pas pour être au devant des événements, pour prévoir les événements. La sécurité, c'est prévenir plutôt que guérir. Son slogan «On va de l'avant» devrait plutôt s'énoncer: On va de l'avant par en arrière. Comme dans les autobus: avancez par en arrière.

Deux événements survenus illustrent que le ministère n'agit pas sur les événements, mais qu'il réagit face aux événements. Le ministère répare les ornières sur la chaussée après que les accidents mortels sont survenus. Je me réfère ici à l'accident du 15 juin dernier sur l'autoroute 55, à L'Avenir, et à celui du 29 septembre 1990 sur l'autoroute 10, à Brossard. Selon les dires même du chef de district du ministère des Transports à Drummondville, il y avait des ornières pouvant atteindre trois centimètres à l'endroit de l'accident sur l'autoroute 55. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un qui cherche de l'or

dans la cave, mais il cogne en sacrifice. D'autres témoins affirment que les ornières étaient plus profondes et atteignaient six centimètres. Quoi qu'il en soit, quelques jours après l'accident, le ministère des Transports effectuait des travaux de pavage pour réparer les ornières pour l'accident survenu sur l'autoroute 10. Les spécialistes du ministère ont affirmé, aux audiences de l'enquête du coroner, qu'il y avait des ornières d'une profondeur de 8 cm à 17 cm, sur la voie de droite, et de 20 cm, sur la voie de gauche où l'accident s'est produit.

On dit que dans le temps de Duplessis, on montait le chauffage dans les fournaies. J'ai l'impression que, sous le gouvernement actuel, on fait du bruit pour déranger les commissions. Là, c'est le vacarme. Quand ce n'est pas la porte, puis les machines qui...

Une voix: Ils ont commencé le tunnel pour aller à Lévis, Mme la Présidente!

M. Garon: Là, c'est le cognage. Ils ont l'air à le commencer au marteau.

Quelques jours après l'accident, il y avait des ornières d'une profondeur de 8 cm à 17 cm, sur la voie de droite, et de 20 cm, sur la voie de gauche où l'accident s'est produit. 20 cm, c'est quasiment 10 pouces, ça, vous savez. C'est 8 pouces.

Une voix: 8 pouces. Deux fois 54...

M. Garon: Pardon? Ça veut dire que vous avez un drôle de problème quand vous avez des ornières de huit pouces dans un chemin. Quelques jours après l'accident, le ministère a procédé au repavage de la chaussée à cet endroit. Ça serait mieux de paver, d'aller vider les ornières avant les accidents qu'après.

Une gestion déficiente des fonds publics. La mauvaise gestion des fonds publics, au ministère des Transports, n'est plus à démontrer. Les choses ne s'améliorent pas; elles se détériorent. J'ai parlé avec le ministre des Transports du contournement des règles d'appel d'offres et j'en reparle avec le ministre délégué, car il est lui aussi concerné. C'est pour ça que nous avons d'ailleurs laissé en suspens le programme 3 pour parler de la route du Nord, tout à l'heure. Le gouvernement a octroyé sans appel d'offres le contrat de la construction de la route du Nord à la compagnie Cris construction. Il s'agit d'un contrat de 75 000 000 \$. Ce n'est pas des pinottes, 75 000 000 \$. On a inventé une nouvelle terminologie au ministère pour bien paraître. Le ministère affirme qu'il a accordé un contrat clé en main - imaginez-vous, une route, un contrat clé en main, comme si c'était une usine! - afin de minimiser les délais de réalisation. La compagnie Cris construction, à qui on a donné le contrat, n'a pas l'expertise et la capacité de réaliser un tel projet. On ne l'a pas

obligée, comme on obligerait les municipalités ou les organismes, ailleurs, à faire des soumissions. Non. Elle donne les travaux en sous-traitance à des entreprises bien connues du Parti libéral, Beaver Asphalt. Rien de trop beau!

Le ministre a invoqué la Convention de la Baie James pour justifier l'octroi du contrat à Cris construction. Or, la Convention de la Baie James ne posait aucune contrainte au ministère des Transports quant à l'octroi, par soumissions publiques, du contrat de la route du Nord. L'utilisation de la Convention de la Baie James pour justifier l'octroi du contrat de la route du Nord à une compagnie amérindienne semble un moyen pour éviter le processus normal d'appel d'offres et un subterfuge pour donner des contrats aux amis du Parti libéral. Le gouvernement est passé maître pour promettre toutes les routes et autoroutes, mais il n'en fait aucune, sauf le bout de la 30 à cause des Indiens.

Alors, on fait des routes comme si on était encore dans les guerres indiennes, oubliant que le traité de paix avec les Indiens a été signé par le gouverneur de Callière en 1701, il y a plusieurs lunes déjà. Le gouvernement promet des autoroutes, mais il n'en fait aucune. Il dépense cependant des sommes faramineuses pour réaliser des études qui ont comme seul objectif de reporter les échéances.

J'ai donné des chiffres, hier, pour des montants qui sont dépensés en services professionnels par le ministère. Les crédits 1992-1993, pour la catégorie des services professionnels, augmentent de 2,4 %. C'est supérieur au taux prévu de l'inflation de 2,3 % et au taux de la variation des crédits du ministère des Transports, qui diminuent de 4,7 %. En 1992-1993, c'est 94 400 000 \$ comparativement à 92 200 000 \$ l'an dernier. Au début des années quatre-vingt, c'était autour de 30 000 000 \$; de 1980 à 1985, autour de 30 000 000 \$ par année. Et il se faisait plus de routes qu'aujourd'hui, puis il y avait moins de dépassements. Les études d'aujourd'hui coûtent cher aux **contribuables**, et le gouvernement devrait au moins avoir la franchise de dire qu'il n'a pas d'argent pour faire ces routes. Ainsi, il n'aurait pas à dépenser des sommes inutiles dans des études qui seront à refaire, de toute façon, quand viendra le temps de faire les travaux.

Bref, la gestion des fonds publics est déficiente au ministère des Transports, et cela ne date pas d'hier. Nous allons mettre l'accent sur cette question, car le contexte actuel l'exige. On ne peut pas demander à tout le monde de se serrer la ceinture quand on voit l'état de gaspillage dans lequel on se trouve actuellement.

(16 heures)

Mme la Présidente, je vais terminer là mes remarques préliminaires, mais nous allons revenir sur différentes questions au cours de l'étude de ces **crédits**.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui ont des remarques préliminaires? M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires?

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui, j'aurais certains commentaires, Mme la Présidente. Comme d'habitude, le député de Lévis est égal à lui-même. Il nous a joué la même cassette que j'ai entendue à trois reprises. Il parle de la Loi sur la publicité le long des routes. Heureusement qu'on a eu ce projet de loi là, ça lui a donné l'occasion, à quatre reprises, de nous jouer la même cassette. Mme la Présidente, sur la publicité le long des routes, les dépenses du comité Robert Thérien ont été remises au député et c'est le seul comité qui a fait le tour du Québec. Dans la première consultation, il y a eu deux rencontres. Ces deux rencontres-là n'ont pas occasionné de dépenses. Donc, il n'y a pas eu de rapport des dépenses du comité à ce moment-là. Mais, pour la deuxième phase qui a amené le projet de loi 163, on lui a remis le compte des dépenses, Mme la Présidente. Et, si nous avons décidé de ne pas procéder avec la loi 163 et de revenir avec la loi 417, c'est que, durant cette consultation, il y a eu une compagnie qui fait de la publicité et elle, au lieu de faire la publicité dans la dimension maximum dans le plan horizontal, elle la fait dans le plan vertical. Et les changements qu'on apportait à la loi dans le projet de loi 163 ne permettaient pas d'utiliser des panneaux de cette dimension. On a jugé bon, au lieu de procéder avec la loi 163, de vérifier si des panneaux avec une dimension plus grande dans le plan vertical causeraient des problèmes de sécurité sur la route ou si ça deviendrait une pollution visuelle. La réponse, Mme la Présidente, a été non. Donc, on a décidé d'amender un autre article pour permettre que cette compagnie puisse, elle aussi, vendre des panneaux de publicité le long des routes. Et c'est la raison pour laquelle nous l'avons fait. Mais j'inviterais les gens qui veulent savoir le sérieux du député de Lévis à seulement lire le «transcript» de la commission parlementaire qu'on a eue sur l'article par article de la loi 163 où, pour un projet de loi dont lui-même dit qu'il a trois articles, pendant des heures de temps, on nous a parlé du zonage agricole, la loi que lui, le député de Lévis, a voulu voir primer par-dessus toutes les autres lois. Donc, c'est encore la même bouillabaisse qu'il nous sert.

Qu'il nous parle donc du tunnel sous la 20. Oui, Mme la Présidente, nous avons fait des réparations sur l'autoroute 20, dans l'ouest de Montréal. Il y avait un tunnel qui existait en dessous de la route 20. Pour les travaux d'amélioration ou de réfection, on a été obligé de défaire le tunnel. On a reconstruit le tunnel et on l'utilise présentement pour les piétons, en

plus. C'est bien beau. On peut dire toutes sortes de sottises et de bêtises, mais qu'on donne donc l'heure juste, qu'on dise donc la vérité.

La route A-5, Mme la Présidente. Il y a des travaux l'an passé qui ont été faits pour élargir la chaussée pour permettre aux camions d'être capables de faire le virage sans empiéter sur l'autre voie. Mais, on m'indique, moi, qu'il y a eu 4 accidents, pas 40 accidents. Et l'accident mortel, Mme la Présidente, qui a eu lieu sur l'autoroute 5 n'est pas arrivé à l'intersection. Mais, avant d'arriver à l'intersection de la 5 et la 105, il y a des glissières de sécurité et la personne a frappé les glissières de sécurité. Ce n'est pas un accident à l'intersection de la route 105 et de la route 5.

Oui, Mme la Présidente, on a eu des problèmes à **Vallée-Jonction**. Mais nous sommes en train de rectifier la situation là-bas. On est en train de le faire et on n'a pas peur de rencontrer nos **responsabilités**.

Lac-Saguay. Mme la Présidente, ce qu'il oublie de dire, le député, c'est que ça se trouve sur la route 117. La route 117, c'est le lien qui nous amène en **Abitibi-Témiscamingue**. C'est le seul lien routier et ça passe dans le village de Saguy. Donc, on a regardé. Les gens qui utilisent cette route-là, ce n'est pas nécessairement seulement de la circulation locale. C'est de la circulation de transit. Et, comme on fait dans tous les cas, on va voir sur les lieux quelle est la vitesse de la majorité des gens qui utilisent cette route. On a observé par radar que la vitesse était plutôt de l'ordre de 70 kilomètres à l'heure. Et on a dit: Dans ce contexte-là, c'est une fausse sécurité pour les gens de penser que la vitesse est à 50 lorsque 85 % des gens vont à la vitesse de 70 kilomètres à l'heure. Et c'est pour cette raison-là que nous avons changé et, Mme la Présidente, le député lui-même l'a dit que le ministre a le droit; en autant que la signalisation indique que la vitesse est de 70 kilomètres-heure, le Code de la sécurité routière le permet. Donc, ces gestes-là ont été posés pas sans penser à la sécurité, au contraire. C'est que des fois on a une fausse sécurité de penser que les gens voyagent à 50 kilomètres-heure, lorsqu'on réalité ils le font à 70. Donc, ça c'est concernant Lac-Saguay.

Il nous accuse, Mme la Présidente, de vivre dans le passé. Contrairement à lui, je ne me promène pas, moi, avec une lanterne dans le dos pour éclairer le passé. C'est que tantôt quand j'ai mentionné qu'on faisait une planification de 30 ans, ça l'a fait sourire. Donc, ça démontre qu'on ne vit pas dans le passé, qu'on tente de faire une programmation pour l'avenir, Mme la Présidente.

La route du Nord, Mme la Présidente, ça me surprend que le député de Lévis ait attendu aussi longtemps qu'aujourd'hui pour parler de ce projet-là. Est-ce que c'est parce que les députés

du **Saguenay-Lac-Saint-Jean** ne lui donnaient pas le feu vert pour poser une question en Chambre? Il a eu la chance, il a eu toute la chance au monde. Le seul qui a posé des questions, c'était le député de Lac-Saint-Jean. Mais tout le monde la voulait, la route. Il n'y en a jamais un député qui a posé une question en disant: Ah, on n'aime pas le véhicule que vous allez utiliser! On veut avoir la route. Personne n'a questionné le genre de véhicule qu'on avait. Il me semble que, tu sais, la décence et l'honnêteté intellectuelle auraient dû exister...

M. Garon: Un instant, là.

M. Middlemiss: ...avant qu'on signe le contrat.

M. Garon: Mme la Présidente, une question de règlement, là.

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

M. Garon: Alors, sur l'honnêteté intellectuelle, quand c'est le ministre qui passe à côté des lois et des règlements pour faire des appels d'offres, là, je regrette, la malhonnêteté **Intellectuelle**, elle n'est pas ici, elle est plutôt en face de nous.

M. Middlemiss: Madame...

M. Camden: Question de règlement Mme la Présidente.

M. Garon: Non, il y a des limites, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une question de règlement.

M. Camden: Ça n'a aucun égard à la question de règlement qui vient d'être soulevée. Aucun.

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

M. Garon: Non. Il y a une dérogation.

M. Camden: Non, c'est impertinent.

M. Garon: C'est lui qui déroge.

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

M. Camden: Il ne vous a pas accusé de malhonnêteté intellectuelle.

La Présidente (Mme Bélanger): ...j'étais capable de le dire moi-même que ce n'était pas une question de règlement.

M. Garon: M. le député de Lotbinière est «backbencher», bien qu'il reste «backbencher». C'est vous qui présidez, Mme la Présidente.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

Des voix: Un peu de respect pour vos collègues.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

M. Middlemiss: ...il me semble que, dans le contexte où j'ai utilisé les paroles que j'ai utilisées, c'était vrai. On m'a questionné sur la route du Nord, **mais** jamais, jamais les députés concernés - et je vois qu'il y en a un, le député de Dubuc qui est ici, là - n'ont posé la question sur le contrat clé en main. C'était connu, le contrat clé en main, depuis 1989. On est en 1992, là. C'était connu, là. Ce n'est pas quelque chose qui est arrivé à la dernière minute. Dès le début, c'était connu. Oui, c'est sur le territoire conventionné, Mme la Présidente, et, lorsqu'on a signé le contrat pour la Baie James, on a indiqué qu'on ferait tout en notre possible pour encourager les autochtones à participer au développement de cette région du Québec. Et c'est pour cette raison-là, Mme la Présidente, qu'on a accepté la suggestion que Cris construction nous a faite de procéder avec un contrat clé en main. Oui, Mme la Présidente, ça nous a permis de procéder pas mal plus vite à l'exécution de la construction de cette route-là, qui est une route économique, une route d'accès aux ressources. Parce que, normalement, M. le Président, un projet routier au ministère des Transports, ça prend 10 ans à partir du temps où on a décidé de le faire et de l'exécuter, en passant par toutes les étapes nécessaires. Et on avait décidé pour la route du Nord que c'était fort important. Il y a des développements de mines, la mine M innova qui va investir 40 000 000 \$. Il y a des projets d'Hydro-Québec et il y a aussi des gens qui font la coupe du bois comme Barrette-Chapais, qui vont utiliser ça pour des raisons économiques.

(16 h 10)

Et en passant, Mme la Présidente, je voudrais bien indiquer que, oui, au ministère des Transports, nous sommes impliqués parce que nous avons l'expertise, mais ce n'est pas une route **qui** est financée à même le budget du ministère des Transports. Cette route est payée

25 000 000 \$ par le fédéral, 10 000 000 \$ par Hydro-Québec, 500 000 \$ par Barrette-Chapais, l'exploitation forestière, et la balance par le gouvernement du Québec, non pas à même les budgets du ministère des Transports, mais par un budget du gouvernement du Québec parce qu'on ne voulait pas affecter les budgets de notre réseau provincial pour une route d'accès aux ressources. Et je voulais que ce soit très clair.

Et, donc, Mme la Présidente, si nous avons utilisé ce véhicule, c'est que ça nous permettait de procéder plus vite à la construction de la route du Nord, qui était voulue. Et c'est pour ça que je dis que ça me surprend qu'aujourd'hui on me questionne sur le véhicule utilisé, le genre de contrat qu'on a signé avec Cris construction. Et, Mme la Présidente, pour l'information, peut-être, du député de Lévis, lorsqu'on décide de donner un contrat clé en main, à ce moment-là, on accepte que l'entrepreneur qui nous a donné un prix, qui nous a préparé des plans ait le choix de choisir ses sous-traitants. Comme on le fait aussi lorsqu'on donne un contrat à un entrepreneur général, on ne lui impose pas de sous-traitants. C'est lui qui choisit ses sous-traitants.

Je pense, Mme la Présidente, que ça fait un petit peu le tour de cette cassette qu'on entend, surtout entre 17 heures et 18 heures à l'Assemblée **nationale** lorsque le député de Lévis a l'occasion de prendre la parole.

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

M. Tremblay (Rimouski): Oui, Mme la Présidente. Moi, je suis bien content que, finalement, la route du Nord, ça se réalise.

M. Garon: C'est l'alternance?

M. Tremblay (Rimouski): Oui. C'est une petite intervention. Étant donné qu'on a le privilège d'avoir à notre commission un député du **Saguenay-Lac-Saint-Jean**, le député de Dubuc est ici, et que je sentais tout à l'heure qu'il voulait remercier le ministre, je ne sais pas s'il a le goût de le **faire**, mais il peut le faire. Ne vous gênez pas! Pour donner accès aux ressources, il me semble que, dans votre communauté, vous devriez être fier d'avoir cette route-là. Alors, ne vous gênez pas pour le faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que votre intervention est finie, M. le député de Rimouski?

M. Tremblay (Rimouski): Oui.

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

Discussion générale

Comités sur les projets de loi 32 et 163

M. Garon: Mme la Présidente, tout d'abord, concernant le comité sur le projet de loi 32, le ministre nous dit qu'il y a eu deux rencontres. Alors, les propres documents qu'il nous a fournis nous indiquent qu'il y en a eu cinq. Le 26 novembre, dans les Laurentides, le matin; dans l'après-midi, dans Lanaudière...

Une voix: Quelle date?

M. Garon: Le 26 novembre, c'est en 1987. Le 4 décembre 1987, à Québec, on indique une série de personnes qui ont été rencontrées. Le 17 décembre 1987, en Gaspésie, à Sainte-Anne-des-Monts. Le 6 janvier 1988, en Estrie. **Voulcz-vous** me dire qu'il n'y a pas eu de dépenses, que tout ce monde-là a voyagé gratuitement? Dans votre réponse, voici ce que vous avez fourni: «Les participants gouvernementaux à ce comité étaient M. Robert Thérien, député de Rousseau et adjoint parlementaire, M. Luc Castonguay, attaché politique, et M. **Réjean** Trudeau, chef de la division des permis et règlements au service des la conservation des chaussées du ministère des Transports. Les seuls autres éléments encore disponibles au ministère pour ce comité sont les dates, les lieux et les intervenants visés par la consultation». Il y a uniquement ça que vous avez fourni comme renseignements et les endroits où vous êtes allés, les cinq dates que j'ai mentionnées avec les gens et les organismes que vous avez rencontrés. Alors, voulez-vous dire que tout ce monde-là a voyagé gratuitement?

Tantôt, vous m'avez dit deux dates. Ce n'est pas deux dates. C'est cinq événements à quatre dates différentes. Alors, avant d'avoir des termes un peu grossiers pour accuser les gens qui posent des questions, vous devriez lire vos propres documents que vous nous fournissez, qui sont incomplets, de toute façon.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, d'accord, il y a trois rencontres de plus que ce que j'ai indiqué. Ce n'est pas la fin du ~~morae~~ ^{morae}. Sauf qu'on m'indique que la raison du fait qu'on n'a pas donné les dépenses qui auraient pu être occasionnées par ces rencontres, c'est que ça dépasse la période de trois ans et qu'on ne les a pas. Toutefois, je devrais lui dire, Mme la Présidente... C'est B, là. À la page 2, B, ça, c'est ceux, comme j'avais indiqué, qu'on avait remis au député suite à la commission parlementaire; il nous avait demandé les dépenses, et c'était 15 946, 95 \$. Ça, c'est la dernière tournée qui a été faite au printemps 1990 et qui a été faite en préparation de la loi 163.

M. Garon: J'avais demandé les coûts, les dépenses, les gens rencontrés, des questions

concernant les deux tournées, puisqu'on est rendu au quatrième projet de loi, avec deux tournées ministérielles, de bureaucrates et administratives concernant ces projets de loi. Je voulais savoir ce qui avait été dépensé parce que je trouve que c'est beaucoup d'argent pour un projet de loi, pour un sujet qui n'est pas tellement compliqué et qui ne donne pas de résultat de toute façon.

Pénalités pour délais non respectés dans les contrats

Deuxièmement, pénalités pour les délais sur les contrats. Comment ça marche? Comment le ministre **explique-t-il** le laxisme qui semble prévaloir au ministère relativement à l'application des clauses de pénalités lorsque les échéanciers des contrats ne sont pas respectés? Le ministre peut-il apporter plus de précisions sur les contrats suivants: le contrat par Pavages Beau Bassin, 104-0201-0, le ministre **trouve-t-il** raisonnable que l'on invoque les mauvaises conditions climatiques pendant 45 jours pour ne pas appliquer la pénalité prévue au contrat; contrat 443-0601-0, Asphalt Continental; 536-0908-7, Sintra, et 663-2404-0, groupe Développeurs. Pourquoi n'y a-t-il pas de clause de pénalité à ces contrats, conformément à l'article 8.09 du cahier des charges et devis généraux, qui indique qu'il doit y avoir des clauses pénales pour les retards?

Enfin, dans le contrat 665-0924-9, par Beaver Asphalt, pourquoi le ministère a-t-il accordé une extension au délai par une lettre, ce qui semble s'être produit uniquement dans ce cas, en 1989-1990 et en 1990-1991, parce que, habituellement, on procède par avenant?

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, je voudrais indiquer qu'on n'a pas ces réponses-là nécessairement ici avec nous, mais il me semble que le bon sens... Pour Beau Bassin, lorsque c'est un contrat de pavage, si, pendant 45 jours, on a eu de la pluie et qu'à cause des conditions on lui disait: Tu ne peux pas paver, il me semble que ça aurait été un peu anormal de le pénaliser, parce qu'il aurait dit, à ce moment-là: Vous auriez dû me laisser paver. Et la raison du fait qu'on ne l'a pas laissé paver, c'est que les conditions ne le permettaient pas. C'est rien que le gros bon sens dans un cas comme ça. Lorsque vous dites 45 jours de mauvaise température, c'est que la température ne permettait pas de paver et il me semble qu'à ce moment-là appliquer une clause de pénalité, quand c'est en dehors du contrôle de l'entrepreneur, ce serait un petit peu osé.

Ça, c'est juste, d'après moi, une réponse qui est du gros bon sens et, pour les autres, on

va certainement vérifier. Mais, comme d'habitude, Mme la Présidente, on aura certainement l'occasion, au moment des engagements financiers... Parce que c'est à ce moment-là qu'on passe contrat par contrat et qu'on peut toujours donner des réponses. Je ne sais pas si c'est des contrats qu'on a déjà vérifiés, ça se pourrait bien, ou si c'est des contrats qui sont à venir encore dans les engagements qu'on n'a pas faits à date.

M. Garon: Les questions que je vous pose, ce sont des questions qu'on avait demandées pour les crédits de l'an dernier et dont les réponses sont arrivées au mois d'août, cinq, six mois plus tard. Ce n'est pas un ministère qui vire vite, les Transports. Cinq, six mois plus tard, on a eu les réponses. Normalement, on est supposé avoir les réponses dans 15 jours, selon nos règlements. Ça a pris cinq, six mois.

J'aimerais savoir également les dates où il a fait mauvais pendant 45 jours, pour le respect du contrat, parce que je vais vérifier la météo. Je vais vous dire bien franchement, 45 jours, c'est la première fois que je vois invoquer ça, qu'il a fait mauvais pendant 45 jours. On n'a jamais vu ça invoqué comme clause. J'aimerais avoir des précisions concernant ce contrat-là, à quelle place il a eu lieu, les endroits et la température. C'est entre quel jour et quel jour qu'il a fait mauvais pendant 45 jours, parce que je vais vérifier la météo.

Comme je suis allé voir les ponts que vous m'indiquez; qu'il s'agisse d'Amqui, qu'il s'agisse de Cascapédia, entre Saint-Jules et Cascapédia, je suis allé les voir parce que, moi, je ne parle jamais à travers mon chapeau; habituellement je vérifie, comme saint Thomas. Je mets mon doigt, je vérifie.

(16 h 20)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que je pourrais demander... Dans le cas de la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver, est-ce que c'était le contrat 665-0936-9?

M. Garon: Comment avez-vous dit ça?

M. Middlemiss: 665-0936-9.

M. Garon: Non. 0924-9. 665-0924-9.

M. Middlemiss: Non. Ça, on en prend note, on vous donnera les réponses là-dessus.

M. Garon: C'est une extension de délai prévu jusqu'au 27 octobre 1989 par lettre. Mais, normalement, vos extensions de délai, c'est toujours par avenant. Pourquoi, pour Beaver Asphalt, c'est par lettre?

M. Middlemiss: Non. Regardez, on va le vérifier. Vous dites que c'est un contrat en 1989?

M. Garon: Qui a écrit la lettre?

M. Middlemiss: O.K. On va vérifier. Mais est-ce que c'est un contrat de 1989? En quelle année?

M. Garon: 1989-1990.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, c'est un engagement qui est déjà passé, hein? On l'a passé aux engagements financiers?

M. Garon: Oui. On vous l'a demandé l'an dernier.

M. Middlemiss: Est-ce que ça a été passé aux engagements financiers?

M. Garon: Non. On vous a demandé la question aux crédits de l'an dernier et on a eu les renseignements seulement l'été passé.

M. Middlemiss: En d'autres mots, est-ce que c'est une période de temps où on aurait vérifié les engagements financiers...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: ...pour ce contrat spécifique là?

M. Garon: Autour des crédits, on peut poser un paquet de questions. Ça n'a pas d'importance, ce que vous demandez là, de toute façon.

M. Middlemiss: Ça a de l'importance. Si on les a passés aux engagements financiers, comment ça se fait que vous n'avez pas posé la question à ce moment-là?

M. Garon: Bien oui, je l'ai posée, la question.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Ce que je vous demande, c'est sur des réponses que vous avez données, là.

M. Middlemiss: Sur les crédits, vous me dites, là. Vous ne dites pas aux engagements financiers; vous dites que c'est des questions que vous avez posées aux crédits l'an passé.

M. Garon: Ça n'a pas d'importance. On vous a demandé des questions et on vous demande, par rapport aux réponses que vous nous avez fournies: Comment ça se fait? Quand je vous pose une question, je ne sais pas d'avance la réponse. Vous avez dit que le délai était prolongé par lettre alors que les délais prolongés sont toujours prolongés par avenant. Pourquoi, dans le cas de Beaver Asphalt, dans ce contrat-là, ça a été une prolongation de délai par lettre?

M. Middlemiss: Regardez. On en prend avis et on vous répondra.

M. Garon: Quand il y a des exceptions, c'est toujours Beaver Asphalt. Ne nous contons pas d'histoires, c'est tout le temps Beaver Asphalt.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est encore, tu sais, des opinions gratuites de la part du député de Lévis. C'est toujours la même chose. Il accuse tout le monde, puis il pointe du doigt tout le monde.

M. Garon: Ce n'est pas tout le monde, c'est rien qu'un.

M. Middlemiss: Des fois, il devrait être moins distraité et le Trésor aurait économisé 25 000 \$, quand il se promenait avec le chèque du gouvernement de tant de millions. Si ça n'avait pas été sa distraction à lui, on n'aurait pas...

M. Garon: Non, non, il n'y a pas eu de distraction.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: J'ai voulu remettre le chèque en dedans d'un quart d'heure où je l'avais eu.

M. Middlemiss: Oui, oui. On est bien bon pour accuser les autres.

M. Garon: Vous pouvez regarder ça, vous pouvez le montrer. Et, à part ça, j'allais en chercher, de l'argent, moi, à Ottawa.

M. Middlemiss: Oui, oui. On est bon pour accuser les autres.

M. Garon: Vous autres, vous seriez bien contents d'aller en chercher. Vous vous en faites siphonner, vous vous en faites couper. Moi, j'allais en chercher.

M. Middlemiss: Oui, oui. Les chèques, c'est pour déposer à la banque.

M. Garon: Vous savez que, normalement, les gens ne les envoient pas comme ça, les chèques; ils les envoient directement virés dans le compte. Et, comme les conservateurs voulaient payer ce que les libéraux ne payaient pas, je voulais que le monde le sache. Et, parce que j'ai montré le chèque, j'ai eu un autre chèque de 19 000 000 \$ à peu près 15 jours plus tard. Alors, ça a été une opération très payante, je vais vous dire une chose, au contraire. Et, s'il avait fallu attendre après les libéraux de Pierre Trudeau, c'est le Québec qui était privé d'autour de 40 000 000 \$. Et j'ai jugé bon de faire la

publicité qu'on l'avait reçu et ça a fait en sorte qu'on ait un autre chèque de pas loin de 20 000 000 \$ pas longtemps après.

M. Middlemiss: Ça a coûté 25 000 \$ aux Québécois.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Au contraire, ça a coûté plusieurs milliers de dollars parce que M. Trudeau n'envoyait pas le chèque, lui, parce que les libéraux n'envoyaient pas le chèque. Et M. Wise a apporté le chèque. Il a voulu l'apporter pour qu'on puisse le montrer; je l'ai montré, croyez-le ou non. Pendant des années, M. Trudeau, il a coûté, lui, des centaines, peut-être des millions, aux Québécois parce qu'il ne payait pas. Alors, là, vos amis, c'était ça que ça donnait. D'ailleurs, vous n'avez pas l'air à vous entendre mieux avec eux autres parce qu'ils considéraient que vous étiez des mangeurs de hot-dogs. Votre premier ministre, c'est un mangeur de hot-dogs.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais qu'on revienne à la pertinence, si c'est possible.

M. Garon: Bien sûr. Je lui ai répondu. Alors, les pénalités, je veux savoir comment ça marche. **Quand** est-ce que vous l'appliquez et que vous ne l'appliquez pas? Il y a des règles concernant les pénalités. Les appliquez-vous ou si vous ne les appliquez pas? Vous ne les appliquez pas pour les «chums», vous les appliquez pour les autres. Vous les appliquez quand vous vous levez de mauvaise humeur. Comment ça marche? Ça a l'air à être le «free for all». Je vais vous dire: Moi, je ne suis pas capable de comprendre votre système. Parfois, les clauses ne sont même pas dans le contrat pour pouvoir mettre les pénalités. Les gens, quand même qu'on voudrait leur imposer des pénalités, on n'est pas capables, malgré la règle no 8.09 du cahier de charges du gouvernement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que, tu sais, des fois, on est pas mal sélectif. J'indiquerais qu'on veut nous proposer Beaver Asphalt. Je lui demanderais pourquoi il ne me le demande pas pour le contrat 665-0936-9 à la Compagnie de pavage d'asphalte Beaver, pénalité: 187 500 \$. Donc, en voici un qui a été pénalisé. Comment ça se fait que vous me demandez seulement ceux qui n'ont pas été pénalisés? Il y en a d'autres, là. En d'autres mots, vous êtes sélectif.

M. Garon: Je vous pose les questions que je veux vous poser. Dites-moi les réponses que vous savez pour que je vous pose les questions que vous voulez avoir.

M. Middlemiss: Non, je fais seulement vous indiquer que vous êtes pas mal sélectif. Je vous en donne une ici. Vous dites que jamais les amis...

M. Garon: Mme la Présidente, question de règlement. Je vous demande de faire respecter le règlement. C'est moi qui pose les questions. Le ministre répond aux questions que je lui demande et, s'il n'aime pas les questions que je lui demande, ça, je m'en fous. Le règlement, c'est moi qui pose les questions. Il n'a pas à juger la question que je lui demande. Il n'a pas à supposer pourquoi je ne lui demande pas telle autre question plutôt que celle-là. Je suis en charge des questions que je demande. Alors, il me fait penser au mauvais élève, le matin, qui dirait à la maîtresse: Posez-moi des questions rien que là-dessus, il y a rien que ça que je sais.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je m'excuse. J'ai posé la question. J'ai dit: Vous m'avez demandé ce contrat-là et je n'ai pas la réponse. Je vais vous la donner. Toutefois, en passant, la même compagnie que vous pointez du doigt et que vous accusez comme étant des amis du parti, je vous donne un contrat ici où ils ont payé 187 500 \$ en pénalité. Ce n'est pas de me faire poser les questions que je veux me faire poser; c'est que vous êtes sélectif et il me semble que vous l'avez fait. Je vous donne un exemple ici. Continuez à poser vos questions, on va vous donner vos réponses, mais on ne vous laissera pas donner l'impression à tout le monde que c'est vous qui avez toute la connaissance, la science infuse. Non, non.

M. Garon: Je n'ai pas la science infuse, mais je n'ai pas l'ignorance infuse non plus.

M. Middlemiss: Je ne sais pas.

M. Garon: Alors, on va passer au contrat de la route du Nord, puisqu'il nous en reste une...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. Est-ce que c'était sur la même chose, sur les délais?

M. Gauvin: C'était sur ce sujet-là. M. le ministre, j'aimerais peut-être poser une petite question...

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y.

