



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 (3)

Le mardi 12 mai 1992 - No 8

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Secteur voirie

Discussion générale (suite)

État de la route 117

Hausse de la limite de vitesse à **Lac-Saguay**

Campagne de publicité de la SAAQ sur le respect des limites de vitesse

Autoroute 50 entre Lachute et Mirabel

Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)

CAE-473

CAE-474

CAE-475

CAE-477

CAE-481

Adoption de l'ensemble des crédits

CAE-482

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Michel Tremblay, président suppléant

M. Robert Middlemiss

M. Jean Garon

Mme Nicole Loisel

M. Gérard R. Morin

Note de l'éditeur:

La commission a aussi siégé en après-midi et en soirée pour étudier les crédits du ministre **responsable** du Développement régional. Le compte rendu officiel en est publié dans un fascicule distinct.

Abonnement: 250\$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70\$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00\$ - Index: 10\$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

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

Assemblée nationale du Québec

Distribution des documents parlementaires

5, Race Québec, bureau 195

Québec, (Québec)

G1R 5P3

tél. 418-643-2754

télécopieur: 418-529-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

ISSN 0823-0102

Le mardi 12 mai 1992

Étude des crédits du ministère des Transports

(Onze heures trente-quatre minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre et de terminer l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, secteur de la voirie, les programmes 2 et 3, pour une durée maximale de 50 minutes. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, nous étions encore aux questions larges.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Gauvin (**Montmagny-L'Islet**) est remplacé par M. **Lafrenière** (Gatineau) et Mme Pelchat (**Vachon**), par Mme Loïselle (Saint-Henri).

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

Secteur voirie

Discussion générale (suite)

État de la route 117

M. Garon: Mme la Présidente, j'aurais un mot à demander. Il y a une semaine, il y a une dizaine de jours, je suis allé en Abitibi. J'aurais pu y aller en avion, mais j'ai voulu prendre les routes. M. Brochu, qui travaille avec moi, faisait partie du voyage pour qu'il puisse voir aussi, sur place. On a pris la route jusqu'à Montréal et de Montréal jusqu'en Abitibi, en prenant la route 117, et je dois vous dire une chose: j'ai trouvé ça épouvantable, non seulement épouvantable, mais dangereux. D'ailleurs, j'ai écrit une lettre. Je pense qu'il y a de la négligence criminelle dans l'entretien de cette route-là. Je dois vous dire, une fois, j'ai pensé me casser le cou tellement l'automobile a fait un saut, sans avertissement. On est arrivés dans une dégradation de la route, pas une fois, mais à trois, quatre places, là. Une fois, j'ai sauté tellement au plafond que j'ai pensé me casser le cou, tant l'état est dangereux. Là, on n'est plus avertis. Autrefois, on mettait des avis qu'il y avait des cahots. Aujourd'hui, on ne fait plus ça. On met une affiche: Cahots pendant les 10 prochains kilomètres. On est rendus qu'on les annonce en vrac, les bosses, les trous.

Je pense que ça n'a pas de bon sens que les routes soient dans un tel état, je veux dire. Je l'ai fait volontairement pour voir l'état de la route. Je connaissais cette route-là, je l'avais

déjà prise dans le passé, mais ça faisait quelques années que je ne l'avais pas fait. J'ai été estomaqué. La lettre que je vous ai écrite, je ne sais pas si vous l'avez reçue, c'est pour vous indiquer qu'on ne peut pas laisser des routes dans un état comme celui-là, avec une si mauvaise signalisation. Elle est affichée transcanadienne, hein. Ce n'est pas une route qui est affichée comme une route de rang, là. C'est une route transcanadienne qui est dans un état déplorable.

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

M. Middlemiss: Bien, je dois dire, Mme la Présidente, que je viens de recevoir une copie de la lettre. Je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de faire l'analyse. C'est certain qu'on va faire l'analyse et on répondra, en temps et lieu. Lorsqu'on aura pu faire l'inspection, la vérification de ces choses-là, Mme la Présidente, on répondra au député de Lévis sur ça. Je dois dire toutefois, Mme la Présidente, qu'on prévoit, cette année, sur ce tronçon-là de la route 117, dans la région d'**Abitibi-Témiscamingue**, un investissement de l'ordre de 6 770 000 \$; ça comprend les couches d'usure, des réfections, améliorations de chaussées et structures.

Dans la région des Laurentides, il y a 6 720 000 \$ aussi pour des réfections, de la même nature. Donc, ça fait à peu près 13 490 000 \$, Mme la Présidente, qu'on prévoit dans l'année qui vient. Entre 1987 et 1991, nous avons dépensé de l'ordre de 12 000 000 \$ sur la 117. Il y a des projets d'amélioration. Nous sommes en train de refaire toute la 117 parce que c'est la seule route, Mme la Présidente, qui relie l'**Abitibi-Témiscamingue**.

Mais au point spécifique soulevé dans la lettre du député, malheureusement, je n'ai pas pu avoir des réponses. Je vais certainement lui répondre le plus tôt possible, Mme la Présidente, après vérification.

M. Garon: Pouvez-vous nous indiquer à quel endroit vous voulez faire ces différents travaux, parce que c'est une route qui a quand même plusieurs centaines de kilomètres?

M. Middlemiss: La route 117, dans la région de **Rouyn-Noranda-Témiscamingue**... on va dépenser 750 000 \$ cette année. C'est des parachèvements à des travaux qui avaient débuté l'an passé.

M. Garon: La route est affaïssée. À des places, il y a des crevasses. Il y a des places où

les crevasses sont quasiment de la largeur d'un pneu. Je n'ai jamais vu ça!

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, moi, si on pouvait m'identifier à quel endroit... la route 117 est longue. Une fois qu'on laisse l'autoroute 15, on embarque sur la 117, et elle nous amène jusqu'à **Rouyn-Noranda-Témiscamingue**. Donc, je sais qu'il y a des sections qui sont en construction, de nouvelles sections. Tu sais, on nous parle. C'est un peu comme dans la douzaine d'oeufs; on nous parle de l'oeuf qui est brisé, mais je suis convaincu que sur la 117, il y a eu des endroits où on vient de faire des travaux qui auraient dû être acceptables. Il me semble que sur ça...

M. Garon: Pour être plus précis, entre Louvicourt et Rouyn-Noranda, c'est mauvais tout le long.

M. Middlemiss: Ah, c'est là que vous parlez.

M. Garon: Oui. Entre Louvicourt et Rouyn-Noranda, c'est le pire bout, ça. C'est mauvais tout le long. C'est à peu près 175, 200 kilomètres.

