



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

### **Commissions parlementaires**

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 57 - Loi sur la voirie  
et modifiant diverses dispositions législatives (1)

Le jeudi 10 décembre 1992 - No 40

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	CAE-2117
M. Jean Garon	CAE-2118
M. Gérard R. Morin	CAE-2122
M. Francis Dufour	CAE-2127
M. Jacques Baril	CAE-2130
M. Roger Paré	CAE-2134
Motion proposant d'entendre le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec	CAE-2138
M. Jean Garon	CAE-2138
M. Robert Middlemiss	CAE-2143
M. Jacques Baril	CAE-2148
M. Robert Thérien	CAE-2151
M. Roger Paré	CAE-2152
M. Maurice Richard	CAE-2154
M. Gérard R. Morin	CAE-2157
M. Francis Dufour	CAE-2158
Mise aux voix	CAE-2161
Motion proposant d'entendre l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec	CAE-2162
M. Francis Dufour	CAE-2165
M. Robert Middlemiss	CAE-2170
M. Jean Garon	CAE-2173
M. Gérard R. Morin	CAE-2176
M. Roger Paré	CAE-2178
Mise aux voix	CAE-2181
Motion proposant d'entendre l'Union des municipalités du Québec	CAE-2181
M. Gérard R. Morin	CAE-2182
M. Francis Dufour	CAE-2186
M. Roger Paré	CAE-2188
M. Jean Garon	CAE-2190
M. Robert Middlemiss	CAE-2192
Mise aux voix	CAE-2195

### Autres intervenants

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

M. Lewis Camden  
M. Denis Perron  
M. Réal Gauvin  
M. Michel Charbonneau

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, Place Québec, bureau 195  
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754  
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le jeudi 10 décembre 1992

## Étude détaillée du projet de loi 57

(Douze heures six minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**Le Secrétaire:** Oui, Mme la Présidente. Mme Juneau (Johnson) est remplacée par M. Bourdon (Pointe-aux-Trembles); M. Lazure (La Prairie) est remplacé par M. Baril (Arthabaska); M. Tremblay (Rimouski) est remplacé par M. Richard (Nicolet-Yamaska).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le secrétaire. Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

## Remarques préliminaires

## M. Robert Middlemiss

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. D'entrée de jeu, permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux parlementaires qui suivront avec grand intérêt, j'en suis sûr, les débats entourant l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives.

J'aimerais rappeler, Mme la Présidente, que ce projet de loi a pour objet le partage de la gestion du réseau routier entre le ministère des Transports et les municipalités. Il établit notamment la compétence du ministre sur les routes que détermine le gouvernement et prévoit les pouvoirs et obligations du ministre nécessaires à la gestion de ces routes de même que les règles de responsabilité qui lui sont applicables.

Le projet de loi 57, Mme la Présidente, établit aussi la compétence des municipalités à l'égard du réseau dont elles auront la gestion, les règles de gestion des routes municipales et le régime de responsabilité qui leur est applicable. Il prévoit aussi la conclusion d'ententes entre le ministre et les municipalités aux fins de l'entretien des routes de l'un ou l'autre des deux réseaux.

Dans le même ordre d'idées, Mme la Présidente, il convient de souligner que le projet de loi 57 précise également les pouvoirs du ministre à l'égard des chemins miniers incorporés aux deux réseaux, des chemins de colonisation ouverts à la circulation routière et prévoit des dispositions permettant de disposer de ceux qui ne peuvent pas être incorporés à l'un ou l'autre

des deux réseaux routiers. Le projet de loi accorde aussi les pouvoirs nécessaires à l'octroi de subventions.

C'est une loi, Mme la Présidente, qui répond au contexte d'une décentralisation de la voirie locale et qui se veut plus conforme à la réalité d'aujourd'hui, sans pour autant modifier les principes juridiques actuels. Par exemple, en ce qui a trait à la propriété, rien n'est changé. La propriété des voies publiques reste aux municipalités. Ce qui change, c'est la répartition du réseau routier en deux réseaux bien distincts, dont l'un est à la charge du ministère des Transports du Québec, soit le réseau supérieur, et l'autre, le réseau local, devient à la charge des municipalités.

(12 h 10)

Les pouvoirs et devoirs du ministère des Transports du Québec concernant la construction et l'entretien en général de son réseau routier demeurent les mêmes. Il n'y a pas de pouvoirs nouveaux. Tout au plus, y a-t-il regroupement et précision des pouvoirs actuels en regard de la pratique courante. Les exonérations des responsabilités sont aussi les mêmes et tiennent compte de la réalité d'aujourd'hui dans leur libellé. Il n'y est fait qu'un seul ajout au regard des dommages causés au système d'échappement d'un véhicule automobile.

Par ailleurs, le projet de loi 57 prévoit que le ministre est responsable de l'entretien des routes pendant l'hiver, alors que la loi actuelle l'en dispense. On le voit, la loi actuelle, sous plusieurs aspects, ne répond pas à la réalité d'aujourd'hui. On ne s'y entend plus dans sa classification des routes. En effet, qu'est-ce, aujourd'hui qu'une voie de grande communication ou un chemin amélioré? Cette classification est dépassée et ne peut répondre aux besoins d'une gestion efficace qui vise la qualité.

Le projet de loi 57, en plus de distinguer les deux réseaux, repose sur une classification fonctionnelle de tout le réseau routier. Sauf certains ajustements inévitables alors que les deux réseaux vont nécessairement subir certaines modifications au cours des ans, le projet de loi 57 permet d'établir, au moyen d'un décret global plutôt qu'à la pièce, tout le réseau routier dont le MTQ aura la gestion.

La loi actuelle, par ailleurs, permet au ministre, sur simple avis publié dans la **Gazette officielle du Québec**, d'abandonner l'entretien d'une route et de remettre cet entretien à la municipalité à qui cette route appartient. À la limite, le ministre des Transports aurait pu abandonner l'entretien d'un grand nombre de routes sur simple avis. Ce n'est pas la voie retenue par le gouvernement qui a plutôt choisi

de donner non seulement au ministre mais en même temps aux municipalités à qui il remet la responsabilité de l'entretien du réseau local des moyens modernes de gestion dans le cadre d'une loi plus moderne.

Enfin, le projet de loi 57 prévoit des programmes d'aide importants aux plans financier, technique égard, et administratif à l'endroit des municipalités pour les aider à prendre en charge les routes et les ponts dont elles auront dorénavant la responsabilité. Bien plus, les ponts de complexité supérieure demeurent à la charge du ministère des Transports du Québec.

Le projet de loi 57, dont nous amorçons l'étude aujourd'hui, Mme la Présidente, revêt, à plusieurs égards, un caractère particulier. D'une part, comme je l'ai rappelé lors de l'adoption du principe de ce projet de loi, la question du partage des responsabilités entre l'État et les municipalités ne date pas d'hier. En fait, Mme la Présidente, ce à quoi nous assistons aujourd'hui marque en quelque sorte le dénouement de plusieurs décennies de négociations entre les élus municipaux et le gouvernement du Québec. D'autre part, Mme la Présidente, le transfert du réseau routier vient non seulement élargir le champ de compétence des municipalités québécoises mais confirme aussi l'étroite collaboration et le solide partenariat qui s'est installé entre l'État et les représentants municipaux. D'ailleurs, Mme la Présidente, j'aimerais ici souligner que le monde municipal, représenté par les deux unions que sont l'UMQ et l'UMRCQ, a été associé dès le départ et très étroitement aux discussions devant conduire à l'élaboration de programmes qui vont permettre aux municipalités de bien assumer leurs nouvelles responsabilités.

J'aimerais aussi rappeler aux personnes qui représentent l'Opposition à cette commission que, pas plus tard qu'hier, le président de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, M. Roger Nicolet, a indiqué publiquement qu'il accueillait avec satisfaction la compensation financière que nous allons verser aux municipalités dans le cadre du transfert du réseau routier.

Finalement, Mme la Présidente, je suis profondément convaincu que l'étude détaillée du projet de loi 57 va nous permettre de réaliser à quel point la question de la décentralisation de la voirie locale en est une de logique et de nécessité. De plus en plus, il faut que la population du Québec se responsabilise par rapport à son propre développement, qu'il soit social, culturel et surtout économique. Le transfert du réseau routier va dans ce sens, Mme la Présidente. Il rapprochera davantage les citoyens et les élus municipaux et les incitera à prendre conscience d'une gestion qu'ils croyaient appartenir aux autres mais qui leur revient de droit et de responsabilité. Certains parlent d'utilisateurs-payeurs. Moi, je préfère parler de la naissance d'un nouvel ordre d'administration publique qui

correspond mieux aux exigences d'une société en pleine mutation. Sur ça, bonne commission!

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

#### M. Jean Garon

**M. Garon:** Mme la Présidente, quand j'entends le ministre dire qu'il veut responsabiliser la population... Au niveau des taxes qu'ils paient, j'ai l'impression qu'ils sont drôlement responsabilisés. La meilleure façon, j'imagine, pour le gouvernement, d'impliquer les gens, c'est uniquement en les faisant cracher le maximum d'argent, comme autrefois un jeune qui prenait une sauterelle dans sa main et qui disait: Donne-moi du miel ou bien je te tue. Elle laissait quelque chose dans la main, la sauterelle, mais j'ai l'impression que c'était de peur. Et, aujourd'hui, quand j'entends le ministre dire qu'il veut responsabiliser la population, je veux dire, au niveau de taxes que les gens paient, vous n'avez pas besoin d'essayer de les responsabiliser, ils le sont. Ils le sont. Au contraire, ils sentent plutôt le gouvernement comme une menace dans leur vie.

Quand le ministre dit que la loi date, j'ai l'impression que le gouvernement date aussi. Si on veut avoir une voirie qui a du bon sens, il faudrait changer de gouvernement, un gouvernement qui a plus de souvenirs que de projets, un gouvernement qui est dépassé, un gouvernement, au fond, qui nous dit que les gens sont satisfaits. Mais il faut voir la déclaration de M. Nicolet avec toutes les inquiétudes, les craintes. D'ailleurs, je pense que, si le ministre dit ce qu'il pense, il va sûrement accepter, lorsque nous serons à l'étape des motions préliminaires, que nous fassions la demande, justement, de faire venir le président de l'UMRCQ, de venir nous rencontrer pour nous dire sa satisfaction, son engouement pour cette loi et nous dire également ce qu'il n'aime pas. Je pense que c'est facile de parler au nom des autres, mais le ministre n'a pas le mandat de parler au nom des citoyens.

Je remarque que le sous-ministre est absent aussi, les hauts fonctionnaires sont absents. Avant la commission, il me disait que les conseillers juridiques étaient là. Je sais ce que c'est qu'un conseiller juridique. J'ai été dans le domaine du droit pendant quand même un certain nombre d'années. Le conseiller juridique, il fait ce qu'on lui demande de faire. Ce n'est pas lui qui décide du contenu de la loi. Constamment, on a dû demander au ministre: Qu'est-ce que vous voulez faire? ou: On a des problèmes de rédaction, il faudrait que vous tranchiez entre telle ou telle hypothèse, parce qu'il y a différentes hypothèses, au fond. Le conseiller juridique, ce n'est pas lui qui décide du contenu, des orientations, des principes directeurs, s'il y en a, normalement. Si le ministre dit: Bien, on a dit

aux conseillers juridiques: Faites-nous une loi, qu'eux ont dit: Quelle sorte de loi vous voulez avoir? et qu'il a dit: Bien, faites-en une, on verra, j'ai rarement vu des conseillers juridiques rédiger dans des conditions comme celles-là. Habituellement, ils nous disent: Qu'est-ce que vous voulez faire? Qu'est-ce que vous voulez qu'on rédige? Quelle sorte de loi vous voulez?

Et je remarque que le nouveau sous-ministre prend la mauvaise habitude de l'ancien, d'être absent des commissions parlementaires, comme s'il était au-dessus de ça. C'est pour ça qu'il nous passe des documents à nous, de l'Opposition, en mettant un «punch» «Projet». Mais, quand il le passe aux autres, le «punch» «Projet» n'a pas été appliqué sur les documents que les autres ont reçu. J'aimerais ça lui poser des questions, au sous-ministre. Ce n'est jamais arrivé. Ça ne m'est jamais arrivé qu'un sous-ministre, depuis 16 ans que je suis député, tant au gouvernement que dans l'Opposition, me fasse quelque chose comme ça. Ce n'est jamais arrivé. Quand j'ai eu des documents qui étaient des documents officiels, on ne marquait pas «Projet» dessus. Ils étaient suivis, dans les heures qui suivaient, avec une déclaration du ministre comme quoi ça s'appliquerait à partir du 1er avril. Et, quand les syndicats ont été consultés, eux, ce n'était pas marqué «Projet» sur le document qu'ils ont eu. Et, pour l'Opposition, on a pris une étampe et on a marqué «Projet».

(12 h 20)

C'est rendu que le gouvernement est rendu assez bas, quand on est rendu à utiliser des façons de faire comme ça. On a essayé de savoir comment le gouvernement voulait annoncer pour dépenser, pour annoncer son projet ou annoncer ses intentions, ou annoncer sa réorganisation, ou annoncer sa loi, il n'a jamais voulu le dire, comme si c'était son argent de poche que le ministre dépensait. On sait qu'ils ont loué un satellite soviétique. Ce n'est pas gratis, un satellite soviétique. J'imagine qu'ils ont engagé une firme pour faire un plan de communication. Nous autres, on entend dire, à travers les branches, que ce serait autour de 600 000 \$, 700 000 \$, Mme la Présidente. Mais vous savez que, ou bien ces dépenses-là ont été faites en fonction d'un projet de loi, ou bien elles ont été faites en fonction d'autre chose, mais on sait qu'on n'a pas le droit d'engager de l'argent tant qu'un projet de loi n'est pas adopté.

On a réuni tous les cadres du ministère, toute personne qui avait un titre quelconque au ministère, le 30 novembre. On avait annoncé une autre réunion pour le 2 décembre, qui a été annulée, au Grand Théâtre, 3000 personnes, pour leur dire, par satellite en plus... On voulait que le monde entier sache ça. Imaginez-vous la maladie des grandeurs de ce gouvernement! On est dans les chemins de colonisation, un projet de loi des chemins de colonisation et on va faire ça par satellite pour montrer qu'on est dans une

autre époque. Ensuite, on a annulé la rencontre en faveur d'une autre qui devait avoir lieu le 4, le vendredi. Là, dans quatre salles différentes de la région de Québec, deux appartenant au gouvernement, deux n'appartenant pas au gouvernement... Donc, il y a eu des frais de location. Ensuite, on a loué des salles de bord en bord du Québec. Ça a été annulé, ça aussi. Le gouvernement est un spécialiste du tango argentin: deux pas en avant, trois pas en arrière. Ça pourrait être la lambada - qui s'y frotte s'y pique - mais je préfère le tango argentin: deux pas en avant, trois pas en arrière.

Mme la Présidente, aujourd'hui, le ministre arrive comme si ce projet de loi était un projet moderne, alors que, notre constatation, c'est qu'on n'a jamais vu, sous la direction actuelle, un ministère avoir l'air autant d'une vieille picouille. On annonce des affaires. On a l'impression de revenir à l'époque de Taschereau ou de Duplessis. On annonce un pont, on annonce une route, on ne la fait pas, on taponne. Ce matin, je posais la question au ministre des Finances. Les 100 000 000 \$ qu'on n'a pas dépensés, ce n'est pas ceux qu'on annonce, c'en est d'autres. On n'a pas dépensé ceux-là mais on annonce un autre montant de 100 000 000 \$, comme si son nom était imprimé sur les piastres. Ce n'est pas ces 100 000 000 \$, c'en est d'autres. Imaginez-vous, comme si les 100 000 000 \$ qu'on annonce ont une signature!