M. Gauvin: ...en rapport avec les questions qui viennent de vous être posées; nous autres aussi, on pose des questions. Évidemment, le député de Lévis dit: C'est moi qui pose les questions. C'est les parlementaires, à cette commission-ci, qui posent les questions, finalement, incluant le député de Lévis. Ce que j'aimerais vous demander: Dans l'ensemble des

contracteurs les plus connus, en fait, qui exécutent des contrats pour le ministère des Transports, on parlait de Beaver Asphalt; est-ce que cette compagnie-là est sujette à pénalité ou sujette à extension de la part du ministère à peu près dans les mêmes moyennes que les autres compagnies de transport? Ce que je veux dire par là: Est-ce que cette compagnie-là exécute ses contrats dans la règle moyenne, selon les normes du ministère?

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, il me semble que la même règle s'applique pour tout le monde - c'est ça que je veux indiquer - que ce soit Beaver, que ce soit Sintra, que ce soit Beau Bassin, que ce soit d'autres. C'est que, normalement, il y a des clauses de pénalité et, si on ne les applique pas, c'est parce qu'on a jugé que, dans les circonstances, ce n'était pas justifiable. Ce n'est pas le nom de l'entreprise ou non. La même personne dont on voudrait faire miroiter qu'elle n'est jamais pénalisée, je vous ai donné un cas où elle a été pénalisée. Donc, de façon générale, ça s'applique à tous les entrepreneurs. Il n'y en a pas un pire que l'autre dans ces circonstances-là. Et ça s'applique dans toutes les régions administratives. Il y a certainement des entrepreneurs avec qui on a plus de problèmes parce qu'ils sont toujours en train de nous envoyer des mises en demeure pour toutes sortes de choses. À la fin du contrat, on doit, à ce moment-là, s'occuper de régler les différends qui peuvent exister avec ces entrepreneurs-là.

M. Gauvin: Merci.

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

Construction de la route du Nord

M. Garon: Bon! Je vais revenir à la route du Nord, Octroi du contrat à Cris construction. Les gens sont pour la route du Nord, ils l'ont demandée. Quand même le ministre essaierait de faire... Ce n'est pas le problème de l'avoir, la route. À ce moment-là, si le problème, c'est qu'à chaque fois qu'on veut une route il n'y a pas de soumissions, alors abolissons la règle. Bon! J'ai voulu poser les questions ce matin au ministre en titre; il m'a dit de vous les poser à vous, que c'est vous qui étiez responsable de ça. Alors, lui, il s'en est lavé les mains. Il dit: Ce n'est pas moi, questionnez M. Middlemiss cet après-midi. Parfait! En vertu de cette discipline que nous suivons, à la demande même du ministre titulaire, il a dit que vous aviez les réponses. J'espère que ce n'est pas une présomption.

(16 h 30)

Alors, voici la question que je vais vous demander: En janvier 1992, le gouvernement a octroyé, sans appel d'offres, le contrat de la

construction de la route du Nord à la compagnie Cris construction. Il s'agit d'un contrat de 75 000 000 \$. Le ministère affirme qu'il a accordé un contrat clé en main - clé en main, entre guillemets - afin de minimiser les délais de réalisation. L'entreprise amérindienne a la seule obligation de réaliser le projet en respectant les délais et les budgets alloués. Il semble que la compagnie Cris construction n'a pas l'expertise et la capacité de réaliser un tel projet. Dès qu'elle a obtenu le projet, elle a octroyé un important contrat de sous-traitance à l'entreprise Beaver Asphalt, encore. Qu'est-ce que vous voulez, ce n'est pas ma faute, c'est Beaver Asphalt pour un contrat sans soumissions. Qu'est-ce que vous voulez que je fasse? Si c'en était une autre, ce serait l'autre. C'est encore Beaver Asphalt. D'ailleurs, la plupart des travaux de cette route seront donnés en sous-traitance parce que les Indiens cris, apparemment, ne font pas beaucoup de routes de cette nature.

Le ministère justifie l'octroi du contrat à Cris construction par le fait que le tracé de la route du Nord parcourt le territoire couvert par la Convention de la Baie James. Or, la Convention de la Baie James ne posait aucune contrainte au ministère des Transports quant à l'octroi par soumissions publiques du contrat de la route du Nord. La Convention précise que le gouvernement n'est pas tenu d'engager des entreprises non **qualifiées**. L'article 28.10.4 de la Convention de la Baie James stipule que «Le Québec et le Canada prennent toutes les mesures raisonnables, y compris des règlements, mais sans s'y limiter, pour établir un ordre de priorité aux personnes ou entrepreneurs locaux disponibles dûment qualifiés, relativement aux contrats ou aux emplois créés par le développement du territoire». En outre, l'article 28.10.3, paragraphe b suggère au gouvernement de procéder par appels d'offres. Voyez-vous? L'article 28.10.3, paragraphe b suggère au gouvernement de procéder par appels d'offres. «En matière de contrats résultant de ces projets - projets mis sur pied et dirigés par le gouvernement du Québec - demander - je lis l'article de la Convention - que les promoteurs: I) établissent des contrats globaux pour donner aux Cris la possibilité raisonnable de faire des soumissions concurrentielles; II) affichent des appels d'offres dans un endroit public de toutes les communautés crie à la date de leur publication dans le public; III) - dans la même clause - fixent la date, le lieu et les conditions de présentation des appels d'offres afin de permettre aux groupes et aux individus cris d'y répondre facilement». L'utilisation de la Convention de la Baie James pour justifier l'octroi du contrat de la route du Nord sans appels d'offres est-elle un subterfuge pour donner des contrats aux amis du Parti libéral?

Alors, voici mes questions. Je vais les poser tranquillement. Première question, qu'est-ce qu'un contrat clé en main pour la construction d'une

route? Parce que, habituellement, on entend parler de ça pour une usine, là. Construction d'une route clé en main, c'est la première fois que j'entends parler de ça. Combien de contrats clé en main le ministère des Transports a-t-il accordés en 1991-1992? Qu'est-ce qu'un contrat clé en main, combien a-t-il accordé de contrats de cette nature en 1991-1992? Dans un contrat clé en main, comme celui de la route du Nord, qui prépare les plans et devis, qui effectue la surveillance des travaux et qui s'assure que les travaux sont exécutés conformément aux plans et devis? Est-ce que ce sont les Cris ou d'autres? Et à qui répondent-ils? Et j'aimerais savoir aussi car vous avez dit que les 75 000 000 \$ ne venaient pas uniquement de vous... On sait qu'il y a des subventions où le fédéral est impliqué pour 25 000 000 \$, mais il y a d'autres montants aussi. C'est un contrat où l'argent ne vient pas tout du fédéral. Alors, d'où il vient, s'il ne vient pas de vous? Vous dites que vous êtes un véhicule là-dedans pour gérer le contrat. Alors, d'où vient l'argent?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis semble savoir qu'est-ce qu'un contrat clé en main pour une usine. C'est la même chose. On dit: Voici, on veut faire construire une usine ou même un édifice à bureaux, ou bien un édifice résidentiel. On demande à un entrepreneur: Produis-nous un édifice; redonne-nous la clé, puis tout est prêt. Combien ça va coûter? Donc, c'est exactement ça, clé en main.

Et je pense que je voudrais donner un petit peu les raisons pourquoi on a accepté un contrat clé en main. C'est que nous avons jugé bon, Mme la Présidente, suite à la suggestion de Cris construction, qu'on procède par la voie de clé en main, vu que la Convention de la Baie James indiquait qu'on devrait favoriser que ces gens-là soient impliqués. En passant, Construction Cris fait beaucoup de travaux pour **Hydro-Québec**. On fait des travaux aussi avec la SDBJ. Donc, ils ont une expertise dans le domaine de la construction, mais, comme plusieurs autres entrepreneurs, Mme la Présidente, aujourd'hui, ils n'ont pas tous nécessairement l'équipement et, au lieu d'acheter l'équipement, ils donnent des sous-contrats à d'autres sous-traitants ou à d'autres entrepreneurs. Donc, je pense que le fait d'avoir donné un sous-contrat à la firme A, B, C ou D, ça fait partie de la façon dont on exécute des contrats aujourd'hui. Ce ne sont pas toutes les grosses entreprises qui ont tout l'équipement, puis tout le personnel. Plusieurs louent de l'équipement ou louent les services.

Donc, dans le contexte de la route du Nord, on a eu une proposition de la part de Cris construction. Le gouvernement, dans sa sagesse, parce que, cette route-là, on avait jugé que c'était nécessaire pour le développement économique de la région du **Saguenay-Lac-Saint-Jean** et que c'était assez urgent que cette route-là

soit construite, pour ces raisons, a dit: Oui, on devrait utiliser le véhicule clé en main, qui va nous permettre d'exécuter cette route-là plus vite que si on prenait la procédure normale.

Et, aussi, Mme la Présidente, lorsqu'on le demande clé en main, je pense que, comme je l'expliquais tantôt, que ce soit une usine ou une route, on demande à l'entrepreneur: Remets-nous cette route-là ou cette usine-là complétée. Et, c'est l'entreprise qui prend le contrat, qui prépare les plans **et** les devis, parce que c'est l'entreprise elle-même qui prépare les plans et devis, et elle dit: Pour vous livrer cette route-là, ça va vous coûter tant d'argent. C'est ça. Ils font tous les plans. Au lieu de faire faire des plans comme on le fait en temps normal par un bureau d'ingénieurs-conseils, ensuite, on prend les plans, puis on va en soumissions publiques, puis on demande aux entrepreneurs: Donnez-nous un prix pour l'exécution de ces travaux-là, eux-mêmes préparent leurs plans et ils nous disent: On va vous donner une route d'une telle dimension avec un devis de tant. Le devis est préparé. On dit ce qu'on veut et ils nous livrent la route qu'on a demandée, comme dans le cas d'un édifice. Donc, la différence, c'est que les plans sont là. En plus, dans le contrat de 72 000 000 \$, Mme la Présidente, ça comprend que Cris construction va faire l'entretien de cette route-là pendant 2 années. Et ça fait partie du contrat de 72 000 000 \$.

M. Garon: J'ai demandé ce qui régit... C'est quoi, un contrat clé en main? Vous dites: C'est de même nature. Mais ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Le contrat clé en...

M. Garon: Vous avez sûrement une réglementation à respecter au ministère des Transports, à quelque part, concernant un contrat clé en main pour une construction d'une route et vous avez des normes, j'imagine, concernant le contrat clé en main ou vous n'en avez pas?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un devis particulier à suivre pour les contrats clé en main au ministère des Transports? Combien avez-vous accordé de contrats de clé en main en 1991-1992?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est le seul contrat clé en main dans l'année 1991-1992. C'est le seul. Et je dois vous dire, Mme la Présidente, que la décision de procéder clé en main, ça, là, ça a été fait bien avant 1992. C'est que, au moment où on a accepté de la part de Cris construction de procéder clé en main, il y a toute l'étude d'impact qui a été faite bien avant. **Parce** qu'on n'aurait certainement pas pu procéder à la construction de la route du Nord sans

avoir eu notre certificat d'autorisation de réalisation.

(16 h 40)

Donc, dans un premier temps, lorsqu'on a décidé - et ça fait deux ans de ça, il me semble que c'est en 1989 - de procéder avec clé en main, la première phase a été de préparer l'étude d'impact et de passer aux comités COMEV et COMEX pour obtenir le certificat d'autorisation de réalisation. Une fois que ça a été terminé, on a terminé les plans et on a signé le contrat au mois de décembre 1991.

M. Garon: Mais qui décide? Moi, j'ai vu, dans le journal **Le Quotidien** du 6 février 1992, que le ministre fédéral, M. Benoît Bouchard, était tellement surpris qu'il remettait en cause sa participation au projet, une déclaration du 6 février 1992 dans le journal **Le Quotidien**. Il avait tellement été surpris de voir ce genre de contrat, il y avait tellement de plaintes à son bureau, selon l'article du journal de Louis Tremblay, qu'il remettait sa participation en cause. Alors, j'aimerais savoir qui décide là-dedans. Qui est le maître d'oeuvre? Qui est le client? Celui qui paye ou Cris construction? À qui on rend des comptes?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, c'est qu'on a décidé qu'on avait besoin d'une route. Donc, la largeur de la route, le devis sur le genre de route et les matériaux, les ponts, les ponceaux, certainement, tout ça a été donné à Cris construction, en disant: Voici, on veut que vous nous livriez une route qui a **116** kilomètres de long, qui part de ce point-là et qui s'en va à celui-là, et on vous demande combien ça va coûter pour nous livrer une route d'accès aux ressources. Et, à partir de ça, les plans ont été préparés...

M. Garon: Par qui?

M. Middlemiss: Par Cris construction, c'est eux...

M. Garon: Les devis étaient faits par qui?

M. Middlemiss: Il n'y a pas de devis en soi. Excusez, là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le devis de base pour dire: On va avoir besoin d'une route d'une telle largeur, on va avoir besoin d'une telle épaisseur, ça c'est des devis de base qui existent pour une route normale. Mais les devis qu'on a normalement avant d'aller en soumissions publiques, il n'y en avait pas de ceux-là. C'était un devis pour dire: Voici, on veut que vous prépariez des plans qui vont nous permettre de construire une route qui va avoir des ponts de telle capacité,

des ponceaux, un gabarit. Ils veulent tout avoir ça. C'est certain qu'on leur a donné ça et on a dit: Préparez-nous des plans et construisez une route qui va nous permettre d'avoir accès aux ressources. Et c'est ça.

M. Garon: Mais qui...

M. Middlemiss: À partir de ça, ils ont préparé des plans et ils nous ont donné un prix.

M. Garon: Mais Cris construction, c'est une compagnie de génie-conseil ou c'est une compagnie de construction?

M. Middlemiss: Regardez, ils ont engagé leurs propres ingénieurs pour faire les plans. C'est ça, une compagnie. Regardez, là, quelqu'un qui prend un contrat clé en main doit préparer les plans, exécuter... Il fait tout. On lui dit: Voici ce qu'on veut. Dans le cas d'un édifice, on dit: On veut avoir un édifice de tant de pieds carrés, tant d'étages, c'est ci et c'est ça. Donc, il prépare les plans, le promoteur...

M. Garon: Mais, dans ce cas-ci, qui les a préparés?

M. Middlemiss: Bien, c'est avec Cris construction qu'on a fait affaire, nous autres. Je ne sais pas en particulier...

M. Garon: Mais ce n'est pas une firme de génie-conseil; alors, qui a fait les plans?

M. Middlemiss: Bien, c'est lui qui a engagé...

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Middlemiss: Non, et...

M. Garon: Les devis, qui les a faits?

M. Middlemiss: Bien, regardez, le seul devis qui a été fait... Je pense que tout ce qu'on a donné, nous autres là, c'est de dire: Voici, on veut avoir une route qui va nous amener de A à B. Et cette route-là doit avoir à un certain endroit... Et vous pouvez bouger la tête, si vous voulez, mais il y a une partie qui a une largeur supérieure au restant, la partie qui va être utilisée par Barrette-Chapais pour sortir son bois de la forêt, parce que lui utilise des véhicules hors route. Donc, cette partie-là va avoir des surdimensions et, donc, l'entrepreneur était avisé que, pour une partie de la route, on devrait avoir une plus grande dimension de la chaussée. Le restant, on leur a dit: Voici, on a besoin d'une chaussée de telle largeur. On a besoin de ponts de telle capacité.

M. Garon: Qui a dit ça?

M. Middlemiss: Le ministère des Transports, c'est nous. O.K. C'était la proposition de Cris construction qui dit: Vous voulez avoir une route de A à B, et voici ce qu'on vous suggère de faire. Et ça a été examiné par le ministère des Transports. Au ministère des Transports, nous avons examiné si la proposition de Cris construction était une proposition qui rencontrait, disons, les exigences de la route dont on avait besoin pour l'accès aux ressources.

M. Garon: Là, vous vous avez dit: On veut une route de A à B, faites nous un prix clé en main.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Qui surveille les travaux maintenant pour voir qu'est-ce qu'on met dans la route? Est-ce qu'il va falloir creuser et puis aller voir ce qui a été mis? Vous vous rappelez, l'autoroute de la Beauce là, elle a calé en partant. À Vanier, ça a calé en partant, en quelques mois. Là, vous êtes dans le Grand-Nord, dans des endroits compliqués. Vous dites c'est Cris construction qui fait ça. On n'est pas dans une «traï» là, on est dans une route là de 75 000 000 \$. Qui surveille si les travaux sont faits correctement? Est-ce qu'il y a une surveillance des travaux ou bien si c'est encore Cris construction?

M. Middlemiss: Dans un premier temps, Mme la Présidente, ça fait plusieurs fois que j'entends le député de Lévis dire que la route 73 là, elle a calé. Pour une autre fois, je vais lui dire que c'est un problème qui est dû à des sols qui réagissent au gel. Donc, ce n'est pas que ça que ça a calé, ça a monté.

M. Garon: Il doit y en avoir encore plus dans le Nord!

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Ceci étant dit, Mme la Présidente, c'est que le projet clé en main, c'est l'entrepreneur qui est responsable de faire sa propre surveillance. On demande l'autosurveillance de ces choses-là, avec... Minute! Mme la Présidente, c'est qu'il est encore dans le passé là, le député de Lévis, lui, il n'a pas évolué avec les choses.

M. Garon: Non, non, je comprends.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça se fait assez souvent, ça. Même lorsqu'il était dans le gouvernement, lui, et qu'on a voulu passer la nouvelle loi 153 là, sur la construction, on donnait aux électriciens, on donnait aux mécaniciens, on donnait à tout ce monde-là sa propre autodiscipline. On n'avait plus de surveillants nécessaires. C'est eux qui voulaient faire ça, Mme la Présidente. Puis, aujourd'hui, on va

commencer à nous pointer du doigt lorsqu'on se sert d'une méthode qui a évolué. On dit: Vous allez nous livrer la route, avec des garanties, vous allez l'entretenir pendant deux ans. Mais, le ministère des Transports fait une vérification de façon générale, non pas particulière.

M. Garon: En avion?

M. Middlemiss: Donc, c'est ça. Mme la Présidente, il peut faire ses farces encore, s'il veut se promener en avion.

M. Garon: Non, mais, écoutez, vous nous dites là qu'une compagnie là...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on fait la surveillance de façon générale.

M. Garon: Écoutez, là.

M. Middlemiss: Puis, ce n'est pas par avion qu'on fait des choses de même.

M. Garon: Non, mais vous dites: Cris construction là, ils ne sont pas spécialisés là-dedans. Ils font les devis, ils font les plans et...

M. Middlemiss: Vous dites ça, c'est vous.

M. Garon: ...ils ne sont pas qualifiés pour faire les plans. Ils effectuent eux-mêmes la surveillance de leurs propres travaux alors qu'ils ne sont pas capables de faire des plans puis des devis. Qui s'assure que les travaux sont exécutés conformément aux plans et devis? Puis, en réalité, vous payez pour quoi? Vous êtes en train de nous dire que vous avez demandé une route entre deux points A et B, et vous avez dit: Comment vous nous chargez? Et vous ne savez même pas quels vont être les plans, les devis, qui surveille les travaux, puis qui va voir à ce que les travaux soient faits conformément à des plans et devis que vous ne connaissez même pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis, soit qu'il n'écoute pas ou il ne comprend pas. Je lui ai dit qu'on veut avoir une route entre A et B. On a **donné** le gabarit, on a donné toutes sortes de choses. Puis, là, Beaver a fait préparer des plans.

M. Garon: Beaver?

M. Middlemiss: Excusez, Cris construction a fait...

M. Garon: Vous avez dit Beaver.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Je m'excuse, Mme la Présidente, ça fait assez souvent que le député de Lévis dit Beaver que ça m'est resté dans la tête.

M. Garon: Est-ce que c'est Beaver ou Cris?

M. Middlemiss: Mme la Présidente - je ne vous parle pas à vous, je parle à Mme la Présidente - c'est Cris construction qui a le contrat clé en main. On leur a dit: On veut avoir une route de A à B. Ils nous ont préparé les plans, ils nous ont soumis les plans, avec le prix. Après plusieurs vérifications et ainsi de suite, on a accepté de procéder de cette façon-là.

M. Garon: Bon. Vous dites...

M. Middlemiss: La surveillance, c'est que l'entrepreneur doit nous donner l'assurance-**qualité**. Aujourd'hui, on a évolué là et l'autodiscipline se fait. Et, toutefois, le ministère des Transports va faire une vérification d'ordre général.

M. Garon: Est-ce que vous allez procéder comme ça dans le reste du Québec?

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

M. Garon: Dans cette méthode moderne d'autodiscipline où on ne sait pas qui fait les devis, on ne sait pas qui fait les plans, on ne sait pas qui les surveille; on sait qu'une route va aller entre le point A et puis le point B, point, puis on fait une surveillance générale? Est-ce que vous allez employer cette méthode clé en main dans le reste du Québec à l'avenir ou si c'est seulement, en 1991, le seul contrat clé en main dont vous ne connaissez même pas la définition? Il n'y a même pas, **semble-t-il**, de réglementation au ministère ou au gouvernement et vous faites ça. Alors, j'aimerais savoir, là, qui fait les devis, qui fait les plans. Qui? Je ne vous dis pas pour qui? Qui les fait, en réalité, qui effectue la surveillance des travaux? Parce que tantôt, à une question que j'ai demandée, vous avez répondu et vous avez dit Beaver. Est-ce que vous voulez dire qu'au fond l'intermédiaire c'est Cris, mais c'est Beaver qui fait tout ça sans aucun contrôle?
(16 h 50)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une fois pour toutes, on n'est pas tous parfaits ou on ne se prend pas pour parfait comme le député de Lévis. J'ai glissé. J'ai dit le mot Beaver, mais c'est Cris construction avec qui on a signé un contrat clé en main pour la construction de la route du Nord. Et, Mme la Présidente, c'est aussi clair qu'on a dit: On a besoin d'une route qui nous amène de A à B. Maintenant, s'il veut que je lui dessine quelque chose sur un papier pour qu'il comprenne mieux, ça je peux le faire aussi.

M. Garon: Qui a décidé du prix?

M. Middlemiss: Madame... Excusez, je suis en train de vous répondre. Je n'ai pas fini de

vous répondre.

M. Garon: Bien, vous faites toutes sortes de commentaires.

M. Middlemiss: Vous allez attendre que j'aie fini ma réponse...

M. Garon: Bien, O.K., répondez.

M. Middlemiss: ...comme j'attends, moi, vos questions. Et c'est moi qui vais donner les réponses comme, vous, vous allez poser les questions. C'est clair, là?

M. Garon: Parfait.

M. Middlemiss: Hein, c'est clair?

M. Garon: Parfait! Bien, donnez-les, les réponses. C'est ça que je vous demande depuis tantôt.

M. Middlemiss: Écoutez, écoutez. Là, Mme la Présidente, je vais essayer d'aller lentement pour qu'il puisse comprendre. C'est que de A à B on a une route parce qu'on veut aller faire du développement du territoire du Québec, un territoire qui va rapporter beaucoup, qui va augmenter l'activité économique pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ça, c'est la raison qui nous a amenés à faire ça. Et on a besoin d'une route de 116 kilomètres de long, qui va de A à B. Et on dit: Voici l'utilisation qu'on va en faire. On va vouloir monter des camions, on va vouloir faire ceci; donc, on a besoin d'une route qui va avoir une largeur de tant, on va avoir besoin de ponts qui vont être capables de supporter des charges de tant. Donc, c'est ça qu'on veut. Préparez-nous des plans pour qu'on puisse la construire. Et là, Cris construction a fait préparer des plans et les a soumis au ministère pour approbation et vérification.

Je ne sais pas, Mme la Présidente, qui a fait les plans, parce que, lorsqu'on donne un contrat clé en main, on dit à l'entrepreneur: Voici, on veut avoir ce produit-là, on accepte les plans que vous nous soumettez, on accepte le prix et procédez, livrez-nous la route une fois complétée et vous allez faire votre propre surveillance. Même aujourd'hui, Mme la Présidente, en passant, on a des contrats qu'on donne à des entreprises qui font du pavage et on a l'assurance-qualité. Ils doivent s'autodiscipliner eux-mêmes et on l'utilise dans des contrats au Québec présentement. Et c'est ça, la situation, Mme la Présidente. On a demandé à Cris construction de nous livrer une route. Ils ont préparé les plans, ils ont fait faire l'étude d'impact, ils ont obtenu le certificat d'autorisation de réalisation.

Mme la Présidente, c'est un choix, il n'y a pas de normes au ministère qui nous disent: Si

vous faites un contrat clé en main, vous devez respecter ces normes-là ou celles-là. C'est un choix qu'on fait. On fait un choix dans les circonstances et on répondra pour nos choix. On est là pour décider et on a décidé, dans le contexte de la route du Nord, que, pour nous autres, c'était avantageux pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean que ce soit fait le plus tôt possible pour qu'ils puissent bénéficier des retombées des travaux d'Hydro-Québec, des mines Minnova et de l'entreprise de Barrette-Chapais qui travaille dans l'industrie forestière. C'est cette raison-là qui nous a amenés à faire ça, Mme la Présidente. Et si jamais on décide, au Québec, sur le restant du réseau routier, que c'est avantageux et dans les intérêts supérieurs du Québec de procéder avec des contrats clé en main, Mme la Présidente, je crois que nous sommes prêts à le faire et on va le faire dans les intérêts supérieurs du Québec. Si ça nous coûte moins cher, que ça nous enlève des délais et que ça nous donne une qualité, Mme la Présidente, nous sommes prêts à le faire et on prendra nos responsabilités.

M. Garon: Combien il y a eu de routes clé en main...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. Est-ce que c'est sur le même sujet?

M. Tremblay (Rimouski): C'est sur le même sujet, oui.

Une voix: Il n'a pas fini.

M. Tremblay (Rimouski): Je peux lui donner la chance de répliquer, j'embarquerai sur la route après.

M. Garon: Pardon?

M. Tremblay (Rimouski): Je veux vous laisser le temps de répliquer.

M. Garon: Je veux demander: Combien de contrats clé en main de cette nature le gouvernement a donnés, depuis 1986 jusqu'à aujourd'hui, pour des routes et qui a fixé le prix? Qui a fixé le prix? Parce qu'il n'y a pas d'appels d'offres, là. Qui a fixé le prix?

M. Middlemiss: Je dois dire, Mme la Présidente, que je vais vérifier, mais il me semble que c'est le seul et unique, c'est le premier. C'est le premier contrat qu'on fait.

Le prix, Mme la Présidente... Je pense qu'il ne m'a pas écouté encore, le député de Lévis.

M. Garon: J'écoutais très bien.

M. Middlemiss: On a dit à Cris construction, une fois qu'on avait décidé que c'était un

contrat clé en main: On veut avoir une route de ce point-là à ce point-là, de cette largeur, avec des coupes verticales de tant, des coupes horizontales de tant, des ponts qui peuvent porter tant, tout ça. Et là on dit: Préparez-nous des plans, donnez-nous un prix, puis on va procéder. Mais c'est exactement ça qu'on a fait. Le prix, c'est l'exécuteur, Cris construction, qui a dit: Pour vous livrer clé en main cette route-là, ça va vous coûter tant d'argent.

M. Garon: Alors, quand vous dites que ça a été décidé par Cris, je ne sais pas ce que vous avez demandé. J'aimerais ça avoir le document que vous avez fourni à Cris pour dire ce que vous vouliez avoir à part du point A et du point B. Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir les documents que vous avez fournis à Cris construction pour savoir ce que vous vouliez? J'aimerais savoir - et vous dites que le prix a été fixé par Cris construction - quelle est l'expertise de la firme Cris dans la construction de routes.

Deuxième question, est-ce que le gouvernement fédéral va contribuer financièrement à la construction de cette route et pour quel montant sur le total...

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit tout à l'heure.

M. Garon: ...compte tenu de la déclaration de Benoît Bouchard, publiée dans *Le Quotidien* du 6 février 1992? Et qui va payer la différence?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que le député de Lévis aime ça me faire répéter. Dès le début, j'ai indiqué les montants qui étaient payés et par qui: le gouvernement fédéral, 25 000 000 \$; Hydro-Québec, 10 000 000 \$; **Barrette-Chapais**, 500 000 \$; le gouvernement du Québec, 36 500 000 \$.

M. Garon: Mais qui? Vous avez dit que ce n'était pas vous, tantôt.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Qui va payer les 36...

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec.

M. Garon: Qui?

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec.

M. Garon: Oui, mais vous avez dit que ce n'était...

M. Middlemiss: Ce n'est pas le ministère des Transports. Non, ce n'est pas...

M. Garon: Mais c'est qui?

M. Middlemiss: C'est le gouvernement du Québec.

M. Garon: Oui, mais ça va venir d'où, l'argent?

M. Middlemiss: Ah!

M. Garon: Vous dites que ce n'est pas vous qui allez payer.

M. Middlemiss: Non. C'est le fonds consolidé.

M. Garon: Oui, mais...

M. Middlemiss: C'est un projet gouvernemental...

M. Garon: Qui?

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec.

M. Garon: Non. Ce n'est jamais le fonds consolidé. Le fonds consolidé donne des budgets à des ministères. Vous dites: L'argent ne vient pas de votre budget.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Il vient d'où?

M. Middlemiss: Ça sera pris...

M. Garon: Il vient de quel budget?

M. Middlemiss: Il viendra du budget du gouvernement du Québec.

M. Garon: Oui, mais lequel?

M. Middlemiss: Je ne sais pas. Ça pourrait être Énergie et Ressources, je vous le dis. C'est parce que c'est réellement une route d'accès aux ressources.

M. Garon: Mais vous ne le savez pas, là, c'est qui.

M. Middlemiss: Non. C'est que le financement va se faire... En plus de ça, c'est une route où, pour cette partie-là pour le gouvernement du Québec, le financement va se faire sur une période de sept ans, pour la part du Québec.

M. Garon: Qui va payer?

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec.

M. Garon: Qui? Quel ministère? Ça a l'air d'un secret, je n'ai jamais vu ça!

M. Middlemiss: Regardez, c'est que, dans le

contexte, j'indiquais tantôt que ce n'est pas dans les budgets normaux du ministère des Transports que ces travaux-là vont être payés. O.K. Ceci étant dit, c'est certain que les sommes d'argent, si on cherche quelqu'un par l'entremise de qui les sommes vont être transmises pour payer Cris construction, elles vont venir au ministère des Transports qui va les transférer à la SDBJ qui est impliquée dans ce contrat-là.

M. Garon: Mais on dit dans le communiqué que vous avez produit à Roberval, le 30 octobre 1991, dans votre propre communiqué, le communiqué du ministre des Transports: Ce projet, où le ministère des Transports sera responsable de sa réalisation en raison de son expertise en construction de routes...

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: ...sera exécuté par la compagnie Cris construction au coût de 73 000 000 \$ et constituera une route d'accès aux ressources. Alors, on dit que la responsabilité incombe au ministère des Transports à cause de son expertise, mais vous dites que vous ne vous servez pas du tout de votre expertise. Tout ce que vous avez fixé, c'est le point A et le point B, et c'est Cris qui fournit l'expertise, c'est une route clé en main.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, encore, pour une troisième fois, j'ai dit qu'on a établi avec Cris construction ce qu'on voulait avoir comme sorte de route. Ils ont préparé les plans qu'ils nous ont soumis, qu'on a vérifiés. Ils nous ont soumis les plans avec le prix et on a dit: Oui, nous acceptons que vous nous livriez une route construite de cette façon et au prix que vous avez indiqué. C'est ça. Donc, notre expertise nous a permis de faire une évaluation des plans et de dire: Oui, ça va rencontrer nos exigences qu'on voulait avoir pour cette route-là.

M. Garon: Pensez-vous qu'Hydro-Québec devrait construire le barrage de Grande-Baleine dans un contrat clé en main de cette nature avec Cris construction?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si Hydro-Québec juge à propos que c'est une façon d'arriver à construire le barrage, ça sera Hydro-Québec qui décidera. Je ne suis pas un expert comme le député de Lévis qui connaît tout et ne connaît rien.
(17 heures)

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une négociation sur le prix ou s'ils vous ont fait ce prix-là et vous avez dit correct?

M. Middlemiss: Il y a eu des négociations sur le prix en cours de route et, finalement, lorsqu'on était d'accord avec le prix, on l'a

accepté.

M. Garon: C'était quoi, l'évaluation du ministère pour le prix? Est-ce qu'il y a eu une évaluation de faite au ministère ou s'il n'y en a pas eu?

M. Middlemiss: Au tout début, je dois vous dire, si vous regardez bien, qu'il me semble que, dans la première entente avec le fédéral, on parlait de 57 000 000 \$. Puis, à ce moment-là, le fédéral payait 25 000 000 \$, avec Hydro-Québec. En tout cas, c'était de l'ordre de 57 000 000 \$. Mais on a été obligé de changer des ponceaux pour un pont, parce que Hydro-Québec avait besoin d'un pont d'une certaine capacité pour l'équipement qu'elle va être obligée de monter à Eastmain-1 au moment de la construction. Donc, les changements qui ont été voulus et l'ajout ont fait que le prix qu'on a jugé acceptable était 72 000 000 \$.

M. Garon: Qui va faire les chèques pour le gouvernement du Québec? Qui va **donner** les chèques? Qui va payer? Ça va être des chèques, je comprends, du ministre des Finances, tout ça, mais qui va payer? Qui va autoriser l'émission des chèques et dans quelles conditions? Clé en main, souvent, on paie rien qu'à la fin. Est-ce que vous allez payer seulement à la fin des travaux, lorsqu'on va vous remettre la clé de la route ou bien si vous allez payer en cours de route? Selon quels barèmes, selon quelles normes?

M. Middlemiss: Regardez, on paie par étapes et...

M. Garon: Qui paie?

M. Middlemiss: O.K. Comme je vous l'ai indiqué tantôt, les sommes vont venir du gouvernement, en passant par le ministère des Transports et les recommandations de la région, et la SDBJ est impliquée dans ce contrat-là.