(11 h 40)

M. Middlemiss: Non, mais c'est sur cette partie-là, entre... C'est Louvicourt et l'Ontario, on a dépensé...

M. Garon: Non, et Rouyn-Noranda.

M. Middlemiss: O.K. Il faut dire, Mme la Présidente... Je ne peux pas aller de... On pourrait certainement lui faire parvenir la programmation, ou qu'il vérifie avec ses collègues de cette région-là. Ils ont la programmation pour cette année, ils pourront lui dire exactement les travaux qui sont prévus pour cette année. Mais je peux vous la faire parvenir.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je peux vous la faire parvenir en détail.

M. Garon: J'aimerais ça.

M. Middlemiss: C'est ça.

Hausse de la limite de vitesse à Lac-Saguay

M. Garon: Maintenant, selon les limites de vitesse à Lac-Saguay, le ministère fait beaucoup de publicité actuellement à la Société de l'assurance automobile, pour 1 000 000 \$, pour dire que la vitesse c'est une grosse cause d'accident. À Lac-Saguay, c'est le ministère qui a augmenté les vitesses au-delà de ce qui est normalement autorisé, de 50 kilomètres à 70 kilomètres, pour que les gens puissent passer, à 70 kilomètres, à

l'intérieur du village à Lac-Saguay. Les gens ont manifesté à plusieurs reprises, ils ne veulent pas parce qu'ils disent que c'est dangereux pour leurs enfants, les personnes âgées qui traversent la route, et le ministère s'obstine à vouloir augmenter la vitesse permise dans le village à 70 kilomètres plutôt que 50, disant que, de toute façon, les gens passent à plus que 50 kilomètres, comme si...

À ce moment-là, je vais vous dire une chose: Changeons les limites de vitesse partout. Si le fait que les gens passent à plus que la vitesse permise ça veut dire qu'il faut changer à Lac-Saguay, pour quoi on ne change pas ailleurs? À ce moment-là, on peut bien dire que sur la route entre Québec et Montréal, ça devrait être 120, 130, 140, 150 kilomètres parce qu'il y a beaucoup de gens qui dépassent 100 kilomètres sur la route, entre Québec et Montréal, sur la 40. À Lac-Saguay, on dit: À l'intérieur d'un village, on augmente la vitesse de 50 à 70 kilomètres, malgré l'opinion de la population, parce que l'article 329 accorde au ministre des Transports le pouvoir de modifier les limites de vitesse prévues à l'article 328, et la vitesse prévue, c'est, à l'article 328, 50 kilomètres puisque l'article dit: Nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse excédant 50 kilomètres à l'heure dans une cité, une ville ou un village, sauf sur les autoroutes et sur les chemins où une signalisation contraire apparaît.

La signalisation contraire qui apparaît, c'est le ministre qui veut la faire apparaître, contrairement à l'opinion des citoyens, pour permettre que les gens passent dans ce village-là à 70 kilomètres plutôt qu'à 50. Alors, c'est quoi, là, la logique du ministère, alors qu'on dépense 1 000 000 \$ pour dire: C'est dangereux la vitesse. Et on s'organise pour que la vitesse soit permise, soit légale à l'intérieur du village de Lac-Saguay, contrairement à tous les autres villages du Québec, ou à peu près tous les autres villages du Québec? C'est quoi, la logique, derrière tout ça? Moi, je ne suis pas capable de comprendre.

M. Middlemiss: M. le Président...

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Oui, M. le ministre. Avant que vous avanciez, il y a une nouvelle dame qui est arrivée ici. Quel est votre nom déjà, madame?

Mme Loïselle: Nicole Loïselle, députée de Saint-Henri.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Vous remplacez madame...

Mme Loïselle: Pelchat, députée de Vachon, M. le Président.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Très

bien. M. le ministre, vous pouvez y aller.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Tantôt, le député de Lévis a indiqué que la route 117, c'est la route transcanadienne, c'est une route importante, ce n'est pas un petit chemin d'en arrière et c'est une des raisons qui explique pourquoi le ministère a décidé de vérifier. C'est que la vitesse autorisée était de 50 kilomètres à l'heure. Notre vérification a démontré que 85 % des gens voyageaient à une vitesse de l'ordre de 70 kilomètres à l'heure, donc non pas 50. Et ceci créait une fausse sécurité dans le sens que les gens s'imaginent toujours que les gens respectent la vitesse et qu'ils se promènent à une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Donc, on a jugé à propos, suite à ça, que pour permettre, premièrement, vu que c'est une route qui a beaucoup de circulation de transit et pour ne pas trop ralentir la circulation, mais en même temps, en s'assurant de la sécurité, de remonter la vitesse permise à 70 kilomètres à l'heure. On m'indique en plus, M. le Président, que depuis qu'on a affiché la vitesse de 70 kilomètres à l'heure, les gens n'ont pas augmenté leur vitesse au-delà de 70 et se promènent à peu près à la même vitesse qu'ils faisaient avant. Donc, tout le monde est sensibilisé que la vitesse permise est 70 kilomètres à l'heure. Ceci étant dit, nous sommes encore en pourparlers, M. le Président, avec les gens de Lac-Saguy.

M. Garon: M. le Président, la vitesse qui est limitée à 50 kilomètres à l'heure dans les autres villages pour protéger les enfants, pour donner une chance aux personnes âgées qui marchent moins vite de traverser les routes, est-ce que les enfants sont moins les enfants à Lac-Saguy? Si les personnes âgées sont moins des personnes âgées avec des moyens de locomotion physiques plus lents, est-ce qu'ils sont différents d'ailleurs à Lac-Saguy ou ce qui est nécessaire à 50 kilomètres ailleurs... La vitesse, c'est pour protéger les citoyens, la limite de vitesse. Est-ce que les gens... Habituellement, quand on veut passer ou contourner un village, on fait une route de **contournement**. Mais là, on passe en plein milieu du village et on considère que les gens de Lac-Saguy, les enfants sont moins des enfants qu'ailleurs ou, en tout cas, qu'ils doivent être moins protégés qu'ailleurs. Les limites de vitesse, c'est pour protéger le monde.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): M. le ministre.