Aujourd'hui, on nous dit qu'on a besoin de ce projet de loi là, qui n'est pas nécessaire dans les circonstances actuelles, à moins qu'on ne veuille taxer davantage la population. La seule utilité que je vois au projet de loi actuellement, pour le gouvernement, c'est de taxer les citoyens, parce que, essentiellement, on veut donner le droit - ou encore induire les gens en erreur - d'appeler des routes des autoroutes. C'est marqué dans le projet de loi, malgré les avis des coroners qui disent que ce sont des dangers de signalisation qui suscitent des accidents. Rappelons-nous l'accident sur la route 55, où le coroner conclut que les gens ont été induits en erreur par la signalisation erronée du ministère, qui indiquait aux gens qu'ils arrivaient dans une autoroute alors qu'ils étaient dans une route à deux voies. Non, non, le rapport du coroner, lisez-le donc! Le rapport du coroner dit ça, exactement, d'arrêter d'appeler les routes des autoroutes. Dans le projet de loi, on répond tellement aux préoccupations du coroner qu'on décide de donner un pouvoir général au ministre d'appeler toutes les routes du Québec des autoroutes, s'il le veut. On pourra appeler une route une autoroute. Et puis on dit qu'on va faire en sorte de pouvoir transférer dans le réseau local des bouts d'autoroute. Imaginez-vous! Il y a des bouts d'autoroute qui vont pouvoir devenir des routes locales, au même titre qu'un chemin de colonisation. Faut le faire!

Des grandes inquiétudes qui préoccupent les

gens, pas un mot. Les ponts vont être sous quelle autorité? La vérification, l'entretien des ponts, la capacité portante des ponts, la responsabilité par rapport à ça? Ah! ça, on apprendra ça par décret un jour. Si on ne s'entend pas avec la municipalité, ça restera sous la responsabilité de la municipalité. C'est ça qui est marqué, si on s'entend, sauf entente avec la municipalité, les ponts vont être sous sa responsabilité. Mais qui va être responsable de la vérification? Qui va être responsable des capacités portantes? Qui va être responsable des réparations? Qui va être responsable de l'entretien? Sais pas!

Est-ce qu'on veut, en même temps, donner des droits de collecter des taxes sur les routes? On marque ça, là-dedans; on va donner des droits de collecter des taxes, pas seulement sur les autoroutes... Pas des taxes; il va y avoir des péages sur n'importe quelle route du Québec que le ministre désignera. Est-ce qu'il a l'intention de confier des routes au secteur privé et de dire: Bien, vous collecterez, vous paierez en collectant? Mettez des barrières et collectez. Les chemins d'hiver, au Québec, ont commencé comme ça. Ça a duré deux ans, à la fin ou au milieu des années quarante, les chemins d'hiver. On ne pouvait pas collecter d'argent sur le Chemin du Roy, qu'on appelait dans le temps, mais on permettait un détour. On bloquait la route pendant 200, 300 pieds, on faisait faire un détour et, dans le détour, on mettait une barrière pour collecter 0,50 \$. Les automobilistes qui passaient l'hiver... Dans ce temps-là, le gouvernement ne s'en occupait pas. Après tant de jours, **dépendamment** de la grosseur de la tempête, on décidait si, à ce moment-là, la personne avait assez collecté. Après ça...

#### Une voix:...

**M. Garon:** Non, non. Ça a commencé comme ça. C'est un dossier que je connais très bien. J'ai connu des gens qui se sont occupés de ça, dans ce temps-là, très bien aussi. Le gouvernement, à ce moment-là, n'y allait pas. C'était considéré comme... Les chemins avaient toujours été fermés l'hiver. Ils étaient ouverts pour la première fois. Après ça, le gouvernement a décidé d'avoir un réseau ouvert l'hiver et de s'organiser pour l'entretien des chemins d'hiver.

Aujourd'hui, le gouvernement veut imposer des péages, remettre des péages en cause pour faire en sorte de quoi? Pourquoi? Pour mettre des péages\* sur la route avant le pont, pour faire payer, pour que la municipalité puisse collecter de l'argent des gens qui vont passer sur le pont? Ou est-ce qu'on veut mettre les routes à la charge... des routes privées, avec des entrepreneurs, amis du parti, qui pourront s'occuper des routes mais collecter de l'argent? On ne met pas ça pour rien. On ne peut pas dire qu'on met une clause, une disposition comme quoi il y aura

des péages sur les routes pour le «fun»: Au cas où on en aurait besoin un jour, on va mettre ça là. Les tribunaux ont toujours comme principe d'interpréter que jamais le législateur ne **parle** pour ne rien dire; il parle toujours pour dire quelque chose. Alors, moi, je pense aussi, en vertu du principe de base du droit, que le législateur ne parle pas pour ne rien dire, que, si le gouvernement veut faire adopter une loi comme celle-là, c'est qu'il a des intentions.

Le ministre ne dit rien. Comme si ça n'intéressait pas les gens, comme si c'était sa province, son Québec et que, lui, il disait: Moi, je fais ça; vous autres, les serfs, vous ferez ce que vous voudrez. Votre tâche, c'est de payer; nous autres, c'est de décider. Comme si on n'était pas dans un régime démocratique! Par rapport à cette réforme-là, personne ne sait exactement ce qui va arriver. Ne nous contons pas d'histoires. Je rencontre les municipalités également. Je peux bien leur conter des bobards, tu sais. Mais promenez le ministre des Affaires municipales dans les régions, et je vais vous dire que c'est l'homme le plus impopulaire du Québec. C'est l'homme le plus impopulaire du Québec, vous vous en rendez compte aux prochaines élections. Je vais vous dire une chose, il est encore plus impopulaire que lorsqu'il était chef en 1981 et qu'il a fait sa campagne, en 1981, comme chef. C'était la risée nationale. J'étais heureux, moi, quand il a été le chef du Parti libéral. J'ai dit: C'est notre meilleur gars. En avoir choisi un, je n'aurais pas pu en choisir un meilleur pour nous autres. Mais, là, aujourd'hui, c'est l'exécuteur des oeuvres du gouvernement, c'est lui qui décide. Il n'est plus le chef, mais c'est lui qui décide parce que, le chef du Parti libéral, tout le monde le sait, c'est un homme mou. On l'a vu dans les affaires constitutionnelles.

(12 h 30)

Aujourd'hui, on a un projet de loi, au fond, dont le seul but, ce n'est pas de moderniser la loi, c'est de faire payer les citoyens davantage. Or, les automobilistes au Québec, actuellement, sont les plus siphonnés de l'Amérique du Nord. Ils paient plus de taxes que n'importe qui en Amérique du Nord, et de loin. Pas un petit peu moins, énormément plus cher aujourd'hui. À tel point qu'on a plus de taxes au Québec sur un litre d'essence qu'aux États-Unis sur un gallon. Trouvez-moi les États américains qui chargent plus que 0,19 \$ le gallon. Nous autres, on est rendu à plus de 0,19 \$ le litre. C'est pour ça que je dis qu'un jour on mettra peut-être les taxes au **demiard** pour que ça ait l'air moins gros, ou au centilitre, ou au quart de litre, comme le vin, pour que ça paraisse moins gros. Il y a plus de taxes au Québec que dans n'importe quel État américain. Il y a plus de taxes au Québec sur un litre que dans n'importe quel État américain sur un gallon. Vérifiez. Vous allez aux États-Unis... On dit qu'on va développer le tourisme, avec un

ministre qui veut faire des galas. Les gens n'auront même pas les moyens de se rendre aux galas. Des galas pour lui-même, ses fonctionnaires, un petit gala touristique, puis ils disent: Bon, bien, on s'est habillé en tuxédo. Sauf que, quand les Québécois - ils ne sont pas fous, les Québécois - vont aux États-Unis, ils savent compter et ils remplissent leur réservoir pour 12 \$. Quand tu arrives ici, à 50 \$ le réservoir n'est pas encore plein. Je vais vous dire une chose, ça coûte cher, au Québec. Ça coûte cher.

**M. Morin:** Ah! d'accord avec vous.

**M. Garon:** Ça coûte cher. Ça, c'est l'essence.

Deuxièmement, comme je le disais, s'il y avait des péages comme aux États-Unis, on ne paierait pas cher pour le gaz. Moi, ça ne me ferait rien de payer un péage sur une autoroute si je payais 1,08 \$ le gallon au lieu de payer 0,62 \$ le litre. Il y a 4 litres et demi dans un gallon. Calculez: 0,62 \$ par 4 et demi, ça fait 128 cents plus 31... Pardon! pas 128; 2,48 \$ plus 31... Ça fait, à peu près 2,80 \$ le gallon qu'on paierait au Québec, si on était en gallons. Aux États-Unis, c'est 1,10 \$, 1,15 \$, 1,20 \$. Les États les plus chers, 1,25 \$, des fois à 1,30 \$, **mais** c'est rare. Nous, 2,80 \$ le gallon.

Après ça, les permis de conduire. En 1985, ils étaient à 6 \$ sous le Parti québécois; 6 \$! 20 \$ aujourd'hui sous les libéraux. Les libéraux ont triplé le permis de conduire. Trois fois et demie plus cher! Une plaque d'automobile, dans le temps du Parti québécois, en 1985, 37 \$ pour une plaque d'automobile. C'est bon de le répéter pour que le monde sache ça. C'est rendu à 120 \$. Moi, je le dis pour les députés. La mémoire! Les députés libéraux n'ont pas de mémoire. Ils sont dans l'**Alzheimer** politique. Ils ne se rappellent de rien. Ils ne se rappellent même pas de leur comportement quand ils étaient dans l'Opposition en 1984 et 1985. Ils ne se rappellent pas que, pour le permis, dans le temps, ils trouvaient que c'était cher; on payait 6 \$ au Québec pour un permis de conduire. **Ils** l'ont monté à 20 \$. Ils ne se rappellent pas qu'une plaque d'immatriculation c'était 37 \$. **Ils** l'ont montée à 120 \$. Ils ne se rappellent pas que la taxe sur la gazoline - on trouvait ça cher, nous aussi - était de 0,133 \$; ils l'ont montée à 0,196 \$.

Après ça, ils nous disent: Là, on va vous passer les routes. L'automobiliste québécois paie... Je vais vous dire, on a fait des chiffres. Si on met tous les dollars en dollars de 1985 et qu'on compare 1980-1985 à 1986-1991, pour le même nombre d'années, on compare le temps des libéraux et le temps du Parti québécois, on mettait 248 000 000 \$ d'argent de 1985 - là, on met tout sur une base de dollars de 1985 - environ 240 000 000 \$ de plus par année dans le temps du Parti québécois. On mettait 1 \$ pour 2 \$ qu'on collectait. Les libéraux **mettent** 1 \$

pour 3 \$ qu'ils collectent. **Ils** collectent 3 000 000 000 \$ par année des automobilistes et ils remettent 1 000 000 000 \$ sur les routes. Alors, les gens paient trois fois plus que ce qu'ils retirent. On a des routes, aussi, en conséquence. Aujourd'hui, non seulement ça, mais ils disent: Maintenant, on va transférer les routes aux municipalités. On décentralise. On va charger. Est-ce qu'on a entendu le ministre dire: On va baisser la taxe sur l'essence; on va baisser le prix du permis de conduire, baisser les taxes dans tous les domaines? Non! On ne baisse pas les taxes, on va vous passer les routes. On va vous passer 33 000 km de route sur 60 000 km et on va vous charger la même chose qu'avant. Et, vous, vous taxerez pour aller chercher la différence.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente, c'est une loi infâme. Dans une période de crise économique, c'est une loi infâme, abjecte, que je trouve qui méprise les citoyens et leur capacité de payer. Et nous allons poser les questions pour faire sortir l'intrinsèque moelle et tout le jus qu'il y a dans cette loi-là pour que les gens sachent qu'est-ce qui les attend.

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

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, j'aurais quelques remarques à faire. **Est-ce** que j'ai le droit?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous n'avez pas le droit, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Bien, d'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il faudrait que ce soit un autre...

**M. Middlemiss:** J'aurai l'occasion, Mme la Présidente, au moment de l'étude article par article. Donc, à ce moment-ci, Mme la Présidente, est-ce qu'on passe à l'article 1?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Alors, monsieur...

**M. Middlemiss:** Je n'ai pas le droit de faire des commentaires, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non.

**M. Middlemiss:** Non?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pas sur les remarques préliminaires.

**M. Middlemiss:** Bien, à ce moment-là...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour les remarques préliminaires, ils ont 20 minutes par intervenant, et elles doivent se faire d'un trait.

**M. Middlemiss:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On n'a pas le droit de revenir si on n'a pas pris nos 20 minutes. Alors...

**M. Baril:** Mme la Présidente, le ministre veut faire des commentaires? C'est quoi, là? Il veut faire des commentaires?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, sur l'intervention du député de Lévis.

**M. Baril:** Il n'y a pas de problème. Qu'il les fasse, ses commentaires!

**M. Garon:** Nous autres...

**M. Baril:** On est ouverts, nous autres.

**M. Middlemiss:** Vous souffrez d'Alzheimer, vous. En partant, là. O.K.?

**M. Baril:** Bien, en partant...

**M. Middlemiss:** Le pouvoir de décréter qu'une route est une autoroute de manière à en reprendre la propriété existe déjà dans la Loi sur la voirie. Il a été ajouté en 1982, sous le gouvernement précédent, en même temps que s'est effectué le transfert au ministère des Transports du Québec de l'Office des autoroutes. Il en est de même pour le péage. Ça a été fait en 1982, intégré et en vigueur en 1983. Non, non! C'est exactement ça, là. C'est là, dans la loi, aujourd'hui.

**M. Baril:** ...Alzheimer!

**M. Middlemiss:** Ça a été décrété, intégré - et on l'a ici, là - en 1982, et c'est venu en vigueur en 1983. Donc, on fait seulement continuer avec ce qui est déjà là. On le met dans la loi. C'était prévu. Donc, qui souffre d'Alzheimer?

Et, concernant le transfert des routes aux municipalités, il y a un rapport qui a été préparé pour la commission d'étude sur l'Union des municipalités par nul autre que votre président, votre chef. Et ça dit, à 19: «Que toutes les municipalités, quelle que soit leur taille, aient la responsabilité d'entretenir les rues dans les agglomérations ou les conurbations situées sur leur territoire; que les responsabilités assumées actuellement par le ministère des Transports quant à l'entretien des routes ne s'appliquent qu'en dehors de ces zones et aux autoroutes, que celles-ci traversent des régions rurales ou

urbanisées.» Donc, c'était une recommandation du président du Parti québécois, et votre chef. Donc, il y en a qui souffrent d'Alzheimer.

Il y a une chose, Mme la Présidente, que j'aimerais dire. On peut bien parler du coût de l'essence...

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le ministre.

**M. Dufour:** Question de règlement. Le ministre a cité un document, est-ce qu'il pourrait le déposer...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Dufour:** ...pour étude?

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. J'ai dit que ça venait du rapport de la commission d'étude sur l'Union des municipalités du Québec. D'accord?

**M. Dufour:** Vous allez le déposer?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez le remettre, M. le ministre, on va faire des photocopies.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord. Il y a une chose que j'aimerais dire, puis j'espère que le député de Lévis va écouter avant de sortir de la salle: le coût d'un gallon d'essence ou d'un litre d'essence... Moi, je préfère payer plus cher et ne pas faire banqueroute personnelle parce que je ne peux pas payer mes factures médicales. Et, aux États-Unis, 80 % des faillites personnelles, c'est des gens qui ont fait faillite parce qu'il y avait le coût des soins de santé. Donc, j'aime mieux payer plus cher le litre ici et que les gens les plus en besoin puissent avoir des soins de santé comme les gens qui sont bien nantis.