M. Garon: Ça va être dans votre budget, comme ça. L'argent va être...

M. Middlemiss: Oui. Non, non. Ça va être un budget spécial. Je vous ai indiqué tantôt...

M. Garon: Est-ce qu'il apparaît dans les budgets, ici, là?

M. Middlemiss: Non, du tout, du tout.

M. Garon: Il est où?

M. Middlemiss: Je vous ai dit que...

M. Garon: L'étude des crédits, c'est pour autoriser des dépenses du gouvernement. Les

crédits de cette route-là apparaissent où, dans les budgets, dans les crédits qu'on étudie? C'est marqué «budgets» ici. Alors, ils apparaissent où, si vous dites qu'ils n'apparaissent pas dans votre ministère?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai tenté d'indiquer tantôt que la partie du ministère des Transports, pour la route du Nord, va être financée sur une période de sept ans. C'est ça. Donc, il n'y a pas de crédits. Les crédits qu'on a pour cette année, c'est ce qu'on va dépenser cette année.

M. Garon: Bien, ils sont où? Vous allez payer combien, cette année, d'après vos prévisions? Puis c'est où, cet argent-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que, cette année, on va avoir 25 000 000 \$ du fédéral, 10 000 000 \$ d'Hydro-Québec. tout ça va être mis dans un fonds qui va avec la SDBJ. Lorsqu'on a besoin de nos sommes, nous autres, on va le faire sur une période de sept ans. On va emprunter sur une base annuelle...

M. Garon: Vous allez quoi?

M. Middlemiss: ...et on va repayer sur une période de sept ans.

M. Garon: Vous allez emprunter, vous dites?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Qui va emprunter?

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec.

M. Garon: Je comprends.

M. Middlemiss: Par la SDBJ.

M. Garon: C'est le gouvernement du Québec qui va emprunter ou la SDBJ?

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec, qui va transférer à la SDBJ les sommes nécessaires pour construire la route.

M. Garon: Non. Vous dites qu'il va emprunter, là.

M. Middlemiss: Le gouvernement du Québec a décidé que, pour financer sa partie de la route du Nord, on emprunterait de l'argent, la somme nécessaire, sur une période de sept ans.

M. Garon: Mais, écoutez, là, il faut savoir comment ça marche. La Loi sur l'administration financière, au gouvernement, je la connais pas mal.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: J'ai même travaillé avec des amendements. J'ai réussi à faire changer au ministre des Finances tous ses amendements, sauf le numéro de la loi et le titre. Il a changé même ses notes explicatives. Alors, je la connais, la Loi sur l'administration financière.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Je veux dire, là, quand vous avez de l'argent... Le gouvernement, il prendra l'argent où il voudra. Quand ça apparaît aux crédits, il ne nous dit pas d'où vient l'argent, sauf qu'il nous dit où sont les crédits qui vont être dépensés. Les crédits pour cette route-là apparaissent où dans le budget 1992-1993, les crédits?

M. Middlemiss: Nulle part, Mme la Présidente, parce que, cette année, là, on a 35 000 000 \$. 10 000 000 \$ nous viennent d'Hydro-Québec et 25 000 000 \$ vont nous venir du gouvernement fédéral. À ce moment-là, on n'a pas besoin d'avoir des propres crédits à nous-mêmes.

M. Garon: Vous n'avez pas une cent...

M. Middlemiss: On va payer à même les 35 000 000 \$ qui vont nous être remis par le gouvernement canadien et Hydro-Québec.

M. Garon: L'argent n'est pas voté, donc, actuellement pour l'ensemble du contrat? Il y a eu des autorisations de le faire par le gouvernement. Maintenant, quand M. Bouchard dit qu'il n'est plus certain qu'il va payer... Il a dit ça le...

M. Middlemiss: Regardez. M. Bouchard peut avoir dit ce qu'il veut, mais c'est qu'on a signé le contrat. Il était là comme témoin et jamais personne ne m'a indiqué depuis, même après ce qui est passé dans Le Quotidien, Mme la Présidente, que le gouvernement fédéral avait l'intention de se retirer de son engagement. Je pense qu'il y a de vos collègues, surtout votre collègue du Lac-Saint-Jean, qui trouvaient ça un peu ridicule. Je pense qu'il y a des coupures de journaux que je pourrais vous citer. M. le député de Lac-Saint-Jean trouvait que c'était un petit peu après le coup qu'on commençait à se tirer et à se tirer dans les pieds, parce que c'est un contrat clé en main. Ça fait longtemps que vous le savez, depuis 1989. Pourquoi ne l'avez-vous pas questionné avant, le véhicule? Vous aviez la chance en Chambre de le faire. Vous ne l'avez jamais fait. Les seules questions qui sont venues, tout le monde me posait la question: Quand la route du Nord et le plus tôt possible? C'est ça qu'on me disait.

M. Garon: Bien oui!

M. Middlemiss: Oui, oui. Maintenant, on veut trouver des failles un peu partout.

M. Garon: Non, non. Personne ne pouvait imaginer que c'était un contrat clé en main, il n'y avait jamais eu.

M. Middlemiss: L'important, Mme la Présidente... En tout cas, s'il croit que ce n'est pas important pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, les gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean, eux, le savent et, je vous le garantis, ils sont bien heureux d'avoir la route du Nord.

M. Garon: Non, non, non. Mme la Présidente, là, il y a un exercice qui est important...

M. Middlemiss: Chaque fois que j'y vais, Mme la Présidente, ils me remercient.

M. Garon: ...il y a une question importante, Mme la Présidente, essentiellement, il s'agit de l'étude des crédits. Il dit: Personne n'a questionné, n'a parlé contre ça dans le temps. Personne n'a imaginé que ce serait un contrat de cette nature-là. Vous avez même dit: C'est la première fois que le gouvernement, depuis 1986, fait un contrat de cette nature, clé en main. J'ai tout enregistré ce que vous venez de décrire, puis je vais vous dire qu'il y a des gens qui devront être sidérés de voir comment notre argent est administré dans une période aussi serrée actuellement.

Alors, le député de Chauveau a quelque chose à pratiquer en masse, à voir comment le gouvernement fonctionne. Le député de Dubuc est de la région. Il veut poser des questions. Je vais le laisser faire, Mme la Présidente.

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

M. Morin: Oui, Mme la Présidente, moi, mes préoccupations sont du même ordre, mais je vais tenter de les exprimer différemment. Ça touche, bien sûr, les mesures de contrôle et de recours potentiel. Vous savez - parce que quand même on l'admet - c'est quand même une expérience nouvelle, un clé en main dans le cas d'une construction de route.

De façon générale, lorsqu'il se donne des contrats clé en main, ça se donne à des firmes de gestion qui, elles, comme maîtres d'oeuvre, ont, de façon générale, comme mandat d'octroyer des contrats d'ingénierie, des contrats d'architecture et des contrats de construction. C'est la firme, généralement, qui est responsable entre le payeur et les sous-contractants. Dans ce cas-ci - moi, ma préoccupation est là - c'est que le gouvernement a donné no contrat-là à une firme de construction mais sous le couvert d'un

contrat clé en main. C'est quand même inhabituel parce que, à ce moment-là, c'est la firme de construction qui, elle, aura à octroyer tous les contrats d'ingénierie, etc.

Ma question au ministre: Est-ce que les spécifications - ne parlons pas de devis parce que, finalement, les devis, c'est eux-mêmes qui les ont faits, les devis tels qu'on les connaît généralement - qui ont servi de base à l'octroi du contrat dans l'entreprise sont suffisamment fermées, suffisamment précises pour permettre au ministre d'avoir un contrôle sur la réalisation du contrat, voire même des recours, au cas où il y aurait conflit ou difficultés entre les ingénieurs et l'entreprise comme telle? Autrement dit, quand les travaux seront terminés, si jamais on découvrirait des choses qui ne sont pas conformes à vos spécifications de départ, est-ce que ces mêmes spécifications-là sont suffisamment claires pour permettre au gouvernement - je ne sais pas - d'aller en recours contre la compagnie, si jamais la réalisation n'était pas conforme aux spécifications?

Enfin, c'est un peu ça. Moi, c'est juste une question de savoir: Est-ce que le gouvernement a ce qu'il faut pour revenir à la charge au cas où on ne respecterait pas les spécifications? Ou bien il faudra conclure qu'on ne peut rien y faire, parce que c'est quand même des travaux qui touchent plusieurs... Ce n'est pas une rue de village. En d'autres termes - je vais préciser - est-ce que le ministre peut nous assurer qu'il aura en main tout ce qu'il faut pour obtenir les recours vis-à-vis la construction au cas, évidemment, où ça ne serait pas réalisé conformément aux attentes? Est-ce que vous pouvez nous confirmer ça et nous rassurer là-dessus? (17 h 10)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je crois que je l'ai indiqué à plusieurs reprises, pour préparer les plans de la route du Nord, on a dit ce qu'on voulait avoir et Cris construction... Et, en passant, je pense que ce n'est pas réservé à des compagnies de gestion.

M. Morin: Ce n'est pas réservé.

M. Middlemiss: Ce n'est pas réservé qu'à des compagnies de gestion de faire des contrats clé en main. Dans mes 20 ans d'expérience comme ingénieur-conseil, on a fait affaire... Et, des fois, lorsque c'est devenu un peu en demande, les contrats clé en main, c'est d'anciennes compagnies de construction qui ont créé une boîte de gestion à côté, de gérance. Ils ont fait exactement... Sauf que, dans le cas de Cris construction, ils n'ont pas créé une boîte de gérance. Ils font la même chose que les autres compagnies avaient faite. Ils ont dit: On va prendre un contrat clé en main, on va préparer et on va livrer. Donc, nous autres, pour nous assurer qu'il y a une qualité, on exige, de la part de Cris construction, dans le prix, d'engager

une compagnie d'ingénieurs pour faire la surveillance des travaux. Ou si, nous autres, on fait une assurance-qualité, on exige de leur part de nous soumettre un plan d'assurance-qualité de l'exécution de leurs travaux, et on va faire une vérification au niveau du ministère des Transports. On sent qu'on a tout, dans ce contrat-là, pour s'assurer qu'on va nous livrer une route qui va rencontrer les exigences qu'on a demandées pour cette route-là.

M. Morin: Et aussi ça vous donne les moyens de recourir au cas où?

M. Middlemiss: Oui. C'est dans le contrat.

M. Garon: Une question que je dois vous demander. Normalement, quand les compagnies font des contrats comme ça, elles indiquent comment elles en ont fait antérieurement, de contrats comme ça. Cris construction a fait combien de constructions de routes dans le passé? Est-ce que vous pouvez nous indiquer le nombre de constructions, le nombre de kilomètres? Ils ont fait combien de routes comme ça? Parce que j'imagine que Cris construction, c'est dans le Grand-Nord. Je n'ai jamais vu Cris construction soumissionner à Rimouski.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, je vais...

M. Garon: J'aimerais savoir combien ils en ont fait, dans leur pedigree, pour que vous leur fassiez confiance pour faire ces travaux-là. Ils ont indiqué qu'ils avaient fait combien de fois des routes et pour quelle distance? Et pour quel montant d'argent?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas lui répondre de façon spécifique. Tout ce que je peux dire, c'est que, oui, on sait que Cris construction a fait des travaux pour Hydro-Québec dans le Grand-Nord. Nous allons vérifier à savoir c'est quoi leur expérience dans la construction de routes, combien de routes, combien de kilomètres, ainsi de suite.

M. Garon: Pourriez-vous nous remettre...

M. Middlemiss: Sauf que je vais vous dire une chose, Mme la Présidente, c'est qu'on a pris la décision - c'était en 1989 - de donner le contrat clé en main. C'est depuis 1989 que la décision du véhicule a été prise - en 1989 - ce qui nous a permis de procéder à faire l'étude d'impact. Donc, ce n'est pas d'hier. Ce n'est pas parce qu'on vient de signer le contrat que, là, il y a toutes ces choses et que le monde est à l'envers. C'était connu. Ça n'a jamais été caché que la route du Nord serait faite avec un contrat clé en main. Jamais ça n'a été caché, Mme la Présidente. Et tellement pas caché que le député

de Lac-Saint-Jean l'a dit. Je ne sais pas pourquoi le monde s'excite aujourd'hui, là. Qu'on se concerte ensemble et qu'on regarde qui va construire la route.

M. Garon: On ne s'excite pas.

M. Middlemiss: Et aussi, Mme la Présidente, au lieu de penser au présent et au passé, le député de Lévis devrait regarder que c'est une route pour l'avenir, pour le développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est ça. Ce n'est pas les retombées de la construction de la route de 72 000 000 \$ qui sont importantes pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est ce que ça va apporter, au point de vue de l'activité économique, pour aider au développement, avec le projet d'Hydro-Québec, avec les mines Minnova, avec les travaux en forêt, Mme la Présidente. C'est ça. C'est ça, l'importance pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

M. Garon: D'abord, on ne parle pas de l'opportunité. Vous remarquez qu'on n'a pas parlé d'opportunité de la route. On parle de la façon de la réaliser. On ne parle pas sur l'opportunité, là. Tout le débat sur l'opportunité de faire une route, là, c'est ce que les Anglais appellent «irrelevant». Parce qu'on n'a pas discuté, on est d'accord sur la construction d'une route, là, sauf que c'est sur des modalités et sur l'argent qui est dépensé pour la faire, les fonds publics. Là, vous dites: On va vérifier comment ils en ont fait de routes. J'imagine que vous avez vérifié ça avant de signer le contrat. J'aimerais savoir...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Un instant. C'est moi qui ai la parole, Mme la Présidente.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Je vous demande de nous fournir, si vous voulez, le curriculum de construction, par Cris construction, de routes dans le Nord, le nombre de routes, le kilométrage et la valeur des routes qu'ils ont construites dans le passé. J'aimerais ça avoir ça ce soir pour le début de la réunion. J'imagine que ce n'est pas quelque chose qui est bien, bien compliqué, parce que c'est un contrat que vous avez signé il n'y a pas longtemps. Vous avez dû vous enquérir... Surtout que c'était votre premier contrat clé en main, comme vous appelez ça, j'imagine que vous avez fait des vérifications que vous ne feriez pas en temps normal. Mais là, comme il s'agit d'un contrat d'une nature bien particulière - vous me dites que c'est la première fois que le gouvernement fait un contrat de cette nature depuis 1986 - vous avez dû vous assurer que la compagnie à qui vous faisiez confiance, Cris construction, elle avait construit combien de routes

de cette nature dans le passé, pour quelle distance et quelle valeur?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais tenter d'avoir la réponse pour ce soir. Si je peux l'avoir, je vais la lui donner ce soir. Si je ne l'ai pas ce soir, malheureusement, je ne pourrai pas la lui donner. Mais il me semble que, comme vient de dire le député de Lévis, «it is irrelevant». Mme la Présidente, nous avons décidé que les renseignements qu'on avait, nous autres, concernant Cris construction, nous indiquaient qu'on était prêt à avoir un contrat clé en main. Ils nous ont présenté des plans, Mme la Présidente, qui rencontraient les exigences de tout le monde, d'Hydro-Québec. On n'était pas tout seuls dans ça, là. Le comité de coordination incluait Hydro-Québec, le ministère des Forêts, le MLCP, le ministère des Transports.

Les plans et le produit que Cris construction nous a présentés, pour une somme de 72 000 000 \$, nous avons trouvé que c'était ça qu'on voulait. On a exigé, dans le contrat, une assurance-qualité. On a exigé qu'ils fassent faire une vérification, durant la construction, pour s'assurer que les **matériels** et ainsi de suite... comme on fait sur une autre route. Et le ministère des Transports va faire une vérification. C'est sur la foi de ces choses-là, Mme la Présidente, que nous avons décidé de leur donner le contrat. Ce n'est pas parce qu'ils auraient fait 15 000 kilomètres ou qu'ils n'en auraient pas fait, des kilomètres. «It is irrelevant».

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

M. Garon: Êtes-vous encore là-dessus?

M. Tremblay (Rimouski): Je suis toujours là-dessus. Je ne changerai pas de sujet.

M. Garon: C'est parce que j'aurais envie de poser une question très courte pour...

M. Tremblay (Rimouski): Sur le même sujet?

M. Garon: Oui, sur le même sujet.

M. Tremblay (Rimouski): O.K., allez-y. Je vais vous donner tout le temps voulu.

M. Garon: J'aimerais simplement vous faire remarquer qu'aujourd'hui, il y a moins de gens qui font confiance à Hydro-Québec les yeux fermés. Vous comprenez qu'avec ce qui se passe depuis quelques années, là, la confiance en Hydro-Québec a diminué considérablement. Deuxièmement, j'aimerais avoir, en plus du curriculum de construction de routes de Cris construction, une copie du contrat avec Cris construction, si c'était possible d'avoir une copie du contrat que vous avez signé avec Cris cons-

truction, pour ce soir. Mais ça ne doit pas être bien compliqué et je suis persuadé, comme c'est un contrat récent, que l'ampleur des recherches ne doit pas être considérable. Ça va être le temps de faire une photocopie. J'aimerais avoir une copie du contrat, puisqu'il s'agit de fonds publics.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis peut avoir ses différends avec Hydro-Québec. C'est son affaire. Moi, j'ai indiqué qu'on n'était pas seul, le ministère des Transports, dans ça. Parmi ces gens-là, il y avait Hydro-Québec, mais aussi il y avait des gens du ministère des Forêts, et nous sommes satisfaits que les plans qui nous ont été présentés et les coûts rencontrent les exigences qu'on avait soumises à Cris construction. Maintenant, comme les gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean, nous attendons, nous sommes très anxieux, la construction de cette route-là pour qu'enfin la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean puisse bénéficier des investissements dans le Nord québécois.

M. Garon: Mais j'ai demandé une question précise. Ce n'est pas ça. J'ai demandé si je pouvais avoir une copie du contrat...

M. Middlemiss: Regardez, si j'ai une copie du contrat ce soir, oui.

M. Garon: ...qui a été signé avec Cris construction.

M. Middlemiss: Si on peut vous présenter un contrat ce soir, je vais vous le donner, mais peut-être, pour des raisons de logistique, que je ne pourrai pas vous le donner, mais je vous le donnerai demain si je ne l'ai pas ce soir. Je vais vous le donner. Je ne refuse pas de vous le donner. Ce n'est pas ça que je dis. Mais lorsque vous dites: Je veux l'avoir ce soir, peut-être que, dans la période de temps que vous me le demandez, je ne pourrai pas vous le donner. C'est pour ça que je fais attention. Si je peux le faire, je vais vous le faire.

M. Garon: J'aimerais avoir également aussi l'évaluation du ministère pour cette **route-là**, l'évaluation des coûts de cette route par les gens du ministère, parce que le ministère évalue toujours les contrats. Combien ça va coûter, d'après son estimé à lui?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que, dans ce contexte-là, ce n'est pas la même chose. C'est que, là, on a demandé: Construisez-nous une route entre un point A et un point B. Ils ont préparé les plans et, nous autres, nous avons jugé, considérant le nombre de kilomètres, les travaux nécessaires, que le prix qui nous a été soumis était acceptable. Donc, lorsqu'on a accepté de signer ce contrat-là

pour nous livrer cette route-là, par le fait même, on acceptait que le montant était raisonnable. Il me semble que, dans les faits, c'est là qu'on a... Le fait de signer le contrat... (17 h 20)

M. Garon: Mme la Présidente, au fond, ce que je demande: Il y en a une évaluation par le ministère ou il n'y en a pas? Parce que vous n'avez pas dû vous fier à ce que le prix était correct ou être prêt à signer sans évaluation. S'il y a une évaluation du ministère, j'aimerais en avoir une copie. S'il n'y en a pas, dites-moi: Il n'y en a pas. Alors, il y en a une ou il n'y en a pas? S'il y en a une, j'aimerais avoir une copie de l'évaluation, de l'analyse du ministère pour évaluer le prix de cette route-là, le prix de construction de cette route-là. S'il n'y en a pas, parfait! Donnez-moi-z-en pas si vous n'en avez pas. Mais, s'il y en a une, j'aimerais l'avoir, étant donné qu'il s'agit de fonds publics.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, encore le député de Lévis croit... Lorsqu'on fait une évaluation, c'est à partir des plans et devis. Avant d'aller en soumissions publiques, on dit: Nous autres, on évalue que ça devrait coûter ça. C'est le contraire, l'opération. Oui, mais essayez de comprendre que c'est le contraire, l'opération. On a demandé à Cris de nous présenter des plans pour exécuter la route. Ils les ont présentés avec un prix. Nous les avons analysés. Donc, le fait d'avoir signé le contrat... Mais je dois vous dire qu'entre les 57 000 000 \$ et le prix final il y a eu des discussions. Parce qu'il y a des montants qui étaient rendus plus hauts que ça. Nous autres, on a dit: Non, on n'acceptera pas ça. On n'acceptera pas ce montant-là. Rendus au montant de 73 000 000 \$, on a dit: Oui, ça, c'est acceptable. C'est acceptable. Nous croyons que c'est un prix réaliste pour le produit que vous allez nous donner.

Dans l'exercice d'évaluer les plans, Mme la Présidente, oui. La preuve qu'on l'a accepté et qu'on était d'accord avec le prix, c'est qu'on a signé le contrat. Donc, je n'aurai certainement pas un document qui me dira: Notre évaluation, nous autres, est de tant, comme vous le voyez souvent dans les engagements financiers. Ça, je ne pourrais pas vous produire ça. Mais on va regarder si on a fait... Parce que, pour moi, l'exercice était de vérifier les plans et de dire: Pour cette route-là, nous sommes d'accord que l'entrepreneur, son prix est réaliste pour nous livrer la route.

M. Garon: Moi, je ne présume pas des travaux d'évaluation qui ont été faits par le ministère. Je vous dis: Vous avez fait une étude pour évaluer les coûts de construction de cette route-là ou bien vous n'en avez pas fait? Si vous avez une étude d'évaluation des coûts de construction de cette route-là, j'aimerais avoir cette étude-là, quelle que soit l'étude que vous avez

faite. Je ne présume pas que vous en avez fait une, de quelle façon elle a été faite. Je me demande s'il y en a eu une. Si oui, j'aimerais avoir une copie de cette étude-là, l'évaluation des coûts de construction de cette route-là. Sinon, dites-moi: Il n'y en a pas, quelle que soit l'étude que vous avez faite pour estimer les coûts de construction de cette route-là, quelle qu'elle soit, l'étude.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que, non, il n'y a pas eu d'étude comme on fait normalement pour des contrats où s'en va... On a fait une validation que le prix qu'on nous chargeait, avec les plans, était raisonnable et valable, et on l'a accepté.

M. Garon: Mais comment vous pouvez le savoir?

M. Middlemiss: C'est qu'on a travaillé à l'envers. Mme la Présidente, si on ne comprend pas, lorsqu'on fait l'évaluation d'un projet, c'est parce qu'on a les plans, on a les devis. Avant d'aller en soumissions publiques, on dit: On estime, avec notre expertise, que le coût de ce contrat devrait être x. Dans ce cas-ci, ce n'est pas de même que ça a marché.

M. Garon: Je ne le sais pas comment ça a marché. Vous me dites que c'est le premier cas.

M. Middlemiss: Non, non. Mais je vous le dis. Écoutez, là, si vous écoutez un peu, je vais vous faire...

M. Garon: J'écoute, mais je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Bien non. Je comprends que vous ne comprenez pas.

M. Garon: Vous me dites que je ne comprends pas. Non, je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Je vais y aller.

M. Garon: Alors, j'essaie de comprendre comment vous avez fonctionné, puis vous me dites que c'est la première fois que vous faites ça.

M. Middlemiss: Oui. D'accord, puis j'essaie de vous dire...

M. Garon: Alors, expliquez-le-moi, mais ça a l'air d'être compliqué, c'est épouvantable.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Il faut que je vous torture pour avoir des renseignements. J'ai l'impression de me retrouver au Moyen Âge, quand tu disais: La

torture interroge et la douleur répond.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai l'impression de me retrouver dans cette époque-là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Moi, je vous dis: Je ne comprends pas. Vous me dites que c'est la première fois depuis 1986. Ça ne s'est jamais fait de même. Ça sort, c'est tellement pénible. Si j'étais votre professeur je dirais: Élève Middlemiss, passez à la queue. Parce que je ne comprends pas ce que vous me dites. Je ne comprends pas.

M. Middlemiss: Le problème, c'est peut-être vous, le professeur, et non pas...

M. Garon: Peut-être. Ceux qui liront ça évalueront ça.

M. Middlemiss: C'est que vous avez des problèmes de compréhension. **O.K.** On va recommencer encore une fois, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai compris.

M. Middlemiss: Regardez, tout le monde a compris, sauf le député de Lévis et peut-être son recherchiste, surtout.

M. Garon: Il est très bon, mon recherchiste. J'en suis fier.

M. Middlemiss: D'accord. Qui se ressemble s'assemble.

M. Garon: J'espère le garder longtemps.

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

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, c'est contraire au processus normal. Le processus normal, c'est qu'on engage un ingénieur, puis on lui dit: Voici, on veut construire une route de tant de kilomètres. Préparez-nous les plans; voici les normes qu'on veut. L'ingénieur prépare les plans, il prépare un cahier, les devis, ainsi de suite, et là le ministère dit: Avec notre expertise, le nombre de kilomètres, pour la route, le prix devrait être x. C'est pour ça qu'on fait l'évaluation avant d'aller en soumissions publiques pour nous aider à préparer notre programmation, à savoir combien on va dépenser d'argent. Donc, on fait une évaluation du prix.

Dans le cas spécifique de clé en main, là, on a dit: On veut avoir une route de tel point à tel point, et on veut avoir ça, ça, ça. On a donné ça à Cris construction. Cris construction a

préparé les plans. Ils sont revenus, ils nous ont soumis ça. On a fait l'analyse des plans. On a dit: Oui, ça rencontre ce qu'on veut. Et la dernière soumission à 72 000 000 \$, 73 000 000 \$, on l'a acceptée. On l'a acceptée, celle-là. Il y en a eu d'autres entre ça où on n'était pas d'accord. On disait que le coût était trop élevé. Quelqu'un a peut-être écrit ça sur un bout de papier: La première soumission, non, le prix était tant et on ne l'a pas acceptée parce qu'on trouvait que ce n'était pas raisonnable. Finalement, on a accepté, on a fait la validation, la dernière fois, et puis on a dit: Oui, ça, c'est raisonnable. À ce prix-là, nous procédons. C'est ça qui a été fait, Mme la Présidente.

M. Garon: Moi, je suis un peu étonné de ce que vous me dites. Je vais vous dire pourquoi. Sans mettre en doute ce que vous dites, je suis obligé de prendre votre parole, mais je vais vous dire: Voici ce qui est publié dans Le Quotidien, le jeudi 6 février 1992, sous la plume de Louis Tremblay. Vous dites: Tout le monde est au courant depuis 1989. Je trouve ça curieux, à moins que le journaliste soit complètement incompetent.

Voici ce qu'il dit: «Le député de Roberval et ministre fédéral de la Santé, **Benoît** Bouchard, remet sérieusement en question la participation financière d'Ottawa dans le projet de la route du Nord. La compagnie Cris construction, qui aurait accordé un important contrat à la firme Beaver Asphalt pour la réalisation du tronçon de 216 kilomètres, au coût de 75 000 000 \$, a soulevé une vague de récontentement. Le ministre Bouchard en a eu une bonne idée depuis quelques jours, et, hier matin, à Saint-Félicien, des intervenants du milieu économique lui ont expliqué que cette situation n'avait pas de sens. Benoît Bouchard n'était visiblement pas heureux du portrait tracé par les mêmes intervenants».

Or, vous avez l'air de me dire que tout le monde est d'accord. C'est rendu que même le ministre ne sait plus s'il va payer tellement il est surpris de voir que vous avez procédé sans appels d'offres et que Cris construction a procédé en donnant le contrat à Beaver Asphalt de cette façon-là. Alors, je veux bien avoir la foi qui transporte les montagnes, mais là je vais vous dire que je n'ai pas la foi qui construit les routes. Puis, quand je vous écoute parler, là, je trouve que ça ne marche pas avec ce qu'on dit. Le monde est estomaqué de la manière dont ça s'est passé.

Alors, vous me dites que je devrais croire toutes sortes d'affaires, que c'est la première fois que ça arrive, que ce n'est jamais arrivé, dans l'histoire du gouvernement, de donner des contrats de cette nature-là. On ne sait pas qui est responsable de quoi. Vous n'avez pas fait d'analyse pour savoir comment ça va coûter. Vous avez regardé des plans, sans analyse de votre part...

M. Middlemiss: Ce n'est pas vrai.

M. Garon: ...pour voir combien ça coûterait. Bien, je vous ai demandé s'il y en avait une. Vous me dites qu'on n'a pas procédé de la manière habituelle en en faisant une. Alors, si vous en avez une, j'aimerais la voir. J'aimerais avoir une copie du contrat et j'aimerais avoir un historique de la construction de routes par Cris construction. Je ne la sais pas, la réponse. Je veux savoir quelles routes ils ont construites, à quels endroits, pour quelles distances, comme tous les bureaux ou les entreprises indiquent habituellement ça dans leur curriculum. À un moment donné, vous voyez des bâtisses. Ils disent: On a construit ça, on a construit ça, on a construit ça. Habituellement, elles sont fières de le faire savoir, les entreprises. Elles vous envoient même, pour vous inciter à faire appel à leurs services, des brochures avec les photos des bâtisses qu'elles ont faites, en disant ce qu'elles faisaient dans cette construction-là, assez que c'est impressionnant.

Cris construction, j'imagine, c'est une compagnie qui est fière de cette construction. Des fois, quand je vois M. Matthew Coon **Come** à la télévision, je vois à quel point il a l'air batailleur. Je suis persuadé que les gens de Cris construction ont eu le même dynamisme pour montrer toutes les routes qu'ils avaient construites dans le passé au Québec.

Alors, j'aimerais avoir ça, l'entente et l'analyse du coût de construction par le ministère, quelle que soit l'analyse. Je n'en présume pas, je ne la connais pas, je ne la sais pas. Vous me dites: C'est un cas sui generis, c'est la méthode de l'avenir de fonctionner. Moi, je trouve ça un peu à l'aveuglette, je dois le dire.
(17 h 30)

Je vois le député de Rimouski. J'aimerais lui demander: Est-ce qu'on va faire la route, par exemple, entre Cacouna et Rimouski de cette façon-là? On pourrait dire: Entre Cacouna et Rimouski, on veut une route. Dites-nous combien ça va coûter, on va vous payer. J'aimerais ça. Moi, je pourrais vous dire que, si vous voulez en faire une, voyez-vous, entre Lévis et Saint-Henri, bon, bien, tant qu'à ne rien avoir, peut-être bien qu'on dirait: J'aimerais ça. Apparemment, c'est la méthode de l'avenir. Bon, bien, peut-être que, moi, je suis un homme avec, comme vous dites, des lumières dans le dos pour regarder le passé. Mais, vous, vous planifiez sur 30 ans. Bien, là, moi, je ne suis pas dans la presbytie politique où je vois seulement dans 30 ans, mais je ne vois pas cette année. Alors, comme je suis un peu dans là myopie de la construction des routes, j'aimerais savoir cette année comment ça marche.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, là, je viens de comprendre. Moi, je le comprends, lui, bien plus que lui me comprend. C'est l'article de

journal du mois de février qui le préoccupe. C'est ça qui le préoccupe, hein? M. Benoît Bouchard n'a jamais questionné le contrat clé en main. Il n'a jamais questionné ça. Il n'a pas dit: Ce n'est pas une bonne méthode.

M. Garon: Sans soumissions par la suite.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est sans soumissions qui est le problème.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député, M. le ministre parle. Écoutez la réponse.

M. Middlemiss: Je vous ai écouté, hein, avec patience. Écoutez un peu, vous aussi. Écoutez. Arrêtez de penser et écoutez. Donc, ce qui le préoccupe, c'est la sortie du ministre Benoît Bouchard et il veut encore ramener sur la place publique qu'il y a un contrat qui a été donné à Beaver Asphalt sans soumissions. C'est ça qu'il veut faire, Mme la Présidente. Ça fait à peu près cinq fois qu'il le répète aujourd'hui. Ça fait cinq fois qu'il le répète et il continue à le répéter. Mais, moi, je lui ai expliqué c'est quoi, un contrat clé en main, et il n'a rien compris parce qu'il ne veut pas comprendre. Il ne veut pas comprendre, Mme la Présidente, et c'est ça qui est malheureux. Parce que je lui ai expliqué... Je vais vous dire quelque chose: Si j'étais le professeur, lui, il ne serait même jamais allé à la tête; il serait resté à la queue tout le temps, Mme la Présidente. Je vous le garantis...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...parce qu'il n'a démontré aucune compréhension de tout de ce que j'ai dit aujourd'hui. Je lui ai dit que, pour construire une route, on n'a pas besoin d'avoir une brochure qui démontre, tu sais, qu'on est bons, puis qu'on est fins. Ça, ça fait partie de la publicité des bureaux d'ingénieurs, des bureaux d'architectes ou des gens qui font de la gestion. Ça, c'est leur façon de vendre leur produit et on paie pour aussi. On paie pour ce produit-là parce que ça fait partie de la publicité. Dans le cas de Cris construction, nous avons, comme gouvernement, décidé de leur donner un contrat clé en main pour la construction d'une route. On a décidé ça. Et la construction d'une route clé en main, c'est de dire: On veut avoir une route d'un point A à un point B, on veut avoir tel gabarit, on veut avoir des ponts, on veut avoir des ponceaux, on veut avoir ceci, combien allez-vous nous charger pour nous livrer ça? Et donnez-nous les plans. Ils nous ont donné les plans. Ils ont fait préparer les plans. Nous avons accepté, après peut-être deux ou trois reprises, un plan et un prix qui étaient acceptables.