M. Middlemiss: M. le Président, le député de Lévis a le droit à ses opinions, et je pense que j'ai tenté de l'indiquer, que les autorités du ministère ont pris la décision de mettre la vitesse à 70 kilomètres à l'heure en tenant compte de la vocation interrégionale de la route 117, de la faible concentration de population aux

abords de cette route, à cet endroit, et des études de radar qui ont démontré que les gens voyagent à une vitesse de 70. Regardez, ce n'est pas plus dangereux parce qu'on a mis 70 kilomètres à l'heure qu'avant, quand c'était marqué 50 et on allait 70. Au contraire, les gens, sachant que maintenant c'est 70, devront conduire en conséquence, de savoir que maintenant la vitesse permise est 70. Et c'est la vitesse à laquelle les gens voyageaient la plupart du temps.

Donc, c'est dans ce **contexte-là**. Et on ne généralise pas dans le sens de dire: On **devrait** faire ça à travers tout le Québec. Chaque cas est étudié et, dans ce cas-ci, nous trouvons que les changements, à date, n'ont pas créé de problèmes de sécurité. Mais, comme j'ai indiqué tantôt, M. le Président, nous sommes encore à discuter avec les autorités de Lac-Saguy sur cette situation.

Campagne de publicité de la SAAQ sur le respect des limites de vitesse

M. Garon: Alors, comment vous organisez votre cohérence avec la publicité de la Société de l'assurance automobile qui dit que le danger, c'est dépassé 50 kilomètres que, en bas de 50 kilomètres, il y a beaucoup moins d'accidents, et dépassé 50 kilomètres, c'est là qu'il y a des accidents. Il y a une grosse publicité, et vous, en même temps, parce que les autorités du ministère... Au fond, la loi dit: C'est le ministre, l'autorité du ministère, c'est le ministre qui change les vitesses, d'après la loi. Alors, c'est... Vous ne pouvez pas vous reposer sur un autre, c'est vous.

M. Middlemiss: Mais...

M. Garon: Mais, la Société de l'assurance automobile, dont vous êtes responsable devant l'Assemblée nationale, elle, fait une publicité pour dire que dépassé 50, c'est là que c'est dangereux; en bas de 50, c'est correct, mais en haut de 50, c'est là qu'il y a le plus d'accidents, parce que vous avez dépensé 1 000 000 \$ pour ça. **Ça** serait aussi bien d'économiser 1 000 000 \$ à ce moment-là si ça ne sert à rien.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Oui, M. le ministre.

M. Middlemiss: Comme d'habitude, le député de Lévis généralise. Tu sais, il y a un oeuf qui est brisé et il joue sur la... Moi, je dis que dans le contexte de ce cas-là, en particulier, nous avons, parce que la route a une vocation interrégionale, et il semblerait que c'est une route importante. Tantôt là, le député, l'ancien ministre, heureusement qu'il ne l'est plus aujourd'hui, le député de Lévis a soulevé...

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Vous avez fait une allusion malveillante à l'égard du député de Lévis.

M. Middlemiss: M. le Président, comme je l'indiquais, c'est que tantôt, à cause de l'importance de la route 117, il nous reprochait que l'état était pitoyable. Maintenant, parce qu'on reconnaît que la route 117 a une vocation interrégionale, et c'est important que les gens puissent traverser, parce que, pour des raisons économiques, traverser un peu plus vite certains villages, comme dans le cas de Lac-Saguay, on a fait une évaluation. On a dit, dans un premier temps, l'étude de radar nous démontre que la plupart des gens conduisent à 70 kilomètres à l'heure. Donc, 70 kilomètres-heure quand c'est affiché 50 kilomètres-heure, ou 70 kilomètres-heure quand c'est affiché 70 kilomètres-heure, ce n'est pas plus dangereux, c'est la même chose. On a regardé et il y a une faible concentration de population aux abords de cette route, à cet endroit. Pour ces trois raisons, nous avons décidé d'augmenter la vitesse à 70 kilomètres-heure.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): M. le ministre, le cas que vous soulevez présentement, j'ai exactement le même cas dans mon comté, dans la ville de Rimouski, où, sur un boulevard, un certain comité a recommandé de baisser la vitesse de circulation à 50 kilomètres-heure lorsque c'est 70 kilomètres-heure à la grandeur. Moi, je trouve que ce serait une erreur monumentale d'accéder à cette demande-là. On ne peut pas, à un moment donné, couper et faire un bout à 50 kilomètres-heure et un autre bout à 70 kilomètres-heure. Alors, c'est 70 kilomètres-heure à la grandeur du boulevard, et moi, je prétends qu'il n'y a pas plus de danger d'accidents de ce côté-là. Les études du ministère, vos employés sont venus faire des tests chez nous, et je pense que, à l'heure actuelle, je leur fais confiance quant à une décision à être rendue, à cet égard.
(11 h 50)

M. Middlemiss: M. le Président, je voudrais ajouter sur ça que je n'essayais pas de me décharger de ma responsabilité en utilisant le mot «ministère». Je suis responsable pour ces changements et j'ai donné les raisons, pourquoi on l'a fait.

Ceci étant dit, oui, on fait de la publicité. On fait de la publicité en disant que lorsqu'il y a des accidents à une plus grande vitesse, les conséquences sont plus graves, et ça ne change pas la vérité, ça. C'est vrai, c'est vrai. Sauf que dans les changements qu'on a faits à Lac-Saguay, c'est qu'on a mesuré. On a dit: Quelles sont les chances d'avoir plus d'accidents? Parce que, en réalité, dans les faits, la vitesse n'a pas changé, les gens allaient à 70 kilomètres-heure avant. Je ne dis pas que maintenant, qu'on est rendus à 70 kilomètres-heure, que les gens auraient augmenté, eux autres, leur vitesse en conséquence. Mais on m'indique que, des relevés qu'on a faits depuis, qu'on se tient encore pas mal à cette vitesse-là, pas mal plus que les 50 kilomètres-heure qui étaient affichés dans le passé.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): M. le député de Lévis.

M. Garon: À la demande de qui avez-vous décidé de faire ces études de radar et d'augmenter la limite permise de 50 à 70 kilomètres-heure, parce que la ville est contre, les citoyens sont contre? C'est à la demande de qui? D'un fonctionnaire régional? C'est à la demande de qui que vous avez décidé de faire une enquête et de changer, alors que vous n'avez pas de demande du milieu?

M. Middlemiss: M. le Président, vu que c'est une route interrégionale numérotée, nous sommes responsables de la fluidité et de la sécurité sur ces routes-là. C'est le ministère. On n'a pas eu de demande. Le ministère a regardé les conséquences d'avoir une vitesse... Premièrement, on a fait une étude de radar qui nous a démontré que 85 % des gens ne respectaient pas la vitesse. Donc, on a dit: Dans ce contexte, on devrait l'augmenter à la vitesse à laquelle les gens voyagent, et ceci, dans le but d'améliorer la fluidité et aussi la sécurité, parce qu'il y avait une fausse **sécurité** de penser que les gens conduisaient à 50 kilomètres à l'heure parce que c'était affiché à 50 kilomètres à l'heure.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait des études sur la fausse sécurité dans d'autres villages que Lac-Saguay?