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

**M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** Merci, Mme la Présidente. Il arrive assez fréquemment que différents ministres fassent référence à la commission d'étude ou au rapport sur l'avenir des municipalités qu'on appelait communément la «commission Parizeau». Donc, évidemment, on réussit fort bien à en retirer seulement ce dont on a besoin sans que ce soit, finalement, fidèle aux conclusions de ce rapport-là.

(12 h 40)

Toutefois, concernant plus précisément le projet, je dois reconnaître qu'à travers la consultation, s'il y a un domaine où les municipalités reconnaissent qu'elles seraient beaucoup

plus en mesure que le gouvernement pour extension... Parce que le débat, à ce moment-là, était de savoir si les municipalités pouvaient occuper de nouveaux champs - totalement nouveaux - de juridiction ou tout simplement élargir leur juridiction. Alors, quand on sait que la voirie est occupée pour beaucoup par les municipalités, la discussion se faisait fort à propos, à savoir jusqu'où on pouvait aller. Comme l'entretien et la qualité des réseaux routiers locaux étaient très déficients, on ne niait pas la perspective que ce soit mieux entretenu sous la responsabilité municipale. Là-dessus, il pouvait se dégager un consensus, sauf qu'il y a toujours la même notion qu'on retrouve - et j'y reviendrai un peu plus loin - à l'effet, évidemment, que ces nouvelles responsabilités ne pouvaient être assorties de subventions discrétionnaires ou qui risquaient d'être remises en cause à tout bout de champ, mais bien de mesures fiscales. Alors, je pense que c'est là, au niveau du projet de loi, où ça ne fonctionne pas.

Ceci dit, j'ai quand même hâte - j'ai lu superficiellement le projet de loi - de m'impliquer dans la discussion au niveau des grands chapitres. Mais il ne faudrait pas que vous pensiez que ça va arriver aussi vite que ça. Je fais juste vous exprimer mes...

**M. Middlemiss:** Qu'on procède!

**M. Morin:** Sauf que, ça, oui... Mais tu peux avoir hâte longtemps.

**Une voix:** C'est du masochisme, un peu.

**M. Morin:** Ça, c'est un plaisir inépuisable, avoir hâte. Alors, si tu veux continuer à avoir hâte, il ne faut pas que tu arrives trop vite aux fins pour lesquelles tu as hâte.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Vous savez, il faut savoir faire durer le plaisir.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Alors, il y a les grands chapitres qui touchent: la gestion, bien sûr, de la voirie; les exonérations de responsabilité, je pense, autant du ministre que des municipalités; les ententes et, enfin, les dispositions réglementaires. Enfin, c'est quatre grands chapitres qui sont intéressants. Je ne sais pas si le ministre fera preuve d'ouverture pour modifier certains articles qui me paraissent nébuleux et pas suffisamment clairs.

Mais, de toute façon, au-delà de ces articles-là, ma plus grande réserve est, bien sûr, au niveau des engagements du gouvernement annoncés respectivement par le ministre délégué aux Transports et le ministre des Affaires

municipales, les engagements du gouvernement, pour cinq ans dans un cas et trois ans dans l'autre, qui touchent évidemment l'entretien, les subventions à l'entretien, d'une part, et le budget d'amélioration du réseau, d'autre part, avec une petite réserve de 10 000 000 \$ au ministre pour je ne sais trop quoi. Là, il faudra que le ministre nous explique ça, pourquoi, dans les 50 000 000 \$, il se réserve un petit montant de 10 000 000 \$. Parce que, d'un côté, on dit que les députés, en consultation avec les municipalités, devraient être capables d'établir des plans triennaux corrects en fonction des véritables besoins. Mais, probablement qu'il est un peu méfiant puisqu'il dit: Sur ces 50 000 000 \$, il y a un petit montant de 10 000 000 \$ que je me réserve au cas où, des fois, vous ne seriez pas capables de faire votre job comme il faut. Ce n'est peut-être pas ça qu'il va nous dire, mais enfin!

Un autre volet, aussi, qui m'apparaît discrétionnaire, c'est entourant l'aide financière et technique qu'il se réserve pour les ponts, qui n'est pas identifiée, c'est-à-dire quantifiée, l'aide financière et technique pour tout ce qui touche les ponts. Je parle toujours des ponts, évidemment, qui auront été transférés, si j'ai bien compris. Alors, tout ça, évidemment, quand le ministre se référerait tout à l'heure au président de l'UMRCQ, dans une lettre où il exprimait sa satisfaction, je pense que le ministre nous fait part seulement d'une partie et qu'il semble ignorer volontairement les réserves du président de l'UMRCQ. Parce qu'on se souviendra que les grandes revendications et la position des unions municipales qui sont encore là, c'est qu'il n'est jamais admis, et il n'est pas encore admis, je crois, qu'on puisse accepter une telle responsabilité uniquement sur la base d'engagement du ministre que, pour les prochaines années, on consacrerait tant d'argent pour les subventions à l'entretien et tant de millions dans le budget d'amélioration du réseau. Les maires ou les conseils municipaux qui refusent de regarder plus loin, bien, risquent de se retrouver devant une situation, là, pour ne pas dire catastrophique, très, très grave.

Même, c'est pour ça que mon collègue de Lévis disait tout à l'heure, souhaitait qu'on ait l'opportunité d'entendre ces gens-là autrement que par une lettre écrite au ministre, pour connaître véritablement leur position sur ces engagements du ministre, du gouvernement, mais qui, au bout de la ligne, même si ce n'était qu'au bout de trois ans ou au bout de cinq ans, se retrouveront dans une situation de quémander ou de venir quêter à chaque année. Parce que les engagements sont bien pour trois ans ou cinq ans, dans un cas comme dans l'autre, l'entretien et l'amélioration du réseau.

Qu'est-ce qui va arriver par la suite? Je suis certain que, là, il ne doit certainement pas y avoir d'acceptation de la part du monde

municipal. Et c'est pourquoi ma plus grande réserve en ce qui concerne le transfert du réseau routier, moi, c'est qu'on l'ait assorti uniquement de subventions. Bien qu'à court terme, avec les montants qui ont été révisés récemment, bon, O.K., je ne crie pas au scandale, à court terme, et je ne nie pas qu'il y ait eu un minimum de consultation, sauf que le danger à moyen et à long terme est là, parce que le gouvernement a voulu faire passer ce transfert-là en garantissant pour trois ans et cinq ans des subventions relativement importantes, alors qu'il aurait dû, je pense... Et c'est ce que les municipalités auraient dû maintenir comme position si elles ne l'ont pas fait, c'est d'exiger que le gouvernement assortisse ce transfert de responsabilités là non pas à des subventions qui risquent d'être discrétionnaires, mais à de véritables mesures fiscales, mesures fiscales basées sur les droits d'immatriculation, sur les taxes sur l'essence ou toute autre formule qui garantirait à long terme que les municipalités aient les ressources financières pour assumer ces nouvelles responsabilités.

Enfin, Mme la Présidente, il y a la réorganisation des effectifs dans les régions qui soulève beaucoup d'inquiétude parce que, d'une part, le gouvernement nous indique - il l'a dit, d'ailleurs, dans le passé, mais quand le ministre voudra revenir là-dessus... Il a dit que, dès le départ, le ministre avait accepté de consulter les municipalités, dès le départ; ça me fait rire un peu. Lors des premières déclarations du ministre des Affaires municipales, il avait dit, là: Le gouvernement a besoin de 500 000 000 \$. Si vous avez des choses à dire, dites-les vite, parce que j'ai besoin de 500 000 000 \$. Alors, quand le ministre, tout à l'heure, disait que les consultations avaient été tenues dès le départ - disons qu'on va essayer d'obtenir un compromis, là - elles ont commencé un petit peu plus tard, hein, pas dès le départ, un petit peu plus tard. Et je pense que les enjeux étaient déjà là, parce que le ministre des Affaires municipales avait déjà déclaré les difficultés financières du gouvernement et la nécessité de procéder à des transferts.

Alors, ceci dit, d'un côté, on parle de rationalisation des dépenses. Soutenir que les municipalités sont mieux placées que le gouvernement pour assurer une meilleure qualité de réseau, personne n'en doute. Non, là-dessus, non, personne n'en doute, je l'ai admis dès le départ. Mais, d'un autre côté, quand le gouvernement se revire de bord et réorganise ses effectifs de la façon qu'il semble le faire, c'est là qu'on se retrouve devant les pires contradictions. On dirait que le gouvernement, il a fait une profession de foi de toujours vicier ses mesures ou ses politiques. On dirait qu'il cherche tous les moyens pour se retrouver devant un cul-de-sac. Ça me fait penser un petit peu à la restructuration des sociétés de conservation où, sous prétexte de rationaliser les dépenses, bien sûr,

de sept sociétés à une seule... On ne lui en veut pas, il a de bonnes intentions, mais on dirait que le gouvernement n'est pas capable de se rendre au bout de ses intentions. Alors, ce qui arrive, à un moment donné, il transfère des bases qui étaient super bien équipées dans des endroits, il les transfère ailleurs, et ça va obliger le gouvernement à investir des sommes folles en termes d'infrastructure, et d'équipement de base, et d'immobilisations pour assurer, bien sûr, un service aussi valable, aussi efficace qu'avec les infrastructures qui étaient déjà en place.

(12 h 50)

Alors, au début, on part avec des bonnes intentions, des politiques avec lesquelles, finalement, même en tant qu'Opposition, au départ, on ne peut faire autrement qu'être d'accord, mais, au fur et à mesure qu'on scrute, qu'on analyse les projets de loi ou les politiques du gouvernement, c'est là qu'on doit constater que, à travers de belles intentions, le gouvernement s'organise pour faire en sorte que les effets soient totalement contraires à ceux qui sont recherchés.

Alors, je terminerai ici, madame, mon intervention, en espérant que peut-être nous aurons l'opportunité d'entendre des gens qui viendront nous dire à nous, en cette commission, leur position véritable, leurs inquiétudes vis-à-vis du projet de loi, et non pas se le faire dire tout simplement par des lettres dont le ministre se contente de nous faire part uniquement des passages qui semblent les plus positifs ou favorables au projet de loi. Je vous remercie, Mme la Présidente, de votre bonne attention.

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

**M. Middlemiss:** Je voudrais répondre à une des préoccupations du député, juste pour lui dire, Mme la Présidente, que, pendant un an, des représentants des deux unions ont siégé sur un comité technique, avec les représentants des Affaires municipales et du ministère des Transports, et c'est de cette façon-là qu'on a réussi à avoir l'entente, la dernière proposition qui a été soumise aux deux unions. J'ai eu aussi le privilège et l'occasion d'assister à la table Québec-municipalités à deux, trois occasions où on a fait un rapport d'étape, et c'est pour ça que je suis énormément surpris qu'il semble que les députés de l'Opposition ne soient pas aussi au courant de tous les détails. Il me semble que, peut-être...

Je suis prêt à vous offrir, moi, de prendre à peu près une demi-heure, de faire la même chose que j'ai faite, là, pour les 1000 élus municipaux, que j'ai faite à travers le Québec. Eux ont compris puis comprennent ce qu'on fait. Moi, je suis bien prêt à vous offrir ça pendant une demi-heure de temps, vous expliquer de a à z ce que c'est et, à ce moment-là, on pourra peut-être... On n'aura plus hâte d'entreprendre le

projet de loi; on pourra l'entreprendre immédiatement, dans une demi-heure. Donc, est-ce que vous êtes prêts à accepter que je vous donne exactement le cheminement à partir du moment où le ministre des Affaires municipales a parlé des changements?

Et, en passant, à ce **moment-là**, il n'y avait aucune modalité pour le transfert du réseau routier. On avait indiqué qu'on pouvait prendre le temps, on avait un an et demi pour se préparer, et ça n'a pas été fait en vase clos; ça a été fait avec des gens concernés, des élus municipaux. C'est eux qui devront s'occuper du réseau local. **Il** me semble que j'ai eu moins de résistance des gens concernés que j'en ai d'autres. À moins que vous ayez des ambitions de retourner sur la scène municipale.

**M. Morin:** Mon temps est-il fini?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non.

**M. Morin:** À cause qu'il faudrait... **Il** m'a répliqué, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, il n'est pas fini.

**M. Morin:** Hein? Non, c'est parce que je pense que le ministre voudrait que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais vous aviez dit que c'était fini.

**M. Morin:** Peut-être qu'il n'était pas attentif au début. C'est parce que, quand il a soutenu qu'il y avait eu une consultation dès le départ, je n'ai pas voulu toucher uniquement la partie où on a mis en branle le processus de consultation avec les municipalités, mais, lors de la réforme Ryan... Parce que, ça, c'est quand même un volet de la fiscalité...

**M. Middlemiss:** On parle de la voirie.

**M. Morin:** Non, non, mais, écoutez, là. Je parlais de plus loin que ça. Lors de la réforme Ryan - et, ça, c'est un des volets de la politique **fiscale** dans la loi 145 - ce volet-là n'était pas inclus dans la loi 145 mais, en termes de réforme, en faisait partie. Et, à ce moment-là, je le dis et je le rappelle, lorsque le ministre a fait sa première déclaration à l'effet que le gouvernement était à la recherche de 500 000 000 \$, il n'y a eu aucune consultation. Et, lorsqu'on a fait des pressions pour que le gouvernement aborde le problème sur une base fiscale, en profondeur, il n'y a eu absolument aucune consultation. **Il** a dit: Je ne veux pas faire une réforme fiscale; j'ai besoin de 500 000 000 \$, puis les moyens d'y arriver, c'est ça.

Puis, à cette heure, bien, écoutez, bien sûr, si vous partez d'il y a un an, je ne contesterai

pas en cette commission que, depuis un an, un an et demi, lorsqu'on a sorti les cahiers, là, puis les hypothèses de travail, il y a eu une consultation auprès des municipalités. Ça, je ne le contesterai pas, alors il faudrait bien que le ministre comprenne bien mes propos. Mais, évidemment, vu qu'il est là, bien, il faut bien que je m'adresse à lui. Mais tout ça a commencé avant qu'on ne touche à cet aspect-là.

**M. Middlemiss:** Je suis à votre disposition pour vous éclairer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, j'aimerais...

**M. Morin:** Alors, c'est nous autres qui sommes ici pour vous éclairer aussi. C'est réciproque. Ça va des deux bords, l'éclairage.

**M. Middlemiss:** D'accord. Ça, je suis prêt.

**M. Morin:** Oui. Bien, nous autres aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'aimerais faire une mise au point sur les règlements de la commission.

**M. Morin:** O.K. C'est votre travail, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, vous **semblez** tous très conciliants d'un côté comme de l'autre, mais, tels qu'on vous connaît, à un moment donné, la tension va monter et la chicane va prendre, et c'est moi qui vais avoir les problèmes.

**M. Morin:** Mais non!

**M. Middlemiss:** Moi, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, moi, j'aimerais vous mettre au fait...

**M. Morin:** Loin de là notre idée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...des règlements. Si vous voulez être...

**M. Morin:** J'ai un sourire permanent, madame. Ne vous inquiétez pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On le sait. Mais, des fois, vous vous choquez aussi.

**M. Morin:** On devient plus sérieux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, on a permis au ministre d'intervenir après votre intervention. Ce n'est pas dans les règles des motions préliminaires, mais vous avez été très

gentil, vous avez permis au ministre de rétablir des faits.

**M. Middlemiss:** ...des commentaires, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, vous aviez dit que vous aviez terminé votre intervention. L'intervention sur une motion préliminaire se fait d'un seul trait. Vous avez 20 minutes.

**M. Morin:** C'est les remarques, Mme la Présidente, ce n'est pas une motion.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les remarques, pardon. Excusez-moi.

**M. Morin:** Vous êtes toute pardonnée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les remarques préliminaires. Vous avez 20 minutes, chaque intervenant, chaque membre de la commission a 20 minutes pour faire ses remarques préliminaires.