C'est pour cette raison-là, Mme la Prési-

dente, que je disais que, contrairement à d'autres contrats qu'on fait où on a une évaluation avant d'aller en soumissions, il faut établir, c'est quoi le coût, surtout dans la programmation. Parce que, au moment où on fait la programmation, on n'a pas eu les prix des contracteurs encore. Donc, il faut évaluer, dans notre programmation annuelle, de combien d'argent on a besoin pour ci, pour ça. C'est pour ça qu'on établit l'évaluation.

Dans ce cas-ci, Mme la Présidente, ce n'est pas de la même façon qu'on a procédé. On a dit: On veut avoir une route et, au moment où on a décidé de signer le contrat, c'est parce qu'on était satisfaits que, pour le produit qu'on était pour nous livrer, le prix était raisonnable. Tu sais, on parle de 212 kilomètres et, si on regarde le coût du kilomètre, incluant les plans, devis, études, ça arrive à peu près à 340 \$ du kilomètre.

Une voix: 340 000 \$.

M. Middlemiss: Excusez, 340 000 \$ du kilomètre.

M. Garon: Je vais vous poser une question.

M. Middlemiss: Oui. Et, donc, on avait été satisfaits de ça.

M. Garon: Quand il était question que ça coûte 57 000 000 \$, qui devait payer quoi?

M. Middlemiss: C'était 20...

M. Garon: Parce que, si ma mémoire est bonne, le fédéral devait payer 25 000 000 \$. Mais quand ça coûte 73 000 000 \$, avec votre façon clé en main, le fédéral, il reste toujours à 25 000 000 \$. Ça veut dire que ceux qui paient, c'est les Québécois. Parce qu'il semble que la participation fédérale, quand un contrat passe de 57 000 000 \$ à 73 000 000 \$, la gestion des travaux a de l'importance, mais elle reste à 25 000 000 \$. Même si ça reste à 25 000 000 \$, le ministre du fédéral est surpris. Pourquoi? Parce que le problème vient du fait qu'il n'y a pas eu d'appels d'offres et, si ma mémoire est bonne, il n'y a pas eu d'appels d'offres pour savoir qui va exécuter les travaux, comme Beaver Asphalt qui a été choisie par Cris construction.

Si ma mémoire est bonne, même, c'est tellement vrai, ce que je vous dis là, que - je vous dis ça de mémoire, parce que je n'ai pas le papier devant moi - l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec avait elle-même protesté. L'Association avait elle-même protesté quant à ce contrat en particulier où le contrat avait été donné par Cris construction, sans appels d'offres, à Beaver Asphalt, alors que les constructeurs de routes n'avaient pas eu l'occasion de soumissionner et

d'offrir leurs services au meilleur prix. On ne peut pas dire que c'est des péquistes. Ce sont des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec.

Une voix: Il y en a, il y en a.

M. Garon: Ah! Je vais vous dire: Moi, je n'en connais pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: S'il y en a, c'est des membres secrets, puis je ne les connais pas.

M. Middlemiss: Oui, oui. Mme la Présidente, je ne demande jamais à personne, moi, son allégeance politique. Ils peuvent être ce qu'ils veulent.

M. Garon: Ah, il y en a... Dans certains cas, vous n'avez pas besoin de le demander, ils l'ont écrit dans le front.

M. Middlemiss: C'est la compétence de faire des choses, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: C'est qu'au moment où les coûts étaient estimés à 57 000 000 \$, c'était le prix que Cris construction nous avait dit que ça coûterait à ce moment-là. C'était encore clé en main. À ce moment-là, le fédéral aussi mettait 25 000 000 \$. Je ne veux pas refaire un débat constitutionnel.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Moi, ce qui m'intéresse, Mme la Présidente, c'est de m'assurer que la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean puisse bénéficier du développement du Nord du Québec.

Une voix: Ça, c'est important.

M. Middlemiss: Ça, c'est important et c'est pour ça, Mme la Présidente, que le gouvernement fédéral a décidé de mettre 25 000 000 \$ dans cette route-là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Le développement régional. C'est aussi parce que Hydro-Québec a besoin de cette route-là pour la construction de barrages dans le développement hydroélectrique du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Et c'est une région péquiste.

M. Middlemiss: Et c'est 10 000 000 \$ qu'ils

vont mettre dedans, Mme la Présidente.

M. Garon: Roberval.

M. Middlemiss: Et ils ont augmenté la participation parce que les coûts, j'ai indiqué tantôt... Pour vous montrer qu'il n'écoute pas encore, le député de Lévis, une des raisons du fait que le coût a augmenté à 72 000 000 \$ ou 73 000 000 \$, c'est qu'à un endroit on est obligé de construire des ponts au lieu de construire des ponceaux. On a été obligé d'élargir et de renforcer un pont parce que Hydro-Québec va le demander pour des choses spéciales. À des endroits, on va construire des ponts pour rencontrer les exigences de l'environnement. C'est un peu ça, Mme la Présidente, les 57 000 000 \$. Ce n'était pas une estimation prise dans l'air. C'était dès le début. La première offre que Cris construction a faite au gouvernement du Québec, ils ont dit: On va vous construire ça pour 57 000 000 \$. Après ça, il y a eu des développements et le prix final était 72 000 000 \$.

M. Garon: 73 000 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, qu'on ne commence pas à faire un plat en disant que le ministre Benoît Bouchard a changé d'idée, puis qu'il y a les 25 000 000 \$.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Non, les 25 000 000 \$ étaient là au moment où c'était un contrat clé en main par Cris construction, basé sur une estimation de 57 000 000 \$ pour la route.

M. Garon: Oui, sauf que, lui, il a gardé sa participation à 25 000 000 \$ et là les travaux, au lieu de coûter 57 000 000 \$, vont coûter 73 000 000 \$. Il n'y a pas eu d'appels d'offres par Cris construction. C'est là-dessus que le fédéral était surpris, c'est là-dessus que l'Association des constructeurs de routes et grands travaux était surprise et là le fédéral, lui... Ça monte à 73 000 000 \$, sauf que la facture, c'est nous autres. Hydro, je comprends, a des augmentations de tarifs de plus de 30 % depuis 2 ans. Eux autres, ils sont sur le pilote automatique dans l'inflation.

M. Middlemiss: Ils ont eu 15 % en 1981 aussi, hein? Vous souvenez-vous de 1981, 15 %?

M. Garon: Mais, à 73 000 000 \$, c'est vous qui n'avez pas fait vos devoirs, au fond. C'est vous qui êtes le maître d'oeuvre ou en charge de la réalisation des travaux. Le fédéral reste à 25 000 000 \$, alors que les travaux passent de 57 000 000 \$ à 73 000 000 \$. Avec cette formule **magnifique** de l'avenir, lui, il ne paie pas plus

cher, sauf que, la différence, on va se la farcir, comme Québécois contribuables.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on fait bien le calcul, 57 000 000 \$ moins 25 000 000 \$, ça fait quoi? 32 000 000 \$, que le gouvernement du Québec aurait été obligé de payer à ce moment-là. 32 000 000 \$, hein? Faites la différence. Parce qu'on est obligé de changer et qu'Hydro-Québec était un peu responsable de l'augmentation des coûts, on est allé chercher 10 000 000 \$ là.

M. Garon: De qui?

M. Middlemiss: D'Hydro-Québec.

M. Garon: Ce n'est pas nous autres, Hydro-Québec, je suppose?

M. Middlemiss: Non, non. Bien, regardez, Hydro-Québec, il me semble qu'on fait juste répartir les choses. Le gouvernement canadien avait dit 25 000 000 \$ pour une route de 57 000 000 \$ et, si les coûts sont augmentés à plus de 57 000 000 \$, c'était essentiellement dû aux exigences d'Hydro-Québec pour être capable de transporter son équipement et ainsi de suite. Donc, c'est pour ça qu'on est allé chercher 10 000 000 \$ à **Hydro-Québec**.

M. Garon: Pourriez-vous me dire la ventilation à 57 000 000 \$ et la ventilation à 73 000 000 \$?

M. Middlemiss: 57 000 000 \$: 25 000 000 \$ **du fédéral**, 32 000 000 \$ **du provincial**.

M. Garon: Bon. Puis à 73 000 000 \$?

Une voix: 72 000 000 \$.

M. Middlemiss: 72 000 000 \$. 73 000 000 \$.

M. Garon: 73 000 000 \$. Dans votre communiqué, c'est marqué 73 000 000 \$.

(17 h 40)

M. Middlemiss: 25 000 000 \$ du fédéral, 10 000 000 \$ d'Hydro-Québec, pour la troisième fois...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...500 000 \$ par Barrette-Chapais, là, l'exploiteur de la forêt, et la balance par le gouvernement du Québec.

M. Garon: Combien la balance?

M. Middlemiss: C'est quoi la balance? 37 500 000 \$.

M. Garon: 37 500 000 \$.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vous avez l'air de dire que 5 500 000 \$ de plus, c'est une pinotte, je suppose?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Vous avez l'air de dire qu'il n'y a rien là. Ça passe de 32 000 000 \$ à 37 500 000 \$. Moi, je ne suis pas encore blasé au point de penser que 5 500 000 \$, ce n'est rien.

M. Middlemiss: Bien non, mais regardez. Si vous n'êtes pas capable de faire vos propres calculs, là, hein, ne me demandez pas de les faire pour vous.

M. Garon: Non, non, mais vous disiez que ça ne coûtait pas plus cher au gouvernement du Québec. C'est 5 500 000 \$ de plus, puis 10 000 000 \$ à Hydro-Québec. Alors, c'est de l'argent de plus pour les contribuables québécois...

M. Middlemiss: Oui. Regardez...

M. Garon: Hydro-Québec, ce qu'elle ne ramasse pas, ce qu'elle n'économise pas, on s'en s'aperçoit sur le compte. Je vais vous dire: À 30 % d'augmentation en 2 ans, on le sait.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, là, le débat, ce n'est plus un projet clé en main. Là, le débat, pour le député de Lévis, c'est que le gouvernement fédéral ne paie pas sa quote-part.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça qu'on discute, là.

M. Garon: Non, non, non.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça, là. Tout à l'heure, là... Non, non, non. C'est exactement ça.

M. Garon: Benoît Bouchard ait qu'il est surpris qu'il n'y ait pas eu d'appels d'offres par ceux qui vont construire parce qu'on s'est reviré de bord, puis on a donné le contrat à Beaver Asphalt. Il dit: On est surpris. L'Association des constructeurs de routes et grands travaux dit la même chose. On est surpris, on aurait dû avoir un appel d'offres là-dessus, à un stade ou l'autre.

De la même façon, quand on fait un contrat avec une municipalité, on oblige la municipalité à aller en appels d'offres. Ils ne peuvent pas se revirer de bord pour faire des contrats clé en main. Ils vont en appels d'offres. Ici, les gens ont été surpris qu'il n'y ait eu d'appels d'offres à aucun endroit. C'est ça, le problème. N'essayez

pas de faire croire que c'était le contrat clé en main. Il n'y a pas eu d'appels d'offres à Cris construction, puis, à Cris construction, ils se sont revirés de bord, parce qu'il semble qu'ils n'étaient pas capables de faire la route, puis ils l'ont donnée à Beaver Asphalt sans appels d'offres, encore là.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste avant de lui donner la parole, c'est que j'ai rencontré l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, l'exécutif, et j'ai posé la question: Lequel de vous, entrepreneurs, aurait refusé de prendre le contrat clé en main si Cris construction vous l'avait offert? J'ai dit: Que le premier lève sa main. Vous pouvez vous imaginer qu'est-ce qui est arrivé, hein. Personne n'a levé sa main, parce que tout le monde aurait voulu l'avoir, ce contrat-là. C'est bien beau, on critique que le contrat a été donné sans soumissions, mais, si on l'avait offert à un autre entrepreneur, c'est certain que, peut-être, l'autre aurait dit non. Mais il n'y en a pas un qui était prêt à dire: Moi, je ne suis pas prêt à l'accepter. Si on me l'avait offert, j'aurais accepté ça sans soumissions. Puis, c'est normal, ça. C'est normal que n'importe quel entrepreneur qui peut être assuré d'avoir un contrat sans être obligé de soumissionner, il va l'accepter. Et je leur ai posé la question sur ça, puis il n'y en a pas un qui a dit: Moi, je l'aurais refusé. Personne ne m'a dit qu'il l'aurait refusé. Ils l'auraient tous accepté. Donc, c'est tout ce que je voulais dire, ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Dernière question, rapidement.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, elles sont pas mal longues, M. le député.

M. Garon: Oui, je sais que c'est le député de Rimouski, mais on a du temps. Ce ne sera pas long parce que...

M. Middlemiss: Oui, oui, bien, là...

M. Garon: La dernière question là-dessus, à ce moment-ci. Après ça, je vais écouter le député de Rimouski. Est-ce que Beaver Asphalt était là quand on négociait le prix avec Cris construction ou si Cris construction était toute seule?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire

par non?

M. Middlemiss: Non, ils n'étaient pas là. Vous posez la question. Je vous dis non.

M. Garon: Cris construction négociait toute seule.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à la question du député de Lévis me demandant si Beaver Asphalt était là durant les négociations, la réponse est non.

M. Garon: Elle se faisait entre qui et qui, la négociation?

M. Middlemiss: Entre Cris construction et le ministère des Transports. Cris construction a un directeur général qui est ingénieur.

M. Garon: Puis qui était là pour le ministère?

M. Middlemiss: Pour le ministère?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Michel Boivin.

M. Garon: Puis, pour Cris construction?

M. Middlemiss: C'était un monsieur Tremblay, qui est le directeur général de la compagnie Cris construction.

M. Garon: Des monsieurs Tremblay, dans le Lac-Saint-Jean, tu sais... Son prénom?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas, son premier nom. Je peux vérifier, là.

Une voix: Jean.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je vais vérifier, mais je sais que le directeur général de...

Une voix: C'était Mario Tremblay.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: ...Cris construction, c'est un monsieur Tremblay. Je vais obtenir son premier nom.

Une voix: Hi! Ha! Tremblay.

M. Middlemiss: Hi! Ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais Michel Boivin était-il seul

ou s'il était en charge d'un service? Parce que ça prend quelqu'un en charge d'un service, je pense.

M. Middlemiss: Non, non, il était...

M. Garon: Qui était la personne? Quel service du ministère négociait avec Michel Boivin?

M. Middlemiss: Michel Boivin était le coordonnateur au niveau du ministère des Transports, mais il a travaillé de concert avec les gens des chaussées, les gens des structures...

M. Garon: Mais ce n'est pas quelqu'un en autorité, ça, Michel Boivin. Qui est en autorité au ministère?

M. Middlemiss: Mais c'est lui qui était le coordonnateur. Ça venait au sous-ministre, la personne...

M. Garon: Il relevait de qui, Michel Boivin, quand il faisait ce travail-là?

M. Middlemiss: Du sous-ministre.

M. Garon: Directement?

M. Middlemiss: Directement.

M. Garon: Qui était sous-ministre, à ce moment-là?

M. Middlemiss: M. Jean-Marc Bard.

M. Garon: Merci.

M. Middlemiss: Ah, mais oui! Vous auriez dû poser la question il y a longtemps.

M. Garon: Je ne le savais pas.

M. Middlemiss: Je vous l'aurais donné. Vous ne saviez pas? L'innocence! Je ne le savais pas.

M. Garon: Non. Je ne savais pas la structure d'autorité. Je ne savais pas. Je la comprends, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Ah, O.K.

M. Middlemiss: Ah non!

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

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, finalement, vous m'avez reconnu. Ça me fait plaisir de dire que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski, à chaque fois que je vous ai reconnu, vous avez cédé la parole à M. le député de Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Tremblay (Rimouski): C'est ma courtoisie qui m'a puni, Mme la Présidente. Le critique de l'Opposition, là, le député de Lévis, Mme la Présidente, n'a vraiment rien à dire sur les crédits. Depuis 2 h 30 qu'on l'entend parler de la route du Nord qui n'est même pas dans les crédits, à l'heure actuelle. Ce n'est même pas là-dedans. Alors, ça fait 2 h 30 qu'il nous parle d'un bon projet, un excellent projet, mis de l'avant par le ministère des Transports pour construire une route du Nord qui est attendue par la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean depuis au moins 20 ans.

Alors, M. le député de Lévis, avec tout le respect que je vous dois, je dois vous dire que vous êtes vraiment dans l'incapacité de critiquer d'une façon convenable les crédits du ministère des Transports. Parce que, si vous aviez eu le moindrement le souci de critiquer les véritables crédits, vous auriez fait appel aux crédits. Mais non, vous critiquez un projet qui est excellent pour le développement du Nord du Québec, qui fait l'affaire de la population de Saguenay-Lac-Saint-Jean et qui va faire l'affaire de toute la population du Québec. Bien plus que ça, c'est un projet qui est très, très valable pour le ministère des Transports. Il est vraiment rentable dans le sens qu'il va nous coûter à peu près 344 000 \$ du kilomètre, imaginez-vous.

Moi, j'entends prendre une route présente-ment, là, dans le Bas-Saint-Laurent. M. le ministre, vous êtes bien au courant, j'ai un tronçon à partir de Cacouna à aller au Bic, justement d'un point A au point B. Si jamais votre route du Nord, elle se réalise tel que prévu dans les coûts, dois-je vous dire que, moi, je suis intéressé à ça pour la route, éventuellement, dans ma région, à partir de Cacouna à aller au Bic. Si jamais ça se fait sur ce même schéma-là, ça doit être intéressant pour nous parce qu'on va faire des routes d'une façon beaucoup plus économique que présentement.

Alors, moi, je trouve qu'à l'heure actuelle, avec ce que vous avez fait comme expérience, si elle est vraiment valable, bien, mon Dieu, on va faire que des routes clé en main soient la solution de l'avenir, et je pense qu'elle mérite d'être expérimentée. L'expérience que vous faites avec cette route-là, elle est tout à fait valable pour le ministère des Transports, d'une part, mais valable pour le gouvernement, parce qu'on va réunir le point A au point B, comme vous le dites si bien; 212 kilomètres pour 72 000 000 \$ ou à peu près 344 000 \$ du kilomètre de route, c'est un prix exceptionnel, M. le député de Lévis. Jamais on n'aura construit une route au Québec

à un aussi bas prix.

Si cette expérience-là est valable, en tout cas, M. le ministre, je vous demande de penser à ma route du point A... Moi, c'est Cacouna-Bic; A, pour Cacouna à la fin et B pour Bic. Alors, c'est 70 kilomètres. Ça coûterait seulement 24 000 000 \$ au lieu de 70 000 000 \$. Ce serait une pinotte, comme on dirait, et ce serait excellent pour ma région. M. le ministre, je vous félicite d'avoir autorisé et d'avoir réalisé - il est en voie de réalisation - ce projet-là. C'est un excellent projet et ça va nous donner une bonne expertise pour le futur.

M. Camden: Mme la Présidente, on remarque que le député n'a pas de Cris dans sa région, mais il réclame ça à grands cris.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, c'est ça que je vois. Je savais que le député de Rimouski avait quelque chose à demander, mais est-ce qu'il faut intervenir comme ça pour avoir des 24 000 000 \$ dans notre comté?

M. Tremblay (Rimouski): Alors, Mme la Présidente, vous n'êtes pas là pour commenter ce que j'ai dit. Vous êtes là pour présider, vous. N'ajoutez pas, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Je n'ai pas droit de parole, moi. Je préside. Chaque député de la commission donne sa commande au ministre, mais moi, en tant que présidente, je n'ai pas le droit de passer ma commande.

M. Garon: Mme la Présidente...

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

M. Garon: ...je remarquerai que, dans la route de Cacouna-Rimouski, après les élections, on a annoncé que ça prendrait huit ans d'études. Alors vous, contentez-vous des études.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai remarqué que le ministre délégué aux Transports a dit que les travaux étaient donnés et que le contrat était signé. J'aimerais savoir sur quelle période de temps les travaux doivent être effectués. Comment ça va prendre de temps pour qu'ils soient terminés, les travaux? Puis, on a parlé d'un financement sur sept ans. Est-ce qu'on peut dire que les travaux vont être finis, puis vont être payés sur un échancier de sept ans? Parce que vous avez dit des choses que je n'ai pas trop ajustées, là, que les travaux...

M. Middlemiss: Vous n'avez pas écouté.
(17 h 50)

M. Garon: Oui, oui. J'ai écouté très bien. Je vous dis ce que vous avez dit. Je ne vois pas le lien. Parce que vous dites que les travaux vont être faits très rapidement. Alors, bon, là, je voudrais savoir sur quelle période de temps les travaux vont être faits. Et vous avez dit que le financement, le paiement se ferait sur sept ans. J'aimerais savoir, d'abord, combien de temps ça va prendre pour faire les travaux et quel est l'échéancier de paiement des travaux sur sept ans. Combien chaque année pendant sept ans, après l'échéancier de construction?

M. Middlemiss: Mme la Présidente... Mme la Présidente, vous m'écoutez?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je dois dire que le contrat est signé et Cris construction doit livrer la route dans 24 mois, 2 ans.

M. Garon: Quelle date?

M. Middlemiss: Une période de 2 ans de construction...

M. Garon: Quelle date?

M. Middlemiss: ...24 mois.

M. Garon: Et quelle date? Il a été signé quand? Deux ans...

M. Middlemiss: C'est au mois de décembre, peut-être le 20 ou le 21 décembre, là.

M. Garon: 1991?

M. Middlemiss: Oui. Ça, on pourra vous donner la date exacte ce soir, là.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Et le paiement, ce que je disais, de 36 500 000 \$ ou 37 500 000 \$ du gouvernement du Québec va être financé sur une période de 7 ans, en commençant à la fin des travaux. On va faire un financement temporaire dans la période, là, parce que, pour la première année, comme je vous l'indiquais tantôt, il y a 25 000 000 \$ du fédéral, 10 000 000 \$ qui vont venir d'Hydro-Québec. C'est pour ça qu'on n'a pas de crédits...

M. Garon: Et les gens vont être payés quand?

M. Middlemiss: Ils vont être payés...

M. Garon: Si les travaux sont finis en décembre 1993...

M. Middlemiss: D'accord. Ils vont être payés...

M. Garon: Les gens vont être payés selon quel échéancier? C'est ça que j'ai demandé.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon: Ils vont être payés selon quel... Vous avez dit: Un financement sur sept ans. Un financement, ça peut vouloir dire les emprunts...

M. Middlemiss: Oui, l'emprunt.

M. Garon: ...et qui vont être payés quand? L'échéancier de paiement des travaux à Cris construction, c'est quoi?

M. Middlemiss: J'ai répondu tantôt qu'au fur et à mesure du progrès des travaux on va payer. Mais, si on parle du financement de la partie du gouvernement du Québec, qui est de 37 500 000 \$, on va payer, mais, nous autres, on va financer, à la fin des travaux, et on va le repayer. On va emprunter sur 7 ans et on va remettre la somme de 37 500 000 \$.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Mais, avant ça, l'entrepreneur va être payé, lui, par un financement temporaire de la part de la SDBJ. La SDBJ va s'occuper de payer **durant** la période de construction. Une fois la période de construction terminée, le gouvernement du Québec va faire un emprunt pour le montant et va le payer sur une période de sept ans à partir de la fin des travaux.

M. Garon: La SEBJ.

M. Middlemiss: La SDBJ.

M. Garon: La SDBJ, elle...

M. Middlemiss: Elle fait le financement.

M. Garon: ...elle va le payer, mais vous...

M. Middlemiss: Durant la construction et, à la fin de la construction, nous autres, on va emprunter la somme pour payer la SDBJ et on va le financer sur une période de sept ans. Mme la Présidente, c'est une première sur le réseau routier.

M. Garon: Mais pourquoi?

M. Middlemiss: C'est parce qu'on a dit que... Regardez, c'est pour éviter de prendre des sommes d'argent dans les budgets qu'on a présentement. On a dit: C'est un investissement... C'est fini, là?

M. Garon: Ça fait qu'on fait des travaux à crédit, à toutes fins pratiques. Mais qui paye l'intérêt de ces sommes-là?

M. Middlemiss: Ah, ça... Bien, qui, vous pensez, va payer l'intérêt? C'est le gouvernement du Québec. Mme la Présidente, c'est une façon... Laissez-moi finir et vous en poserez une autre. C'est une façon de dire que c'est un investissement à long terme. Un investissement à long terme, c'est comme une maison. Une maison, on ne la paie pas nécessairement la première année. On peut prendre une hypothèque pour 20 ans, une hypothèque sur 15 ans. Dans le cas d'une route d'accès aux ressources, qui est dans les intérêts supérieurs du Québec et les intérêts supérieurs de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, au lieu d'attendre d'avoir les sommes nécessaires, on a dit: Voici, nous jugeons que les retombées économiques justifient qu'on utilise une méthode différente de financement et qu'on procède à le faire de cette façon-là. C'est dans ce contexte-là, Mme la Présidente, qu'on l'a fait. C'est une première, oui, mais on a jugé que c'était important pour cette région-là d'être capable d'avoir accès au chantier d'Hydro-Québec, de permettre à Minnova de se développer et de permettre à Barrette-Chapais de continuer à faire son exploitation forestière.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, je pense que ça donne toutes les explications nécessaires. Est-ce qu'on revient aux crédits?

M. Garon: Le député de Duplessis a des questions. Je reviendrai...

La Présidente (Mme Bélanger): Sur la route encore?

M. Garon: Bien, là, j'ai le droit de poser des questions. Je peux passer tous les crédits, si je veux, là-dessus.

M. Middlemiss: Pas de problème. Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. D'accord. M. le député de Duplessis.

M. Perron: Alors, M. le Président... Mme la Présidente... Je m'excuse.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais mieux.

M. Perron: Je voudrais, dans un premier temps, faire une mise au point concernant une lettre qui m'a été envoyée en date du 17 mars 1992, signée par le ministre lui-même et dans laquelle il dit ceci concernant le programme d'intervention 1992-1993 du ministère des Transports: Nous avons examiné avec beaucoup d'at-

tention les besoins du réseau routier de votre circonscription électorale ainsi que les dossiers que vous nous avez identifiés comme prioritaires.

J'avais reçu, antérieurement, une autre lettre de la part du ministre, qui me demandait de lui signifier les dossiers prioritaires sur lesquels je voulais que le ministère des Transports ou de son gouvernement mette l'accent. Mais la lettre m'est parvenue sans aucun document en annexe, comme c'était l'habitude du ministère des Transports de le faire. Donc, je n'ai pu obtenir ni du ministère des Transports, ni de votre bureau, les informations adéquates pour que je puisse établir les priorités pour le comté de Duplessis. Alors, c'est la raison pourquoi cette lettre-là...

Je dois vous dire tout de suite, M. le ministre, qu'en aucun temps je n'ai pris de décision pour endosser quelque priorité que ce soit, parce que le document que vous m'avez fait parvenir, en annexe à votre lettre du 17 mars dernier, c'est effectivement le document que j'aurais dû recevoir dans un premier temps, en tout cas, une copie de ça pour que je puisse le travailler. C'est le document qui est intitulé comme ceci: «Construction du réseau routier et entretien des infrastructures; programme unifié, accepté 1992-1993; circonscription électorale provinciale: Duplessis». Alors, comme je ne l'avais pas, ce document-là, je ne pouvais pas faire de recommandations au ministre. C'est pour cela que le ministre n'a jamais eu de réponse à la première lettre qu'il m'avait envoyée. Donc, je n'ai pas établi de priorités.

Routes de la Basse-Côte-Nord

Deuxièmement, Mme la Présidente, si vous permettez, comme il y a plusieurs réseaux routiers qui, depuis de nombreuses années, sont en construction dans le comté de Duplessis, en particulier à l'est de Havre-Saint-Pierre, dans trois secteurs en particulier, on va commencer par le côté est, à l'extrême est du comté de Duplessis, c'est-à-dire entre la baie du Milieu, Sandwash Pond et Vieux-Fort. J'avais écrit une lettre au ministre, lui demandant quels étaient les échéanciers se rapportant à la construction de la route; d'abord, finition de la route actuelle où le contrat a été donné et où il était question de faire du pavage, puis, à ce que je sache, il n'est pas encore fait ou il va être fait au cours de l'année 1992. Mais, pour le restant, à partir du pont de Rivière-Saint-Paul, sur une longueur d'à peu près 6 milles de Rivière-Saint-Paul à aller jusqu'à Vieux-Fort, il appert que le ministre délégué aux Transports attend que le comité de transport rende sa décision se rapportant à la construction pour sortir en soumissions dans ce dossier-là. Il attend le rapport du comité de transport, qui siège depuis plus d'un an et demi, à la demande du ministre des Transports, M. Elkas.

Ce rapport-là du comité n'étant pas encore remis, sinon que quelques étapes ont été franchies, le ministre dit: On va attendre le rapport avant d'aller de l'avant dans la construction de cette route-là. Je ne me cache pas de dire au ministre... Je crois qu'il est même allé dans cette région-là, à moins que je ne me trompe, dans le bout de Rivière-Saint-Paul. J'invite le ministre à aller voir ça. Pour votre information, la route existant entre Rivière-Saint-Paul et Vieux-Fort, ce n'est pas une route; c'est une «trail», comme on dit en jargon. On a probablement lâché une vache qu'on a laissée en plein milieu du bois et on lui a dit: Fais la «trail» et on va te suivre après. Même, il y a des endroits pour que les véhicules puissent se rencontrer, parce que la route est trop étroite pour que se rencontrent deux véhicules automobiles. Ça n'a pas de bon sens de continuer de même en 1992.

La question que je pose au ministre: Compte tenu du fait que tout est fait au niveau technique, et ça, ça été très bien fait par les fonctionnaires du ministère des Transports, que tout est prêt au niveau des plans et devis, qu'on est prêts, donc, à sortir en soumissions avec un cahier de charges, pourquoi le ministre attend-il que le comité de transport formé par le ministère des Transports ait remis son rapport avant de procéder, d'abord, à sortir en soumissions et à la construction de cette route-là? Ça peut se faire sur une période de deux ou trois ans. Ce que les gens attendent, c'est qu'il y ait du travail dans le milieu et que la route soit construite pour avoir un accès.
(18 heures)

Et j'ajoute **là-dessus** qu'actuellement il y a des problèmes énormes qui sont vécus pour le transport scolaire à partir de Vieux-Fort à aller jusqu'à Rivière-Saint-Paul. Il y a des problèmes énormes quant au transport des malades entre Vieux-Fort et **Lourdes-de-Blanc-Sablon** où est le centre hospitalier et où sont tous les services de santé et services sociaux, les services de la commission scolaire, etc. Alors, vous pouvez comprendre que cette route-là s'impose puisque les gens ne sont pas reliés, même pas en hiver, entre eux.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans un premier temps, il y a un contrat entre Saint-Paul et Sandwash qui est en exécution. C'est un contrat de l'ordre de 7 000 000 \$ dont on a fait pour 2 000 000 \$ de travaux. Il nous en reste pour 5 000 000 \$ à compléter cette année. Il y a un autre contrat de Saint-Paul...

M. Perron: Les échéanciers de ce contrat-là, c'est quoi?

M. Middlemiss: C'est cette année.

M. Perron: Ça doit se finir au complet cette année?

M. Middlemiss: Oui.

M. Perron: Est-ce que ça inclut le pavage aussi?

M. Middlemiss: Oui.

M. Perron: Et ça doit se terminer cette année?

M. Middlemiss: C'est ça. L'exécution... Ça doit être dans votre programmation. C'est indiqué dans votre programmation qu'il en reste à faire pour 5 000 000 \$ et quelque chose cette année.

M. Perron: O.K.

M. Middlemiss: Et, pour compléter cette route-là, il y en a un autre qui serait entre Saint-Paul et Vieux-Fort qui est à l'ouest. Sur ce contrat-là, moi, je n'ai aucune indication qu'on attend une réponse de la part du comité. On m'indique que c'est qu'il faut terminer le contrat entre Saint-Paul et Sandwash avant de procéder entre Saint-Paul et Vieux-Fort. Je dois dire, en passant, que j'ai parlé ce matin à M. Scott Buckle qui m'a appelé exactement pour me demander: Est-ce que c'est vrai que le ministère des Transports a l'intention de faire des interventions sur cette partie-là, entre Vieux-Fort et Saint-Paul? On m'indique qu'il y a des interventions ponctuelles qui vont se faire sur ce tronçon-là cette année, en attendant qu'on passe à l'exécution de la reconstruction entre Vieux-Fort et Saint-Paul.

M. Perron: Les interventions entre Vieux-Fort et Rivière-Saint-Paul qui vont être faites cette année, ça monte à combien à peu près, le montant?

M. Middlemiss: On pourrait vous donner le quantum plus tard, mais on m'indique que ça va être des corrections de profils et des corrections de courbes. Je pourrais vous donner les montant, peut-être ce soir, si je le peux.

M. Perron: Maintenant, le ministre a mentionné tout à l'heure que ce tronçon-là n'était pas relié au comité de transport. Dans une lettre qui a été signée par le ministre lui-même et adressée à M. Buckle, en date du 13 février 1992, troisième paragraphe: «À cet égard, le ministère des Transports évalue actuellement la mise en oeuvre, au cours des prochaines années, d'un programme d'investissements en Basse-Côte-Nord pour l'aménagement d'infrastructures et d'équipements portuaires, aéroportuaires et routiers. Ce programme qui serait réalisé en collaboration avec le gouvernement fédéral et en concertation avec les intervenants du milieu permettra de mieux articuler et harmoniser les interventions gouvernementales en

matière de transports. Il permettra également de mieux répondre aux objectifs et aux besoins des populations locales.» Comme il n'y a rien de fait cette année, donc le ministre n'a pas raison de dire que ça ne dépend pas du comité de transport; il l'a dit lui-même dans une lettre qu'il écrit au maire de Saint-Paul, de Bonne-Espérance. Il l'écrit lui-même que c'est relié à ça et qu'il n'y aura rien de fait cette année.