M. Middlemiss: Je ne pourrais pas vous le dire. Souvent, M. le Président, je suis plus au courant de demandes de personnes qui voudraient réduire la vitesse. Et les gens nous demandent de faire réduire la vitesse. On fait des études de radar, puis on leur dit: Dans l'autre sens, nos études de radar nous démontrent... Disons que 70 kilomètres à l'heure, puis les gens veulent aller à 50. On leur dit: Regardez. 85 % des gens voyagent à 70 kilomètres à l'heure. Si on réduit ça à 50, ils vont continuer à le faire, et ce n'est peut-être pas dans le meilleur intérêt de la sécurité, de la fluidité et de la performance ou de l'utilisation du réseau. Donc, c'est dans l'autre sens la plupart du temps. Je peux vérifier à savoir s'il y a d'autres endroits où on a posé des gestes semblables sur une route interrégionale ou une route régionale.

M. Garon: Est-ce que les fonctionnaires ou les personnes vous ont demandé de ne pas faire cette enquête de circulation pour la fausse sécurité? Est-ce qu'ils se sont aussi inquiétés des trous, des ornières, des craques, des crevasses qu'il y a dans le chemin pour que ce soit réparé?

M. Middlemiss: À cet endroit-là? Vous parlez...

M. Garon: Sur cette route-là, la 117, parce

que c'est une route interrégionale. Moi, je vais vous dire que cette route interrégionale...

M. Middlemiss: Oui, O.K.

M. Garon: Et quand je sautais, je vous dis, dans l'automobile, puis que j'ai passé proche de me casser le cou, là, respecter les limites de vitesse, c'est parce qu'il y avait des craques, il y avait des affaissements de la route qui faisaient qu'à un moment donné on se retrouvait comme dans une rampe de lancement quand on prenait ce genre d'affaissement du terrain. Est-ce que vos fonctionnaires ont été aussi précautionneux pour demander qu'on répare ces trous-là qui sont dangereux pour les gens, qui sont dangereux pour les automobilistes?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a une certaine chose qui se produit sur toutes les routes du Québec suite à l'hiver qu'on a, le gel et le dégel. Ce sont des choses que nous pourrions corriger. Nous pourrions corriger d'avoir ça réellement plat à longueur de l'année, mais il va falloir qu'on commence à taxer pas mal plus nos citoyens.

M. Garon: Ils sont déjà taxés beaucoup!

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Mais ils le seraient encore pas mal plus!

M. Garon: Non. Il n'a qu'à mettre de l'argent sur les routes qui paient déjà.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est moi qui suis en train de répondre. C'est lui qui a posé la question et c'est moi qui vais répondre.

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

M. Middlemiss: Laissez-moi finir. Parce qu'il y a une période de l'année, durant le dégel, qui n'est certainement pas une période qui est représentative du restant de l'année. Vous avez certainement passé, probablement, dans la pire période de l'année. Il y a certainement des améliorations qui vont se faire. Je vous ai dit qu'on va dépenser 13 000 000 \$ cette année en réfection du réseau. Il y a neuf tronçons qui ont été construits sur la route 117 depuis quelques années.

Quant à la vitesse, Mme la Présidente, je n'ai pas d'autre chose à ajouter, excepté de dire: Je vais vérifier auprès des autorités, au ministère, à savoir s'il y a d'autres endroits, comme Lac-Saguay, à cause de la vocation de la route, que ce soit une route interrégionale, qu'on a, pour des raisons de fluidité et des raisons d'économie, maintenu la vitesse à 70 kilomètres-heure au lieu de l'avoir à 50.

M. Garon: Mais quand vous parlez qu'il y a des taxes, des revenus, je dois dire que le gouvernement collecte déjà au-dessus de 3 000 000 000 \$ aux automobilistes pour mettre à peine 1 000 000 000 \$ sur les routes. Ce n'est pas parce que les gens ne paient pas, ils paient déjà... Ce sont les citoyens qui paient le plus de taxes sur l'essence en Amérique du Nord. Vous trouviez que c'était épouvantable 0,133 \$ en 1985; c'est rendu à 0,194 \$, quasiment une augmentation de 50 % dans six ans de Parti libéral. Aujourd'hui, Hs paient le plus pour l'essence dans toute l'Amérique du Nord, ils paient leur permis de conduire plus cher qu'ailleurs, ils paient l'immatriculation, qui est passée de 37 \$ à 120 \$, en six ans, on est rendu dans des augmentations à peu près de 300 %. Le permis est passé de 6 \$ à 20 \$, 245 % d'augmentation. On regarde les revenus donc totaux du gouvernement, qui sont **au-dessus** de 3 000 000 000 \$ des automobilistes, mais on remet à peine 1 000 000 000 \$ sur les routes. Alors que l'effort du gouvernement est le moins grand qu'on connaisse. Sous le gouvernement précédent, c'était 1 \$ sur 2 \$ qu'on remettait sur les routes; aujourd'hui, c'est 1 \$ sur 3 \$, depuis que les libéraux sont là. Ne venez pas dire que c'est pas que les citoyens paient; les citoyens paient la peau et les os pour avoir un réseau routier pourri, crevassé, plein de trous, minable. Et ce sont les citoyens qui paient le plus cher dans toute l'Amérique du Nord, plus cher que les Américains; ils paient plus cher que les Ontariens, ils paient plus cher que n'importe quelle province au Canada pour avoir les routes les plus pourries. Alors, arrêtons de dire que les gens ne paient pas, ils paient déjà. N'essayons pas de faire croire qu'ils ne paient pas, ils paient déjà. Et c'est ça, la situation.

Autoroute 50 entre Lachute et Mirabel

Maintenant, j'aimerais vous parler de l'autoroute 50. Le 11 mars 1991, le ministre a annoncé publiquement que les appels d'offres pour le premier tronçon de 11 kilomètres de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel, boulevard Mirabel, ancienne limite **Argenteuil-Deux-Montagnes**, auraient lieu à l'automne 1991, que les travaux seraient complétés en 1993-1994. Les travaux du second tronçon d'une longueur de 11 kilomètres, ancienne limite **Argenteuil-Deux-Montagnes-Lachute** devaient débuter en 1993-1994 et être complétés en **1996-1997**. Les appels d'offres qui devaient sortir à l'automne 1991 n'ont pas été publiés, ce qui reporte, encore une fois, les échéances de construction de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel. Les autorités locales sont furieuses de ce retard, et la ville de Lachute a adopté, lors de la séance du 3 février 1992, une résolution de quatre pages demandant au gouvernement de respecter ses engagements et de réaliser complètement et immédiatement le tronçon

Lachute-Mirabel.