**M. Morin:** D'une claque.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'une claque. D'un trait. Alors, si vous arrêtez après 15 minutes, vous ne pouvez pas demander si votre temps est terminé ou pas si vous décidez d'arrêter vous-même.

**M. Morin:** Ça va très bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est 20 minutes d'un trait et, normalement, il n'y a pas de réplique de la part du ministre si son temps de 20 minutes est fait.

**M. Morin:** Sauf consentement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sauf consentement des membres.

**M. Morin:** Il y avait consentement, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je vous mets en garde, parce qu'on sait que la tension va monter à un moment donné.

**M. Middlemiss:** Non, du tout, Mme la Présidente. Vous me connaissez mal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'était simplement ça que je voulais faire remarquer, que, là, on déroge des règlements de la commission. Alors, si vous êtes consentant, il n'y a pas de problème. M. le député d'Arthabaska, il reste deux minutes. Ah! je m'excuse, le député de Rousseau avait demandé.

**Une voix:** ...question de directive.

**M. Thérien:** Non, il n'y a pas de question...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Il a droit à une question, là.

**M. Baril:** Une question d'information.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une question d'information.

**M. Baril:** On a le droit.

**M. Thérien:** À la présidente. O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Voyez-vous, ça commence à rouspéter.

**M. Baril:** C'est parce que le ministre nous a fait une offre.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Baril:** Bon. Il a dit: Je peux vous rencontrer une demi-heure pour vous informer, pour vous dire la même chose que j'ai dite aux 1000 maires et élus municipaux que j'ai rencontrés à travers le Québec.

**M. Middlemiss:** Vous étiez présent à Bécancour. Vous étiez présent.

**M. Baril:** Oui, c'est exactement ce que je veux lui souligner. J'étais présent, justement, à Bécancour, et, lorsque le ministre, dans sa grande gentillesse, m'a même invité à être assis à la table en avant parmi tous les élus, j'étais réticent parce que je ne voulais pas que les gens pensent que j'appuyais le projet de loi ou la politique du ministre en m'asseyant en avant. Mais, pour répondre à sa gentillesse et ne pas faire de drame sur place, j'ai dit: C'est correct, je vais y aller. Mais est-ce que le ministre se souvient que, justement, à la réunion de Bécancour, au motel Godefroy, il y a plusieurs élus municipaux qui sont allés au micro pour poser des questions, et le ministre n'avait pas de réponse à toutes les questions? Il disait: Là, justement, je fais le tour pour vous consulter et vous informer. On va regarder ça à la fin.

Donc, quand le ministre dit qu'il veut prendre la même demi-heure pour nous informer, s'il n'a pas plus de réponses qu'il n'en avait lors de la rencontre quand il a rencontré les élus municipaux, ça va donner quoi, de prendre une demi-heure pour nous informer? Parce qu'il y en a plusieurs, élus, qui sont venus par après. Ils m'ont appelé, ils m'ont téléphoné et ils m'ont dit: Jacques, as-tu eu une réponse là-dessus? Qu'est-ce que ça veut dire, ça? Le ministre a-t-il répondu? On n'en a pas eu, nous autres.

C'est ça que je voulais signaler au ministre.

Est-ce que, dans sa demi-heure qu'il veut nous offrir, on aura une information plus concrète, plus formelle que celle qu'on a eue à Bécancour ou dans les autres endroits où il a fait sa tournée?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez, au début de la tournée, il y avait plusieurs questions. C'était une consultation. Ce n'était pas seulement pour les informer, c'était une consultation. Suite aux commentaires qui ont été émis par les élus municipaux, nous en avons pris en ligne de compte, et c'est ça qui nous a permis d'arriver... Et on se sert des véhicules, hein. Ces maires sont membres soit de l'Union des municipalités du Québec ou de l'Union des municipalités régionales de comté du Québec. Et, avec leurs représentants, on a développé exactement la proposition qui a été faite récemment, qui a été acceptée. Elle a été acceptée par la plupart. Oui, oui, regardez. Est-ce que vous pouvez m'indiquer... Avez-vous reçu beaucoup de télégrammes ou de lettres qui vous disent qu'ils ne sont pas d'accord avec ça? Si oui, présentez-les donc!

**M. Garon:** Oui.

**M. Middlemiss:** Oui? Combien?

**M. Garon:** Lévis, Pintendre.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord. C'est vous, ça. C'est probablement vous. Vous avez suscité de la faire...

**M. Garon:** Saint-Henri... Non, non, non!

**M. Middlemiss:** Mais, de façon générale...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 11)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je demanderais aux députés de prendre place. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives. Au moment de la suspension des travaux nous étions aux remarques préliminaires, et je pense que le député de Jonquière avait demandé la parole.

**M. Francis Dufour**

**M. Dufour:** Oui, Mme la Présidente, et je suis toujours très heureux d'intervenir sur un

sujet qui intéresse l'ensemble des municipalités du Québec. D'abord, c'est aussi, en intervenant, une suite logique, puisque ça découle de la réforme Ryan, réforme qui, dans le fond, porte mal son nom. Il aurait peut-être fallu l'appeler d'une autre façon, puisqu'une réforme est susceptible d'améliorer des choses et que cette réforme, au contraire, a empiré des choses, d'abord en transférant un montant de 350 000 000 \$ sur le dos des municipalités et en permettant au gouvernement de se délester d'un certain nombre de responsabilités.

On a fait écho, bien sûr, au «Rapport de la Commission d'étude sur les municipalités», commission qui a été présidée par le chef de l'Opposition officielle, M. Parizeau, à la demande des municipalités. C'est évident que, lorsque le ministre délégué à la voirie nous dit et nous confirme - il a même déposé les documents - que les municipalités elles-mêmes demandaient l'entretien du réseau, je peux confirmer que c'était une constatation acceptée et demandée par les municipalités.

Et pour quelle raison? C'est facile à comprendre, à mon point de vue. J'ai eu l'occasion, en 1987, de faire le tour des régions du Québec où j'ai rencontré beaucoup, beaucoup de maires. Et ces gens-là nous disaient, et ils ne s'en cachaient pas: Notre réseau routier est à l'abandon. Ça ne marche pas. Le gouvernement semble insensible à nos demandes. Et, actuellement, qu'est-ce qu'on pourrait faire? C'est clair que la responsabilité, qui, dans ce temps-là, n'était pas exercée ou assumée à 100 % ou correctement par le gouvernement, tombait sur le dos des municipalités. C'est lorsque le gouvernement retardait trop ses actions sur le territoire que les municipalités étaient obligées d'intervenir. Combien de fois le printemps, par exemple, les chemins étant défoncés, les municipalités étaient obligées de louer de la machinerie pour aller réparer ces chemins-là! Il y avait des coûts et en même temps il y avait un mécontentement général des contribuables. Et ça, c'était à la grandeur du territoire.

Donc, les municipalités, devant ce fait, ont dit et l'ont exprimé clairement: On serait possiblement meilleures que le gouvernement pour entretenir nos chemins si on avait tout l'argent que le gouvernement a en sa possession pour ce faire. Et le «Rapport de la Commission d'étude sur les municipalités» nous dit clairement: Pas de transfert de responsabilités sans les sommes d'argent correspondantes. Donc, s'il y a un transfert de responsabilités et que tout l'argent nécessaire n'est pas transféré aux municipalités, les municipalités sont en droit et en lieu de se plaindre, et c'est exactement ce qu'on voit.

Le gouvernement, à mon point de vue, a été un peu plus, je dirais, sinon mesquin... Je pense que ça s'est fait un peu d'une façon hypocrite, puisqu'on dit aux municipalités: Voici le réseau que nous vous remettons, et, là, on va négocier

la hiérarchisation du réseau routier. Il y a du réseau 3, 2 et 1, il y a des autoroutes, il y a des routes interrégionales, puis il y a des routes locales. Bien, ça, on va négocier ensemble. À ce que je sache, au moment où on se parle, ces **négociations-là** ne sont pas terminées. Donc, il y a possiblement encore des ajustements qui devront se faire concernant le réseau routier que les municipalités devront avoir.

Chez nous, à la dernière nouvelle... Je vais vous parler d'une municipalité de chez moi en particulier. C'est qu'il y a une municipalité rurale dans mon comté - c'est la seule, d'ailleurs - qui a un chemin qui est en forme de Y, et le tronçon reconnu par le ministère, c'est le plus court. Il s'en va directement dans le lac **Kénogami**. Ça fait que je ne sais pas si le ministère va payer un bateau pour faire traverser le monde; je n'ai aucune idée. L'autre, il se termine dans le bois, il est un peu plus long, mais celui retenu, c'était la partie la plus courte, le chemin du quai, qu'on appelle. Donc, je trouve ça un peu spécial.

Pourquoi on n'aurait pas agi autrement? Parce qu'il faut bien regarder comment on fait la réforme et de quelle façon on l'a enclenchée, cette réforme-là. Le gouvernement du Québec, depuis toujours... J'entendais hier des députés qui semblaient être très heureux de nous informer que le gouvernement du Québec avait pris ses responsabilités depuis 200 ans et plus et qu'il a décidé aujourd'hui d'éclaircir la situation, de remettre aux municipalités leurs réseaux. Ce n'était pas tellement, tellement convaincant, puisque le député qui parlait était député de ville. Il n'en a pas du tout, de réseau local dans son comté. Dans le comté de Louis-Hébert, il n'y a pas beaucoup de réseaux qui touchent le ministère de développement régional, comme le développement ou les routes locales. Donc, ce n'était pas tellement, tellement convaincant. Je ne nie pas que le député pouvait avoir certains renseignements ou certaines connaissances, mais de là à me convaincre du bien-fondé ou de la justification de son exposé, c'est une autre paire de manches.

Donc, le gouvernement du Québec, parce qu'il avait décidé, depuis toujours, d'être le propriétaire du réseau routier de l'ensemble du Québec, il faisait l'entretien, plus ou moins bien, mais il le faisait - c'était ça, c'était sa propriété - il le faisait et se justifiait régulièrement d'augmenter les coûts de l'essence, les coûts d'immatriculation, les coûts d'assurance automobile. Tous ces coûts-là, additionnés, lui permettaient... Les permis, les amendes, la police routière, tout ce qui entoure le réseau routier, le gouvernement se justifiait de la façon de prélever des taxes.

Donc, les citoyens du Québec, qui paient au-dessus de 3 000 000 000 \$... Les utilisateurs du réseau routier du Québec paient au gouvernement 3 000 000 000 \$ en taxes de toutes sortes,

que ce soit en taxes ou en amendes. Ces gens-là, en retour, sont justifiés de s'attendre d'avoir un certain service, et le service qu'ils ont, aller encore jusqu'à dernièrement, à moins que les chiffres n'aient changé, c'était à chaque 3 \$ qu'ils remettaient au gouvernement, c'est 1 \$ qui retourne sur le réseau routier. Le gouvernement, à partir de maintenant, dit: On va donner aux municipalités ce que nous mettions avant. Donc, la somme globale n'est pas changée. Le milliard qui va sur la route, c'est encore le même milliard. Mais on va dire aux municipalités: À partir de maintenant, c'est vous autres qui allez avoir la responsabilité. Donc, s'il y a des problèmes, c'est vous autres aussi qui allez avoir à les régler.

Donc, on fait ça comment? Après plusieurs années d'abandon des chemins, après aussi avoir fait des ajustements, bien sûr, sur les coûts mais qui sont loin d'être suffisants, et sur des routes qui, dans beaucoup de cas, n'ont jamais été vraiment construites, qui ont été construites sans normes de construction... Donc, c'est très différent d'avoir à remettre un réseau routier en bon état et d'avoir un réseau routier plus ou moins bien correct.

(15 h 20)

Je peux juste vous dire qu'à venir jusqu'à maintenant, dans ma ville, il y avait une entente avec le ministère. Ce n'était pas une entente écrite, mais, lorsque la municipalité reprenait... C'est une municipalité de ville, et on a aussi un réseau routier rural dans la municipalité. C'est une grande municipalité. Dans ma municipalité, lorsque la municipalité reprenait un chemin appartenant au gouvernement du Québec, donc qui était subventionné par le gouvernement, il nous le remettait mais lorsque la construction était correcte. On faisait un protocole, le ministère nous disait: Vous faites l'expropriation, vous libérez l'emprise de la rue et on va payer pour les travaux. Ce transfert-là se faisait correctement.

Moi, j'aurais aimé que le ministère procède comme ça pour l'ensemble du réseau routier du Québec, pas dans un an mais sur un période d'années, ce qui fait que tout le réseau routier aurait eu des rénovations majeures et que les municipalités, avec les montants qui sont accordés, auraient pu, probablement, s'en tirer assez bien. Donc, ça, ça aurait été une façon normale de voir les choses, dans un temps où le gouvernement voit à longue vue, moins à courte vue. Ça aurait pu être une façon de procéder qui aurait été acceptée.

Deuxièmement, dans la commission d'étude, si on parlait de transfert du réseau routier, puis c'est vrai dans beaucoup de domaines, c'est qu'on dit... Et ça, il ne faut pas juste prendre, dans un rapport, les parties qui font notre affaire. Le rapport de la commission d'étude Parizeau sur les municipalités disait très fortement au gouvernement: Devenez de plus en plus un contribuable

à part entière; payez vos taxes au complet. Et la réforme, on a commencé à couper là-dessus. Donc, voilà, on est complètement passé à côté de la réforme, puis ça ne dérange pas, on n'en parle pas. Ça, ça me semble drôlement important. Les municipalités ne s'opposent pas à avoir des responsabilités, elles s'opposent à avoir des responsabilités sans qu'elles aient des sources de taxation autonomes qui leur permettent d'accomplir leur travail d'une façon normale. Et on pourrait continuer là-dessus en démontrant l'irrationalité, actuellement, du projet. On nous parle que les maires sont contents. Devant la fatalité, que **voulez-vous** qu'ils y fissent, hein, sinon succomber? C'est ce qu'ils font.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Dufour:** Les municipalités, on les a assommées, puis, après ça, là, on leur donne un petit peu de respirer. On a pris la politique de la masse, puis, aujourd'hui, on a mis un petit peu la carotte. Donc, les maires disent: Ça aurait pu être pire. La politique du: Ouf! Ça aurait pu être pire. Ça, c'est la fatalité. Il ne faudrait jamais que nos organisations ou nos organismes publics soient contraints de vivre toujours sur la menace de: Tu fais ça ou meurs. Ça n'a aucun bon sens.

Pensez-vous que des municipalités comme chez nous... La municipalité de Jonquière, ce n'est pas une municipalité qui est pauvre, mais c'est une municipalité, par exemple, l'an dernier, où moi, celui qui vous parle, ma taxation ou mon effort fiscal a augmenté de 16 %. Cette année, H semble que ça va être moins onéreux ou moins fort. Le ministre des Affaires municipales peut bien dire: Ce n'est pas si pire quand je lis les journaux, mais il y a des municipalités qui ont pris de l'avance; elles ont taxé un petit peu plus vite. Donc, elles ont tiré plus vite sur la gâchette. Cette année, ça commence à se stabiliser.

Donc, l'année passée, c'était le gouvernement qui était la bête noire des municipalités. Cette année, ça pourrait encore être la bête noire, mais, si ce n'est pas cette année, ce sera dans les deux, trois années subséquentes, parce qu'il y a encore des coûts qui s'appliquent, qui sont les coûts de la police, qui ne sont pas transférés. Il y a les **0,14 \$**, qu'il ne faut jamais oublier. Il y a **0,14 \$** du 100 \$ d'évaluation qui sont demandés à chaque contribuable du Québec. Même si les municipalités étaient contentes de ce qui arrive, même si elles étaient contentes, les municipalités, pensez-vous que les citoyens, qui voient leur porte-monnaie ratatiné comme une peau de chagrin, ils sont heureux de ce qui se passe? Moi, je vous réponds: Non.