M. Middlemiss: Mon interprétation de la lettre, c'est que je dis que toute intervention qu'on va faire va certainement relever des décisions qui vont être prises par le comité. Mais, si déjà on ne remet pas en question la partie entre Vieux-Fort et Saint-Paul, je ne vois pas pourquoi on remettrait ça en question. On m'indique qu'au niveau du ministère on va procéder de la même façon qu'on a vue parce que le comité ne touchera pas réellement à cette partie-là. Mon interprétation de ça, c'est de dire que toutes les interventions qu'on va faire dans ce coin-là vont certainement...

Si on a créé un comité et qu'on procède à faire autre chose que ce qu'on a déjà planifié, il me semble qu'on aura créé le comité pour rien. À ce moment-là, on pourra nous accuser d'avoir créé un comité bidon; et ce n'est pas le cas. Je me dis que, s'il y a de nouvelles choses qui vont nous revenir du comité, nous allons les prendre en considération. Mais, s'il y a déjà quelque chose qu'on s'est engagé à faire et que ça satisfait le comité, on va l'exécuter de cette façon-là. Je vous ai dit que, pour ce tronçon-là, on attend de terminer le tronçon Saint-Paul-Sandwash avant de faire Saint-Paul-Vieux-Fort.

M. Perron: Donc, en fait, c'est relié au comité de transport qui est existant. Le comité de transport n'ayant pas encore remis ses recommandations, je comprends très bien que, dans différents secteurs impliqués, que ce soit au niveau des infrastructures portuaires, aéroportuaires ou routières, il faut que ça se fasse. Mais le ministre m'a dit, antérieurement à ce que je lise ça, que ça ne dépendait pas du comité de transport. Mais dans sa lettre il dit que ça dépend de ça.

M. Middlemiss: Non, mais la lettre...

M. Perron: Il y a contradiction entre ce que le ministre a dit et ce qu'il a écrit lui-même ou qu'il a signé lui-même.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est une affaire d'interprétation. Mon interprétation, moi, c'est de dire que, s'il y a déjà des décisions qui ont été prises et que le comité est d'accord avec ces décisions-là, on n'attend pas. Et je vous dis que, dans le contexte, là, on m'indique, moi, qu'il n'y a aucun retard entre Vieux-Fort et Saint-Paul parce qu'on attend une réponse du

comité. On me dit: On ne le fait pas cette année parce qu'on ne le fera pas avant d'avoir terminé l'autre tronçon Saint-Paul-Sandwash.

M. Perron: Un autre dossier où je pense que les fonctionnaires du ministère des Transports devraient sûrement être bien informés des demandes qui ont été effectuées depuis près d'une vingtaine d'années. C'est que les gens qui connaissent la Basse-Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent savent très bien qu'il existe actuellement un aéroport à Chevery, à l'est de Havre-Saint-Pierre, passé Ntashquan. Cet aéroport reçoit quotidiennement trois ou quatre avions de ligne, mis à part les avions privés qui y atterrissent. Les villages environnants sont actuellement reliés, l'hiver par hélicoptère ou par avion sur skis, l'été par avion sur flottes ou encore par bateau. Il s'agit des villages de Harrington Harbour, de Aylmer Sound et de Tête-à-la-Baleine. Je fais juste le portrait de la situation pour en venir à la question que je vais poser au ministre.

Est-ce que le ministère des Transports est actuellement avancé dans le dossier de la construction... Et ils ne veulent pas avoir un boulevard, en passant, les gens. Ils ne veulent rien avoir de ce qui existe dans la région de Montréal ou de Québec, ou même dans le bout de Sept-Îles. Ils veulent avoir juste une route ordinaire, pas d'une catégorie très élevée, mais une route ordinaire pour relier Tête-à-la-Baleine à Chevery où il y a l'aéroport afin que ces gens-là n'aient pas à subir les incon vénients du transport aérien entre les villages, soit par avion sur flottes, par avion sur skis ou encore par motoneige, en passant, parce que les gens sont habitués à voyager en motoneige durant l'hiver. Où en est le ministère des Transports dans cette demande-là qui a été faite pour la construction d'une route ordinaire entre Tête-à-la-Baleine et Chevery, en passant par Aylmer Sound et Harrington Harbour?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que nous regardons de façon très sérieuse ces deux choses-là qui relieraient l'aéroport de Chevery au quai à Tête-à-la-Baleine. Donc, on regarde sérieusement afin de construire une route à gabarit réduit comme vous l'avez indiqué, pour qu'on puisse avoir une route pour relier ces deux points-là. Parce qu'à un endroit il y a un aéroport et à l'autre endroit il y a un port.

M. Perron: Oui. Est-ce qu'il y a eu une évaluation de faite concernant les coûts? Écoutez! Le port dont le ministre parle actuellement, il y en a un aussi à Harrington Harbour et il y en a un aussi à Tête-à-la-Baleine, mais qui se trouve à 12 kilomètres à l'est de Tête-à-la-Baleine. Donc, on parle plutôt de relier Tête-à-la-Baleine, 12 kilomètres avant, à Chevery par

une route qui serait construite là, en passant par le Grand Écart. Est-ce qu'il y a une évaluation financière de faite par rapport au coût de cette route-là qui serait une route potable, mais pas une route chromée, pour une fois?

M. Middlemiss: On m'indique que l'évaluation est entre 15 000 000 \$ et 20 000 000 \$.

M. Perron: 15 000 000 \$ et 20 000 000 \$, pour faire à peu près 35 milles de route?

M. Middlemiss: Oui.

M. Perron: Ça veut dire à peu près 50 km.

M. Middlemiss: Oui.

M. Perron: Mais est-ce que le ministre est sûr, à ce moment-là, que c'est une route de catégorie, de style forestier, disons? (18 h 10)

M. Middlemiss: Oui. On m'indique que c'est les coûts réels et une des raisons, c'est que c'est loin et il n'y a personne qui est dans ce coin-là au point de vue... L'entrepreneur qui va faire ça va être obligé de se déplacer et d'absorber les coûts de déplacement. Alors, c'est pour ça que ça coûte un peu plus cher dans ces régions-là, pas nécessairement à cause des conditions topographiques ou parce que c'est plus accidenté; c'est qu'il y a un coût qui est attribuable à la distance où sont les entrepreneurs.

M. Perron: Est-ce que le ministre ne pourrait pas regarder la possibilité de faire faire ces travaux en régie, par le ministère des Transports, comme ça se fait, depuis quelques années, entre Kegaska et **Pointe-Parent**, près de Natashquan? Parce qu'à ce moment-là il réduirait ses coûts de façon très abordable et il permettrait aux gens du milieu de faire du travail. Il y a deux endroits où les gens peuvent travailler dans ce milieu-là; il y a dans le domaine des pêcheries, et on sait que les pêcheries s'en vont chez le diable, puis il y a le domaine où c'est la fonction publique et parapublique, par exemple le centre de santé, les dispensaires, les écoles, etc., et ce n'est pas beaucoup d'emplois. Alors, pour le restant, les gens n'ont pas d'emploi du tout. Il y a 80 % des gens qui ne travaillent pas dans ces secteurs-là; 80 %, c'est élevé. Si le ministère des Transports faisait ça en régie, ce serait à des coûts beaucoup plus abordables, ça ferait travailler les gens du milieu et ça pourrait permettre des coûts beaucoup moins élevés.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'on est prêt, au ministère des Transports, à regarder la possibilité d'exécuter ces travaux en régie pour permettre aux gens locaux de travailler, soit nous autres ou bien les municipalités. Dans ce contexte-là, je pense

qu'on est prêt et probablement que le comité pourrait nous apporter cette suggestion. Donc, nous sommes très ouverts à ça, un peu comme le «pad» d'hélicoptères qu'on a construit à Harrington Harbour, il me semble que c'est les forces locales qui ont réussi à le construire, celui-là.

M. Perron: Oui, mais ça c'est une autre paire de manches, Mme la Présidente, parce que, justement, moi, je préfère de loin que ce soit le ministère des Transports, avec les fonctionnaires du ministère des Transports, qui s'occupe de ce dossier-là plutôt que la municipalité et je vais vous dire pourquoi. C'est parce que la municipalité de la **Basse-Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent** inclut actuellement 9 localités sur à peu près 200 kilomètres de côte, puisqu'on a exclu, l'année dernière, les 6 autres localités entre Vieux-Fort et **Blanc-Sablon**, qui sont actuellement formées en deux municipalités. Alors, si vous donnez ça à l'administration de la municipalité de la **Basse-Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent**, je vous en passe un papier, ça ne se fera pas demain matin. Ce n'est pas que j'en ai contre l'administration, mais ils n'ont pas le personnel nécessaire pour faire ça, d'une part, et, d'autre part, le ministère des Transports est beaucoup mieux équipé, avec le bureau de Havre-Saint-Pierre et ce qui existe à Blanc-Sablon, pour faire des travaux dans ce coin-là en régie, ça c'est clair. Et le bureau de Natashquan aussi, parce qu'il y a un bureau permanent à Natashquan qui peut s'occuper de ce secteur-là en coordination avec celui de Havre-Saint-Pierre. J'aimerais que le ministre regarde cette hypothèse.

M. Middlemiss: Je l'ai indiqué que, oui, on est prêt à le regarder, mais je voyais qu'il y avait peut-être d'autres options qui pourraient impliquer encore plus le milieu. Mais nous allons le regarder et je suis convaincu que le comité va certainement nous faire des recommandations dans ce sens-là.

M. Perron: Un autre dossier, Mme la Présidente, qui concerne justement... Le ministre a confirmé, dans une lettre, qu'il y aurait des travaux cette année qui seraient faits entre Pointe-Parent et Kegaska pour unir le village de Kegaska à Natashquan où il y a aussi un aéroport permanent qui fonctionne 365 jours par année, bien sûr lorsque la température le permet. Est-ce que le ministre peut nous confirmer deux choses, d'abord qu'il va effectivement y avoir un minimum de 400 000 \$ de travaux en régie et, deuxièmement, quels sont les échéanciers qui ont été prévus au ministère des Transports pour que se fassent ces travaux, pour ne pas qu'on se ramasse avec des crédits périmés, parce que, avec 400 000 \$, on ne va pas loin dans ce milieu-là, surtout lorsqu'il s'agit de faire du

camionnage à partir de la Montagne Bleue, qui est entre Natashquan et Aguanish, c'est un bon petit bout?

M. Middlemiss: On m'indique que, oui, ça a été confirmé, mais je pourrais refaire une autre vérification et être plus spécifique. Là, on dit oui, mais on pourrait retourner aux sources et dire c'est quoi exactement les échéanciers, à quelle date et est-ce qu'on va être capable d'exécuter ces travaux-là avant la fin de la saison.

M. Perron: J'espère que ça va être avant la fin de la saison. La neige poigne vite dans ce coin-là.

M. Middlemiss: Le député me pose la question. Je lui dis que je n'ai pas les renseignements spécifiques, mais je vais aller aux renseignements et je vais vous revenir pour vous assurer si c'est oui ou non, c'est quoi nos échéanciers et qu'est-ce qu'on va exécuter, qu'est-ce qu'on va dépenser cette année. Je vais être plus spécifique.

M. Perron: Mme la Présidente, vous êtes encore là...

La Présidente (Mme Bélanger): Je suis à la veille de lui faire sentir que je suis là, lui.

M. Perron: Vous devez vous ennuyer de vos dossiers, madame, vous ne pouvez pas en parler.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vais régler mes cas de comté, moi aussi, M. le député de Duplessis.

M. Perron: Oui, mais là on parle de gros cas de comté, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'aperçois de ça.

M. Perron: C'est d'unir les gens de la Basse-Côte avec le restant du Québec. Ils n'ont même pas de route pour y aller. Pour votre information, il y a 250 kilomètres de territoire qui n'est pas couvert par une route actuellement. Alors, c'est pour ça que j'en parle. C'est la même chose que dans le nord du Nouveau-Québec, je vous en passe un papier.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, dans Mégantic-Compton, il y a des routes qui ferment le printemps parce qu'ils ne peuvent pas aller aux États-Unis.

M. Perron: Oui, oui, je comprends votre position. Mais vous pouvez toujours vous faire remplacer, madame, puis intervenir. La route 138, à l'est de Havre-Saint-Pierre. Mme la Présidente,

tout le monde se rappelle le 27 novembre 1991, lorsque le ministre est allé sur place; j'étais présent à la rencontre où le ministre avait pris un engagement que, moi, je **considérais** comme très ferme en rapport avec des travaux qui seraient faits en 1992 quant à l'avant-dernier tronçon.

La route 138 qui devait rattacher, comme nous on l'appelle, le pays de Vigneault, c'est-à-dire Natashquan, au restant du Québec, serait achevée, selon les prévisions du ministère des Transports, en 1997. Et la remise toute récente par le gouvernement à plus tard de ce tronçon, c'est-à-dire en 1993, a fait bondir définitivement tous les maires à partir de Rivière-au-Tonnerre aller jusqu'à Natashquan. Le prolongement de la 138 jusqu'à Natashquan avait été annoncé, on se le rappellera - peut-être **que** le ministre n'était pas là dans le temps, en tout cas il n'était pas ministre le 8 juillet 1985 et ça faisait partie d'une entente Canada-Québec qui avait été négociée sous le gouvernement **Lévesque**, dans un dossier spécifiquement rattaché à ce tronçon de route entre Havre-Saint-Pierre et Pashashibou, à l'ouest d'Aguanish. C'était une entente particulière. Et, la même entente incluait justement un bout de route, dont le ministre a parlé tout à l'heure par rapport à la Basse-Côte-Nord, se rapportant à Middle Bay, baie du Milieu, vers Sandwash Pond.

Est-ce que le ministre pourrait nous dire si actuellement il y a des négociations entre le gouvernement du Québec, son ministère, en passant par les Affaires intercanadiennes, pour la signature d'une entente Canada-Québec se rapportant à ces deux tronçons de route qu'il reste à construire en direction de **Baie-Johan-Beetz**, à l'est de Havre-Saint-Pierre?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, je me souviens, moi aussi, de l'engagement que j'avais pris quand je suis allé à Havre-Saint-Pierre au mois de novembre dernier.

M. Perron: Vous l'avez oublié vite.

M. Middlemiss: Non, non, Mme la Présidente. C'est que, comme gouvernement responsable, on doit vivre selon nos moyens et on a décidé, en 1990, qu'on mettait l'accent sur l'amélioration et la conservation du réseau routier, de notre patrimoine routier. Et, donc, lorsqu'on prend une décision de cette nature, ça veut dire qu'on a moins de sous de disponibles pour le développement de nouveaux axes routiers. Et c'est pour cette raison-là que la route 138, entre autres, parmi d'autres routes au Québec, nous avons été obligés de la remettre dans le temps à cause des faibles budgets qu'on a pour le développement. Et je dois vous dire, pour vous donner un exemple, qu'il y a l'autoroute 5 dans l'Outaouais, le contournement de Wakefield où on est obligé... Même on était allé en soumissions et

on avait eu un très bon prix. Malheureusement, nous n'avons pas pu signer le contrat. On était censés aller en soumissions publiques pour un tronçon de l'autoroute 50, à partir de Mirabel vers Lachute, l'automne dernier. On ne l'a pas fait, Mme la Présidente. Donc, ce n'est pas seulement la route 138.

Mais, ceci étant dit, je pense que nous avons fait comme gouvernement tous les efforts nécessaires parce que le dernier tronçon qu'on va compléter de la 138, on va l'avoir complété, le gouvernement du Québec, sans l'aide du gouvernement fédéral parce que les sommes d'argent qu'on avait de disponibles du fédéral ont été dépensées. Donc, ce n'est pas parce qu'on n'a pas la volonté de le faire. C'est qu'on est allés même plus loin sans avoir cette participation-là. Toutefois, nos fonctionnaires, avec les fonctionnaires du gouvernement fédéral, sont en discussion pour tenter de renouveler, d'avoir une entente particulière pour être capables de compléter la construction de la route 138. Il nous reste 42 kilomètres pour une somme de l'ordre de 21 000 000 \$.

(18 h 20)

M. Perron: Mme la Présidente, j'ai eu l'occasion de parler avec un fonctionnaire du gouvernement fédéral du nom de M... - je ne nommerai pas son nom - qui me dit qu'il n'y a aucune - et ça, c'était en date du 24 - représentation de faite de la part du gouvernement du Québec par rapport à une entente routière avec le fédéral de façon globale ou encore une entente particulière avec le gouvernement fédéral concernant la 138 à l'est de Havre-Saint-Pierre.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que le ministre des Transports fédéral, M. Corbeil, aurait désigné une personne sur le comité et ce comité-là discute des besoins. Il va certainement sensibiliser le gouvernement fédéral...

M. Perron: Est-ce que le ministre parle du comité de transport de la Basse-Côte?

M. Middlemiss: Oui.

M. Perron: Bien, là, je pense qu'il se trompe de comité parce que le comité de transport de la Basse-Côte-Nord s'occupe de Kegaska à Blanc-Sablon. Il s'occupe un petit peu du bout de Natashquan, mais il ne s'occupe pas du tout de la route 138 à l'est de Havre-Saint-Pierre. Le comité lui-même a pour mandat d'étudier les infrastructures en Basse-Côte-Nord-du-Golfe Saint-Laurent et c'est pourquoi il y a seulement des personnes de la Basse-Côte-Nord, entre Kegaska et Blanc-Sablon, qui font partie du comité en question. Il n'y a personne d'ailleurs qui fait partie de ce comité, sinon qu'il y a des fonctionnaires des deux gouvernements. M. le ministre, vous avez raison là-dessus. Je pense qu'on ne

parle pas du même dossier, là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que le comité que le ministre des Transports, M. Elkas, a mis sur pied, couvre la région entre Havre-Saint-Pierre et Blanc-Sablon et c'est ce comité-là dont on parle. À moins qu'il y aurait un autre comité.

M. Perron: Mais qu'est-ce que ça veut dire qu'il n'y a personne de Natashquan ou d'Aguanish là-dessus, que c'est seulement des gens de la Basse-Côte, plus des fonctionnaires des deux gouvernements?

M. Middlemiss: On n'indique que ce comité-là, même s'il n'y a pas des représentants de Natashquan ou de Havre-Saint-Pierre... Parce qu'on dit: La construction de ce réseau-là, c'est déjà un acquis. En d'autres mots, il n'y avait pas de planification, on dit: Ça, c'est un acquis. Sauf que le comité va s'occuper de faire inclure les deux tronçons qui restent sur les 42 kilomètres dans une entente particulière avec le fédéral. Et le comité va s'occuper de faire les représentations qui s'imposent. Vu qu'il y a un représentant du gouvernement fédéral que M. Corbeil a nommé sur ce comité, il devrait faire le lien nécessaire pour tenter d'arriver à une nouvelle entente particulière pour ces deux tronçons-là.

M. Perron: Mme la Présidente, s'il y a une demande écrite de la part du gouvernement du Québec, est-ce que le ministre pourrait la déposer ou me la faire parvenir? Quand je parle de demande écrite, c'est une demande écrite par rapport au tronçon de la 138 à l'est de Havre-Saint-Pierre, qui serait faite pour obtenir une entente Canada-Québec particulière sur cette question précise.

M. Middlemiss: Oui, aucune objection, Mme la Présidente.

M. Perron: Mme la Présidente, lorsqu'un gouvernement - et j'ai vécu l'expérience antérieurement - ne veut pas faire quelque chose, il crée un comité. Et, lorsqu'un gouvernement ne veut pas comprendre les recommandations du comité, il crée un sous-comité du comité. Les choses n'avancent pas vite dans ce temps-là et, moi, je me rappelle que, lorsqu'il était question de la route 138 à l'est de Havre-Saint-Pierre, en 1978, à un moment donné il y a eu un raz de marée et un esturgeon qui s'est ramassé à l'intérieur des terres. On a fait une étude pendant deux ans, par un comité justement, pour voir ce qui était arrivé, pourquoi ce maudit esturgeon était là. On s'est aperçu qu'il y en avait juste un qui s'était rendu à l'intérieur des terres. Toutes les raisons sont bonnes quand on ne veut pas avancer et quand on n'a pas de volonté politique. Ça, c'est clair. Je vous parle

de 1978, là. Je vois quelqu'un qui rit et je pense que cette personne-là était au courant de cette affaire-là.

Juste une autre question, la dernière, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre pourrait nous informer à savoir, pour les travaux qui doivent être effectués entre Mingan et Havre-Saint-Pierre, quels sont les investissements en 1992 et à quand la fin de ces travaux? Je voudrais porter à votre attention, M. le ministre, qu'en 1985 il y avait à peu près 5 kilomètres de route qui avait été commencés, presque finis; le rechargement de la route était fait, il restait la finition et, à un moment donné, tout a été arrêté. Depuis 1986, il n'y a pas un maudit pouce d'ouvrage qui a été fait sur ce bout-là qui coupe à peu près de trois kilomètres le tronçon actuel. En passant, il y a des secteurs dangereux au niveau de l'effondrement des sols dans ce secteur-là. Donc, c'est une priorité des priorités pour ne pas que la route s'effondre comme c'est arrivé à l'est de Mingan en 1980.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur la dernière question, sur cette route-là, je vais aller aux renseignements. Je répondrai au député après. Toutefois, Mme la Présidente, je dois dire que je ne pense pas qu'on se soit traîné les pieds dans ce dossier, même si, peut-être, le gouvernement qui nous a précédés, lui, pour ne pas exécuter les travaux, formait des comités et des sous-comités. Nous autres, depuis 1985, c'est 110 000 000 \$ qu'on a dépensés sur la route 138 dans cette région-là, dans une entente qui était de 50 000 000 \$ au tout début. Donc, sur les 110 000 000 \$, le fédéral a seulement dépensé 25 000 000 \$. Donc, ce n'est certainement pas, de la part de notre gouvernement, une indication qu'on ne veut pas procéder avec les travaux. Sauf que, cette année, dans des circonstances qui sont particulières, nous avons été obligés de retarder l'octroi d'un contrat pour le premier tronçon à l'est de Havre-Saint-Pierre. Nous le regrettons, Mme la Présidente, mais le comité qui a été nommé sur la Basse-Côte-Nord, c'est surtout pour nous permettre d'avoir un système de transport intégré, un système qui nous coûterait moins cher, parce qu'il ne semble qu'il y a des endroits où ce n'est pas un réseau routier dont on a besoin, c'est peut-être un autre genre de transport qui répondrait mieux aux exigences des habitants de cette région-là. C'est dans ce but-là qu'on a créé le comité. Les interventions que nous allons faire vont être des interventions qui sont jugées nécessaires et qui vont coûter le moins possible à l'État québécois.

M. Perron: Mme la Présidente, en conclusion, puisque le ministre parle de comités, je voudrais lui parler d'une étude et de recommandations...

qu'il est trop tard, M. le député de Duplessis.

M. Perron: ...qui avaient déjà été faites antérieurement. J'inviterais le ministre à regarder ça.

M. Middlemiss: L'étude Payne.

M. Perron: Ils appellent ça le rapport Payne, 1979, déposé le 23 octobre à l'Assemblée nationale. Ça pourrait peut-être l'aider à faire accélérer les choses. Il y a déjà beaucoup de réponses là-dedans.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux déjà confirmer au député...

La Présidente (Mme Bélanger): Une petite petite réponse, M. le ministre.

M. Middlemiss: On finit immédiatement, Mme la Présidente? Il n'est pas possible qu'on puisse continuer. Est-ce que le député de Lévis serait prêt à continuer pour qu'on puisse finir aujourd'hui? Je ne sais pas si le député de Lévis serait prêt.

La Présidente (Mme Bélanger): On va demander son consentement à 22 heures.

M. Garon: Ça prend trop de temps pour avoir les renseignements. J'aime autant que le ministre se renseigne parce que, écoutez, on a beau vous poser les questions, ça n'a pas de bon sens. C'est épuisant de poser des questions pour avoir une réponse. On va ajourner.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que vous mettez trop d'énergie à les poser.

M. Garon: Bien oui. C'est pour avoir les vraies réponses.

Une voix: Ha, ha, ha!

Une voix: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, de toute façon, on pourra en rediscuter à 22 heures, ce soir.

Une voix: À 22 heures! On reprend à 22 heures?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais pour poursuivre afin d'adopter les crédits. Mais, là, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense

(Suspension de la séance à 18 h 30)

(Reprise à 20 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission, c'est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur voirie, programme 2, pour l'année financière 1992-1993. Comme je l'ai mentionné cet après-midi, le programme 3 est resté ouvert pour le questionnement que nous avons eu cet après-midi. Et on aura à adopter, à la fin de la soirée, si tout le monde est d'accord, les crédits du ministère des Transports.

Alors, au moment de la suspension des travaux, c'est le député de Duplessis qui avait la parole, qui a réglé ses cas de comté.

M. Garon: Je ne sais pas s'ils sont réglés.

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas, qui a parlé de ses cas de comté. Alors, M. le député de Lévis, vous avez la parole. Est-ce que vous voulez entreprendre le même programme?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Programme 2.

M. Garon: Le programme 3.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, c'est encore le programme 3?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bon! Alors, c'est la route du Nord, si je comprends bien.

Construction de la route du Nord (suite)

M. Garon: Oui, c'est la route du Nord. J'aimerais savoir, pour qu'on se comprenne bien... Vous aviez des documents que vous aviez parlé de déposer; est-ce que vous les avez ou si vous ne les avez pas?

M. Middlemiss: Il y en a des documents que j'aurai à déposer, Mme la Présidente. J'attends de voir s'il y en a d'autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: J'aurai des documents à déposer.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous les déposez immédiatement?

M. Middlemiss: Bien, là, on va voir, suite

à... Est-ce qu'on pourrait demander au député de Lévis s'il en a beaucoup à faire sur la route du Nord? Je pourrais, à la suite de tout ça, tout déposer ce que j'ai concernant la route du Nord. Si, toutefois, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ce serait préférable de déposer les documents avant? Peut-être que ça limiterait les questions du député de Lévis.

M. Middlemiss: Non. Moi, je suis très flexible, Mme la Présidente, si on croit que le dépôt de certains documents que j'ai pourrais répondre à des questions du député de Lévis. Mais je m'attendais à ce que ce soit de nouvelles questions et non pas une répétition des questions qu'il y a eu cet après-midi. Et une fois qu'on aura fini la route du Nord, à ce moment-là, je pourrai tout déposer ce que le député de Lévis m'a demandé.

(20 h 10)

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

M. Garon: Nous sommes très flexibles aussi, Mme la Présidente; on serait prêts à accepter les documents tout de suite.

La Présidente (Mme Bélanger): Peut-être, M. le ministre, que le dépôt des documents va répondre aux questions du député, de cet après-midi.

M. Middlemiss: Dans ce cas-là, qu'on procède aux questions et, si les questions touchent les documents, je les déposerai en même temps, Mme la Présidente. Je suis très flexible.

M. Garon: C'est parce qu'on ne le sait pas, ce qu'il y a dans les documents, nous autres, on ne les a pas vus.

M. Middlemiss: Non, mais posez les questions et si...

M. Garon: Alors, moi, essentiellement, d'après les renseignements qu'on a, il y a une affaire que je voudrais bien comprendre. Les travaux doivent être faits d'ici la fin de décembre 1993. Vous n'avez pas d'argent, vous dites, dans votre budget. Donc, ça veut dire que ce n'est pas vous qui allez payer les travaux. Vous dites que vous allez les payer sur sept ans. Si vous ne les payez pas cette année et l'an prochain, normalement, les 25 000 000 \$ du fédéral, qui est une entente fédérale-provinciale, vont transiter par où? Où vont-ils être payés les 25 000 000 \$ du fédéral? Ils ne paieront pas directement Cris construction.

M. Middlemiss: Non. C'est que les

25 000 000 \$ du fédéral, comme les 10 000 000 \$ d'Hydro-Québec sont remis à la SDBJ. Eux sont l'intermédiaire et ils vont payer jusqu'à la fin du contrat. Et, à la fin du contrat, le gouvernement du Québec va faire l'emprunt nécessaire, sur une période de sept ans, pour payer la part du gouvernement du Québec.

M. Garon: Alors, ils vont recevoir directement les 25 000 000 \$ du fédéral, la SDBJ va recevoir les 10 000 000 \$ d'Hydro-Québec, les 500 000 \$ de Barrette vont être payés, je suppose, à la SDBJ aussi, si je comprends bien, ensuite la SDBJ va payer 37 500 000 \$, qui est ce que devrait payer le gouvernement du Québec et, vous, vous allez vous revirer de bord à la fin, vous allez emprunter, et le gouvernement du Québec va payer sur 7 ans le montant de 37 500 000 \$. C'est ça qui arrive?

M. Middlemiss: Oui. C'est exactement ça, M. le Président.

M. Garon: Mais pourquoi avoir fait ça comme ça? Le maître d'oeuvre, c'est vous; c'est vous qui êtes responsable, qui avez la responsabilité. Comment ça se fait qu'on fait payer quelqu'un d'autre qui n'est pas en charge des travaux? C'est vous qui êtes responsable de la réalisation des travaux, puis c'est la SDBJ qui paye. C'est quoi? Pourquoi, ça? Est-ce pour ne pas être soumis aux normes gouvernementales? Comment ça marche?

M. Middlemiss: Non. M. le Président, la raison du fait qu'on a fait ça, c'est qu'on voulait aller chercher le plus tôt possible les 25 000 000 \$ du fédéral, les 10 000 000 \$ d'Hydro-Québec... M. le Président, le député de Lévis est certainement au courant, j'espère qu'il l'est. Il a été longtemps au Conseil des ministres. Ces fonds-là, normalement, vont au fonds consolidé. On a voulu trouver une façon où on trouve un intermédiaire qui recevrait les sommes d'argent pour l'exécution de ce contrat et qu'il s'occupe de faire les paiements avec les sommes qu'on a récupérées du fédéral et d'Hydro-Québec. Donc, c'est une façon de s'assurer que les fonds iraient directement pour la construction de la route du Nord.

M. Garon: Sauf qu'il n'apparaîtra pas d'engagement financier au budget du ministère des Transports pour 1992 et 1993.

M. Middlemiss: Non, M. le Président. C'est que...

M. Garon: C'est le gouvernement du Québec qui paie, sauf qu'on...

M. Middlemiss: On va payer...

M. Garon: ...soustrait aux engagements financiers ces sommes-là qui n'apparaîtront pas aux engagements financiers. Ça va être payé directement par la SDBJ. Vous allez nous dire, après ça: C'est du extrabudgétaire. Mais la facture va apparaître seulement à partir de 1994, si c'est financé sur 7 ans.

M. Middlemiss: Oui. À chaque année, on aura à payer les montants, nos 37 500 000 \$, pour financer la construction de la route du Nord. Et la raison du fait qu'on a choisi de faire ça, M. le Président, je l'ai indiquée plus tôt dans la journée. C'est qu'on croit qu'il est important que la route du Nord soit construite le plus tôt possible.

M. Garon: Oui, mais en quoi le fédéral ne pouvait pas payer 25 000 000 \$ directement au gouvernement du Québec?

Le Président (M. Thérien): Attendez. M. le député de Lévis, il était en train de répondre là. Si vous voulez le laisser compléter.

M. Garon: Oui, oui.

M. Middlemiss: C'est que c'était important. On a jugé que, dans les intérêts supérieurs du Québec et pour l'économie de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il fallait procéder le plus tôt possible à la construction de la route du Nord. Et on a dit: C'est un investissement à long terme, comme une maison où on peut avoir une hypothèque de 25 ans ou 20 ans. On a dit: Ça va nous permettre d'étaler sur une plus longue période de temps le coût de construction de cette route-là. Mais on va la faire immédiatement, au lieu de prendre des sommes à même les budgets annuels. Parce que, si on avait été obligé de prendre ça dans les crédits qu'on a cette année, on aurait perdu une certaine partie, pas cette année, l'an prochain, disons qu'on aurait décidé de le faire sur deux ans.

M. Garon: Le contrat...

M. Middlemiss: Une minute là, 37 500 000 \$ divisés par 2, c'est combien par année? C'est 18 000 000 \$ à peu près là, hein, 18 750 000 \$ par année, qu'on aurait été obligé d'avoir cette année dans les crédits et l'an prochain dans les crédits. Ça veut dire que, comme gouvernement, on aurait été obligé de sacrifier d'autres travaux à travers le Québec. Mais on a dit: Vu que c'est un investissement à long terme, comme une maison qu'on finance sur 20 ans, on ne fera pas faire des sacrifices à tout le monde pour ça; on va procéder à construire la route pour que le plus tôt possible on ait les retombées économiques, et on va accepter de financer et de payer ça sur une période de temps plus longue. On va échelonner sur plusieurs années le coût de

construction de cette route-là. C'est ça qu'on a fait.

M. Garon: Oui, mais une route, c'est toujours un investissement à long terme. On fait rarement une route pour 15 jours. C'est toujours un investissement à long terme. Sauf que, là, vous vous soustrayez aux lois de l'administration financière, vous vous soustrayez, dans le fond, aux normes des engagements financiers. J'aimerais savoir: l'entente avec Cris construction, est-ce que c'est le ministère des Transports qui l'a signée ou si c'est la SDBJ?

Le Président (M. Thérien): M. le ministre.

M. Middlemiss: Les deux. Les deux.

M. Garon: Les deux?

M. Middlemiss: Oui. La SDBJ et le ministère des Transports.

M. Garon: Bon. C'est cette entente-là dont vous allez nous donner copie?

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Le contrat, ces choses-là. On va vous transmettre ces dossiers-là.