Si on regarde l'historique des engagements libéraux, on se rend compte que le Parti libéral a pris des engagements, dans les campagnes électorales de 1981, **1985**, 1989, engagements et interventions répétées de M. Claude Ryan, député d'Argenteuil depuis 1979 et ministre depuis 1985, sur la nécessité, l'urgence, le besoin de ce lien autoroutier. En février **1986**, Sommet socio-économique des Laurentides, M. **Marc-Yvan Côté** prévoit le début des travaux à l'automne 1987; en mai 1988, le dévoilement du plan Côté. M. Marc-Yvan Côté prévoit publier les appels d'offres à l'automne 1988. Janvier et février 1989, lettre du ministre des Transports. Le ministre indique que son ministère prépare les plans définitifs, qu'ils seront terminés en mars 1989 et que les appels d'offres auront lieu au printemps 1989... Vous voyez, malgré tous ces engagements, ces promesses, ces plans, malgré qu'on dépense trois fois plus pour les plans sous le présent gouvernement, au lieu de 30 000 000 \$, aujourd'hui, on est rendus au-dessus de 90 000 000 \$. **Il n'y a rien qui arrive.** Alors, pourquoi les appels d'offres qui devaient avoir lieu à l'automne 1991 n'ont pas eu lieu? Quand ces appels d'offres seront-ils publiés? Et pourquoi le ministre **retarde-t-il** encore les travaux de construction de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans un premier temps, je n'ai jamais indiqué que les citoyens du Québec ne payaient pas des impôts... que les impôts n'étaient pas très élevés au Québec. Tout ce que j'ai indiqué, c'est que si le député de Lévis veut avoir une route qui n'aura pas de réaction au moment du dégel, à ce **moment-là**, le coût de la construction des routes serait pas mal plus élevé qu'il ne l'est présentement. Donc, je dois conclure, à ce moment-là, que ça coûterait encore plus cher que ça coûte aujourd'hui.
(12 heures)

Ceci étant dit, M. le Président, oui, on taxe mais on établit comme priorité, comme gouvernement, que la santé et les services sociaux et l'éducation étaient les priorités et qu'on dépenserait dans le réseau routier les sommes que nous jugeons nécessaires et les sommes que nous pouvons nous permettre d'investir. Et c'est pour ça, Mme la Présidente, qu'en 1990, mai 1990, on a annoncé une addition, un ajout de 1 700 000 \$, pour la période 1990-1995, pour l'amélioration et la conservation du réseau routier.

Donc, depuis 1990, Mme la Présidente, même les gens nous le disent qu'ils le voient. **Il y a plus de couches d'usure**, il y a plus de points noirs qui sont corrigés. Même cette année, on a débuté un programme de 40 000 000 \$, un renforcement, la réfection, renforcement des routes, pour exactement corriger, Mme la Présidente, les observations ou l'état de la route **117**

dont nous a fait état le député de Lévis, tantôt.

Donc, Mme la Présidente, nous avons agi. Mais le réseau routier, sa condition, Mme la Présidente, n'a pas été due au fait qu'on a été élu le 2 décembre 1985. Avant nous, de 1976 à 1985, Mme la Présidente, il y avait un autre gouvernement là, un gouvernement qui aurait pu agir. **Il aurait pu agir. Ils n'en parlaient pas**, mais ils n'ont pas agi. Il y a certains...

En parlant de l'autoroute 50, Mme la Présidente, et on va parler de l'autoroute 5 et de l'autoroute 50, McConnell-Laramée, l'entente Québec-Canada signée en 1972, entre le gouvernement du Québec et le gouvernement canadien, il y a certains moments, Mme la Présidente, qu'on a été obligés de menacer le gouvernement qui nous a précédés de faire les travaux ou bien que l'entente serait annulée. On a eu sur la rue Mont-Clair un viaduc qui a été là pendant quatre ans. **Ils l'ont construit le viaduc**, mais il n'y avait pas de routes de chaque côté. Ça été construit, Mme la Présidente, après notre arrivée. Ça été la même chose, Mme la Présidente, avec le pont qui traverse la rivière du Lièvre, qui a été là au moins pendant quatre ans avant qu'on décide d'extensionner l'autoroute 50.

Mme la Présidente, on peut bien critiquer des délais présentement, pour l'autoroute 50 entre Mirabel et Lachute, mais c'est un peu... On a subi, un peu, les conséquences de la non-action du gouvernement qui nous a précédés de 1976 à 1985, Mme la Présidente. Donc, lorsque nous sommes arrivés, il n'y avait rien qui avait été fait au point de vue... Avec la venue de la Loi sur la qualité de l'environnement, nous sommes soumis à des études d'impact; on a été obligés de les faire, les études d'impact. Rien n'avait été fait, Mme la Présidente. Aux endroits où on n'avait pas exproprié, il n'y avait pas **d'expropriation**. C'est bien lorsqu'on est arrivés en 1985, on avait de bonnes intentions de procéder, surtout avec des réseaux routiers pour lesquels on avait eu une entente signée avec le gouvernement fédéral et qui payait 50 %. Mais nous avons été obligés de recommencer à zéro et de faire faire toutes ces **études-là**.

Concernant le cas spécifique, Mme la Présidente, de l'autoroute 50 entre Mirabel et Lachute, oui, j'ai annoncé le 11 mars 1991 qu'on respecterait notre échéancier et qu'on irait en soumissions publiques à l'automne 1991. Malheureusement, Mme la Présidente, lorsque nous avons regardé nos budgets au point de vue des sommes qu'on avait de disponibles pour le développement du réseau routier... Comme je l'indiquais tantôt, on a ajouté 1 700 000 000 \$ sur une période de cinq ans, mais avec l'accent sur l'amélioration et la conservation du réseau routier. Donc, ça veut dire moins d'importance dans le développement de nouveaux axes routiers, et c'est pour cette **raison-là**, Mme la Présidente, que nous n'avons pas pu respecter notre échéancier d'aller en soumissions l'automne dernier.