La municipalité de Jonquière ou la ville de Jonquière - c'est une ville - elle a un transfert net de chemins ruraux, la route transférée, de 49 km. Ça rapportait, ça - je ne sais pas si c'est aux normes du ministère pour l'entretien

d'hiver - **au-dessus** de 60 000 \$. Je n'ai pas téléphoné à la municipalité, mais c'était au-dessus de 60 000 \$. Je ne sais pas c'était combien du kilomètre, là. Pardon?

**Une voix:** Une moyenne, ça prend l'évaluation.

**M. Dufour:** Bon. Ça fait qu'elle recevait ça. À partir de maintenant, la compensation, c'est zéro. **O.K.?** Le transfert, c'est l'hiver et l'été, ce n'est pas juste l'hiver. Il y avait une subvention. L'hiver, c'était le gouvernement qui l'entretenait. Et, dans la municipalité comme telle, ça va lui donner, en chemin rural, globalement, **57 km**. Dans la ville comme telle, il doit y avoir 250 km, environ, qui sont à la charge de la municipalité. Un petit peu plus, un petit peu moins, ce n'est pas grave, mais, quand on parle d'effort fiscal, c'est évident que, l'effort fiscal, il est plus que **0,14 \$** du 100 \$, il est beaucoup plus. Mais vous l'avez mis juste sur le réseau rural. Oui, oui. Vous avez pris l'évaluation globale et vous avez pris... Parce que l'effort fiscal qui aurait été demandé pour le réseau routier qu'on transfère, c'est 2 700 000 \$. S'il avait été sur **l'ensemble** du réseau routier, je vous passe un papier, M. le ministre, que c'est beaucoup plus que **0,14 \$**. C'est beaucoup plus que **0,14 \$**. L'effort de la municipalité de Jonquière, c'est bien plus que **0,14 \$**. Mais vous avez pris la capacité financière de la municipalité, vous avez fait une règle et vous avez séparé les deux. Il faut que ça se dise, ça. On ne l'a pas fait, ça, cette grimace-là, ou cet **exercice-là**, ou cet **impact-là**. Il aurait fallu le faire.

C'est la même chose pour **Chicoutimi**. **Chicoutimi:** 40 km transférés, et l'effort fiscal qui pourrait être demandé, 2 836 000 \$. Vous savez bien que c'est basé sur la valeur de l'évaluation de toute la municipalité. Et on ne tient pas compte de ce qu'elle payait déjà.

Pour la petite municipalité, c'est autre chose. Lac **Kénogami**, on va lui demander un effort de 60 018 \$. C'est la compensation. On lui demande un effort de 61 000 \$. C'est une municipalité qui a été mise sur pied depuis 1985, **qui** a été réactivée, qui n'a pas beaucoup de ressources financières, où tout est à faire, ou à peu près. C'est un bel endroit, par exemple, et l'air est pur. Il y a des choses **intéressantes**. On leur transfère 20,6 km, puis il y en a 11 km à la municipalité, pour 32 km. Voyez-vous, même une municipalité rurale, moins de routes rurales que la ville de Jonquière. C'est de même partout. Mais les villes, comme La Baie... Mon collègue, ici, voudra peut-être en parler. Mais juste pour le plaisir de la chose...

**M. Morin:** Allez-y, mon cher collègue. Je vous fais confiance.

**M. Dufour:** Bon. 61 km vont être transférés

à la ville de La Baie. La subvention, c'est zéro, et l'effort demandé, 1 185 000 \$. C'est clair, vous savez. Et le ministre des Affaires municipales, il nous parle de temps en temps qu'il aimerait ça avoir une politique de fusion. Moi, je lui dis d'avance que, si c'est ça, sa politique de fusion, il va manquer son coup, parce que toutes les villes, toutes les municipalités qui sont fusionnées sont pénalisées par sa réforme, sûrement, parce que ça grossit l'assiette fiscale. Et vous fusionnez... Le ministre opine du bonnet et me donne raison, et je trouve que c'est correct qu'il soit comme ça. Mais savez-vous...

**M. Middlemiss:** S'ils ont une évaluation élevée et qu'ils perdent 60 km...

**M. Dufour:** C'est ça.

**M. Middlemiss:** ...il n'y a rien là.

**M. Dufour:** Bon. Mais vous savez qu'en ce faisant vous pénalisez les gens de la ville. Bien oui, parce que vous mettez l'effort... Dans le fond, l'effort est mis directement sur les gens de la ville, et c'est ça que, moi, je déplore. C'est là que je peux affirmer hors de tout doute que la réforme n'a pas été analysée sous toutes ses coutures. C'est quelque chose! Moi, je prends à témoin mes collègues. C'est l'assiette fiscale... Dans la ville de Jonquière, ils ont à peu près 2 000 000 000 \$ d'évaluation. C'est clair que, quand on demande 0,14 \$, c'est fini, ils ne seront jamais, jamais... Quand la fusion a été imposée par le gouvernement du Québec - elle a été imposée en 1975 - on n'était pas supposé subir aucun préjudice. Moi, je vous passe un papier que toutes les villes qui sont fusionnées...

C'est ça. Il y a beaucoup d'absurdités là-dedans et il y a beaucoup d'aberrations, parce qu'on demande aux municipalités de se fusionner et, après ça, on les pénalise, dans le contexte. Tous les citoyens de la ville de Jonquière qui demeurent dans le secteur rural n'ont jamais été éligibles au programme AIDA pour l'eau. Pourquoi? Parce que c'est à la ville. Mais ces gens-là, ils demeurent en campagne. Moi, j'ai toujours dit: Chez nous, on a trois sortes de personnes, parce qu'il y a même des gens qui vivent en villégiature: on a les gens qui vivent en ville, il y a les gens qui sont des cultivateurs et on a des gens qui vivent ailleurs. On a trois sortes de personnes chez nous. Mais il ne faut pas pénaliser et se servir d'une situation de fait pour pénaliser les gens en place. C'est ce qu'on a fait avec cette réforme-là et c'est ça que j'ai déploré fortement.

(15 h 30)

Vous savez, c'est intéressant d'ouvrir un débat sur une question comme ça, mais, pour ce faire, il faut la vider. Si le gouvernement du Québec avait dit: Oui, c'est vrai, on va transférer, on va répondre aux vœux des municipali-

tés et, en même temps, on va vous donner des sources de taxation autonomes, les municipalités auraient applaudi et j'aurais été de ceux-là. J'aurais été parmi ces gens-là. J'aurais applaudi le ministre pour son ouverture d'esprit et surtout cette nouvelle responsabilité qu'il va donner. Parce qu'une responsabilité, ce n'est pas juste faire, c'est d'être capable de le faire. Ça, le gouvernement, de la manière qu'il l'a fait, il a décidé que, lui, il transférerait ses problèmes aux municipalités et qu'il gardait les solutions dans sa poche. En le faisant de cette façon-là, il va amener les municipalités à des pèlerinages continus à Québec. D'après moi, on est revenu à 20 ans avant, pas à l'heure de 1992, 20 ans avant. Ça fait qu'on n'est pas dans le futur, nous autres, on est dans le passé. Ça, je déplore ça. Je déplore ça et je prends à témoin que le ministre un jour s'en mordra les doigts. Il ne dira pas: C'est la meilleure oeuvre que j'aurai faite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Ce n'est pas la meilleure oeuvre qu'il aura faite, mais ce n'est pas lui qui aura à réparer les pots cassés, ce sera nous, Mme la Présidente.

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

**M. Dufour:** Je vais revenir là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a des intervenants de ce côté-ci? Pas d'intervenants de ce côté-ci. Alors, M. le député d'Arthabaska.

**M. Jacques Baril**

**M. Baril:** Oui, Mme la Présidente, j'aimerais intervenir aussi, en remarques préliminaires qu'on appelle ça, sur le projet de loi 57, qui va remettre aux municipalités l'entretien du réseau routier.

J'écoutais, ce matin, avec toute l'attention, le ministre qui disait que les municipalités maintenant sont contentes, que l'UMRCQ est satisfaite, qu'il n'y a plus de... ni plus ni moins que tout va bien comme dans le meilleur des mondes. Sur l'heure du midi, j'ai fait parvenir de mon bureau de comté les résolutions que les municipalités m'ont fait parvenir ce printemps, au mois de juin. J'en ai plusieurs. Il y a deux MRC qui font partie du comté d'Arthabaska. C'est le comté d'Arthabaska qui est à l'intérieur de deux MRC. J'ai reçu un paquet de résolutions qui... Même avec les correctifs que le ministre a apportés dernièrement en donnant 500 \$ de plus, environ, en moyenne, du kilomètre, ça ne règle en rien, ça ne corrige en rien l'inquiétude et

l'opposition des municipalités.

Mon collègue de Jonquière l'a dit tout à l'heure, les municipalités, l'Union des municipalités, dont j'ai en face de moi, ici, un communiqué qu'ils ont fait parvenir... Ça ne veut pas dire qu'ils ont laissé tomber les bras et qu'ils appuient le ministre dans toutes ses affaires. Aie! Un instant! Le ministre fait signe, là. On interprète bien les papiers, les documents comme on veut bien les interpréter. Ici, elle dit, entre autres, au niveau de la responsabilité et de l'entretien des ponts - on ne fait pas la même lecture du communiqué de l'UMRCQ - que, même si elle considère qu'elle a fait des gains appréciables, 22 900 000 \$, soit plus de 50 % de sa demande, elle insiste pour que l'entretien des ponts et les coûts afférents demeurent sous la responsabilité du ministère des Transports. Bon. Ça ne veut pas dire qu'ils sont d'accord avec votre réforme. Vous autres, vous dites que, dans les coûts afférents, tout ce qui est de la surveillance des ponts et les services professionnels, pour trois ans, ça va encore s'appliquer. On va en avoir pour trois ans. Mais, au bout de trois ans, il va arriver quoi? Il va arriver quoi au bout de trois ans? Au niveau des coûts énormes de l'entretien de ces ponts, bien qu'est-ce qui va arriver encore une fois? On ne le sait pas.

Je vais continuer parce qu'on dit bien ici - je le répète, c'est le communiqué de l'UMRCQ: «Bien que le gouvernement nous promette une assistance technique et financière - c'est ce dont je viens de parler - pour l'entretien de quelque 4000 ponts dont nous aurions dorénavant la responsabilité, il nous semble que les municipalités en ont déjà plein les bras - c'est pour ça un peu, là, qu'elles laissent tomber les bras, parce qu'elles sont surchargées - avec les 33 000 km de route qui leur sont transférés. C'est pourquoi l'UMRCQ demande au gouvernement de suspendre sa décision tant que le comité de suivi, dont nous avons suggéré la mise sur pied, n'aura pas étudié à fond cette question», explique le président, M. Roger Nicolet.

Dans le projet de loi, ce n'est pas ça qu'on lit, là. Si on continue dans le même communiqué, on dit - c'est le litige sur l'indexation des subventions: «L'UMRCQ estime à 4325 \$ par kilomètre les coûts minimaux d'entretien des routes, ce qui ne comprend pas la réfection. Le gouvernement, dans son projet initial, proposait 3300 \$ et, finalement, il a coupé la poire en deux en octroyant 3800 \$. Dans le contexte budgétaire actuel, l'UMRCQ reconnaît l'effort du gouvernement. Toutefois, nous considérons qu'il est irréaliste de ne pas prévoir d'indexation. Nous avons d'ailleurs fait, en ce sens, une proposition des plus raisonnables à l'effet d'accorder annuellement à chaque municipalité une indexation au programme d'aide à la prise en charge calculée selon le moindre des deux montants suivants: 3 % de la compensation de l'année précédente ou le pourcentage représen-

tant l'indice des prix à la consommation», indique M. Roger Nicolet.

Donc, je ne fais pas la même lecture que le ministre de la position de l'UMRCQ. Ils ne se tapent pas dans les mains, puis ils ne félicitent pas le ministre pour sa réforme. Mais ils comprennent bien qu'avec l'expérience qu'ils ont eue à travailler avec ce gouvernement, quand bien même ils répéteraient l'aventure de faire monter ici, je ne sais pas, moi, 700, 800, 1000 maires ou les 1600 maires des municipalités du Québec, comme ça s'est fait l'an passé... Ça ne s'était jamais vu, que les maires viennent manifester ici, devant l'Assemblée nationale, contre les politiques du gouvernement. Ah! C'était la réforme Ryan. Comment?

**M. Middlemiss:** Pas contre les routes.

**M. Baril:** Contre la réforme Ryan.

**M. Middlemiss:** À ce moment-là, on était encore en train de développer l'entente qu'on a. Et, en passant, le réseau, il n'a pas d'indexation.

**M. Baril:** Je ne voudrais pas que ce soit calculé sur mon droit de parole, Mme la Présidente. Je veux bien être bon gars, là...

**M. Middlemiss:** Non, d'accord. Je veux juste vous dire... Au lieu d'indexer, c'est qu'on garde la même base de... Disons que c'est 1992. Donc, si on veut indexer, on va être obligé, les 0,14 \$, de les baser sur l'évaluation... la richesse foncière. On va garder ça à 1992. Donc, le fait qu'on ne l'augmente pas, on n'indexe pas. Donc, c'est bien moins compliqué que, à chaque année, commencer à calculer l'augmentation de l'évaluation et d'indexer ensuite les sommes.

**M. Baril:** De toute façon, si c'était moins compliqué...

**M. Middlemiss:** Oui, c'est...

**M. Baril:** Si j'interprète...

**M. Middlemiss:** ...pour ça qu'on a pris ça.

**M. Baril:** Si je lis la position de l'UMRCQ...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Baril:** ...le ministre n'a pas dû les convaincre, puisque, avec les demandes qu'ils font ici, là... Ça doit être plus avantageux, cette méthode de calcul que le ministère fait, que c'est avantageux pour les municipalités. De toute façon, je le répète, les municipalités, depuis trois, quatre, cinq ans, depuis que le gouvernement est au pouvoir, elles en ont plein les bras et elles s'aperçoivent que, même si elles montent ici, à Québec, manifester, ça ne donne rien parce

que le gouvernement ne les écoute pas. Donc, c'est un peu pour cette raison.

Si je reviens au niveau de mon comté, j'avais écrit, en date du 25 juin 1992, le lendemain de la fête nationale des Québécois - comme vous pouvez voir, le député d'Arthabaska, il est toujours présent partout - le lendemain de la fête nationale, j'étais à mon bureau et j'écrivais au ministre pour lui faire parvenir les résolutions des municipalités du comté d'Arthabaska ainsi que celles des municipalités régionales de comté d'Arthabaska et de L'Érable. Et, dans ces résolutions-là, on peut voir que tout se rapporte... Ici, j'ai la paroisse de Plessisville. Deux résolutions de la paroisse de Plessisville: une du 1er juin puis l'autre du 19 mai. Il y en a une autre, ici, de la municipalité de Sainte-Victoire-d'Arthabaska, qui, eux autres... Tous ces gens-là sont contre la classification des routes. C'est suite à une rencontre qu'ils avaient eue avec le chef de district du ministre qui leur disait, par un savant calcul: Ça, c'est une route classée A, B, C ou 1, 2, 3, etc.

(15 h 40)

Je ne lirai pas, Mme la Présidente, tous les considérants que les municipalités ont écrits. Mais ce qui est remarquable, à la municipalité de Sainte-Victoire, en prenant connaissance de leur résolution, c'est qu'ils contestent la classification de toutes les routes qui sont sur leur territoire. Ils n'ont pas la même vision, ils ne regardent pas dans la même lunette que les fonctionnaires du ministère des Transports ont fait pour évaluer, d'abord, l'état des routes pour savoir dans quelle catégorie ils allaient les classer. Donc, il y a deux pages de considérants avec, évidemment, la dénomination d'une route à l'intérieur de chaque considérant.