M. Garon: Ce soir?

M. Middlemiss: Oui. Oui.

M. Garon: Bon. Deuxièmement...

M. Middlemiss: Excusez-moi.

M. Garon: ...quelle entente il y a entre...

M. Middlemiss: Attendez. Je n'ai pas l'entente, mais on va avoir le contrat. On pourrait vous faire parvenir l'entente après.

Le Président (M. Thérien): Vous allez faire parvenir le contrat...

M. Middlemiss: Le contrat, on l'a. C'est l'entente qu'on vous fera parvenir après.

M. Garon: Quelle entente?

Le Président (M. Thérien): L'entente avec la SDBJ.

M. Middlemiss: L'entente avec la SDBJ.

M. Garon: Avec le ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Vous ne l'avez pas?

M. Middlemiss: Non. On ne l'a pas ici ce soir. Vous n'avez pas demandé l'entente, vous avez demandé le contrat. J'ai tenté d'obtenir pour vous...

M. Garon: J'ai demandé l'entente aussi.

M. Middlemiss: ...toutes les choses que vous m'avez... Non, non.

M. Garon: Oui, oui. J'ai parlé de l'entente.

M. Middlemiss: Vous n'avez jamais parlé de l'entente de la SDBJ.

M. Garon: Bien, là, j'en parie.

M. Middlemiss: M. le Président, s'il le faut, on va retourner dans les «transcripts» pour aller vérifier.

M. Garon: Je vous en parle. C'est évident que... Je ne sais pas quel «deal» vous avez fait, je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Il n'y a pas de «deal». En passant, M. le Président, il n'y a pas eu de «deal», hein? C'est qu'on est en train de faire construire une route.

M. Garon: Savez-vous c'est quoi, la traduction de «deal»?

M. Middlemiss: Bien, de la façon que vous l'utilisez, vous, je me pose des questions.

M. Garon: Non. Le mot anglais «deal», ça veut dire entente. Un «deal», c'est une entente contractuelle. Alors, vous avez fait une entente.

Le Président (M. Thérien): Oui. De toute façon, le ministre a dit qu'il vous déposerait, qu'il vous ferait parvenir l'entente.

M. Middlemiss: Oui. Malheureusement, physiquement, je ne l'ai pas ici. Je ne dis pas que je ne veux pas vous la donner, là.

M. Garon: Est-ce que vous avez l'analyse des coûts de construction de votre ministère, l'analyse du coût?

M. Middlemiss: M. le Président, c'est un peu comme les réponses que j'ai données cet après-midi. Vu que ce n'est pas un contrat de façon normale, où on a des plans et devis et où on doit établir, avant d'aller en soumissions, le coût d'exécution du contrat, on a fait une évaluation des plans et de la proposition que Cris construction nous avait faits. Donc, le fait qu'en bout de piste, après (l'analyse de peut-être plusieurs scénarios, on ait accepté de signer un contrat pour 73 000 000 \$, c'est parce que, à ce mo-

ment-là, nous étions satisfaits que les travaux à être exécutés pour le montant étaient quelque chose que nous acceptions.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire. Parce que je connais ça, les affaires. Je connais ça. Le bras dans le tordeur et, après ça, on fait rouler les rouleaux. Je connais ça. Vous savez, c'est un peu comme à la Baie James, le contrat Pomerleau, hein? Finalement, combien ça coûte de plus au gouvernement? Après ça, on invoque toutes sortes d'affaires, ce qui arriverait si on ne payait pas et le diable à quatre. C'est un peu comme quand on est arrivés au gouvernement en 1976, il a fallu payer je ne sais pas combien de millions de dollars pour des toits qui coulaient. Vous savez, tout le monde fait faire des toits plats qui ne coulent pas, sauf qu'ils coulent tout le temps, les toits plats. Finalement, on se retrouve avec les factures. J'en ai vu un, parce qu'il y en avait un, le cégep Lévis-Lauzon qui avait des toits plats qui coulaient. Il fallait faire refaire les toits. Alors, je connais ça, ces affaires-là. Sauf que les travaux qui vont être faits, vous me dites: Ah! C'est un bon prix, clé en main. En cours de route, on est rendu à la moitié des travaux, les paiements sont faits et on dit: Ça va coûter bien plus cher que prévu parce qu'on n'a pas fait des analyses, on trouve qu'il y a de l'argile à telle place, on n'avait pas prévu ça et là on dit: bon, on aimerait que vous nous donniez de l'argent additionnel. Je connais ça, moi. Je connais ça en sacrifice, ces façons de faire là.

(20 h 20)

L'analyse du ministère doit savoir, elle, ce que ça veut dire. Parce que j'ai vu des travaux sur la Côte-Nord et des travaux dans le Nord. J'en ai entendu parler beaucoup. J'en ai vu, de ces travaux-là. J'ai été impliqué dans ces affaires-là déjà et j'ai vu comment ça marchait. Là, vous dites que le ministère y est allé et qu'il a dit: On est satisfait. Satisfait, oui, jusqu'à temps qu'arrivent les premiers pépins. Ça peut être une grappe de pépins plutôt qu'un grappe industrielle. Je connais ça aussi, des grappes de pépins. Alors, là, personne n'a trop, trop analysé l'affaire. Tout le monde y est allé, on va dire, sur la bonne foi pour faire les travaux vite, rendre service à tout le monde. Sauf qu'on a fait un contrat d'une façon que des gens qui administrent leur propre argent n'en font pas, à moins qu'ils les fassent respecter au bout de la lettre. Alors, tant qu'il n'y a pas de pépins, on va voir. Mais, quand arrivent les pépins, c'est là qu'à un moment donné les façons de faire, sont analysées. Alors, comme il peut y avoir des élections avant, le monde peut vouloir changer de gouvernement, je vais vous dire une affaire: C'est un contrat qu'on va regarder comme la prune de nos yeux. Comprenez-vous?

Une voix: C'est bien.

M. Garon: Parce que là c'est l'argent du public qui est en cause. On n'est pas dans 1534-1984. Alors, moi, ça ne m'impressionne pas quand vous dites: Hydro est là-dedans. La réputation d'Hydro, comprenez-vous, ça fait longtemps qu'elle est entachée. C'est pour ça que je veux voir là-dedans qu'est-ce qui arrive. C'est un nouveau contrat, vous dites, une façon de faire qu'on ne comprend pas trop. Sauf qu'on se rend compte, à un moment donné, qu'il y a un paquet de tourniquets. Vous avez dit que vous nous fournirez les documents. Je ne vais pas plus loin pour le moment.

D'après votre entente, vous remboursez la SDBJ à quel montant, pendant sept ans, par année? Ce qui est prévu au contrat... Vous avez dû prévoir de commencer les paiements en telle année, tant d'argent par année, pendant sept ans. Parce que vous avez dit un paiement pendant sept ans. Un remboursement sur sept ans, ça commence quand, les paiements du gouvernement? Ça va sûrement commencer après les prochaines élections. Et ça dure sept ans, quasiment deux mandats du gouvernement. Alors, c'est quoi, les montants prévus par année pendant sept ans, pour chacune des années?

M. Middlemiss: Dans un premier temps, Mme la Présidente, je vais tenter une dernière fois de faire comprendre au député de Lévis de quelle façon nous avons procédé.

M. Garon: Mais, si vous me disiez juste ça, je comprendrais. Juste le montant par année, pour chacune des années pendant sept ans, je comprendrais facilement et j'additionnerais.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais commencer par les premières questions et je vais répondre à celle-là en dernier. Je vais y venir à celle-là, je ne l'ai pas oubliée. Je vous ai indiqué cet après-midi qu'au tout début la première proposition de Cris construction pour un contrat clé en main était de l'ordre de 57 000 000 \$, 55 000 000 \$ plus 2 000 000 \$ pour l'entretien pendant 2 ans. Le ministère des Transports a fait l'analyse, le nombre de kilomètres, quel serait le coût au kilomètre. Et les calculs nous donnaient 258 700 \$ du kilomètre. Puis, avec notre expertise et notre sagesse, on a dit: Ce n'est pas possible. Ça coûte plus cher que ça de construire une route dans ce milieu-là. Et, à ce moment-là, on a demandé à Construction Cris des modifications en plus.

M. Garon: Des modifications à quoi?

M. Middlemiss: Je vais vous le dire. Attendez une minute. Première: pont sur la rivière Broadback et Nimeksaamika: 3 300 000 \$ en sus. Exigences techniques. Il y avait certains sols, comme la moraine glaciaire; on dit là: Utilisation restreinte de la moraine glaciaire, il faudra bien

s'assurer que ce qu'on va utiliser va nous donner une route qui va rencontrer nos exigences. Le calibre du gravier à être utilisé, les glissières de sécurité à être ajoutées, les cautionnements, le contrôle qualitatif. On voulait l'élargissement de la route, comme je vous l'avais indiqué cet après-midi, pour la partie où Barrette-Chapais doit utiliser la route pour le transport de la matière première de la forêt; élargissement de 2 mètres sur une longueur de 65 kilomètres, 3 000 000 \$. Indexation 4 % par année, pendant 2 ans, fois le coût original qui était de 55 370 000 \$, fait 4 430 000 \$. Si on ajoute ça à la soumission originale, on arrive, Mme la Présidente - j'espère que vous **m'écoutez**, Mme la Présidente - à 73 000 000 \$.

C'est exactement ça, la procédure qui a été faite, Mme la Présidente. Mais, comme je l'ai indiqué aussi cet après-midi, c'est qu'avant d'arriver à cette proposition finale entre le 57 000 000 \$ original et cette somme finale ici, il y avait eu plusieurs autres évaluations, de la part de Cris construction qui nous avaient été soumises, que nous avons analysées et que nous avons refusées. La dernière, nous l'avons acceptée. Et, par le fait de l'avoir acceptée, on l'a validée et c'est ça qui nous a permis de signer le contrat que nous avons signé.

Maintenant, je ne peux pas répondre au sous près pour les montants qu'on va remettre. Tout dépend du taux d'intérêt à ce moment-là, Mme la Présidente, mais on parle d'une somme de 11 000 000 \$ par année, 10 000 000 \$ par année.

M. Garon: 11 000 000 \$ ou 10 000 000 \$?

M. Middlemiss: 10 000 000 \$, 11 000 000 \$ par année, dépendant du taux d'intérêt. Disons 10 000 000 \$.

M. Garon: Pendant sept ans. Donc, entre 70 000 000 \$ et 77 000 000 \$. C'est ça?

M. Middlemiss: Oui, oui, c'est ça. Il n'y a pas de cachette, Mme la Présidente, je l'ai dit qu'on avait décidé que, pour être capables d'exécuter les travaux présentement, c'est un peu comme quelqu'un qui achète sa maison. Tu sais, il choisit de la payer comptant et de ne peut-être pas manger, ou bien de dire: Je vais la financer sur 20 ans. Nous autres, on a jugé, vu que c'est un investissement à long terme, que le coût de la construction devrait être aussi étalé sur une période de temps. C'est exactement ça que nous avons fait, Mme la Présidente.

M. Garon: Ça, 10 000 000 \$ à 11 000 000 \$ par année pendant 7 ans, c'est pour rembourser quoi?

M. Middlemiss: Les 37 500 000 \$ qui sont la part du Québec.

La Présidente (**Mme Bélanger**): C'est la vérité de La Palice que tu doubles le capital en intérêts.

M. Garon: Ça marche. Alors, nous attendons les documents.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense qu'on a le droit de déposer certains découpures de journaux qui pourraient aider aux membres de la commission à comprendre, tu sais, que Cris construction tient à préciser les faits...

M. Garon: Mme la Présidente, on veut avoir les documents qu'on a demandés.

M. Middlemiss: Beaver Asphalt a dépensé 1 400 000 \$ dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. J'ai toutes sortes de choses; je pourrais peut-être, Mme la Présidente, en lire quelques...

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: J'ai le droit d'intervenir 20 minutes à la fois, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, vous avez le droit de répondre aux questions.

M. Middlemiss: Est-ce que j'ai le droit, Mme la Présidente, sur un sujet?

M. Garon: Vous avez le droit de répondre aux questions.

M. Middlemiss: C'est que, oui, je réponds à vos questions, à toutes les allégations que vous avez faites depuis cet après-midi sur les contrats, en disant que les gens en région ne bénéficieraient pas des contrats comme si ça avait été des contrats qui ont été négociés...

M. Garon: Je n'ai pas dit ça.

M. Middlemiss: ...qu'il n'y a pas eu de soumissions qui ont été demandées.

M. Garon: J'ai dit qu'il n'y a pas eu d'appels d'offres.

M. Middlemiss: J'aimerais, Mme la Présidente, si vous me le permettez, avant de déposer les documents, en lire des petits bouts.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Ça serait fort intéressant parce que, si je dépose seulement les documents pour le député de Lévis, Mme la Présidente, les autres membres de cette commission ont autant le droit à ces renseignements-là que le député de

Lévis. Il me semble que...

M. Garon: Non, sauf que le ministre est là pour répondre aux questions qu'on lui pose et non pas pour fournir des réponses à des questions qu'on ne lui a pas posées. On lit les journaux, nous autres aussi.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Actuellement, on vérifie des montants d'argent qui sont dépensés. On ne fait pas une enquête sur les journaux. Alors, on a demandé des documents là. Déposez-nous les documents qu'on a demandés et puis, après ça, on va passer au prochain sujet.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente...

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

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, le ministre a l'intention de déposer des documents pour le meilleur éclairage de la commission et je crois que nous devrions accepter le dépôt de ces documents pour avoir un meilleur éclairage sur le projet. Autant le député de Lévis veut avoir des précisions, nous, on veut être davantage éclairés. Je pense que ce serait tout à fait raisonnable que le ministre dépose les documents. Pour le mieux-être de la commission et pour l'informer le mieux possible, je pense qu'on doit exiger que ces documents soient déposés. Moi, en tout cas, je souhaite ardemment que les documents soient déposés.
(20 h 30)

Autre chose, Mme la Présidente. À deux reprises, M. le député de Lévis...

M. Garon: Régions la question du dépôt, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: Régions la question de dépôt.

M. Tremblay (Rimouski): O.K. On va régler ça, puis on parlera d'autre chose.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. D'accord.

M. Garon: Moi, je demande le dépôt des...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que la commission n'a pas le droit de refuser un dépôt de documents.

M. Tremblay (Rimouski): Bien, je comprends donc!

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense

que, si le ministre a des documents à déposer, on peut accepter le dépôt.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que le ministre a dit, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon! Je pense que, là où M. le député de Lévis... Un instant!

M. Garon: Non, non, non. Il y a le ministre qui a dit qu'il veut nous déposer des articles de journaux, puis les lire. Je regrette, mais on n'a pas demandé ça.

La Présidente (Mme Bélanger): J'allais le dire, M. le député de Lévis. J'allais dire que, si le ministre a des documents à déposer, nous sommes intéressés à recevoir ces documents, et je pense que le député de Lévis ne veut pas qu'on dépose des articles de journaux, parce que tout le monde lit les journaux.

M. Garon: Oui, c'est ça. On demande les documents qu'on lui a demandés. Les articles de journaux, pas besoin de ça.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, pour le meilleur éclairage et la meilleure compréhension de la commission, compte tenu que le ministre a manifesté le désir de déposer des documents qui sont des découpures de presse et qui sont valables pour nous, que M. le député de Lévis a cité des découpures de presse, tout à l'heure, et qu'on les a entendues, pourquoi le ministre n'aurait-il pas le privilège de déposer ces documents-là qui nous permettraient un éclairage nouveau?

M. Garon: Ce n'est pas ça du tout. Moi, j'ai référé à la déclaration du ministre Bouchard qui disait que...

M. Tremblay (Rimouski): Vous nous avez imposé une lecture de vos choses.

M. Garon: Non, je n'ai pas lu de journaux.

M. Tremblay (Rimouski): Alors, à ce moment-là, Mme la Présidente...

M. Garon: Et là on s'enquiert des fonds du gouvernement, là, pas de placotage dans les journaux. Ce n'est pas un argument d'autorité. On va aux sources d'autorité, comprenez-vous. Alors, ce sont les documents du ministre, les engagements, les faits.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, O.K.

M. Garon: Les rumeurs, les commentateurs, les chroniqueurs, les éditoriaux, je n'ai pas besoin de ça.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, O.K., je suis d'accord. J'accepte le point de vue du député de Lévis, sauf qu'on va demander au ministre des Transports de nous faire la lecture de ces documents-là pour une meilleure compréhension...

M. Garon: Non, non.

M. Tremblay (Rimouski): Vous les avez lus, vous, vos découpages de presse.

M. Garon: Vous ferez ça à votre caucus.

M. Tremblay (Rimouski): Pourquoi le ministre ne les lirait pas, ses découpages de presse, qui pourraient nous informer, nous, les membres de la commission?

M. Garon: Vous ferez ça à votre caucus.

M. Tremblay (Rimouski): Mais non, c'est pour un meilleur éclairage pour nous.

M. Garon: Si vous avez des questions à lui demander, posez-les au caucus.

M. Tremblay (Rimouski): Voyons, M. le député! S'il vous plaît.

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

M. Garon: Écoutez, là, pour un ministre qui n'a pas fait d'engagements financiers depuis un an, je regrette, on va arrêter de faire perdre le temps de la commission. On a des vérifications à faire et on va faire les vérifications de l'argent du public. Je vais vous dire une chose...

M. Middlemiss: Oui, oui. Mme la Présidente, je m'excuse. Il y a des dates qu'on a données au député de Lévis, au mois de mars, pour faire les engagements financiers, mais ça ne faisait pas son affaire.

M. Garon: Bien, non, non. Ce n'est pas ça. Ça a été changé par d'autres.

M. Middlemiss: Une minute! Une seconde, hein, une seconde!

M. Garon: Je regrette. Elles ont été changées par le bureau du leader, votre leader.

M. Middlemiss: Non, non. C'est que vous aviez votre caucus. Moi, j'étais disponible. J'étais disponible, moi.

M. Garon: Oui, mais...

M. Middlemiss: Non, non, d'accord. Mais ne commencez pas à lancer des pierres. Les gens

dans une maison de verre, il faut faire attention à ne pas lancer trop de pierres.

M. Garon: Oui, oui. On n'est pas dans une maison de verre, mais tout le monde sait...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais vous dire quelque chose. Il me semble que le député de Lévis, cet après-midi, m'a lu **Le Quotidien**, un M. Louis Tremblay, qui...

Une voix: Oui, c'est ça.

M. Middlemiss: ...parlait de Benoît Bouchard. J'en ai un autre ici, moi, **Le Quotidien** du 16 avril 1992, Mme la Présidente...

M. Garon: Non, non. Mme la Présidente, là, j'ai posé des questions, je veux avoir les documents qu'on a demandés. S'il veut faire ça, on va ajourner à 22 heures, je vais vous le dire tout de suite. C'est réglé. On ne niaiera pas, là.

M. Middlemiss: Ah! Du chantage, Mme la Présidente!

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, MM. les membres de la commission...

M. Middlemiss: Non, non, bien, Mme la Présidente, on n'est pas pour se soumettre au chantage.

M. Garon: Ce n'est pas du chantage. On va appliquer le règlement. Point.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. D'accord.

M. Tremblay (Rimouski): On va l'appliquer. O.K. La pertinence du débat, M. le député de Lévis. On est en train d'étudier les crédits et ce n'est même pas dans les crédits, ce dont vous discutez.

M. Garon: La pertinence du débat, c'est de poser des questions sur les crédits, pas sur un relevé de coupures de presse. Non, les questions se posent sur les crédits du ministère, les crédits, les dépenses publiques. On ne fait pas un relevé de presse.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, les crédits du ministère. La route du Nord n'est même pas dedans, puis ça fait trois heures que vous nous entreprenez là-dessus.

M. Garon: Elle va y être pour 77 000 000 \$.

M. Tremblay (Rimouski): Ça fait trois heures que vous nous entreprenez là-dessus. Et c'est un bon projet pour le développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Le député de Dubuc l'a

dit, là.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, MM. les députés. Là, je pense que le député de Lévis avait posé une question. M. le ministre, est-ce que la lecture de l'article du journal répond à la question du député de Lévis? Parce que j'ai quitté la commission pendant quelques instants. Je ne sais pas ce qui se discutait avant. Est-ce que la lecture du document que vous voulez lire répond à la question du député?

M. Garon: Non. Non.

Des voix: Oui, oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'étais pas là. Je ne peux pas juger.

M. Middlemiss: ...est-ce que vous me posez la question à moi ou au député de Lévis?

M. Garon: Les questions que je pose, là...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pose la question au ministre.

M. Middlemiss: O.K. Donc, c'est le ministre qui va répondre. Je n'ai pas besoin du député de Lévis pour répondre pour moi. Mme la Présidente, moi, je peux vous assurer que, si j'avais le temps de vous faire la lecture de tous les articles, **Le Quotidien** du 15 avril 1992, **Le Quotidien** du 16 avril 1992, **Le Quotidien**, le commentaire de M. Carol Néron, du 17 avril 1992, **La Sentinelle** du 21 avril 1992, **La Sentinelle** du 21 avril 1992, l'éditorial de M. Guy Tremblay. Si je lisais tout ça, Mme la Présidente, je répondrais à toutes les préoccupations et à toutes les insinuations que le député de Lévis a faites depuis cet après-midi...

Une voix: Oui, des insinuations.

M. Middlemiss: ...à partir d'un article de journal qui questionnait la façon dont on avait procédé avec la route du Nord. Mais, Mme la Présidente, moi, je suis pas mal plus raisonnable que d'autres ici. On a été obligés d'écouter le député de Lévis nous lire tout son article cet après-midi. Moi, je suis prêt à le déposer pour que tous les membres ici aient l'heure juste, parce que ce n'est pas tout le monde qui a reçu ça. Et puis, ça n'a pas paru encore dans **L'Argus**, comme l'article que nous a présenté le député de Lévis. Je n'ai pas l'intention, Mme la Présidente, mais ça répond...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, j'accepte que vous déposiez vos docu-

ments.

M. Middlemiss: Je vais les déposer, mais, Mme la Présidente, il y a des vérités et il faut qu'elles soient dites. L'affaire de vouloir cacher... Quand ça ne fait pas notre affaire, là, on ne veut pas en entendre parler. Bien, moi, là, si on peut citer des articles de journaux quand ça fait notre affaire, on ne peut pas refuser quand ça ne fait pas notre affaire. Ce n'est pas une rue à sens unique.

Une voix: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est des rues à deux sens. Il va falloir apprendre ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, j'ai accepté le dépôt des documents.

M. Middlemiss: O.K., je les dépose, Mme la Présidente, et je voudrais bien que tous les membres de la commission puissent avoir ça immédiatement.

Une voix: Merci. Excellent.

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Camden: Question de règlement. Question de règlement.

M. Garon: ...toutes les questions que j'ai posées sont antérieures à la signature du contrat, au mois de décembre 1991.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! On ne peut pas parler deux en même temps.

M. Camden: J'ai commencé à parler avant le député de Lévis.

M. Morin: Deux au maximum.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Question de règlement, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Alors, Mme la Présidente, j'aimerais ça, d'une part, pour le dernier commentaire, rappeler que la bienséance veut que celui qui commence, on le laisse parler. Et je vous demanderais peut-être de nous lire l'article 287 de notre règlement à l'égard des réponses du ministre, ne serait-ce que pour l'information des membres de cette commission. Ça me paraîtrait tout à fait justifié dans le cadre du débat, et ça permettrait probablement de faire cheminer le débat.

M. Garon: Alors, on n'a pas besoin de lire les articles, Mme la Présidente. Les articles sont

supposés être connus. Nul n'est supposé ignorer la loi, en vertu d'un principe de droit.

Une voix: Non, on ne l'ignore pas.

M. Camden: Ce n'est pas une loi; c'est un règlement.

M. Garon: Alors, on n'est pas là pour faire l'école, Mme la Présidente. On les connaît, les règlements.

M. Camden: Ce n'est pas une loi, c'est un règlement.

M. Garon: Bien, les règlements font partie de la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il est évident que le règlement, à l'article 287, dit que «le ministre qui répond de ses crédits en commission peut intervenir aussi souvent qu'il le désire». Il n'y a pas de temps limité pour le ministre.

M. Camden: Alors, il peut faire ce qu'il veut.

La Présidente (Mme Bélanger): Tout le monde est conscient de ça.

Une voix: Prenez tout le temps què vous voulez. On va vous écouter.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le ministre, par contre, doit répondre aux questions des membres de la commission.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, moi, j'ai une grande cohérence. Je l'ai dit, cet après-midi, là, dans mes notes d'ouverture, que je m'en venais ici pour répondre à mes pairs. Donc, je n'abuserai pas du temps que je pourrais utiliser. Je veux répondre.

Une des questions que le député de Lévis m'a posées, il n'y a pas tellement longtemps, c'est à savoir, s'il y a de l'argile et s'il y a de l'effondrement, puis s'il y a ci, puis s'il y a ça, qu'est-ce qu'on a comme garanties que le contrat va être exécuté pour la somme de 73 000 000 \$? C'est un contrat ferme, Mme la Présidente. Ce n'est pas plus que 73 000 000 \$. C'est ferme.

Je vais vous lire, ici - j'espère que le député de Lévis va me le permettre - l'article 5 du contrat qui dit: Garanties et assurances. L'entrepreneur devra fournir, à la signature du contrat, à ses frais, une garantie d'exécution du contrat, une garantie de ses obligations pour gages, matériaux et services, chacune pour 50 % du prix du contrat, émises par une compagnie légalement habilitée à se porter caution, et ce, en utilisant les formules fournies à cette fin. À

compter du début et pendant toute la durée des travaux, l'entrepreneur doit maintenir, afficher, à un endroit bien en vue sur le chantier, un avis aux salariés, fournisseurs de matériaux, etc., à l'aide du formulaire du ministère transmis avec le marché.

Pour vous assurer que c'est un prix qui est ferme, en contrepartie, O.K.: La Société de développement de la Baie James effectue directement à l'entrepreneur le paiement des travaux selon les modalités prévues aux articles 2 et 5.3, selon les recommandations du ministère. Le prix du contrat... (20 h 40)

M. Garon: De qui?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Du publicitaire?

M. Middlemiss: Du ministère. C'est un problème d'huile. En contrepartie des travaux que l'entrepreneur s'engage par les présentes à exécuter, la Société de développement de la Baie James lui versera un montant forfaitaire de 73 000 000 \$, incluant un montant de 969 300 \$ déjà payé par le ministère à l'entrepreneur à l'occasion du mandat de travaux préliminaires qui lui fut accordé par le contrat 1140-89-246, en décembre 1989. Ledit montant forfaitaire est ferme pour la durée du contrat. C'est ça.

Je vous indiquais, cet après-midi, que la décision du contrat clé en main datait de 1989, et c'était le véhicule dès le début. Je vous indiquais que vous aviez eu toutes les occasions de me questionner en Chambre avant la signature du contrat. Il me semble que l'Opposition, tout ce qu'elle voulait, elle voulait être assurée... Puis, je ne la blâme pas. Je ne blâme pas le député de Dubuc de vouloir que sa région soit raccordée aux grands travaux du Grand-Nord, que les gens de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean puissent aussi bénéficier du développement hydroélectrique du Québec. C'est dans l'intérêt supérieur du Québec, dans l'intérêt aussi des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean que le gouvernement du Québec a procédé de la façon dont il l'a fait, Mme la Présidente.

Une voix: Il devrait nous féliciter.

M. Middlemiss: Bien, il me semble que oui.

Une voix: Le député de Dubuc devrait le faire.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, à l'ordre! M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, nous sommes prêts à recevoir les documents que le ministre

doit nous déposer.

Augmentation des levées de non-accès aux autoroutes

Maintenant, j'aimerais lui poser une question concernant une autre question: la levée d'accès aux autoroutes, le cas de la Maison du tourisme, à Rigaud. Le raccordement de chemins publics aux autoroutes est contrôlé sévèrement pour des raisons de sécurité. Le ministère des Transports peut autoriser de tels accès lorsque certains critères sont respectés. En vertu d'une directive datant de 1974, des frais sont imposés pour une levée de non-accès en raison des bénéfices qu'en retirent les propriétaires, c'est-à-dire à cause de la plus-value aux terrains. Ces frais sont calculés sur la plus-value des propriétés touchées par la levée de non-accès à l'autoroute. La directive a été modifiée, il y a deux ans. Lorsque c'est une municipalité qui demande une levée de non-accès pour fins de rue, cette dernière devra négocier le montant qui sera déboursé au ministère des Transports.

Selon des documents fournis par le ministère des Transports à la commission de l'aménagement et des équipements, le 26 août 1991, 27 levées de non-accès ont été autorisées depuis 1974. Des frais variant de 500 \$ à 300 000 \$ ont été payés par les demandeurs. On note qu'il y a eu seulement 6 levées de non-accès sur 27 qui ont été autorisées avant 1986. Il semble que le ministère est beaucoup plus généreux depuis cette date pour autoriser des levées de non-accès. Enfin, une levée de non-accès a été gratuite. Il s'agit de celle demandée par la Maison du tourisme, en 1990, dans la ville de Rigaud. On se rappellera qu'en 1990 le ministère des Transports a accepté de relocaliser, au coût de 800 000 \$, sa halte routière située à 4 kilomètres de la Maison du tourisme, à Rigaud.

Première question: Comment le ministre explique-t-il le nombre élevé des autorisations de levée de non-accès depuis 1986? Pourquoi la Maison du tourisme n'a-t-elle rien payé pour une levée de non-accès à Rigaud? Est-ce que le ministre a évalué la plus-value du terrain et des équipements de la Maison du tourisme, à Rigaud, à la suite de cette demande de levée de non-accès?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour répondre à la dernière partie - et je n'ai consulté personne - la Maison du tourisme, c'est le ministère du Tourisme du Québec et le ministère des Transports du Québec qui l'ont construite pour l'accueil des touristes qui arrivent au Québec par l'autoroute 40, à Rigaud. Maintenant, lorsqu'on enlève le non-accès, on charge au promoteur ou aux gens qui vont en bénéficier parce que ça va permettre de développer un terrain... Donc, à ces gens-là, on dit: Ça, ça vaut de l'argent, là, et vous allez payer pour.

Mais on aurait été obligés de se le charger à nous-mêmes, au gouvernement du Québec, au ministère des Transports et au ministère du Tourisme. Il n'y a personne, là, qui va en bénéficier, sauf la province de Québec. Est-ce que ça aurait été normal qu'on se charge ça à nous-mêmes? On aurait bien pu le faire, Mme la Présidente et faire un exercice comptable.

Donc, il me semble que ce soit encore un autre pétard mouillé qu'on essaie de faire miroiter, à savoir qu'on aurait rendu un service, tu sais, à quelqu'un qui a une maison qui s'appelle la Maison du tourisme. C'est à nous autres, la maison. C'est la Maison du tourisme de tous les Québécois. C'est nos fonds, à nous. C'est pour accueillir les touristes qui s'en viennent chez nous. S'il y a eu la levée des non-accès dans plusieurs endroits, puis qu'on les a chargés, c'est qu'on a jugé que le promoteur, le développeur, du fait qu'on levait ça, bénéficiait du fait d'être capable de faire un développement.

Je vous donne cette réponse-là, mais, si vous voulez avoir plus de détails pour chaque cas, donnez-moi les cas et on vous donnera une réponse. Mais il semble que votre cheval de bataille, cette fois-ci, ne marche que sur trois pattes.

M. Garon: Je vous pose des questions sur... Je vous dis qu'il y a eu 27 levées de non-accès depuis 1974, 6 seulement entre 1974 et 1986. Depuis 1986, il y en a eu 21. Il y en a eu une gratuite...

M. Middlemiss: Oui, c'est à nous autres.

M. Garon: ...la Maison du tourisme, en 1990, dans la ville de Rigaud.

M. Middlemiss: Bien oui, c'est à nous autres, celle-là; c'est au ministère des Transports et au ministère du Tourisme du Québec. C'est à nous autres, cette maison-là. C'est là où est l'accueil touristique. Vous ne vous promenez jamais sur la 40?

M. Garon: Bien, je vous le demande.

M. Middlemiss: Êtes-vous allé voir c'est quoi, la Maison du tourisme?

M. Garon: Non, je n'ai pas vu la Maison du tourisme.

M. Middlemiss: Ça a remplacé la halte routière qu'on avait. Vous m'avez déjà posé des questions sur ça aux engagements financiers et je vous ai donné les réponses. Là, vous allez manquer votre coup encore.

M. Garon: Je vous demande la question.

M. Middlemiss: Bien, une minute, là, hein!

M. Garon: Répondez donc et arrêtez donc de faire...

M. Middlemiss: Je réponds à votre question. C'est que vous pensez qu'on est encore en train... Vous m'avez posé la question: À qui appartient la Maison du tourisme?

M. Garon: C'est vrai. On vous a demandé des documents.

M. Middlemiss: Ça nous appartient, à nous autres, les Québécois.

M. Garon: On a demandé des documents. On a lu les documents que vous avez fait parvenir, mais on s'est rendu compte que, dans ce cas-là, ça avait été gratuit, alors que, dans les autres cas, ça variait de 500 000 \$ à 300 000 \$ qui ont été payés pour les frais.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente...

M. Garon: Alors, dans ce cas-là, il n'y a pas eu de charge. Vous me dites que c'est parce que la Maison du tourisme vous appartient.