Mme la Présidente, toutefois, on a certainement l'intention, le plus tôt possible, de procéder aux demandes de soumissions pour la construction de ce premier tronçon, entre Mirabel et Lachute.

L'autre tronçon, entre Masson et Lachute, celui-là, Mme la Présidente, nous sommes en train... Les gens qui nous reprochent de ne pas bouger, ils ont été là pendant neuf ans et ils n'ont jamais fait faire les études d'impact. Nous sommes en train de déposer ces études d'impact; on va les déposer pour qu'on puisse faire l'analyse et, aussitôt qu'on aura reçu notre certificat d'autorisation de réalisation, Mme la Présidente, nous pourrions construire l'autoroute 50 de Masson à Lachute, et on sera relié au reste du Québec avec une route qui fait du sens.

Donc, je pense qu'on n'a aucune leçon à prendre des gens qui nous ont précédés parce qu'ils n'ont certainement pas mis d'effort à vouloir construire l'autoroute 50 ou même exécuter les travaux qu'il y avait dans l'entente Québec-Canada signée en 1972. La seule chose qu'ils ont faite: en 1978, ils ont enlevé certains tronçons dans le comté de **Pontiac**, pour les mettre dans le comté de Hull et le comté de Gatineau parce que, à ce **moment-là**, souvenez-vous, de 1976 à 1981, qui représentait ces deux **comtés-là** à l'Assemblée nationale du Québec?

M. Garon: Mme la Présidente, le député devrait au moins admettre que le seul bout qui a été fait dans la région de... On a été d'abord au pouvoir, oui. Le seul bout qui a été fait, c'est nous autres qui l'avons fait, entre Hull et Masson. Aujourd'hui, après sept ans, quasiment neuf ans, sept ans, il n'y a rien de fait sous les libéraux, rien. **Ils** parlent de partir de Masson... on va dire **Lachute-Mirabel**, **puis**, après ça, Masson-Lachute. Au fond, c'est de rester jusqu'à Masson, qui a été fait sous le précédent gouvernement, Masson. Là, actuellement, je ne veux pas parler de politique, et tous les députés sont libéraux. Dans l'Outaouais, tous les députés sont libéraux, pour le plus grand malheur, d'ailleurs, des citoyens. Depuis sept ans, tous les députés sont libéraux, puis il n'y a pas un pouce de route qui s'est fait, alors que sous le précédent gouvernement, on a fait au moins le bout de **Hull-Masson**. Plus, on a négocié aussi toutes les affaires de l'aéroport de Mirabel. Je le sais, c'est moi qui les ai négociées. Les tracés et la question des routes, justement, parce qu'il y avait des problèmes **qui avalent** été laissés en plan au point de vue de Mirabel où le gouvernement ne s'était pas tenu debout face au gouvernement Trudeau, dans l'affaire de Mirabel, où le gouvernement Bourassa, de cette époque, s'était fait passer un sapin incroyable. On a été obligés pendant des années d'essayer de remettre la situation en place avec l'affaire de Mirabel pour la **rétrocession** des terres où, à un certain temps, j'étais à peu près le seul qui appuyait les gens de Mirabel. D'ailleurs, ils l'ont marqué dans leur

livre où il a fallu faire des procédures judiciaires, les aider, parce que c'était rendu même qu'on invoquait la sécurité nationale pour nuire à ces **gens-là**, sous le gouvernement Trudeau. La sécurité nationale en avait le dos large; c'était le principe de la corruption. Quand ce n'était pas la Gendarmerie royale, c'étaient les baux des locataires qui étaient devenus les objectifs et les objets de la **sécurité** nationale. Je n'ai jamais vu une affaire de fumisterie comme ça.

Alors, le gouvernement **précédent**, **l a fait** une chose, il a au moins essayé de régulariser, **l a travaillé** pour régulariser la situation de Mirabel et du tracé de la route à partir de Masson, pour le territoire de Mirabel, pour que, éventuellement, la route puisse se faire. Mais, le gouvernement actuel n'a pas fait un pouce. C'est pour ça que je vous demande... Je ne vous demande pas de faire votre possible, je vous demande: Quand? Vous aviez promis que les appels d'offres seraient à l'automne 1991 passé, et ils n'ont pas eu lieu. Ça fait sept ans que vous êtes au gouvernement. Sept ans, c'est supposé être l'âge de raison. Alors, est-ce que vous êtes capable de nous donner une date, une année et un mois, si c'est possible? Commençons par une année, ensuite un mois, à défaut d'une date.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est bien beau de dire que c'est nous, le gouvernement précédent, qui avons construit l'autoroute 50. L'entente **Canada-Québec** a été signée en **1972**, Mme la Présidente. Oui, en 1972, Mme la Présidente. Les travaux ont débuté en 1973, et tout ce que le gouvernement qui nous a précédés a fait, c'est qu'il a, au ralenti, continué un peu l'essor qu'on avait donné à la construction du réseau routier dans l'Outaouais. (12 h 10)

Mme la Présidente, il y a la 50, et il y a la 5 aussi. **Il en parle** souvent de la 5, M. le député de Lévis, surtout pour critiquer la sortie à Tulip Valley, surtout ça. Mais ça, ces **15 000 000 \$** là, Mme la Présidente, qui ont été dépensés pour ce **tronçon-là**, c'est fait depuis notre arrivée en 1985. Pourquoi ils ne l'ont pas exécuté **celui-là** s'il était tellement intéressé à vouloir compléter le réseau routier de l'Outaouais? **Ça** faisait partie des besoins, ça.

Mme la Présidente, ils n'ont pas agi trop vite, et je vais certainement avoir l'occasion de **peut-être** transmettre à la commission... Je vais aller chercher dans les dossiers de l'autoroute 50 les dates et l'exécution des différents tronçons entre 1973 et 1985, Mme la Présidente. On pourra certainement faire la lumière sur la construction de l'autoroute 50.