**Une voix:** Deux pages et demie.

**M. Baril:** Deux pages et demie, voyez-vous. C'est quelque chose. Ici, il y a la municipalité de Saint-Valère. Et ici, la municipalité de Saint-Valère, j'en ai parlé, hier soir, en Chambre, au salon bleu - on spécifie au salon bleu parce que, s'il y a quelqu'un qui lit les débats puis qui ne sait pas où c'est, il va croire que je me parle tout seul, dans ma chambre, mais c'est au salon bleu - la municipalité de Saint-Valère, dans le comté d'Arthabaska, est une des plus affectées par cette réforme. Et, quand on arrivera, article par article, je vais sans doute poser des questions au ministre, à savoir comment il va faire pour solutionner ce problème. Parce qu'on sait que, avec cette réforme, le ministère remet aux municipalités l'entretien des routes qui étaient sous la responsabilité du ministère des Transports. La municipalité de Saint-Valère, c'est une des municipalités qui a le plus grand réseau routier du comté d'Arthabaska, aux environs de 60 mi de route - en kilomètres, je ne sais pas comment ça fait - environ 60 mi aux... Com-

ment?

**Une voix:** 96.

**M. Baril:** 96 km. Bon. Sur 96 km, il y en a la moitié qui a toujours été sous l'entretien de la municipalité, parce qu'à l'époque, dans les années soixante-dix, le maire de la place était le cantonnier, en même temps - aujourd'hui, on appelle ça des chefs d'équipe, mais, dans ce temps-là, on appelait ça des cantonniers - et il était le maire de la paroisse. Et une de ses façons à lui pour se faire élire, c'est qu'il disait au gens: On n'a pas besoin de remettre nos routes au ministère. Moi, je suis cantonnier puis je fais entretenir ça pareil. J'use de mon pouvoir, comprenez-vous, de cantonnier et de maire et je fais entretenir les routes pareil, même si ce n'est pas sous notre charge. Ça fait que... Ah! c'était un bien bon maire, vous savez. C'est avec ça que tu fais du progrès en démon, hein? Quand est arrivé le temps où le ministère des Transports a dit: Non, c'est fini, on va commencer par entretenir nos routes avant d'entretenir celles des voisins, qui sont les municipalités, bien, là, il a dit: On ne paye plus. Ça fait que, là, la municipalité de Saint-Valère paye chèrement ce manque de prévoyance de la part de l'ancien maire, mais ils sont obligés de vivre avec. Maintenant, comment, dans le futur, le ministère va pouvoir calculer? Est-ce que ces routes-là vont être incluses dans le calcul du 3800 \$ du kilomètre que le ministère va leur fournir, va leur rembourser? Ça, ça reste à savoir.

Aussi, au niveau des... Ce n'est pas dans le comté d'Arthabaska, mais on regarde... Je prenais connaissance des documents qu'on nous fournissait, et on dit que toutes les routes publiques seront remises aux municipalités, celles qui étaient sous l'entretien des ministères. Mais aussi, puisque je vais, à l'occasion, à la pêche - il faut bien se divertir - aux Escoumins, il y a toute la route forestière. Qui va entretenir ça, là, hein? Actuellement, c'est la ZEC Nordique qui paye pour ça. Là, est-ce que ce sera la municipalité qui paiera pour? La municipalité va-t-elle... Pourquoi ce serait la ZEC?

**M. Middlemiss:** Bien, si c'est la ZEC aujourd'hui, ça va être la ZEC après. Ce n'est pas une route qu'on prend.

**M. Baril:** Oui, mais c'est une route publique. En tout cas. De toute façon, c'est une route publique.

**M. Middlemiss:** Mais ce n'est pas une route municipale.

**M. Baril:** Pourquoi la municipalité ne paierait-elle pas pour l'entretien puis que le ministère ne l'indemniserait pas, hein?

**M. Middlemiss:** Parce qu'elle ne le paie pas dans le moment. Elle ne le paiera pas plus après, parce que c'est une route forestière.

**M. Baril:** Un instant, là, Mme la Présidente.

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

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais, je veux lui faire économiser un peu de salive, Mme la Présidente.

**M. Baril:** Je veux bien... Non, non. Prenez des notes et utilisez du papier. Vous me répondrez après. Si on regarde ça d'une façon pour établir une équité à la grandeur du Québec, la municipalité devrait prendre la charge de cette route-là et le ministère, l'indemniser. Parce que moi, comme bien d'autres, là, ceux qui ont des chalets, on paye des taxes à la municipalité, puis quels services la municipalité rend-elle? On paye des taxes à la commission scolaire, puis c'est quoi, les services que la commission scolaire rend? Donc, M. le ministre, la municipalité devrait être responsable de l'entretien de cette route-là et le ministère devrait l'indemniser, parce que c'est la collectivité qui utilise cette route-là.

Moi, je paie une partie de bien des services que les grandes villes se donnent, puis je n'y vais à peu près jamais. Je ne m'obstine pas pour ça. Avec les taxes, les impôts, on paie pour ça. Donc, si on regarde ça dans une entraide collective, le gouvernement est justement là pour donner une force au niveau des contribuables, pour être capables de se donner des services au niveau de l'ensemble du Québec.

Avec une réforme semblable, quand on parle du développement régional, je pense que le gouvernement a un bien meilleur discours qu'il ne peut avoir dans les gestes concrets. Les petites municipalités, malgré le 3000 \$, 3800 \$ du kilomètre, là, comment vont-elles pouvoir arriver à subvenir à corriger des routes, à améliorer les routes, à les entretenir, quand, dans des endroits, juste pour l'entretien d'hiver, ça coûte **au-delà** de 2000 \$?

Chez nous, là, dans les Appalaches, les municipalités paient 2200 \$, 2300 \$, ça va jusqu'à 2350 \$ du kilomètre juste pour l'entretien des chemins d'hiver, à cause des côtes, là, dans les Appalaches, tout ça. Donc, il va leur rester à peu près 1000 \$, eux autres, juste pour l'entretien des chemins l'été. Et, si on regarde juste l'épandage du calcium l'été ou l'abat-poussière - il faut dire l'abat-poussière, parce que ce n'est pas nécessairement tout le temps du calcium - juste pour l'abat-poussière, il va rester quoi pour passer la niveleuse une fois de temps en temps puis envoyer un camion de grenottes pour essayer de boucher les plus gros trous ou baisser les ponceaux qui lèvent par la gelée ou

les cailloux? Parce que tu te promènes encore dans les rangs et ce n'est pas rare que tu vas voir des cailloux sortir, et je vais dire plus que ça. Dans certains rangs, en 1992... Je vais aller dans le 8 de **Saint-Valère**, et, quand la niveleuse part, tu sors encore des bouts de bois qu'ils avaient mis quand ils ont fait le chemin dans les savanes. Ça, c'est en 1992, ça, vous savez. Ça fait que ça, on est rendu loin. Ça fait que c'est ça, l'état des routes, l'état du réseau routier que le gouvernement remet aux municipalités actuellement. Ce n'est pas facile.

Donc, comment est-ce qu'elles vont faire? Où vont-elles prendre l'argent, les municipalités, pour venir à bout de donner un réseau routier convenable - je dis convenable - aux résidents? Surtout avec - je vais dire, malheureusement - la désertion des campagnes, actuellement, ou la situation difficile que l'agriculture vit, tout à l'heure, tu vas être, malheureusement, juste 2, 3, 4, dans un rang de 10, 15 km de long, pour payer, pour être capables d'entretenir ça. Mais la municipalité, elle, il va falloir qu'elle les entretienne pareil. Quand bien même il n'y en aurait seulement qu'un à l'autre bout du rang, il faut que la personne, elle, vive, et la municipalité, elle, est obligée de rendre ces services-là.

Donc, toutes ces questions-là, Mme la Présidente, c'est ça qui inquiète les municipalités. C'est pour cette raison qu'elles s'opposent au mode de calcul que le ministère fait actuellement, tant au niveau de la classification des chemins que des sommes d'argent qu'il va accorder aux municipalités pour compenser au retrait de son ministère. Elles jugent, elles calculent et elles l'ont démontré à plusieurs reprises que ces sommes d'argent sont complètement insuffisantes pour les besoins réels qu'elles ont.

Donc, j'étais à la municipalité de Saint-Valère. Si je continue, il y a d'autres résolutions qui s'opposent à la réforme, ou qui demandent au ministre d'accorder une vraie compensation, une pleine compensation selon les coûts réels et en révisant tous les calculs sur le classement des routes. Ici, il y a la paroisse de Saint-Rosaire, qui demande exactement la même chose que les autres que nous avons eues: «Considérant que le septième rang entre la route de la Coupe et la route 162 est habité; considérant que M. Tremblay - ça, c'est le chef de district - accepte de transférer ce rang dans le classement de route locale 2, il est proposé par le conseiller René Fournier, appuyé par le conseiller Maurice Blais, et résolu unanimement que l'évaluation du réseau routier soit acceptée, mais en modifiant, sur le rapport d'évaluation du réseau routier local, niveaux 1 et 2, et que la classification soit acceptée, tel qu'entendu avec M. Tremblay.»

Bon. Sur certains, ils sont d'accord, mais, sur d'autres, ils ne sont pas d'accord, parce qu'ils demandent des modifications. Ici, vous avez la paroisse de Chesterville. Elle, c'est au

niveau des ponts qu'elle est inquiète. Elle refuse que les ponts reviennent sous sa responsabilité. Toujours la paroisse de Chesterville, ici, on parle que c'est le chemin Craig Sud qui relie deux centres de réseaux de moins de 5000 habitants, soit Chesterville et Tingwick. Et, pour ces motifs, il est proposé par un tel, secondé par un tel, et résolu unanimement que demande soit faite au ministère des Transports de modifier la classification du réseau routier afin d'inclure le chemin Craig Sud dans le réseau collecteur.  
(15 h 50)

Ici, vous avez la municipalité de Chester-Est, qui, elle, parle aussi de la responsabilité au niveau des ponts et au niveau aussi de la classification des routes. Ici, vous avez la municipalité de Saint-Christophe-d'Arthabaska, qui, elle, en a long à dire, elle aussi, parce qu'elle a une page et demie. Au lieu d'être des considérants, elle, c'est des attendus, mais les demandes sont au même effet, à l'effet qu'ils considèrent que le montant d'argent alloué n'est pas assez élevé, qu'ils contestent la classification des routes et qu'ils ne veulent pas avoir non plus l'entretien des ponts, parce qu'ils disent que, ces oeuvres, c'est trop dispendieux pour que la municipalité soit capable de les prendre à sa charge.

ici, vous avez la paroisse de Saint-Norbert-d'Arthabaska, qui dit, elle aussi, que le rang Lainesse de la municipalité, elle voudrait le voir classer route d'ordre no 1. Ici, j'ai une résolution de la MRC de L'Érable, Plessisville, qui fait une demande au ministre pour revoir la classification des routes, voir à ce que le montant offert pour l'indemnité octroyée soit majoré au coût réel évalué par l'Union des municipalités régionales de comté. Ici, il y en a une autre, la paroisse de Princeville, qui - c'est la même chose - a écrit une longue lettre au ministre des Affaires municipales: transfert de l'entretien de chemins municipaux. Ça se rapporte toujours au même but et même objectif. Ici, vous avez une autre résolution de la municipalité de Chester-Est.

Donc, vous pouvez voir, M. le ministre, que les municipalités, quand même, ne sautent pas en l'air, ne sautent pas de joie au niveau de votre réforme et que, même si vous avez ajouté ou donné un bonbon de 500 \$ de plus du kilomètre, ça ne les satisfait pas, puisque ça ne répond pas au coût réel d'entretien de ces routes. Mon collègue de Jonquière en a parlé tout à l'heure. Quand le ministre lit juste un paragraphe de la commission qui avait été présidée par le chef du Parti québécois actuel, M. Parizeau, le ministre devrait être, je vais dire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député d'Arthabaska.

**M. Baril:** Le ministre devrait être, je vais dire, correct - je sais que le mot n'est peut-être

pas correct, mais je ne veux pas en dire d'autre - le ministre devrait être correct en disant de quelle façon aussi les municipalités, dans l'ensemble, suite à cette consultation-là, étaient prêtes, oui, à entretenir le réseau, mais à condition que le gouvernement libère des champs de taxation pour qu'elles puissent les occuper, pour ne pas que ce soit toujours les contribuables qui soient obligés de payer en double. Et c'est ça qui est le vice de cette réforme.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député d'Arthabaska.

**M. Baril:** Je reviendrai plus tard, Mme la Présidente. Je vais en garder pour un autre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci.

**M. Baril:** Merci.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on passe à l'article 1? On ne passe pas à l'article 1?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Monsieur...

**M. Middlemiss:** Vous aviez hâte de passer à l'article 1. il me semble qu'on devrait passer à l'article 1.

**M. Baril:** On a encore bien des remarques à faire avant l'article 1.

**M. Morin:** Est-ce qu'il reste des minutes à M. le ministre? Non, il ne lui reste plus de minutes, hein? Il n'a même pas le droit de poser de questions.

**M. Middlemiss:** Vous non plus.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

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

**M. Roger Paré**

**M. Paré:** Merci, M. le Président... Mme la Présidente, excusez-moi, excusez-moi, j'étais distrait, je regardais M. le ministre. C'est évident que je vais prendre quelques minutes pour des commentaires préliminaires, effectivement, sur un projet de loi semblable, parce qu'on en a beaucoup trop parlé et beaucoup trop entendu parler dans nos milieux pour laisser passer ça sans amener les commentaires de ceux pour qui on travaille, finalement, parce que les députés sont au service de leur population. Donc, ça comprend toutes les citoyennes et tous les citoyens de nos comtés, mais, effectivement, aussi, d'une façon particulière les élus municipaux avec qui on est continuellement en relation, avec qui on travaille et qu'on essaie de repré-

senter le mieux possible.

Je dois vous dire ça, Mme la Présidente, je comprends très bien M. le ministre, qu'il ait hâte qu'on passe à l'article 1 et qu'on aille rapidement et si possible qu'on se débarrasse, d'une certaine façon, du projet de loi 57. Le projet de loi 57 comme tel, on ne peut pas dire que c'est un projet de développement. On ne peut pas dire que c'est un projet de développement ou de stimulation au développement. C'est juste, finalement - et je vous comprends très bien - une commande. Malheureusement, et je le dis, vous êtes seulement en train d'exécuter un mandat du gouvernement. On peut dire que c'est un mandat du ministre des Finances, comme on peut dire que c'est un mandat du ministre des Affaires municipales.

Vous avez dit vous-même, en commençant votre intervention tantôt, et de toute façon c'est clair et net dans la loi... Ce que dit la loi, quand on regarde les notes explicatives, effectivement, tout ce que ça dit, c'est que ça met en **place** la réforme Ryan. C'est aussi simple que ça. C'est la mise en place de la réforme Ryan. Donc, si c'est la mise en place de cette réforme, bien c'est une mesure d'économie pour le gouvernement et de charge supplémentaire pour les municipalités. On peut utiliser des beaux termes, on peut prendre des mots qui font plaisir pour dire quelque chose qui déplaît, par exemple, mais c'est ça qui est la réalité. Oui, effectivement, on va responsabiliser davantage le milieu. On va permettre aux municipalités, qui sont, finalement, le gouvernement le plus près des citoyens, d'être responsables de l'entretien des routes.