M. Middlemiss: Elle appartient à nous autres, le gouvernement du Québec.

M. Garon: Au ministère du Tourisme?

M. Middlemiss: Au ministère du Tourisme et on est impliqués, le ministère des Transports.

M. Garon: La halte routière vous appartient également?

M. Middlemiss: Bien oui, c'est ça.

M. Garon: Entièrement?

M. Middlemiss: Bien, une partie.

M. Garon: Il n'y a pas de concession?

M. Middlemiss: Bien, s'il y a une concession...

M. Garon: Je ne vous demande pas si. Je vous demande: Est-ce qu'il y en a une ou s'il n'y en a pas?

M. Middlemiss: Non, je pense qu'il n'y en pas. J'ai arrêté, puis il n'y en avait pas encore.

M. Garon: Je ne pense pas, je pense. Il y en a une ou il n'y en a pas?

M. Middlemiss: Il n'y en a pas. C'est clair.

M. Garon: Il n'y en a pas. O.K. Parfait.

M. Middlemiss: Il n'y en a pas. Mme la Présidente, lorsqu'on charge pour la levée de non-accès, là, c'est qu'on demande à un évaluateur de nous évaluer le coût de ce terrain-là et c'est ça qu'on charge. Donc, si on nous dit que c'est 500 \$, c'est 500 \$; ou, si c'est plus cher, c'est plus cher. La raison du fait peut-être qu'il y en a plus, c'est qu'aujourd'hui il y a plus de demandes. Nous pouvons accepter des demandes en autant que les gens sont prêts à payer. Mais la Maison du tourisme, c'est notre **maison** et il me semble que ce ne serait pas normal qu'on se charge à nous-mêmes.

M. Garon: C'est la logique même. Comment se fait-il qu'il y en ait beaucoup plus depuis 1986? 27 depuis 1974, mais 21 seulement depuis 1986. Pourquoi il y a autant de levées de non-accès?

M. Middlemiss: Il me semble que c'est peut-être qu'il y a eu une plus grande demande. C'est qu'avec la nouvelle prospérité avec le gouvernement du Québec il y a plus d'investissements qui se font. Donc, il y a plus de demandes. Les gens cherchent des terrains et, nous autres, on leur charge pour la levée de non-accès.

M. Garon: Combien il y en a eu de demandes? Vous en avez accepté 21. Il y a eu combien de demandes?

M. Middlemiss: Je ne pourrai peut-être pas vous répondre immédiatement. On va vous fournir les renseignements, mais c'est **ça**, la prospérité. Quand ça va bien, les gens veulent acheter des terrains, ils veulent construire. C'est bon pour l'économie du Québec.

M. Garon: Le député de Rousseau, au rythme où il se promène aux frais du gouvernement, il pourrait rester tranquille, là. Pour faire des consultations inutiles, qui sont toujours à recommencer...

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: ...le député de Rousseau devrait être tranquille.

La Présidente (Mme Bélanger): Revenons à la pertinence du débat.

M. Middlemiss: ...en parlant des levées de non-accès, je dois vous dire que le chef de l'**Opposition**, dans le comté de L'Assomption...

Des voix: Ah!
(20 h 50)

M. Middlemiss: Puis il avait raison de venir me voir. On était en train de construire une nouvelle école et, malheureusement, on avait un non-accès à partir de l'autoroute 40. C'était

l'endroit le plus propice pour rejoindre le site de la construction de l'école. Malheureusement, ce n'était pas clair. On voulait lever de façon temporaire le non-accès. Le chef de l'Opposition est venu me voir et nous avons réussi à faire lever temporairement le non-accès pour que la construction de l'école se fasse le plus facilement possible, puis gratuitement. C'était une levée de non-accès gratuitement pour la construction de l'école. Ça faisait du sens. On n'était pas encore pour augmenter les coûts de construction d'une école pour ça, parce que l'école n'avait pas d'avantage à la levée du non-accès, sauf que c'était plus facile pour les camions à béton, puis pour tous les gens de la construction de se rendre au site de l'école. On a une flexibilité chez nous, Mme la Présidente..

M. Tremblay (Rimouski): Le chef de l'Opposition, c'est un homme de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski, vous n'avez pas la parole.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai l'impression que, quand la prison de Rimouski va être bâtie, on devrait lui réserver une cellule.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Garon: Je voudrais parler de l'ornierage sur la sécurité routière.

Construction de la route du Nord (suite)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous ne voulez pas que je les dépose? J'ai les documents, je voudrais les déposer ici, moi, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui. On attendait.

M. Middlemiss: Avant de les déposer, j'aurais certaines petites choses. Il me semble que j'ai le droit d'indiquer c'est quoi, les documents. Je veux que ce soit enregistré, là. Je ne voudrais pas que ce soit fait en catimini, que je donne, puis que ça ne sorte pas publiquement.

Dépôt de documents

Dans un premier temps, le rapport annuel de la compagnie Cris construction, entre autres. C'est en anglais. Peut-être que je vais le traduire au fur et à mesure que je vais procéder. Ça dit que, l'année 1989-1990, ça a été la meilleure année pour la compagnie en termes de chiffre d'affaires et de volume. Elle a généré un

profit approximatif de l'ordre de 2 000 000 \$, ce qui inclut les CCQ et les parts dans un joint venture, des contrats de partage.

Cette année, en 1989-1990, Cris construction s'est jointe dans des joint ventures avec Blais & Langlois - ça, c'est BLC construction - pour l'opération d'un camp au site, au kilomètre 381 avec BG Checo international, pour la construction... •

M. Garon: Un camp de quoi?

M. Middlemiss: Ça doit être un camp de bûcherons.

M. Garon: Bien, je ne sais pas... Si vous ne le savez pas, vous êtes aussi bien de ne pas dire: Ça doit être. Ce n'est pas ça. On veut des faits. On ne veut pas des impressions, des états d'âme, des suppositions. C'est quoi, le camp?

M. Middlemiss: Pour l'opération d'un camp au site, au kilomètre 381. O.K.

M. Garon: Ça ne veut pas dire grand-chose.

M. Middlemiss: Avec BG Checo, pour la construction du «mal» à Dunkin Lake, le pavage du chemin LG 2 à Chisasibi, avec un nouveau «partner» qui s'appelle Beaver Asphalt.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Oui. Tous ces joint ventures là ont été faits. On a Beaver Asphalt, on a BG Checo, on a Blais & Langlois.

M. Garon: Un camp, ce n'est pas de routes, ça.

M. Middlemiss: Non, non, c'est des joint ventures avec ces trois-là. Alors, donc...

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai demandé. Je vous ai demandé l'historique de la construction de routes par Cris construction. Je n'ai pas demandé s'ils ont bâti des camps.

M. Middlemiss: La SEBJ a récemment accordé le plus gros contrat dans toute l'histoire de la compagnie, 21 000 000 \$, pour le «réparage» et l'entretien d'une route de gravier de LG 2 à Brisay, pour les deux prochaines années. Puis je vais vous les remettre les documents.

M. Garon: Le «réparage»? L'entretien.

M. Middlemiss: Non, non, mais c'est juste des petits passages que je lis en passant. Donc, vous voyez... Non, mais c'est ça. O.K.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous ai demandé. Je n'ai pas demandé d'entretenir les

routes de **gravelle**. J'ai demandé la construction de routes, combien ils ont construit de routes. Vous leur donnez un contrat clé en main pour construire une route, alors qu'ils déterminent les plans, les devis, les surveillances, tout. Vous n'avez pas été capable de me nommer encore une route qu'ils ont construite.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je vais...

M. Garon: Est-ce qu'ils en ont déjà construit des routes?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Combien? Lesquelles? Vous n'avez pas été capable d'en nommer une à date. Vous avez dit: On a construit un camp. C'est un camp de bûcherons, c'est des gens qui bûchent du bois? C'est un camp de quoi?

M. Middlemiss: Qu'est-ce que vous avez contre les bûcherons, vous?

M. Garon: Je n'ai rien, sauf que ce n'est pas la même technique...

M. Middlemiss: Pourquoi vous parlez d'eux, d'abord?

M. Garon: ...faire un camp de bûcheron et faire une route. C'est rien que ça. Je n'ai rien contre les camps de bûcherons.

M. Middlemiss: Non. En tout cas, Mme la Présidente, vous allez voir que dans...

M. Garon: On n'est plus à l'époque des trottoirs de bois, là.

M. Middlemiss: Non, non, on va vous remettre ça. Vous allez voir les travaux qui ont été faits. Il y a des beaux portraits, tu sais, là, des ponts, des routes...

M. Garon: Ah, les portraits, j'imagine.

M. Middlemiss: Bien oui, mais là, ce n'est plus bon. Cet après-midi, il me semblait...

M. Garon: Je n'ai rien contre les portraits.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il semblait, cet après-midi, que le député de Lévis a passé le micro, la parole au député de Dubuc et lui, le député de Dubuc, m'a dit: D'habitude, c'est des compagnies de gestion et elles font des brochures, et elles vous montrent toutes ces choses-là. Mais c'est ça que je suis en train de vous montrer ce soir. C'est à mon tour de vous démontrer l'expertise et les connaissances...

M. Garon: En routes.

M. Middlemiss: Bien oui.

M. Garon: En routes. **Pas** dans la photographie. Ce n'est pas un photographe qu'on engage.

M. Middlemiss: Les infrastructures et les barrages, la construction de ponts et de routes. C'est là. Leur expertise est là. Je vais vous le remettre.

M. Garon: Mais vous n'avez pas été capable d'en mentionner une à date, à part l'entretien d'une route de gravelle.

M. Middlemiss: Non, non. Mme la Présidente, c'est **certainement** intéressant de voir les choses qui sont faites par ces gens-là. Donc, c'est des gens qui n'avaient pas de...

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens.

M. Middlemiss: ...connaissances ou de compétences. Il me semble qu'une fois que le député de Lévis aura eu la chance d'examiner ces choses-là il va être encore un petit peu plus au courant de ce qui se passe. Peut-être que, s'il avait pu bénéficier de ça avant aujourd'hui, il aurait posé des questions sur les vrais crédits et non pas sur des choses où il pensait qu'il avait tout d'un coup découvert un gros scandale. Tu sais, il pensait qu'il avait découvert quelque chose, là.

On est en train de réinventer la roue ici. Ce n'est pas vrai, Mme la Présidente. C'est qu'on a donné un contrat à une compagnie qui a démontré dans le passé qu'elle était capable de construire des routes d'accès aux ressources.

Une voix: C'est ça.

M. Middlemiss: Ils font l'entretien. Ils en ont fait, des constructions. Le plus gros contrat de 21 000 000 \$, ils l'ont reçu là, Mme la Présidente. Donc, il a mis tous ses oeufs dans le même panier, M. le député de Lévis, aujourd'hui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous pouvez déposer vos documents, M. le ministre?

M. Middlemiss: Je suis tellement heureux, Mme la Présidente. J'en ai seulement un. Peut-être que j'irai vous le remettre à vous, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous n'en avez qu'un, mais le contrat?

M. Middlemiss: Vous, vous allez comprendre ça pas mal mieux.

M. Garon: Le contrat?

M. Middlemiss: Le contrat va venir. Donc, Mme la Présidente...

M. Garon: Vous en avez rien qu'un. Vous disiez tantôt que vous déposeriez le contrat, que vous l'aviez avec vous.

M. Middlemiss: Ah oui! On a le contrat.

M. Garon: Le déposez-vous?

M. Middlemiss: Une minute, là! C'est moi qui dépose.

M. Garon: Oui, mais...

M. Middlemiss: Est-ce que c'est moi qui dépose ou si c'est vous, là?

Une voix: Prenez votre temps, M. le ministre.

M. Garon: Là, on n'est pas dans la prospection minière. Vous l'avez, le contrat, ou vous ne l'avez pas? Ça fait une heure qu'on est là, qu'on tourne en rond.

Une voix: Oui, oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous voyez que je suis rendu au **bout** parce que, tout l'après-midi, il m'a répété les mêmes questions. Il disait qu'on faisait affaire avec des gens qui étaient incompétents, qui n'avaient aucune compétence, qu'on avait un contrat qui ne tenait pas debout. Là, Mme la Présidente, on est en train de lui présenter la preuve. Il ne veut plus en entendre parler.

M. Garon: Non, au contraire.

M. Middlemiss: Là, il dit un peu comme le Christ a dit: Si ce calice pouvait s'éloigner de moi. Mais il n'aura pas cette chance, Mme la Présidente. Je n'ai pas l'intention de le laisser s'en sauver aussi facilement que ça.

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

M. Middlemiss: On veut brasser la cage et le pommier. Bien, on va en subir les conséquences.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, si vous voulez bien déposer le document? Merci, M. le ministre.

M. Middlemiss: Et, Mme la Présidente, peut-être, si on pouvait mettre la cerise sur le gâteau ou sur le sundae...

Une voix: Sur le calice.

M. Garon: C'est plutôt le couvert sur la chiotte!

M. Middlemiss: ...tu sais, on parle, on dit: Beaver est allée chercher tous les contrats. Elle est allée chercher ça sans soumissions. **Mme la Présidente,** je vais vous donner l'heure juste. La distance est de 212 kilomètres, 214, qu'on vient de me dire. On vient d'en ajouter deux autres.

M. Garon: Le ministre est supposé les déposer, les documents. On tourne en rond, là. Est-ce qu'il dépose les documents ou s'il ne les dépose pas?

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

M. Garon: Bon, là, ce n'est pas rien que perdre le temps. Il y a des documents à déposer. Il les dépose ou il ne les dépose pas? Je demande le minimum de décorum, là. On n'est pas dans un jardin d'enfants. Alors, on a posé des questions.

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

M. Middlemiss: C'est vous...

M. Garon: Il y a des contrats qu'il doit déposer. Là, c'est du taponnage, du **niaisage**, Mme la Présidente. Si c'est ça, **ajournons** et, quand le ministre sera en état de siéger, on siégera. Là, je vais vous dire une affaire: On n'est pas dans un jardin d'enfants. S'il a des documents à déposer, qu'il les dépose. S'il n'en a pas, qu'il nous le dise.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez toute la journée, tout l'après-midi...

M. Garon: On a passé l'âge des niaiseries. Il s'agit de millions, de l'argent du public, Mme la Présidente.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai le droit de parler. Il me semble que vous m'avez dit que j'ai le droit de parler quand je veux. Je pense que, moi, je ne me suis pas répété aussi souvent que le député de Lévis l'a fait tout l'après-midi. C'est une précision que je veux lui apporter, mais il ne veut pas écouter. Comme d'habitude, il ne veut rien entendre, mais il disait: Beaver est allée chercher le contrat sans soumissions. Il y a 214 kilomètres de route. Beaver en a 86 kilomètres, Mme la Présidente, et Cris construction va construire les 128 autres. C'est toute une différence, ça, Mme la Présidente. Cet après-midi, ah non, ce n'était pas ça, mais là, quand la vérité arrive, on ne veut plus parler. Mais c'est ça, la situation.
(21 heures)

M. Garon: On a posé des questions pendant quatre heures et vous nous dites ça, là.

M. Middlemiss: Oui, les mêmes questions, vous les avez répétées cinq fois. Lisez le «transcript» demain. Vous allez voir. C'est ça que vous avez fait.

Mme la Présidente, il y a aussi le contrat.

La Présidente (Mme Bélanger): Que vous voulez déposer?

M. Middlemiss: Oui, je voudrais déposer le contrat, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on veut bien aller le chercher.

Une voix: La transparence.

M. Middlemiss: Il n'y a pas de crainte. En tout cas, Mme la Présidente... Est-ce qu'il y a autre chose que le député de...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le dépôt du contrat est...

M. Middlemiss: ...Lévis voudrait avoir, Mme la Présidente, ou est-ce que, là, il a peur...

La Présidente (Mme Bélanger): Le contrat est déposé.

M. Middlemiss: ...que je sorte d'autres petits lapins de mon chapeau?

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

M. Garon: On s'aperçoit qu'on est en fin de régime, Mme la Présidente. Les députés libéraux veulent augmenter leur pension parce qu'ils savent que leur temps achève.

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

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, là!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on veut parler...

La Présidente (Mme Bélanger): On sort pas mal du sujet.

M. Middlemiss: ...de pension, le député de Lévis, il ne sera pas nu-pieds, lui.

M. Garon: Non!

M. Middlemiss: Il ne sera pas nu-pieds, à cause de la pension qu'il a déjà acquise, de 1976

à la fin de son régime. Lui, il s'est assuré, Mme la Présidente, qu'il serait bon. Moi, si j'étais dans ses souliers, je ne m'en occuperais pas, de la pension, moi non plus.

Une voix: Après avoir coupé les fonctionnaires.

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

M. Middlemiss: Si vous voulez commencer...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Je demande la collaboration des membres de la commission. Je confirme le dépôt du document du ministre. C'est le contrat entre la Société de développement de la Baie James et la Compagnie de construction Cris, et le ministère des Transports du Québec comme intervenant.

M. Garon: Alors, il reste un document que le ministre a dit qu'il nous ferait parvenir, concernant l'entente entre la SDBJ, le ministère des Transports et le gouvernement du Québec.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. On est parti à répéter les questions. J'ai dit tantôt que je n'avais pas le document de l'entente, mais que j'étais pour le soumettre.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne l'avez pas pour le déposer ce soir?

M. Middlemiss: Bien, je ne pense pas que je pourrai... Je le déposerai...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Est-ce que vous avez dit que vous ne pouviez pas déposer l'entente avec la Société de développement de la Baie James?

M. Middlemiss: Je vais essayer de... Je ne peux pas le garantir ce soir, mais je vais le déposer le plus tôt possible, Mme la Présidente. Si on peut finir ce soir, certainement que je déposerai la chose...

M. Tremblay (Rimouski): C'est la critique de l'Opposition qui nous fait perdre du temps.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski! Alors, c'est impossible de faire ça ce soir. Ce sera envoyé à chacun des membres de la commission.

M. Garon: Oui, mais on veut avoir ça le plus rapidement possible. On va avoir d'autres travaux, je ne sais pas quand, demain.

Impact de l'orniérage sur la sécurité routière

Mme la Présidente, je voudrais poser des questions concernant l'impact de l'orniérage sur la sécurité routière. L'orniérage de la chaussée cause de plus en plus d'accidents de la route, de la circulation. En 1991, les ornières sur les routes sont à l'origine de deux accidents mortels. Un premier accident est survenu le 15 juin, sur l'autoroute 55, à L'Avenir. Selon les dires mêmes du chef de district du ministère des Transports à Drummond, il y avait des ornières pouvant atteindre 3 centimètres à l'endroit de l'accident. D'autres témoins affirment que les ornières étaient plus profondes et atteignaient 6 centimètres. Quoi qu'il en soit, quelques jours après l'accident, le ministère des Transports effectuait des travaux de pavage pour réparer les ornières sur les lieux de l'accident, sinon pour effacer les lieux du crime. Le 29 septembre, un autobus a fait un tonneau sur l'autoroute 10, à Brossard, causant 1 mort et 11 blessés. Selon le directeur général de la compagnie, l'autobus a dérapé sur la chaussée glissante à cause de l'eau de pluie qui s'infiltre sur les ondulations de la route: Journal **La Presse**, 30 septembre 1991. L'enquête du coroner conclut que l'accident a été causé par une erreur humaine. Lors des audiences de l'enquête du coroner, les ingénieurs du ministère ont reconnu qu'il y avait des ornières sur les lieux de l'accident et que le ministère a procédé, quelques jours après l'accident, au repavage de la chaussée.

Mes questions sont les suivantes: Pourquoi le ministère est-il intervenu après les dommages, dans le cas de ces accidents, et a-t-il attendu que des accidents mortels se produisent pour réparer les ornières? Deuxièmement, comment gère-t-on l'orniérage au ministère des Transports? À défaut d'assurer le contrôle routier adéquat afin d'empêcher la formation d'ornières, est-ce que le ministère a une politique de détection des ornières, d'intervention ponctuelle et de suivi de l'orniérage dans le but de prévenir les accidents? Enfin, est-ce qu'à la Direction de la sécurité routière on a évalué les effets de l'orniérage sur la sécurité routière?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas retenu... Est-ce qu'on peut m'indiquer en quelle année l'accident a eu lieu?

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

M. Garon: Le 29 septembre 1990, dans un cas, et le 15 juin 1991, à L'Avenir, sur l'autoroute 55.

M. Middlemiss: Vous dites que l'enquête du coroner est terminée et qu'il y a un rapport qui a été soumis dans les deux cas?

M. Garon: Non, dans un cas, dans le cas de Brossard.

Une voix: Erreur humaine.

M. Middlemiss: Dans le cas de...

Une voix: Ce n'est pas à cause des ornières.

M. Garon: Le 29 septembre 1990, sur l'autoroute 10, à Brossard. Les ingénieurs du ministère ont reconnu qu'il y avait des ornières sur les lieux de l'accident et le ministère a procédé, quelques jours après l'accident, au repavage de la chaussée. C'est indiqué dans le rapport du coroner.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le fait de reconnaître qu'il y a de l'orniérage, ça ne veut pas nécessairement dire que c'est ça, la cause de l'accident. Qu'on se fasse reprocher d'avoir réparé l'orniérage à ce moment-là, peut-être pour la prévention, mais il me semble qu'on ne devrait pas être critiqués, dans ce contexte-là.

M. Garon: Non, je vous demande: Pourquoi ne les réparez-vous pas avant les accidents?

M. Middlemiss: Ça ne veut pas nécessairement dire admettre que c'est la cause de l'accident. Il me semble que la prévention, ça a sa place et la sécurité sur les routes, ça a sa place aussi. Mais, Mme la Présidente, l'orniérage sur les routes du Québec, ce n'est pas arrivé le 2 décembre 1985.

M. Garon: Non, c'est en 1986.

M. Middlemiss: Le Québec a été libéré le 2 décembre 1985 avec l'élection du Parti libéral.

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: Oui. Mais on a hérité d'un réseau routier plein d'ornières. On a hérité d'un déficit énorme que nous devons gérer aujourd'hui.

M. Morin: On n'a pas de félicitations à lui faire.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Donc, le fait que, nous autres, on réagit pour prévenir d'autres accidents, pour améliorer la sécurité de notre réseau routier, ça ne veut pas dire que c'est ça, la cause des accidents. Est-ce que l'enquête du coroner a établi la cause de l'accident ou est-ce que le député de Lévis a conclu, parce qu'on avait fait des réparations après, que c'était ça, la cause?

Et, Mme la Présidente, c'est certain,

lorsqu'il y a de la pluie, puis qu'il y a des ornières, que les ornières deviennent pleines d'eau. Si on ne conduit pas selon... Parce qu'il y a des enseignes sur toutes les routes qui l'indiquent, puis la loi le dit bien: Il faut conduire selon les conditions atmosphériques et, si on arrive dans l'orniérage à une grande vitesse, on fait de l'aquaplanage. C'est ça qui peut causer des accidents, Mme la Présidente.

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

M. Garon: Alors, pourquoi le gouvernement, le ministère est-il intervenu après les dommages, dans le cas des accidents, et a-t-il attendu que des accidents mortels se produisent avant de réparer les ornières?

M. Middlemiss: Je l'ai dit, Mme la Présidente. Je n'ai posé la question à personne, sauf que je me dis que nous intervenons dans le but de prévention, si on a constaté qu'il était temps qu'on fasse des choses pour prévenir d'autres accidents, à ce moment-là. Mais le fait de faire ça, Mme la Présidente, ça ne veut pas nécessairement dire que c'a été la cause. Il faut conduire selon les conditions atmosphériques, selon les conditions de la route. Si on veut extrapoler ça au pire, si quelqu'un s'en va, en hiver, sur une route qui est totalement glacée, puis à des vitesses qui dépassent la possibilité de garder le contrôle de son véhicule, qu'il ne vienne pas nous dire, après ça, que ce sont les conditions de la route qui ont fait...

Il y a toutes sortes de circonstances. Mme la Présidente. J'aimerais bien ça savoir si le coroner a blâmé l'état du réseau routier ou si c'étaient d'autres raisons qui auraient pu causer l'accident. Mais nous reprocher de l'avoir réparé, il me semble que c'est aller un peu loin.

M. Garon: Les gens qui conduisent sur les routes ont le droit de s'attendre à ce que les routes soient normales et n'aient pas d'ornières, de la même façon que, dans la montagne de ski au Pin Rouge, la côte familiale a duré un avant-midi seulement, l'an dernier, parce qu'on s'est aperçu qu'il y avait trop de pentes qui n'étaient pas de type familial. Parce que les gens qui veulent aller faire du ski dans la côte familiale ont le droit de ne pas arriver dans une côte pour experts ou pour intermédiaires, alors qu'ils sont allés dans une côte familiale. La côte a été fermée après quelques heures seulement.
(21 h 10)

De la même façon, les gens qui vont sur une route sont en droit de s'attendre que, sur la route, il n'y ait pas des ornières qui ont 3, 6, 8 ou on dit même jusqu'à 20 centimètres. Parce que, ça, c'est prendre les gens par surprise pour des troubles qu'ils n'avaient pas. De la même façon que, si vous allez dans une municipalité et

que vous frappez un trou, la municipalité est responsable, quand on est sur les routes administrées par le gouvernement et qu'on trouve des choses comme ça, des ornières de cette nature-là, le ministère est responsable. Je comprends que ça ne ramène pas en vie un père de famille qui a frappé une ornière.

Je demande tout simplement au ministre, au lieu de répondre comme s'il s'en foutait complètement, pourquoi, à son ministère, on attend les accidents pour réparer les ornières. Pourquoi attend-on les accidents et qu'après les accidents on se dépêche de réparer les ornières?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le député de Lévis me cite un cas.

M. Garon: Deux cas.

M. Middlemiss: Deux cas. Avec deux cas, il va généraliser qu'on attend qu'il y ait des accidents. Mme la Présidente, je vous indiquais, cet après-midi, que le gouvernement du Québec, au mois de mai 1990, a augmenté le budget de 1 700 000 000 \$ pour concentrer ses efforts sur l'amélioration et la conservation du réseau routier. Une des mesures, Mme la Présidente, pour corriger les ornières, c'est la réfection des surfaces.

Mme la Présidente, prenons l'année 1990-1991. Nous avons dépensé 36 000 000 \$, sur les autoroutes et les routes principales, pour la réfection de surfaces, 579 kilomètres. On a aussi, Mme la Présidente, dans l'année 1990-1991, sur les routes régionales et chemins municipaux, dépensé 9 000 000 \$, 218,7 kilomètres. L'année 1991-1992, autoroutes et routes principales: 58 400 000 \$, 910 kilomètres; routes régionales et chemins municipaux: 21 600 000 \$, 434,7 kilomètres. 1992-1993, ça, c'est l'année où, dans ses notes d'introduction, le député de Lévis nous disait qu'on avait indiqué qu'il y avait beaucoup d'argent qui avait été dépensé alors qu'il n'y avait rien qui avait été dépensé. Voici la preuve, Mme la Présidente: 96 000 000 \$ sur les autoroutes et les routes principales, 1314 kilomètres.

Une voix: Fantastique!

M. Middlemiss: Routes régionales, chemins municipaux: 24 000 000 \$ pour 422 kilomètres. Voici, Mme la Présidente.

Est-ce que le député de Lévis va me dire qu'on a attendu qu'il y ait des accidents avant de procéder avec ça? Si, durant le régime où, lui, il était au Conseil des ministres, on avait fait ces choses-là, il me semble qu'on aurait eu moins d'ornières sur nos routes et peut-être qu'on n'aurait pas les problèmes qu'on a aujourd'hui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lotbinière. Ça fait longtemps qu'il m'a

demandé la parole.

Une voix: Lotbinière? Je ne l'ai pas vu, lui.

Personnel de la Direction des communications et d'Info-Travaux

M. Camden: Merci, Mme la Présidente. Je ne sais pas, il y a peut-être des informations que je vous inviterai, Mme la Présidente, à demander au ministre de les obtenir auprès de ses fonctionnaires. Je voudrais prendre connaissance, Mme la Présidente, combien de personnes travaillent à la Direction des communications du ministère des Transports actuellement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'il y a 81 employés dans ce domaine-là à Québec et à Montréal.

M. Camden: Alors, Mme la Présidente, est-ce que, ça, ça inclut les agents d'information, les secrétaires, le directeur des communications, tout le «staff»?

M. Middlemiss: C'est tout le personnel, incluant les agents d'information du ministère des Transports, les renseignements à l'état des routes. Ça inclut tous ces gens-là.

M. Camden: Est-ce qu'on pourrait m'indiquer, Mme la Présidente, combien il y en avait? Est-ce que ce sont les mêmes données à l'égard de 1991 et 1990?

M. Middlemiss: On m'indique qu'on n'a pas le nombre exact, les chiffres exacts, mais c'est sensiblement les mêmes.

M. Camden: Sensiblement les mêmes?

M. Middlemiss: Oui.

M. Camden: Est-ce qu'on pourrait me fournir ça d'une façon tout à fait précise...

M. Middlemiss: Oui.

M. Camden: ...ultérieurement?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le sous-ministre voudrait probablement prendre la parole et indiquer certains changements qui ont eu lieu au ministère.

M. Camden: Mais, peut-être avant que le sous-ministre prenne la parole, Mme la Présidente, pendant que le sous-ministre donnera suite à mes demandes, tout à l'heure, je voudrais aussi profiter de l'occasion pour prendre connaissance de combien on a embauché de gens pour le programme ou, enfin, ce qui avait été mis de l'avant par votre prédécesseur, M. Lalande, à

l'égard d'Info-Travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Lalande.

M. Lalande: On pourra vous fournir toutes les précisions, toutes la ventilation. D'une façon générale, il faut se rappeler que la Direction des communications du ministère des Transports est particulière, en ce sens qu'il y a un gros système de renseignements pour l'état des routes. C'est ce qui passe aussi. C'est ce qui fournit ce qu'on a sur Vidéoway et tout ça, et sur l'entretien des routes, l'hiver, notamment. Donc, c'est un peu particulier.

La Direction des communications, ce ne sont pas tous des agents d'information, des agents de communication, mais il y en a une bonne partie qui ne sont que de renseignements. Donc, c'est du travail qui est systématique. Alors, il ne faut pas comprendre que c'est une Direction des communications qui ne fait que des communications, là, comme on l'entend au sens général du mot.

Ceci étant dit, il y a quand même, compte tenu de la rareté des ressources, une diminution d'environ 2 000 000 \$ du budget, cette année, qui a été faite concernant la Direction des communications. Maintenant, pour ce qui est d'Info-Travaux, je ne pourrais pas, à ce stade-ci, vous fournir de renseignements précis. Toutefois, on pourra vous ventiler toutes ces questions-là et vous les soumettre.

M. Camden: O.K. Mme la Présidente, j'aimerais également qu'on m'indique combien on a embauché de permanents ou d'occasionnels pour assumer ces nouvelles responsabilités du précesseur de M. Lalande à l'égard d'Info-Travaux. Je voudrais également qu'on m'indique les coûts entraînés pour l'impression de papier, puisque, évidemment, on a fait appel à une présentation graphique particulière, et l'ensemble des coûts entraînés sur l'ensemble du système, de l'équipement, de membres du personnel permanent qui auraient été embauchés, d'occasionnels; qu'on fasse la distinction entre les permanents et les occasionnels.

Je vais vous dire, Mme la Présidente, que je me permets d'avoir un certain nombre de réserves à cet égard-là. Je vais vous indiquer pourquoi. Je conviens fort bien qu'il est de la responsabilité du ministère de donner des renseignements aux usagers de la route, de communiquer des informations, de les compiler et qu'on les retrouve, à l'occasion, sur le système de câblodistribution, qui est un moyen efficace de diffuser de l'information et, également, d'en fournir à partir de chacun des districts. Ça, c'était déjà des services qui étaient existants pour ce qui est des constats de l'état du réseau.

Je conviens aussi que, probablement, il y a eu des efforts à faire un peu particuliers dans la

région de Montréal, à l'égard de travaux sur le boulevard Métropolitain, sauf que j'ai manifestement - je l'ai déjà indiqué et je profite, ce soir, de l'occasion pour le répéter - des réserves très sérieuses lorsqu'on a procédé, via **Info-Travaux**, à des annonces de travaux de rapiéçage mécanisé continu sur des routes locales, des chemins qu'on appelle, pour fins de compréhension, des chemins de campagne - j'ai eu à constater ça à quelques occasions - ou à l'égard du fait qu'on est à procéder à la réfection d'un pont d'une importance mineure sur une petite route qui relie deux rangs entre eux où, pour le trafic, le mot «local» est déjà beaucoup, quant à moi, c'est déjà exagéré comme qualificatif. C'est plutôt les gens qui vont peut-être tourner au bout de leur terre qui passent via cette petite route de traverse.
(21 h 20)

Je vois assez mal l'intérêt des postes de radio à diffuser cette information et, encore moins, des boîtes comme **Le Soleil** de Québec, les quotidiens. À la rigueur, ça peut peut-être aller pour les hebdomadaires, mais, généralement, au moment où ils les passent, les travaux sont finis. Ça tellement été de durée limitée. On a vu particulièrement, dans le cadre du **rapiéçage** mécanisé, qu'après une journée ou une journée et demie, des fois, deux jours de travaux, c'était complété. Je vais vous dire une chose: C'était de nature plutôt à exaspérer et le député, et les gens. Lorsqu'on voyait toute la mesure de publications qui pouvaient se faire, le temps qu'on consacrait à ça, ça **m'apparaît** être une utilisation inefficace. Je sais que ça s'inscrivait dans la perspective d'autres gens. Je ne pense pas que ça ait été, non plus, dans la politique habituelle du ministère. Moi, ça va faire sept ans que je suis député et c'est tout récemment qu'on a vu cet exercice de communication un peu particulier.

Vous savez, Mme la Présidente, je ne pense pas que les postes de radio vont diffuser ça. Sur des postes, par exemple, de la région de Québec, je ne vois pas l'intérêt de diffuser que le rang Saint-Thomas de Saint-Narcisse de Lotbinière fait l'objet d'un **rapiéçage** mécanisé et qu'on invite les gens à utiliser d'autres tronçons de route, de façon à éviter de traverser par là. C'est une espèce de...

Une voix: C'est de la promotion touristique.