Mme la Présidente, c'est tout ce que je peux dire. Avoir eu la date et avoir pu procéder aux demandes de soumissions, ce n'est certainement pas le député de Lévis qui aurait été le premier à être averti de tout ça. C'est **certaine-**

ment les gens les plus concernés, soit les gens du comté d'Argenteuil et les gens de la région des Laurentides, et certainement pas les gens qu'il représente, ici, à l'Assemblée nationale. Je suis pas mal certain, Mme la Présidente, que durant l'année 1992 ou peut-être avant l'été 1992, nous pourrions aller en soumissions publiques pour ce premier tronçon. Mais étant des gens responsables, nous ne dépenserons pas l'argent que nous n'avons pas à dépenser, parce qu'on ne voudrait certainement pas augmenter le déficit. On vit selon nos moyens, et c'est malheureux qu'en cours de route... Il faut se tenir debout et l'expliquer aux gens. On le leur explique, aux gens, que c'est bien et qu'on n'a pas remis en question l'importance de la construction de l'autoroute 50, sauf que, dans le moment, comme dans tout budget familial qu'on a, lorsqu'on n'a pas l'argent pour acheter des choses, des fois, on doit remettre dans le temps, mais on ne remet pas en question le besoin de construire l'autoroute 50. Laissez-moi vous **dire**, Mme la Présidente, que je vais être une des personnes les plus heureuses le jour où on pourra **dire** que c'est débuté, parce que je viens de la région de l'Outaouais et le début de l'autoroute 50 de Mirabel vers l'ouest, ça veut dire que ça **fait** au moins 20 ans ou 30 ans que l'Outaouais attend d'être reliée directement, du côté du Québec, à la grande région des Laurentides, de Montréal et de Laval.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre ne semble pas comprendre l'exercice que nous faisons. Je lui pose des questions, et il dit: Si on a de l'argent. Ce qu'on vote aujourd'hui, c'est des crédits. Tantôt, il va demander de voter des crédits. Alors, je lui demande si les travaux vont commencer en 1992. S'il a l'argent, il sait quel est le programme, le budget de son ministère. Les crédits ont été annoncés au mois de mars. Il sait quel argent dont il dispose et il sait s'il est capable ou non de faire les travaux cette année. Alors, un peu de clairvoyance, un peu de franchise, un peu de transparence.

Au fond, le but de l'exercice qu'on fait, actuellement, c'est de vous demander quels travaux vous allez faire avec l'argent que vous avez. Je viens de vous demander: Est-ce que vous allez faire les travaux, en 1992, pour le tronçon entre Lachute et Mirabel? Je viens de vous demander ça, là. Vous l'avez, l'argent, dans le budget qu'on vote, actuellement, ou vous ne l'avez pas? C'est ça. Si vous l'avez, allez-vous procéder cette **année**, ou si ne **l'avez-vous** pas? La réponse, elle n'est pas bien, bien compliquée. C'est ça, le but de l'exercice. C'est de donner des réponses aux questions qu'on vous demande concernant ce que vous allez faire avec l'argent dont vous allez nous demander de voter les crédits, tout à l'heure.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce

que le député a changé de question, là?

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Il m'a posé une question: Est-ce qu'on va la faire? J'ai dit: Je ne peux pas vous donner de réponse. Mais si on me pose une question aussi directe que: Est-ce que c'est dans les crédits?, il me semble que le député de Lévis ne comprend pas **grand-chose**, parce que si ça avait été dans les crédits de cette année, je serais allé en soumissions publiques à l'automne, parce qu'on aurait **dépensé** l'argent, on aurait dépensé les budgets, une partie, dans l'année 1991-1992, et, l'autre partie, en 1992-1993. Donc, si je n'ai pas pu aller en soumissions, parce que je vous ai dit que je n'avais pas les budgets de développement, c'est parce que je ne les ai pas.

M. Garon: Vous ne les avez pas en 1992-1993?

M. Middlemiss: Bien non, c'est ça. Je vous dis...

M. Garon: Bien, dites-le. Dites que c'est non, que vous ne les avez pas.

M. Middlemiss: Non, c'est ça. Je vous dis, vous auriez dû poser cette question-là. Vous m'avez posé une question: À quel moment est-ce que vous allez en soumissions? J'ai dit: J'espère que ça va être au printemps, j'espère que ça va être le plus tôt possible et en 1992.

M. Garon: Vous n'avez pas d'argent.

M. Middlemiss: Je cherche des moyens d'avoir de l'argent. C'est ça que je vous dis.

M. Garon: Donc, dans l'état actuel des crédits que vous nous demandez de voter, vous n'avez pas d'argent pour faire les travaux en 1992.

M. Middlemiss: De la 50, non. Celui-là, je n'ai pas et c'est pour ça...

M. Garon: O.K. C'est tout ce que je demande.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, regardez, c'est que nous autres, on a une logique. On a une cohérence. Si, à l'automne dernier, j'ai décidé, après que je m'étais engagé **personnellement** à aller en soumissions pour l'autoroute 50 à l'automne, à ce moment-là, lorsqu'on a réalisé qu'on n'avait pas les sommes d'argent.. Ça sert à rien de mettre de la poudre aux yeux. Souvent, les gens ont fait ça, sauf qu'on était assez... On s'est tenu debout, courage à deux mains, et on a dit: Regardez, malheureusement on ne peut pas aller en soumissions à l'automne. On va voir, si

on ne peut pas voir, au printemps, si la situation économique, ou s'il y a des budgets qui sont disponibles. On a certainement des axes prioritaires qu'on devrait construire.

Mme la Présidente, il ne reste pas grand temps, mais il me semble qu'on m'avait demandé de faire des dépôts. J'ai des dépôts à faire, à moins qu'on ne veuille pas les avoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste exactement six minutes, M. le ministre.

Une voix: Le député de Dubuc.

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

Transfert de la voirie locale aux municipalités (suite)

M. Morin: Quelques questions d'information concernant le transfert du réseau. Dans un premier temps, **qu'arrive-t-il** de la politique des 7500 \$ par kilomètre dans les cas d'acquisition ou d'expropriation, évidemment, dans le volet de réfection des chemins ruraux, à partir du moment où on transfère? **Est-ce** que ça disparaît automatiquement?

M. Middlemiss: Eh bien, regardez, c'est que cette politique, là, lorsque le réseau est à notre responsabilité, on dit: Procédez à faire les expropriations. Lorsque le réseau va leur appartenir, ça va être leur responsabilité.

M. Morin: O.K. Est-ce que, malgré le transfert, le ministère va continuer à maintenir un certain soutien technique, à l'élaboration de plans d'arpentage, par exemple. Ou bien non plus qu'il n'y a rien là.

M. Middlemiss: Il va y avoir un soutien technique dans les premières années. On va toujours avoir des gens en région qui pourront aider les municipalités locales. Mais on n'a pas l'intention de leur fournir un service d'arpentage.

M. Morin: Pour ce qui est des données, qui sont à la disposition du ministère, concernant des projets de réfection de chemins locaux qui sont établis comme priorités mais, qu'une fois transférés, deviendront, bien sûr, la responsabilité des municipalités. Est-ce que ces données-là, les **municipalités** vont y avoir accès?