Eh bien, oui, le principe est beau. Il est même très beau. Ces **gens-là** sont près de leurs citoyens, facilement accessibles. Les citoyens n'ont pas de difficultés à les rejoindre au téléphone ou en personne pour leur dire que, finalement, cette route-là n'est pas praticable et qu'il faudrait qu'il y ait un entretien qui soit fait. Ça, tout le monde en convient. Le problème dans la réforme Ryan, parce qu'il faut bien l'appeler par son nom, qui a été imposée aux municipalités, c'est que c'est dans un esprit différent. C'est de transférer la charge, donc et la responsabilité de l'entretien et la responsabilité ou l'odieux du financement. C'est ça, la réalité. C'est pour ça qu'il faut en **parler**. Ça a fait jaser beaucoup. Ça va faire encore jaser, peut-être pas les mêmes personnes. C'est sûr qu'une loi ça n'affecte pas les individus dans une société en même temps et de la même façon. Ça a affecté d'abord les élus municipaux, parce qu'ils ont été informés et parce que tout de suite ils ont vu ce que ça signifiait pour les mois et les années à venir. Pour eux autres, ce sont des augmentations les unes après les autres. L'odieux d'augmenter. Parce que ça veut dire 0,14 \$ du 100 \$ d'évaluation avant que le gouvernement vienne les aider. Donc, c'est une augmentation directement imposée aux citoyens

qui vont payer, mais imposée par les élus municipaux.

Comme disait mon collègue de **Chicoutimi** tantôt, si on était arrivé en disant: On vous transfère ça, mais en même temps des points d'impôt et des façons de prendre l'argent là où le gouvernement le prend déjà, mais qu'on avait transféré ce champ de taxation, **ç'aurait** été une chose. Ça veut dire que, pour le citoyen, ça n'augmente pas. Ce n'est pas ça, la réalité. Elle est bien différente. C'est que Québec continue à aller chercher le même montant, il transfère la responsabilité aux municipalités, mais il ne transfère pas les fonds. Donc, pour le citoyen qui continue de payer le même niveau d'impôt et de taxes au niveau québécois, il va payer plus de taxes foncières pour les mêmes services, sans augmentation, et peut-être même, dans certains cas, avec une diminution. C'est ce qu'on va voir au cours des prochaines années.

Donc, les premiers à réagir, effectivement, ça a été les municipalités, parce qu'elles ont dû, dès l'an passé, dans la réforme Ryan, commencer des augmentations parce qu'elles devenaient responsables de la police. En 1993, elles ont commencé à le calculer. Là, elles vont commencer maintenant, la même chose, des augmentations parce qu'elles deviennent responsables de l'entretien des routes, qui, jusqu'à maintenant, il faut le rappeler, étaient sous la responsabilité du gouvernement du Québec. Donc, on a transféré la responsabilité. On a transféré les charges en même temps. Donc, pour les citoyens, ils vont devoir payer plus pour la même chose. C'est important qu'on en parle. Et c'est ça, la réforme Ryan.

C'était drôle, parce que, pendant que mes collègues pariaient, j'étais en train de passer à travers le courrier qui est entré ce matin. Vous dites toujours: C'est l'Opposition qui critique et c'est son rôle. Effectivement, c'est ça qui est beau dans notre système, la démocratie, c'est qu'on dit ce qu'on pense pour essayer d'améliorer les choses et, en même temps, on représente les gens de l'extérieur qui ne sont pas contents et qui veulent avoir une voix ici aux discussions. Donc, on est les porte-parole.  
(16 heures)

Mais j'étais en train de lire ce qui est sorti aujourd'hui. Ça s'appelle **Mandat**. Vous l'avez tous à vos bureaux. Tous les députés reçoivent ça, de toute façon, et les gens d'affaires. C'est le dépliant qui est envoyé de façon régulière, mensuelle par la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Donc, ce n'est pas l'Opposition. C'est des gens du milieu des affaires et qui représentent des milliers et des milliers de gens d'affaires, des entreprises. Donc, le journal s'appelle **Mandat**, et c'est la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Ce n'est pas la fédération québécoise. C'est la Fédération canadienne. Et qu'est-ce qu'elle **dit**? Je vais vous en lire un bon bout, du premier

article, parce que c'est tellement d'appoint et ça vient tellement dire ce que les gens qui ne sont pas ici en train de discuter pensent de ce que, nous, on est en train de discuter.

Ça dit, et je lis, Mme la Présidente, textuellement: «PME montréalaises durement frappées. Les PME québécoises sont saignées à blanc. Au cours des quelques dernières années, l'économie plutôt léthargique du Québec a conduit de nombreuses petites entreprises au bord de la faillite. Assommées par la récession, les entreprises se trouvent dans une situation financière extrêmement difficile et luttent pour survivre. La dernière chose dont elles ont besoin, c'est de la hausse des coûts d'exploitation, mais c'est précisément ce qui leur arrive sous forme d'une augmentation du fardeau fiscal.» Ce que je vous disais tantôt, le fardeau fiscal a augmenté au niveau des municipalités à cause de la loi qu'on est en train de voter.

«En 1991, les petites entreprises ont subi plusieurs augmentations d'impôts et de taxes et, dernièrement, la réforme Ryan en a provoqué d'autres.» Je ne fais que lire, Mme la Présidente, ce que dit le représentant des entreprises et il parle expressément du projet de loi qu'on est en train de discuter, la réforme Ryan. Sauf que c'est fait... C'est fait par les autres ministres, et c'est souvent ça qui arrive. Un ministre décide quelque chose et les autres ministres doivent exécuter.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, le projet de loi, c'est la Loi sur la voirie. Ça n'a rien à faire avec la loi... Ce n'est pas la loi 145.

**M. Paré:** Je m'excuse, Mme la Présidente. Le ministre pourra toujours rétorquer tantôt, sauf que c'est clair et net, il ne faudrait pas non plus essayer... En tout cas, on peut essayer de leurrer la population, mais on voit clair. Ce que dit le projet de loi 57, c'est la mise en place de la réforme Ryan. Ce que je suis en train de lire, c'est les conséquences de la réforme Ryan. Ça «peut-u» être plus clair? Je continue, ça vaut la peine. Je ne le citerai pas tout, seulement quelques paragraphes qui sont tellement, très explicatifs, et ça ne nous oblige même pas, finalement, à faire d'effort intellectuel pour l'expliquer ici. On n'a qu'à lire des gens qui y ont réfléchi et qui vivent les conséquences de cette loi.

«...et instauré de nouveaux permis, tels que le permis agricole de 215 \$ que doit se procurer chaque entreprise qui vend des mets préparés.» Imaginez-vous! Hein! On y va de toute façon. Et je continue un peu plus loin: «En bref, les permis et licences sont devenus une nouvelle forme de taxation quasiment invisible [...] nuisent aux finances des petites entreprises du Québec, les affligeant de tâches administratives inutiles.»

Et je continue un dernier paragraphe: «Le 1er janvier 1992, le gouvernement du Québec a

procédé à la réforme des taxes municipales. Baptisée réforme Ryan, elle transfère plus de responsabilités financières aux municipalités et accroît de 400 000 000 \$ le fardeau fiscal des entreprises.» Et un dernier petit point que je veux souligner dans le texte que je lisais très attentivement tantôt: «Les impôts ont également eu une incidence négative sur l'investissement et la création d'emplois.»

Il va falloir, à un moment donné, qu'on se rende compte que ce que dit tout le monde, ce que disait le Conseil du patronat qu'on a rencontré ce midi, sur l'heure du dîner, c'est que c'est rendu que les décisions gouvernementales des différents ministères, c'est ces décisions-là qui non seulement ont amené la crise, mais la font perdurer.

Là, c'est les entreprises qui nous le disent. Elles sont saignées à blanc. Elles ne peuvent plus parler de développement. Elles ont de la misère à faire de l'investissement. Elles ont de la misère même à maintenir les emplois. Elles sont saignées à blanc. Elles ont toutes les misères du monde à être capables d'arriver. Et, parmi les coûts les plus énormes que les entreprises ont eu à subir au cours des dernières années, c'est toutes des prestations gouvernementales. Je ne les ai pas ici, mais vous allez vous en rappeler de mémoire, je suis sûr, parce qu'on lit les mêmes journaux et on a les mêmes faits qui nous sont rapportés. Qu'est-ce qui a fait, à un moment donné, que les entreprises ont eu plus de misère? C'était un peu l'inflation. Mais, dans les années 1989, 1990, 1991, c'était quoi la cause principale de l'inflation? C'étaient les augmentations qui étaient amenées et décrétées par le gouvernement, soit la charge de l'électricité, soit la TVQ, soit la TPS, toutes sortes d'augmentations qui viennent grossir les dépenses des entreprises. Des citoyens aussi, mais des entreprises. Toutes ces augmentations-là saignent nos entreprises à blanc et les empêchent non seulement de faire du développement, mais, dans plusieurs cas, parce que vous avez vu qu'on a des records de faillites... On dit toujours, d'une année à l'autre: À force d'en avoir, ça va finir par diminuer. Mais non, malheureusement, ça continue à augmenter. Ce qu'on est en train de voter ici, la loi 57, c'est encore des charges qu'on va leur imposer, indirectement. Indirectement, j'en conviens; on va le faire faire par les municipalités. Mais vous voyez les conséquences des gestes que vous êtes en train de poser!

On aura beau annoncer 10 000 000 \$ pour l'aide à la rénovation, on aura beau annoncer un autre 20 000 000 \$ pour un pont ou un autre 50 000 000 \$ sur deux ans pour l'aide aux PME, quand on va leur en chercher 400 000 000 \$ en des augmentations, bien, je dois vous dire, il y a quelque chose, à un moment donné, qui va péter, et je ne le souhaite pas. J'essaie de vous le dire en prévention, parce que j'aime le Québec et les citoyens du Québec et que j'aimerais ça qu'on

fasse un peu plus attention. Je comprends qu'on a des problèmes budgétaires, mais ce n'est pas en les augmentant aux autres niveaux qu'on va réussir à aider les citoyens et les entreprises à sortir de la crise et à, finalement, prendre un peu plus confiance, parce qu'il y a une question de confiance là-dedans aussi, dans la situation qu'on traverse. Il y a tellement d'inquiétude qui s'installe que la confiance ne réussit pas à percer, et c'est inquiétant. Il ne faudrait pas passer d'une **crise** économique, finalement, à une dépression économique. Je me demande si ce n'est pas ce qu'on est en train d'installer, parce qu'on ne réussit pas à donner confiance, à stimuler, et ce n'est pas des projets de loi comme ça...

Les municipalités sont des gens importants. Regardez juste ce qui est dépensé au niveau des municipalités du Québec dans l'ensemble. C'est par milliards. C'est un secteur incroyablement fort, puissant et utile, indispensable non seulement pour les services aux citoyens, mais pour le développement, parce qu'elles investissent, les municipalités. Bien oui, elle vont investir. Elles vont investir dans les routes, mais pas avec du nouvel argent que le gouvernement va leur céder, mais du nouvel argent qu'on va aller chercher dans les poches de leurs contribuables. Et les entreprises nous disent qu'elles ne sont plus capables d'en prendre. Elles ne sont plus capables d'en prendre.

Je vais vous dire, je ne les trouve pas drôles, les records que le Québec est en train de vivre: le record de pauvreté à Montréal, et le record dans les faillites depuis une couple d'années, et le chômage, pire qu'en 1929. On ne rit plus, là. Il y a un état d'urgence, il faut en être conscient, et, ici, on est en train encore de parler de la réforme Ryan qui a fait mal et qui va faire encore mal. Là, c'est les PME qui nous le disent dans leur journal d'aujourd'hui même. Je suis content d'avoir apporté mon courrier ici et de le lire en écoutant mes collègues parler. Ça permet d'avoir la vision des gens de l'extérieur par rapport à ce que, nous, on fait à l'intérieur.

Alors, je voulais absolument intervenir là-dessus et parler un peu de la démarche du projet de loi 57. Il faut en parler, parce que ça semble trop simple. C'est peut-être simple quand on en parle aujourd'hui, mais il faut regarder la réalité qui est vécue sur le terrain, parce que je l'ai vécue avec mes maires. J'ai essayé de suivre tout ce qui s'est passé depuis que c'est déposé.

Il y a eu la décision ministérielle unilatérale qui décidait qu'on faisait la réforme Ryan, donc transfert des services policiers et des services d'entretien des routes aux municipalités. C'est une décision unilatérale du ministre des Affaires municipales, au nom du gouvernement. Je disais que je comprenais le ministre, tantôt, mais c'est tout le gouvernement qui est **plongé** dans cette démarche de transfert de la fiscalité.

Il y a eu l'annonce. Après ça, il y a eu contestation. Vous vous rappellerez les fédérations de municipalités, autant l'UMQ que l'UMRCQ. Je dois vous dire, il y a eu des congrès qui étaient plutôt chauds, où le ministre des Affaires municipales n'a pas dû trouver le temps très, très facile, accueilli comme il l'a été et même pas invité. Je dois dire que c'est une première. Les gens ont contesté comme ils ont pu.

Ensuite, il y a eu une tournée, non satisfaisante. Je dois vous dire, moi, j'y ai assisté et, si je ressortais les journaux de la sous-région de **Richelieu-Yamaska** suite à la visite qu'il y a eu d'explication, les manchettes, c'était: On n'en sait pas plus. C'est ce qu'on disait à ce moment-là, et c'est ça, cette démarche que je trouve irrespectueuse. C'est déposé sans discussion et, après, on va donner les grandes lignes et on vous dit: Ne vous inquiétez pas, vous allez l'apprendre dans une loi et on va aller vous le dire sur le terrain. Ensuite, il y a la fameuse tournée sur le terrain où on vous dit: Non, non, ne vous énervez pas; ce n'est pas encore très, très clair, mais ne vous énervez surtout pas. Suite à la rencontre de Saint-Hyacinthe: Ne vous énervez surtout pas, vous pourrez rencontrer vos fonctionnaires en région et eux autres vont avoir tous les détails. Donc, le temps avance, mais les informations, ça va moins bien et moins vite.

(16 h 10)

Ensuite, il y a eu la rencontre à laquelle j'assistais aussi - je n'en ai pas manqué une - où on assistait, au niveau de la MRC, avec les fonctionnaires qui ont fait ce qu'ils ont pu. Je n'ai surtout pas de critiques à leur faire, parce qu'on a jassé pendant la réunion et après la réunion et j'ai compris la situation qu'on leur imposait. Alors, les fonctionnaires n'ont pas pu répondre encore à toutes les questions. Ce n'était pas clair, mais ce qu'ils avaient comme mandat, c'était de dire: Bien, ne vous inquiétez pas, il y a une loi qui s'en vient puis ça va être très clair.

La loi est déposée, et ce n'est pas encore très clair, je le disais hier dans mon intervention, puis c'est dedans, des choses qui ne sont pas claires. Il y a des questions qu'on va se poser encore et, pourtant, ça doit s'appliquer. Entre autres, on sait qu'il y a bien des choses qui vont être décidées par décret, hein? Donc, on va en parler ici, on va avoir la chance, tout au long des jours à venir... Mais H va y en avoir, des décrets. Et des décrets, ça, ça veut dire même pas nécessairement par réglementation puis par prépublication pour qu'on puisse en discuter. On en décide comme la réforme Ryan, au Conseil des ministres, puis on décrète, puis ensuite de ça: **Toé**, bozo, passe par là! C'est ça, là où on s'en va.

Donc, on est rendu sur la fin, maintenant, de la démarche, c'est l'application, à partir du 1er avril 1993, c'est dans quelques semaines. Et

là, bien, la loi 57 ne vient pas nous confirmer davantage tout ce qu'on voulait savoir, ne vient pas tout clarifier alors qu'on aurait dû. Oui, mais on nous disait: Ne vous inquiétez pas, cette démarche-là est faite en fonction de quelque chose que vous connaissez bien, l'Opposition, c'est le fameux «Rapport de la Commission d'étude sur les municipalités», qu'on appelle aussi communément le rapport Parizeau. Quand on veut traiter d'un document, il faut traiter de l'ensemble du document, sinon c'est indécent et irrespectueux, et pas seulement de ceux qui l'ont fait, mais de l'ensemble de la population.