M. Camden: Il n'y avait rien de touristique, en plus. Avec tout le respect, c'est plutôt des gens qui transportent des matériaux et, entre autres, des produits, des intrants d'alimentation animale et de la distribution pour les agriculteurs. À ce que je sache, ils n'ont jamais fait trop, trop de détours. Ils ont passé par là, dans le cadre des travaux.

Moi, je vais vous le dire, c'est un exercice qui m'apparaît douteux et coûteux également,

qu'on peut manifestement remettre en question. Le ministère a fait, pendant de nombreuses années, des travaux. Je pense qu'il ne s'est jamais trop, trop livré à cet exercice et ça n'a jamais trop, trop soulevé l'ire, non plus, des usagers de la route et des résidents le long de ces mêmes routes. Je conviens que, avant même, je pense, que soit mis sur pied **Info-Travaux**, il s'exécutait des travaux sur l'autoroute 20 et la communication était faite. J'ai peut-être plus confiance, à certains égards, moi, à ceux qui font la signalisation avec le bâton et la guenille rouge.

Généralement, je vais vous dire une chose: Je ne suis pas sûr, moi, qu'ils écoutent les postes de radio, d'une part, dans le véhicule et je ne suis pas sûr, non plus, que les postes de radio passent leur temps à annoncer ça. On l'a vu sur certains ponts. Entre autres, sur la rive sud - c'est celui au-dessus de la rivière Chaudière - il y a eu certaines communications. Mais je pense qu'il faut être réalistes: faire de la publicité, accorder une information, mais avoir un certain sens de la mesure. Mais je pense que ce que j'ai reconnu, au cours des derniers mois et des dernières années, c'est un sens de la démesure et un souci d'efficacité dont on peut, évidemment, remettre certains barèmes en question.

Alors, ce que je demande, en fait, à l'actuel sous-ministre en titre et au ministre, c'est peut-être de procéder à une révision en considérant, comme l'a mentionné le sous-ministre, la rareté des ressources; qu'on puisse procéder à une rationalisation très serrée et faire en sorte qu'on ne traîne pas de ces choses qui sont extrêmement coûteuses. Mme la Présidente, tout comme moi, vous êtes députée et vous savez fort bien que, lorsqu'on émet un communiqué de presse, si on le fait pour la simple culture de notre bureau, ça ne servira pas à grand-chose. Il faut le faire parvenir, soit par la poste, soit via les télécopieurs. Il y a manifestement parfois des frais d'interurbains. Il y a des frais, il y a le temps d'utilisation de la télécopie, et c'est coûteux. Vous savez, dans l'évaluation des frais, je voudrais aussi qu'on m'indique si on a dû acheter aussi des télécopieurs pour cet exercice qui m'apparaît, à certains égards, une belle fantaisie.

Vous savez, je ne remets pas en question l'exercice plus particulier dans la région de Montréal. Ça, c'est un cas particulier et exceptionnel. Mais il faut replacer les choses dans leur juste contexte et c'est, je pense, ce sur quoi, manifestement, on peut compter, avec la présence de M. Lalande vu que, lors de ses passages à d'autres organismes de l'État, on a fait preuve d'un sens de la modération, on a fait bon usage, je pense, de la chose publique, et on a été peut-être plus mesurés dans nos interventions. C'est ce qu'on a manifestement, comme attente à son égard puisque, à cet égard, on n'a peut-être pas été gâtés trop, trop dans le

demier exercice.

Madame, c'était le message, à moins qu'on ait des commentaires à formuler suite à mes remarques, mais j'aurais peut-être d'autres questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Middlemiss: Non. Regardez, on prend note des commentaires et je suis pleinement d'accord, Mme la Présidente, que, lorsque c'est des travaux d'envergure où il y a énormément de circulation, il me semble que c'est dans l'intérêt d'informer les voyageurs, les touristes et tout ça, parce qu'on les invite à venir chez nous. Mais là où il y a très peu de circulation et où ça ne dérange pas grand monde, je suis pleinement d'accord que c'est peut-être démesuré. Mon sous-ministre m'a indiqué qu'on va en prendre note et qu'on va s'assurer que, dans l'avenir, lorsqu'on interviendra dans ce sens, ce sera nécessaire de le faire.

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

M. Camden: Je vous remercie, Mme la Présidente.

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

Transfert de la voirie locale aux municipalités

M. Garon: Moi, j'aimerais parler des modalités de transfert de la voirie locale aux municipalités, Mme la Présidente. Le 1er janvier 1993, le ministère des Transports transférera plus de la moitié, c'est-à-dire 31 700 kilomètres sur 60 000 kilomètres, de son réseau routier aux municipalités.

Sur la base de l'effort financier requis pour l'entretien et la conservation de ce réseau utilisée par le ministère des Transports - 3000 \$ le kilomètre - l'entretien de ces chemins représente une charge annuelle de 95 000 000 \$. Les efforts financiers réels du ministère consacrés à ce réseau, au cours des dernières années, sont cependant difficiles à évaluer. Lors d'un discours devant la Chambre de commerce de la Rive-Sud de Québec, le 21 avril 1992, le ministre délégué aux Transports a déclaré que l'effort fiscal demandé aux municipalités serait limité à 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation foncière. Les montants nécessaires à l'entretien de ces routes, au-delà de cette limite de 0,14 \$, feront l'objet d'un transfert de fonds de 72 000 000 \$. La charge réelle transférée aux municipalités serait d'environ 22 000 000 \$. De plus, le ministère consacrera 50 000 000 \$ à la conservation et à l'amélioration des chemins, et 14 000 000 \$ pour

les ponts.

Alors, mes questions sont les suivantes: Quel montant le ministère a-t-il consacré à l'entretien du réseau local en 1989-1990, 1990-1991, 1991-1992 et pour chacune des années 1989-1990, 1990-1991 et 1991-1992? Combien prévoit-il y dépenser en 1992-1993?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai pas les montants précis pour ces années-là. On va certainement les fournir au député de Lévis. Mais, bon an, mal an, sur le réseau qu'on veut remettre aux municipalités avec la décentralisation, c'est de l'ordre de 200 000 000 \$ par année que nous dépensons, ce qui inclut l'entretien d'été que le ministère des Transports fait ou fait faire par contrat, incluant les subventions que nous donnons aux municipalités pour le déneigement en hiver, aussi incluant les interventions du ministère des Transports dans l'amélioration de ce réseau, que ça soit le terrassement, le gravelage, que ça soit le pavage, le drainage, que ça soit les sommes d'argent que nous dépensons sur les ponts municipaux ou que ça soit le budget d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal, ce qu'on appelle le discrétionnaire, le 5-4, et on ajoute à ça aussi une somme pour l'entretien des ponts et structures sur ce réseau-là.

(21 h 30)

En guise de compensation, Mme la Présidente, ce que nous avons l'intention de donner pour le premier volet, qui est le volet de la prise en charge du réseau routier qu'on va remettre aux municipalités, c'est une somme de 72 000 000 \$ récurrente, annuelle qui sera disponible pour les municipalités. Comment allons-nous procéder, Mme la Présidente, pour distribuer ces sommes? C'est qu'on a dit, comme l'a bien indiqué tantôt le député de Lévis, que le fardeau fiscal d'une municipalité ne devrait pas dépasser 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation uniformisée et que l'excédent serait donné par le ministère des Transports.

Comment va-t-on établir le coût de l'entretien? Mme la Présidente, ça va être fait par une équation qui dit qu'on va remettre 3300 \$ du kilomètre fois un indice, et cet indice-là résulte de l'évaluation de l'état du réseau routier qu'on a faite l'an passé, de l'évaluation des difficultés d'entretien d'été, parce que c'est l'entretien d'été que les municipalités devront prendre à leur charge après le 1er avril 1993, et il y a un autre facteur qui est une pondération pour le déneigement. C'est une pondération que nous avons déjà dans les subventions que nous remettons aux municipalités. Donc, par exemple, Mme la Présidente... Non, O.K. Je vais passer.

Il y a, Mme la Présidente, un deuxième volet de 50 000 000 \$ qui vont être disponibles pour l'amélioration de ce réseau routier local qu'on va remettre aux municipalités, et il y aurait un autre montant de 14 000 000 \$ pour

l'entretien et la réfection des ponts et structures.

Il y a une chose que j'ai oublié de dire, Mme la Présidente. Dans les 72 000 000 \$ et dans l'équation des 3300 \$ du kilomètre, comment en sommes-nous arrivés à 3300 \$ du kilomètre? On a demandé aux municipalités: Combien dépensez-vous sur votre réseau municipal, qui est l'équivalent de ce qu'on va vous remettre, le réseau que vous avez, vous autres, aujourd'hui, sous votre responsabilité, qui représente, au Québec, Mme la Présidente, 8500 kilomètres? Les réponses qu'on a eues, c'est qu'elles dépensent, en moyenne, 2300 \$ du kilomètre. C'est ça que les municipalités dépensent. Donc, on a dit: 2300 \$ du kilomètre, plus la moyenne qu'on donne pour les subventions de déneigement, l'hiver, soit à peu près 1000 \$. C'est comme ça qu'on est arrivés à 3300 \$.

Donc, la base de compensation pour la prise en charge de l'entretien d'été et d'hiver, ça part de choses réelles. C'est ce que les municipalités dépensent, elles, pour l'entretien d'été et ce que nous, comme gouvernement, comme ministère des Transports, on remet à ces municipalités-là du kilomètre pour le déneigement, l'hiver. C'est ça, Mme la Présidente, grosso modo, les sommes de compensation pour la prise en charge du réseau local par les municipalités à partir du 1er avril 1993.

M. Garon: Bon. Quel ministère administrera le fonds de 72 000 000 \$ pour aider les municipalités à entretenir les chemins locaux?

M. Middlemiss: C'est le ministère des Transports du Québec qui transférera aux municipalités les subventions. Vous comprenez qu'on paie seulement la différence entre le coût qu'on va estimer que ça devrait coûter, basé sur 3300 \$, et les 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation. Voulez-vous que je vous donne un exemple? Peut-être, des fois, on comprend plus avec un exemple, là.

Disons, par exemple, qu'une municipalité, on lui remet tant de kilomètres et, avec l'équation, on estime que ça devrait lui coûter 50 000 \$ par année pour l'entretien d'été et l'entretien d'hiver. Les 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation lui donnent 20 000 \$. On va lui remettre 30 000 \$ par année. Maintenant, la municipalité où, disons, les 0,14 \$ des 100 \$ représentent 50 000 \$, bien, elle n'aura pas de sous. C'est basé sur la richesse foncière. C'est une façon d'avoir cette équité. En passant, le réseau qu'on va remettre, c'est un réseau qu'on appelle le réseau local 1 et 2. C'est une route qui peut être dans un milieu rural ou un milieu urbain, et cette route-là est utilisée essentiellement par les riverains, avec très peu de circulation de transit. C'est ce réseau-là qu'on va remettre et non pas le réseau supérieur. Les autoroutes, les routes interrégionales, les routes régionales et les collectrices vont demeurer

à l'entretien et sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Maintenant, les 0,14 \$ et les 72 000 000 \$, ça, c'est pour la première année, 1993.

M. Middlemiss: Non. Ça, c'est annuellement, récurrent.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Je comprends, là. Ce que je veux dire, c'est: Est-ce que c'est un montant qui va être indexé, par la suite, ou si ça va toujours être 0,14 \$ et toujours 72 000 000 \$?

M. Middlemiss: Cette décision-là n'est pas prise. Dans ma tournée à travers le Québec, en échangeant avec les élus municipaux, je leur indique, en passant, qu'il y a un comité technique qui existe avec l'Union des municipalités du Québec, l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales du Québec, qui siège depuis décembre 1991 et qui travaille sur des modalités. C'est les suggestions que les municipalités, les élus municipaux peuvent nous faire, tu sais, parce qu'à un moment donné, soit que ce soit indexé, soit qu'on maintienne l'évaluation de base d'une certaine année, au lieu de travailler avec des équations compliquées. Bien, nous sommes ouverts aux suggestions que pourraient nous faire les municipalités, mais, présentement, le transfert se fait à 72 000 000 \$ et 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation.

M. Garon: Alors, là, ce n'est pas fixé pour les autres années...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: ...si ça va être 0,15 \$ ou 0,16 \$, un montant qui va pouvoir dépasser, être indexé **au-dessus** de 72 000 000 \$. Vous ne le savez pas encore, là.

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Au point de départ, c'est 0,14 \$ et 72 000 000 \$.

M. Middlemiss: C'est ça, pour la première année...

M. Garon: 1993.

M. Middlemiss: ...en 1993, quitte à ce qu'il y ait... Peut-être, disons, que, d'ici à l'automne, le comité technique sera arrivé avec certaines modalités qui devront être acceptées. À ce moment-là, ça pourrait changer, mais, au moment où je vous **parle**, c'est 72 000 000 \$, 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation.

M. Garon: En ce qui concerne le budget de 64 000 000 \$ pour l'amélioration des chemins et des ponts, quand sera-t-il dépensé? Comment sera-t-il réparti et combien de temps durera le programme? Est-ce que c'est un montant pour un an ou si c'est un fonds qui, une fois qu'il sera vidé, sera fini, à moins qu'il soit renouvelé ou qu'il y ait un autre fonds, éventuellement? De quelle sorte de fonds s'agit-il, le budget de 64 000 000 \$, dont 50 000 000 \$ pour la conservation et l'amélioration des chemins et 14 000 000 \$ pour les ponts?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme les 72 000 000 \$, c'est annuellement et récurrent. Ceci étant dit, de quelle façon les 50 000 000 \$ vont être dépensés, les modalités ne sont pas arrêtées encore. On cherche une formule, mais il me semble, moi, assez normal, Mme la Présidente, si on dit que 50 000 000 \$, c'est pour améliorer un réseau routier, qu'on devrait cibler les plus gros problèmes qui existent sur ce réseau-là. On pourrait, à partir de l'évaluation qu'on a faite pour l'entretien d'été... Disons, par exemple, qu'il y a beaucoup de problèmes de drainage et que, pour améliorer ce réseau-là, il y a beaucoup de drainage à faire, on pourrait avoir des programmes de drainage et dire: Voici, on va dépenser tant d'argent sur un programme de drainage.
(21 h 40)

M. Garon: Drainage de quoi?

M. Middlemiss: Drainage de la route, parce que, dans l'évaluation du réseau, que j'appelle une évaluation pratico-pratique, on a fait une évaluation du comportement de ces routes-là au moment du dégel. Vous savez, les problèmes qu'on a, le printemps, au dégel. On a évalué les problèmes de dégel, dans le cas où c'est des surfaces asphaltées, des surfaces de roulement. On a vérifié la profondeur des fossés, si les fossés étaient dégagés, si le drainage se faisait bien. On a vérifié s'il y avait suffisamment de gravier pour la mise en forme. On a vérifié la nature du sol, le volume de circulation. Donc, on a une idée de l'état de ce réseau-là et il me semble que, si, par exemple, on a déterminé qu'il y a beaucoup de travaux de drainage à être faits pour améliorer le réseau, on devrait avoir des programmes ciblés pour le drainage. Ou, si on trouve qu'il y a un besoin de beaucoup de rechargements sur plusieurs routes, on devrait avoir des programmes.

Les modalités ne sont pas arrêtées, mais j'ai toujours dit, moi, avec le fait qu'on remet ça aux municipalités et que les municipalités nous ont toutes demandé de respecter leur autonomie, que certains élus municipaux devraient avoir quelque chose et beaucoup à dire, comme aussi les députés devraient avoir quelque chose à dire, parce que nous sommes responsables. Les fonds qui vont être transférés aux

municipalités vont venir des impôts et de la taxation. Donc, comme élus au niveau provincial, nous sommes imputables de ces sommes d'argent et c'est ça qu'on cherche à trouver, une formule où chacun aurait sa part à jouer.

Il me semble, moi, que la seule expérience qu'on a, qui a été autant sous l'ancien gouvernement que sous notre gouvernement, c'est le budget discrétionnaire qu'un député avait, qu'il discutait avec les maires, et la distribution se faisait, il me semble, de façon assez équitable. C'est certain qu'il va toujours y avoir des problèmes. Nous n sommes pas dans un monde parfait et, surtout, tant et aussi longtemps qu'on va être en politique et qu'on va être humains, on ne pourra jamais être d'accord sur tout, mais il me semble que c'est un système qui a assez bien fonctionné. Donc, on cherche des modalités qui pourraient permettre que tout le monde qui a des responsabilités puisse remplir sa responsabilité.

Dans le cas des 14 000 000 \$ - ça c'est pour les 50 000 000 \$ - pour la réfection et l'entretien des ponts et structures, c'est un domaine qui est un peu plus difficile. Ça prend une expertise un peu plus pointue. C'est peut-être un des domaines qui fait le plus peur aux élus municipaux. En voulant les rassurer, on s'engage à ce que, sur une période de trois ans, on va continuer à faire l'inspection des ponts et on va faire un inventaire de l'état des ponts, et aussi indiquer quelles seraient les interventions qu'on devrait faire sur ces ponts-là, et probablement aussi, avec le quantum, combien ça pourrait coûter. À partir de ces documents-là qu'on va remettre aux municipalités, il me semble que ça devrait être des outils pour établir de quelle façon les 14 000 000 \$ devraient être distribués.

On laisse ça aux municipalités, Mme la Présidente, de décider. Si, à un moment donné, les municipalités sont petites et qu'elles sentent qu'elles devraient se regrouper ensemble comme municipalités pour certains volets ou bien qu'elles décident d'en remettre une certaine partie au niveau de la MRC, ce sera à elles de le décider, ça. Nous autres, on ne veut pas leur imposer des choses comme ça, mais libre à eux s'ils croient qu'en se regroupant ensemble ça va leur coûter moins cher pour obtenir peut-être une expertise ou faire de l'entretien. Nous ne voulons leur imposer aucune norme ou aucune façon de procéder.

M. Garon: Non, mais vous allez avoir sans doute plus de demandes que votre budget. Allez-vous donner tant par municipalité? Si vous avez des demandes, dans un comté, quel que soit le comté, pour 10 000 000 \$, mais vous ne pouvez pas donner plus de 1 000 000 \$ par comté, pour faire un chiffre rond, qui va décider, comment ça va se trancher qui va avoir l'argent?

M. Middlemiss: Ça...

M. Garon: Parce que vous dites que plusieurs municipalités vont pouvoir se mettre ensemble, **mais**, souvent, ce n'est pas si simple que ça, à moins que vous transfériez le budget à une **MRC**. Je ne vois pas trop, là. Là, c'est tant d'argent. Habituellement, il y a beaucoup plus de demandes qu'il n'y a d'argent dans le programme. Comment ça va être réparti? Quand ça va être dépensé? Combien de temps va durer le programme? Est-ce qu'il s'agit d'un montant annuel qui pourrait être indexé ou si ce n'est qu'un montant qui est prévu pour **1993**?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai répondu à ça tantôt en disant que les sommes de 50 000 000 \$ et de 14 000 000 \$ étaient annuelles et récurrentes. L'indexation, ce serait la même chose que je vous ai dite à propos des 72 000 000 \$.

M. Garon: Vous ne le savez pas encore,

M. Middlemiss: Non, d'accord, ça... C'est ça que je vous dis. Les modalités de la répartition ne sont pas arrêtées, mais il pourrait y avoir toutes sortes de modalités qui pourraient être développées. Ce serait peut-être à frais partagés. Si la municipalité était prête à mettre tant dedans, ce serait des programmes à frais partagés. Ces modalités-là ne sont pas arrêtées. Au moment où je vous parle, au niveau du comité technique, les choses sont en train de se développer. De quelle façon? De la meilleure façon possible, de la façon la plus équitable possible de distribuer ces sommes d'argent là, pour s'assurer que ce réseau routier pourra être amélioré.

M. Garon: Ça dépend de la participation. Si la participation des municipalités est trop forte...

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: C'est évident que vous pouvez avoir trop d'argent, même si ce n'est pas des sommes d'argent considérables, si la participation de la municipalité est très forte. Maintenant, si la participation est moins forte, vous allez avoir plus de demandes que **vous** avez de budget. Là, vous avez l'intention de rendre ça public quand, les méthodes de répartition?

M. Middlemiss: J'ai bien l'impression... Mme la Présidente, c'est peut-être à l'automne parce que, dans la tournée, qu'est-ce qu'on fait? On avise les municipalités qu'elles vont recevoir, d'ici quelques jours, si elles ne les ont pas déjà reçus, tous les plans démontrant le réseau et la classification du réseau qu'on va leur remettre, ainsi que l'état de ce réseau-là. Je leur donne jusqu'au mois de juin pour faire leur demande; si elles veulent avoir des demandes de révision, de nous soumettre ça d'ici le mois de juin, et je

me donne jusqu'à l'automne, moi, pour leur répondre. À l'automne, pour que, s'il y a des coûts additionnels occasionnés aux municipalités, elles puissent le savoir pour préparer leurs budgets au mois de novembre. J'espère qu'à ce moment-là on pourra avoir terminé les modalités de répartition de ces budgets-là.

M. Garon: Il y a deux personnes, Mme la Présidente, qui voulaient vous poser des questions, notamment le député de **Dubuc**. Alors, si...

La Présidente (Mme Bélanger): J'aurais une petite question à poser à M. le ministre.

M. Middlemiss: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les députés ruraux peuvent espérer que l'argent économisé par la remise du réseau local aux municipalités... Vu l'économie faite au ministère par ce transfert de responsabilités, est-ce qu'on peut espérer que le budget du ministère ne diminuera pas et que cet argent-là pourra servir à l'amélioration du réseau régional, des routes collectrices, des routes régionales?

M. Middlemiss: Oui, regardez, en réalité, Mme la Présidente, je pense que, si vous me parlez à moi, personnellement, ce n'est pas arrêté encore. Moi, j'espère, s'il y a des économies - **et** je crois qu'il y en aura, des économies - qu'on puisse les dépenser sur le réseau supérieur. Parce que tout le monde se plaint de l'état du réseau supérieur et le plus tôt on va le remettre en bon état, le plus vite on pourra ensuite avoir plus de budgets de disponibles pour la construction de nouveaux axes dont ils ont besoin dans plusieurs régions du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand je parle de l'amélioration du réseau existant, je parle aussi de la reconstruction et de la réfection des routes numérotées qui sont encore dans la gravelle, qui ferment le printemps dans le comté de **Mégantic-Compton**, par exemple.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous savez que je suis tellement conscient des problèmes de vos routes chez vous... Oui, c'est certain, Mme la Présidente, que c'est ça, notre objectif. L'objectif du ministère des Transports, c'est certainement l'accent sur l'amélioration et la conservation du réseau qu'on a. Ensuite, on va concentrer nos efforts sur le développement de nouveaux axes routiers ou le développement de plus grandes capacités sur d'autres axes routiers fort importants pour l'économie du Québec, que ce soit dans un milieu urbain comme Montréal ou Québec, ou que ça soit en région. Il me semble, Mme la Présidente, que, le jour où l'économie de toutes les régions et de tous les grands centres va être très bonne, nous tous, comme Québécois,

nous allons en bénéficier.
(21 h 50)

La **Présidente (Mme Bélanger)**: D'accord. M. le député de Dubuc, après, M. le député de Saint-Jean.

M. Morin: Mme la Présidente, vous avez dû constater que le ministre, à votre question à savoir, s'il y avait économie, s'il s'engageait à ce que ces sommes-là soient portées à l'amélioration du réseau régional, n'a pas répondu de façon affirmative. Il a dit qu'il espérait.

La Présidente (Mme Bélanger): Je lui fais confiance.

M. Morin: Oui, sauf que moi, là, vous me permettez d'avoir un peu moins confiance.

Une voix: Non, non, non. Vous n'avez pas le droit de douter.

M. Morin: Je n'ai pas le droit de douter de sa parole. De toute façon, il n'a rien affirmé. Il a dit qu'il espérait. Donc, je ne doute pas de sa parole, sauf que, quand on sait ce qui a amené le gouvernement à ce transfert, c'est, bien sûr, une préoccupation purement financière. Ce n'est pas dans l'optique d'un nouveau partage de responsabilités sur le plan purement philosophique. C'est carrément...

M. **Middlemiss**: Il vient d'ouvrir la porte...

M. Morin: ...une situation de restrictions budgétaires de la part du gouvernement.

M. **Middlemiss**: ...sur une autre partie d'un discours.

M. **Morin**: Donc, à votre question, Mme la Présidente, ce que le gouvernement a fait en termes de transfert aux municipalités, c'est pour sauver, diminuer les coûts, au niveau du ministère, de l'entretien du réseau. Donc, je doute fort que cet argent-là soit transféré à un autre niveau.

De toute façon, ma question: Quand le ministre a dit que 200 000 000 \$ étaient présentement octroyés, que ce soit en termes d'entretien d'été, subventions d'hiver, les ponts, y compris le budget discrétionnaire pour l'aide au développement du réseau intramunicipal, est-ce que je dois comprendre qu'à ce moment-là, avec tout ce transfert, le volet aide au développement du réseau municipal disparaît?

M. **Middlemiss**: Vous avez très bien compris, M. le député de Dubuc. Ça fait partie des 50 000 000 \$.

M. Morin: Bon, O.K.

M. **Middlemiss**: En passant, O.K., est-ce que vous en avez d'autres? Parce que j'aurais des petits... Dans votre préambule, vous m'avez ouvert la porte, et je voudrais certainement vous donner les réponses...

M. **Morin**: Oui, mais je peux la refermer tout de suite, vous savez.

M. **Middlemiss**: ...comme je le fais à tous les élus municipaux, je veux leur donner l'heure juste. Posez votre question, puis je reviendrai avec d'autres réponse après.

M. **Morin**: Bon. C'est concernant les 72 000 000 \$ versus les 0,14 \$. Vous avez dit que, pour établir justement cette aide ou cette subvention aux municipalités pour l'entretien, vous vous étiez informé des coûts des municipalités pour l'entretien de leur propre réseau municipal, pour arriver, finalement, à une **norme**. Sauf que, Mme la Présidente, vous me permettez de douter de cette approche pour la simple et unique raison que les coûts d'entretien, pour le réseau intramunicipal qui, lui, est d'une qualité relativement supérieure... Vous conviendrez que plus un réseau routier est de qualité supérieure et de construction récente, ou qu'il a été amélioré de façon majeure au cours des années récentes, à ce moment-là, les coûts d'entretien s'avèrent très minimaux, par opposition aux coûts d'entretien du réseau sous la responsabilité du ministère des Transports, qui, lui, a même été négligé depuis 10, 15, 20 ans.

À ce moment-là, vous conviendrez avec moi - et je pense que tous vos collègues, les sous-ministres qui sont là, en conviendront avec moi - que plus un réseau routier est désuet, a été **négligé**, plus les coûts d'entretien sont élevés. À ce moment-là, lorsque vous vous êtes basé sur les coûts d'entretien du réseau intramunicipal pour baser l'ampleur des subventions pour la nouvelle partie transférée, vous conviendrez avec moi - enfin, vous me permettez de douter - que les chiffres qui sont apportés là sont forts **questionnables**, pour la raison que je viens de vous soumettre. Alors, je vous apporte ça. Maintenant, bien, je suis prêt à attendre vos commentaires.

M. **Middlemiss**: Mme la Présidente, les 2300 \$ du kilomètre, c'est ce que les municipalités nous ont dit que ça leur coûtait, à elles, combien elles dépensaient, elles, sur le réseau équivalent. Je vous parle de réseau équivalent, d'un réseau local comme celui qu'on va leur remettre. Ce n'est certainement pas les rues dans un centre urbain. Parce que les rues dans un village ou dans une ville n'ont jamais été subventionnées et ne seront pas subventionnées. Les rues, dans une ville et dans un village, c'est la taxe foncière qui paie ça. Le gars qui a l'égout, l'aqueduc, le trottoir, la bordure, l'as-

phalte, il paie une taxe d'amélioration locale. Dans ses taxes foncières, il paie l'entretien d'été et l'entretien d'hiver. Donc, moi, je vous parle d'un réseau local équivalent à celui qu'on va remettre. Les municipalités dépensent 2300 \$ le kilomètre. Elles trouvent que c'est adéquat. C'est certain, quand c'est quelqu'un d'autre qui paie, qu'on veut toujours en avoir plus que ce qu'on est prêt à payer nous-mêmes. Et là, moi, je trouve que l'évaluation de 2300 \$ du kilomètre est quelque chose de raisonnable.

Et là vous m'avez ouvert la porte pour dire: Parce qu'on a des problèmes financiers, on transfère le réseau. **Oui**, c'est vrai. Nous sommes, nous autres, comme gouvernement responsable, obligés de protéger les intérêts supérieurs du Québec et de tenter de maintenir la richesse collective pour être capables de se donner les soins de santé, l'éducation, choses que nous jugeons absolument primordiales. Et là je vais donner un exemple avec la question que le député de Lévis m'avait posée: Pour les levées de non-accès, pourquoi il y a eu tellement de demandes?

En 1985, lorsqu'on est arrivés au pouvoir, l'écart entre l'impôt au Québec et l'impôt en Ontario était de 10,5 %. En 1990, on l'avait descendu à 3,5 %. Donc, on est devenu compétitifs avec l'Ontario. Et là on a commencé à voir des investissements chez nous. Ces investissements-là chez nous, c'est fort important. Pour maintenir notre richesse collective et pour se donner ces services-là, il faut toujours demeurer compétitifs. Donc, on a dit: On ne peut pas se permettre d'augmenter les impôts. On a vu qu'il y avait une marge possible au niveau des municipalités et que, au Québec, ici, contrairement à toutes les provinces du Canada et aux États des États-Unis, ce réseau-là, dont nous autres, le ministère des Transports, le gouvernement du Québec, on s'occupait de l'entretien complet, était fait, dans d'autres provinces, dans les États aux États-Unis, par les municipalités et les conseils de comté. À l'intérieur du Québec, même si on s'occupait de 80 % de ce réseau-là, il y avait des régions où le gouvernement du Québec payait pour 75 %, les municipalités 25 %, tandis que, dans d'autres régions, c'était les municipalités 75 % et le gouvernement du Québec 25 %.

Il y avait une iniquité et, donc, en même temps, on va la corriger. Ce réseau routier là, c'est un réseau routier qui est là pour desservir les riverains. Il y a très peu de circulation de transit. Donc, c'est l'équivalent d'une rue dans un village ou dans une ville. On a dit: Est-ce que ce n'est pas normal que le gouvernement local puisse décider de la qualité de l'intervention? Parce que c'est lui qui décide c'est quoi les besoins de cette route-là. C'est tellement naturel qu'en hiver on leur donne des subventions pour faire le déneigement. Oui, mais c'était naturel qu'ils le fassent, en hiver. Regardez, c'était un réseau local.

M. Morin: Oui, 50 %.

M. Middlemiss: Non. C'est certain, lorsque quelqu'un d'autre paie la note, qu'à ce moment-là on veut... Je ne blâme pas les élus municipaux. Si on pouvait continuer...

M. Morin: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, une minute, là! Moi, je vous ai écouté, là, puis vous allez...

M. Morin: **Oui**, mais là vous avez répondu à l'essentiel de ma question.

M. Middlemiss: Non, non, mais, moi, je n'ai pas tout à fait fini encore.

M. Morin: Je serais tenté d'en poser une autre.

M. Middlemiss: Non, non. Vous avez ouvert une porte et vous avez dit... (22 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Là, M. le ministre, si vous me permettez, étant donné qu'il est 22 heures, j'aimerais avoir le consentement des membres de la commission pour poursuivre, étant donné qu'il nous reste à peu près peut-être pas tout à fait trois quarts d'heure pour finir l'étude des crédits. Alors, je demanderais, là, la collaboration, parce que c'est assez difficile de regrouper...

M. Camden: Considérant que les gens du ministère, ça entraîne des frais...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là! Je parle, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Je voulais vous répondre positivement, vous comprendrez bien. Mais j'allais expliquer pourquoi je donnais mon consentement.

M. Morin: Oui, mais vous l'avez interrompue négativement.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné qu'il ne reste que trois quarts d'heure, M. le député de Lévis, et que c'est assez difficile de déplacer tout ce monde-là pour trois quarts d'heure - tout le monde est ici - je demanderais au...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je demanderais au député de Lévis que ce soit lui qui décide, et non pas son recherchiste, si on devrait continuer. Tu sais, lui, il a fermé ses livres, là.

M. Garon: Bon, étant donné l'état de la situation, on a un ordre de la Chambre jusqu'à 22 heures.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais avec le consentement des membres...

M. Garon: Comme on a commencé à 9 h 30 ce matin, que j'ai toujours été contre les travaux de nuit, puis les travaux à des heures indues, parce qu'il s'agit d'engagements financiers, il faut que le public soit au courant, et il n'y a plus personne qui écoute à cette heure-là, alors, on reviendra à un autre moment.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je peux donc conclure de l'intervention du député de Lévis que ce n'est pas important de faire l'analyse des crédits. C'est important qu'on puisse faire un show pour les gens.

Une voix: Ça, c'est vrai!

M. Middlemiss: Parce que, là, pour moi, ce n'est pas que la population... La population pourrait écouter et pourrait regarder les «transcripts». Mais l'important, c'est de régler, une fois pour toutes, les crédits.

M. Garon: Ajournement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il est tellement peu préoccupé par les crédits qu'il n'a pas demandé une question, pas une question, sur les crédits. Il a passé le temps à parler...

M. Garon: Mme la Présidente, leur heure est passée.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, étant donné qu'il n'y a pas consentement, je regrette beaucoup...

M. Middlemiss: D'accord, Mme la Présidente. Le député de Lévis refuse de vouloir compléter. Il va obliger tout le monde à revenir ici avec des dépenses additionnelles. On comprend.

M. Garon: Le ministère est de l'autre bord de la rue.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 2)