M. Middlemiss: Oui, il me semble que c'est normal que tous les travaux qu'on a pu faire, que ce soit l'arpentage ou la conception de travaux à faire, il me semble que ce serait juste normal qu'on remette ça aux municipalités.

M. Morin: Concernant votre programme d'aide à l'amélioration du réseau. Est-ce que les

municipalités vont être tenues de respecter les normes de construction du ministère ou devront seulement respecter leurs propres normes municipales?

(12 h 20)

M. Middlemiss: Ça été très clair au niveau du comité technique, avec l'UMRCQ et l'UMQ. De façon générale, on ne veut pas se faire imposer des normes. On dit: On est d'accord, nous, sauf certain que les normes que vous allez établir vont vous permettre de réellement améliorer les routes, ainsi de suite.

La seule chose qu'on va exiger de leur part, c'est qu'ils vont être soumis au Code de la sécurité routière. Mais pour des normes, on dit: Non, on ne leur imposera pas de normes de largeur, de l'emprise ou des choses comme ça, ou du calibre, ou le genre de gravier que vous pouvez utiliser. Ça sera à vous autres de les établir. Mais n'oubliez pas d'évaluer les conséquences d'utiliser des normes **qui** ne sont peut-être pas aussi exigeantes que celles qu'on a et qui sont peut-être... Je ne dis pas que ce n'est pas possible, mais de regarder les conséquences, dans l'avenir. Par exemple, si on dit: L'emprise, on va garder l'emprise à 36 pieds ou quelque chose comme ça, et qu'on a un problème de drainage. **Ils** vont avoir des problèmes à construire des fossés sur une route de même pour améliorer le drainage. Donc, c'est des choses de même qu'il faudrait prévenir.

M. Morin: Concernant les chemins ruraux qui relient deux municipalités et **qui**, pour une raison, en tout cas, bien locale - une question, évidemment, d'utilisation - ne sont pas de même importance pour les deux municipalités, est-ce que votre ministère a songé à une approche quelconque pour faire en sorte que ces bouts de chemin locaux qui, évidemment, relient deux municipalités mais qu'on ne **pourrait** pas améliorer sans que les deux municipalités en fassent la même priorité... **Qu'est-ce** qui va arriver? **Il** peut arriver des situations conflictuelles là-dessus. Est-ce qu'on a pensé à une approche? Est-ce que les députés qui, à l'heure actuelle, vous font les recommandations concernant les priorités pour l'amélioration vont être mis à contribution ou ce sera tout simplement les municipalités qui vont établir leurs priorités? Parce que c'est une possibilité, ça, qu'il y ait conflit.

M. Middlemiss: Regardez, je pense que les modalités sur ça ne sont pas totalement arrêtées, mais on veut certainement que, si on peut trouver une solution dans laquelle les élus municipaux, de concert avec leurs élus provinciaux, peuvent s'entendre pour établir des priorités d'intervention, tant mieux! **Il** me semble que c'est de cette façon-là, mais les modalités ne sont pas arrêtées, sauf qu'on ne peut pas imposer. C'est que, d'un côté, les municipalités nous disent: Respectez notre autonomie. Donc, si

on veut la respecter, on ne peut pas, certainement, leur imposer de s'entendre, quitte à ce qu'elles trouvent un moyen d'arbitrage, de dire: Regardez, il faudrait bien que les deux municipalités s'entendent. Je pense qu'on serait certainement prêts à participer sans, toutefois, leur imposer.

M. Morin: Reste-il du temps? Deux minutes. Mme la Présidente, je ne sais pas si c'est possible. Cette question-là m'a été posée par plusieurs municipalités, parce que malgré les informations, les documents qu'on a fait parvenir aux municipalités et qu'on a reçus aussi, c'est l'application, là... Enfin, c'est l'harmonisation des volets, par exemple, la subvention statutaire versée aux municipalités, tant du kilomètre, l'effort fiscal qu'on établit à 0,14 \$, que les municipalités lèveront et une hypothétique compensation, si jamais on dépasse ça. Est-ce que vous accepteriez, dans quelques minutes, de m'expliquer dans un scénario, est-ce que l'effort municipal, l'effort fiscal, s'applique après l'aide financière de quelque 2000 \$ du kilomètre ou l'effort doit être fait avant que... S'il vous plaît, pourriez-vous m'expliquer un petit peu l'harmonisation de ces trois volets-là?

M. Middlemiss: D'accord.

Une voix: C'est une bonne question.

M. Morin: C'est toujours des bonnes questions.

M. Middlemiss: On dit que l'effort de la municipalité pour prendre en charge l'entretien d'été et d'hiver de ces routes-là ne devrait pas dépasser 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation. Donc, vous prenez 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation. Disons que ça vous donne 20 000 \$. Mais la formule qui dit 3300 \$ du kilomètre fois les facteurs, avec le nombre de kilomètres, vous donne 50 000 \$. La compensation va être 30 000 \$. Mais si les 0,14 \$ des 100 \$ vous donnent 50 000 \$, il n'y aura pas de compensation.

M. Morin: D'accord.

M. Middlemiss: Et c'est ça. Donc, c'est juste pour dire... D'un autre côté, toutefois, si la municipalité peut faire les travaux pour moins de 50 000 \$ et qu'on leur remet 30 000 \$ et qu'ils peuvent le faire pour 30 000 \$, il n'y aura pas de conséquences.

M. Morin: Et est-ce qu'on a dit ou si j'ai raison de penser que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre. Merci, merci, merci. C'est fini.

M. Morin: Bien, 30 secondes. Après l'effort

de 0,14 \$... municipal et votre aide financière de 3300 \$, s'il y avait des situations telles que la municipalité serait en mesure de démontrer que les coûts dépassent, est-ce que... J'ai entendu dire qu'il y avait une possibilité d'apporter une compensation additionnelle pour des cas particuliers. Est-ce que c'est le cas?

M. Middlemiss: Regardez, ça ne fait pas partie de la politique générale, mais je suis convaincu qu'on serait prêts à s'asseoir et regarder ces choses-là pour voir s'il n'y a pas des cas particuliers parce qu'on ne peut jamais couvrir, de façon générale, tous les cas.

M. Morin: O.K.

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, est-ce que le programme 2, Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Une voix: Comment ça?

M. Garon: Pas assez d'argent.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le programme 3, Gestion interne et soutien, est adopté?

M. Garon: Sur division.

Adoption de l'ensemble des crédits

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les crédits sont adoptés sur division. La commission, ayant... À l'ordre, s'il vous plaît! La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 25)