Oui, là-dedans, il est question de transfert de responsabilité de l'entretien de la voirie municipale aux municipalités. Mais il n'est jamais dit là-dedans qu'il faut taxer davantage des gens surtaxés. Ce n'est pas dit là-dedans. Il y a des mesures compensatoires et des transferts. Alors, on prend juste ce qui fait notre affaire, mais on ne prend pas le reste. Et ça, c'est une belle manie qu'on a prise, de l'autre côté. Je vais donner l'exemple du ministre de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu qui a pris quelques clauses, quelques chapitres, quelques paragraphes là-dedans pour s'en prendre à des centaines de milliers de Québécois qui sont sur l'aide sociale pour les couper, puis en disant: Ah! ah! la mesure, elle est contenue dans ce document-là. Premièrement, c'est...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député.

**M. Paré:** ...comme si c'était la Bible. Sauf qu'on a pris juste les mesures, mais pas les mesures compensatoires ou qui auraient pu avantager, en coupant ce qui était moins bon pour le remplacer par autre chose. On a pris juste les coupures. Il ne faut pas faire ça, parce que je trouve que ce n'est pas correct, et c'est pour ça que je tenais à le dire. Et j'interviendrai un peu plus tard sur des choses plus précises, article par article, avec le ministre.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on passe à l'article 1, s'il vous plaît? Les remarques préliminaires sont terminées, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les remarques préliminaires sont terminées.

**M. Middlemiss:** Oui, et je...

**M. Garon:** La deuxième étape, après ça.

**M. Middlemiss:** Non, non. Ensuite, on commence l'étude du projet de loi.

**M. Garon:** Non, non. Après les remarques préliminaires, il y a une autre étape.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce sont les motions.

**M. Garon:** Les motions préliminaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous avez des motions?

**M. Garon:** J'ai une motion.

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais, moi, je suggère qu'on passe à l'article 1.

**M. Garon:** J'ai une motion.

**Une voix:** Une belle tentative, mon Robert!

#### **Motion proposant d'entendre le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec**

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'ai une motion à présenter, la suivante: «Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec.»

**La Présidente (Mme Bélanger):** La motion est recevable. Est-ce que vous en voulez une copie?

**M. Morin:** Faites-en une copie. Tout d'un coup que le député de Saguenay arriverait.

**M. Garon:** C'est aussi bien d'avoir une copie pour tout le monde.

**M. Morin:** Ah! elles seront faites.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député, vous pouvez commencer. Vous avez 30 minutes.

#### **M. Jean Garon**

**M. Garon:** Mme la Présidente, vous comprenez, il serait normal qu'on entende le Syndicat des fonctionnaires puisque le ministre a annoncé qu'il y aurait 1250 occasionnels qui seraient mis dehors, 500 permanents et, éventuellement, un autre 885 permanents d'ici trois ans. Même les criminels, les meurtriers ont droit à quelques avantages avant de connaître la peine capitale. Vous savez - je vois le député de Nicolet qui me fait signe: une dernière cigarette - qu'on a le droit de s'exprimer un peu avant de mourir. Essentiellement, le congédiement de 2625 fonctionnaires, c'est quand même un gros

morceau. Il me semble qu'on pourrait leur demander leur opinion sur la réforme, les avantages, le rapport coûts-bénéfices. Ce serait la moindre des choses.

Je me rappelle à quel point les libéraux nous disaient: Vous avez coupé les salaires de 20 %. Vous autres, vous ne les couperez pas de 20 %, vous n'aurez pas la chance, ils ne seront plus là, vous ne pourrez plus jamais les couper ni les augmenter. Alors, vous les coupez à 100 % à vie. C'est quelque chose! Après ça, vous vouliez faire ça sur satellite soviétique. C'est quelque chose! Louer un satellite soviétique pour annoncer son heure de gloire, dire: On vous met dehors. Habituellement, les gens font ça gênés un peu. Vous autres, vous étiez fiers de dire: On vous met dehors.

À la veille des fêtes, je sais à quel point... Les gens nous rencontrent, on les voit, ils sont inquiets, ils se demandent ce qui va leur arriver. Ils ont des familles. 2625 fonctionnaires, mettez que la majorité sont mariés, qu'ils ont un enfant ou deux enfants, ça leur fait des belles fêtes, hein! C'est pour ça que j'ai dit au ministre qu'il me faisait penser au boucher de Baldwin. Il y en a des gens, comprenez-vous, qui font ça, qui sont capables de faire les pires massacres sans sentir aucune émotion. C'est arrivé dans l'histoire. On a dit que des gens, à un moment donné, avaient fait des actes incroyables et qu'ils n'avaient rien ressenti. Il y a des gens, parfois, qui analysaient les capacités de quelqu'un de diriger ou non. Je me rappelle des gens qui me disaient, à un moment donné: Quelqu'un est capable de diriger s'il est capable de mettre du monde dehors sans rien ressentir. Moi, c'est drôle, je n'ai jamais été de cette conception-là. J'ai toujours pensé un peu...

Evidemment, je n'ai pas les connaissances bibliques du ministre des Affaires municipales. Non. Je n'ai jamais été quelqu'un qui a fait étalage de vertus. Je ne me suis jamais cité en exemple. Je n'ai jamais prétendu être en contact direct avec le Seigneur. Je ne me suis jamais senti, non plus, comme Moïse qui descend de la montagne puis qui garroche ses Tables de la Loi à son peuple. Non. Mais il y a une parole de l'Évangile, j'ai toujours pensé, moi, à une parole qui m'a toujours frappé, c'est que, dans l'Évangile... Moi, je ne suis pas un rongeur de balustre, non plus. Mais il y a des beaux enseignements. Je me rappelle toujours la parole, c'est le pasteur et ses brebis, qui se sentait responsable de toutes les brebis de son troupeau et qui, à un moment donné, abandonnait temporairement celles qui étaient en forme pour aller s'occuper de celles qui étaient malades, de celles qui étaient plus faibles, de celles qui avaient besoin davantage de l'aide du pasteur. Je remarque que le ministre, lui, il dit: Les occasionnels, ceux qui ont le plus d'insécurité, ceux qui sont les plus âgés, ceux qui auront sans doute le plus de difficultés à se replacer... Vous savez, on est

dans une période actuellement de crise épouvantable et ceux qui auront plus de difficultés à se replacer, on «**varge**» dessus.

Quand le ministre des Finances demande des coupures, je n'ai jamais vu un sous-ministre lui recommander de se couper lui-même, je n'ai jamais vu ça. Quand le sous-ministre demande au sous-ministre adjoint: **Qu'est-ce** qu'on va couper?, le sous-ministre adjoint qui dit: Moi, on devrait me couper, je n'ai jamais vu ça. Je n'ai jamais vu le directeur de service non plus, le directeur général de direction générale qui a proposé de se couper, lui. Je n'ai jamais vu, non plus, un directeur de service qui a proposé de se couper. J'ai toujours remarqué que, plus les gens sont hauts dans la hiérarchie, mieux ils frappent ceux qui sont bas. J'ai toujours pensé que ce n'était pas la meilleure façon de diriger.

(16 h 20)

Vous savez, actuellement, je le dis et je le répète, je l'ai dit aujourd'hui au Conseil du patronat, il y a - les dernières statistiques - 490 000 chômeurs au Québec, il y a 428 000 ménages sur l'aide sociale qui touchent 710 000 personnes. Les deux ensemble, ça fait 1 200 000 personnes, 1 200 000 personnes, alors qu'il y a seulement 2 925 000 personnes au Québec qui ont un emploi. 1 200 000 qui n'en ont pas par rapport à 2 925 000 qui en ont. Additionnez ça, vous allez voir qu'actuellement on est à un taux de chômage qui est plus un taux d'inactivité de personnes. 1 200 000 par rapport à 2 925 000 qui ont un emploi, vous savez que ça veut dire à peu près 30 % de chômeurs, 30 % de gens qui ne travaillent pas.

Evidemment, aujourd'hui, quand on compte les chômeurs, on ne compte pas les assistés sociaux. Vous savez, quand la crise économique de 1929 est arrivée, il y avait, au mois de décembre 1929, alors que le krach de la bourse est arrivé au mois d'octobre, selon les statistiques du temps qui comptaient les ouvriers syndiqués, 14,5 % de chômeurs. Dans les statistiques du temps, on comptait les ouvriers syndiqués. Mais, dans ce temps-là, il n'y avait pas beaucoup d'aide sociale. L'assurance-chômage, ça n'existait pas. On comptait les ouvriers syndiqués, parce que, eux autres, ils étaient plus comptés.

Aujourd'hui, on est dans une période de crise incroyable. Les économistes vont trouver ça gentil, le cycle de Kondratieff se réalise. Le cycle de Kondratieff, on disait, il y a des bas, des grandes crises à tous les 60 ans. Ils avaient raison, encore une fois. La dernière était au début des années trente; l'autre, au début des années quatre-vingt-dix. Soixante ans, exactement. Le cycle de Kondratieff se réalise encore une fois, comme la lune qui tourne autour du soleil se réalise. On voit ça régulièrement et ça continue. Aujourd'hui, par exemple, est-ce que c'est le temps de faire le «jouage» de chaise musicale à laquelle on joue là? Est-ce que c'est

le meilleur moment de faire le jeu de la chaise musicale quand on dit: On va fermer un bureau à **Sept-Îles**, on va en ouvrir un autre à **Baie-Comeau**; on va fermer des bureaux à Jonquière, on va en ouvrir d'autres à Roberval; on va fermer des bureaux à **Val-d'Or** ou **Amos** pour en ouvrir d'autres ailleurs? On va s'amuser. On va jouer à la chaise musicale.

Je regarde aujourd'hui le maire de Charlesbourg, si on le fait venir avec l'Union des municipalités, je suis persuadé qu'il va dire qu'il a fait un bon coup en achetant l'hôtel de ville 6 000 000 \$. Il a fait un bon coup. Il a fait un bon coup, pourquoi, essentiellement? C'est parce qu'il y a à peu près un taux d'inoccupation des bureaux entre 25 % et 30 % à Charlesbourg. Les bâtisses se donnent. J'ai vu quelqu'un qui me disait: J'ai réussi à avoir une bâtisse pour le prix du loyer d'une année. Elles se donnent, parce qu'il n'y a plus d'activité économique. On est dans une dépression profonde actuellement où les gens, et je le dis comme je le pense, qui ont la sécurité d'emploi, il me semble, ne pensent pas beaucoup à ceux qui n'en ont pas. Les gens qui sont certains de manger demain matin, dans un mois ou dans deux mois n'ont pas beaucoup de compassion pour ceux qui vivent l'insécurité complète.

Mme la Présidente, mettons-nous dans la position actuellement qu'on n'a pas de parents qui peuvent nous endosser, ni de frères et soeurs qui peuvent nous endosser, puis on n'a pas d'argent, puis on n'a pas de revenus. On paie avec quoi? La banque n'accepte pas de prêter à des gens qui n'ont pas de revenus. Quand vous n'avez pas d'amis personnels de votre famille ou d'amis personnels qui ont de l'argent, vous n'avez pas d'endosseur, vous faites comment pour faire vos paiements quand vous n'avez pas d'argent? Actuellement, c'est le lot d'un grand nombre de personnes au Québec.

Aujourd'hui, on dit: On va chambarder le ministère pour passer la facture aux autres. C'est ça, l'opération, au fond. Je n'ai pas entendu parler que le ministère ou le gouvernement voulait baisser la taxe sur l'essence, baisser le prix des permis de conduire, baisser le prix des immatriculations. Non. Il garde les mêmes revenus, mais passe la job à l'autre. 33 000 km sur 60 000 km qu'on passe à l'autre, mais on garde les revenus. Je n'ai pas vu de transfert. Ah! On va donner un petit montant d'argent temporairement, mais je n'ai pas vu... C'est 33 000 km sur 60 000. Mais je suis certain que tous les sous-ministres ont trouvé leur job aussi essentielle qu'avant. Je suis persuadé que les deux ministres ne se sont pas dit: On en a un de trop, on a deux fois moins de routes qu'avant. Est-ce qu'on a un ministre de trop? Un cabinet de trop? Je n'ai entendu rien dans ce sens-là. C'est les autres qui sont de trop.

Comme disait Jean-Paul Sartre, «l'enfer, c'est les Autres». On a l'impression de vivre ça.

Les gens nous disent: L'enfer, c'est les autres. Moi, je crois à ça quand quelqu'un se coupe lui-même, quand il dit: Là, il y a trop de dépenses, je vais me couper moi-même. Je ne vois jamais ça. Deux ministres, deux limousines. Avez-vous remarqué qu'il n'y a pas... Ni l'un ni l'autre des deux ministres n'a dit: On est de trop. Il y en a un des deux qui est de trop. Les adjoints parlementaires, en avez-vous entendu un qui a dit qu'il était de trop? Pas du tout. Eux autres, c'est correct. Mais le peuple, lui, les employés, eux autres, ils ont les mêmes besoins. Est-ce qu'on entend quelque chose? Pas un son. C'est un peu pour ça que j'aimerais à savoir essentiellement une chose, qu'on les entende, qu'on parle avec eux, comment ils voient la chose. C'est un peu normal. N'importe quel condamné à mort a droit à ça, n'importe quelle personne à droit à ça.

Mme la Présidente, je sais que le ministre aimerait ça que ça se passe vite. Je suis persuadé que, dans les camps de concentration, dans le temps de la guerre, quand il y avait des prisonniers qui étaient condamnés à mourir de faim, le gardien du camp avait hâte qu'il meure vite. Ça lui évitait de voir la souffrance trop longtemps. Je vais dire au ministre qu'on va lui faire voir la souffrance le plus longtemps possible. Je l'avertis de ça, Mme la Présidente, parce qu'il y a des gens qui vont souffrir terriblement des mesures aveugles qu'il passe actuellement. Il y a des gens qui vont payer cher pour ça. Il y a des gens qui vont souffrir. Je le sais, les gens nous rencontrent, ils nous le disent, ils sont désespérés: Qu'est-ce qui m'arrive? Qu'est-ce que je fais, moi, demain? La municipalité a peut-être bien ses «chums», elle aussi, à engager. Après ça, on dit: Oui, mais on va vous donner une préférence pour vous engager, on va vous donner une subvention la première année, 50 %, 25 % la deuxième, 25 % la troisième et, après ça, bien, ils seront habitués à vous. Mais les municipalités ont peut-être d'autres visées.

Je remarque, par exemple, que Mme la députée de **Mégantic-Compton** disait elle-même que les municipalités étaient contentes. Pourquoi? Parce que ça leur permettrait d'utiliser davantage le personnel qu'il y avait déjà. Ça ne créera pas de jobs, ça. Ça ne créera pas d'emplois, ça. Et les municipalités, ne nous trompons pas, si elles engagent un entrepreneur, il va déjà avoir ses employés. Comment ça va fonctionner? Quels vont être les effets de «bumpage»? Il ne nous en parle pas, le ministre. Quels vont être les effets? Il y a une convention collective, là. Quels vont être les effets par rapport aux employés qui vont être coupés? Quels vont être les avantages qu'il va y avoir pour la population? Les coûts de ça? Il y a des coûts à ça. On a demandé des études d'impact; il n'y en a pas. Si le ministre en a, depuis le temps, qu'il nous le dise. Quelles sont les études d'impact? Quels sont les impacts? Il

dit: Ah bien, on ne le sait pas encore. La décision est prise, mais ils ne savent pas quels sont les impacts encore. Il y a des impacts. Sur les emplois, il y a des impacts. Sur les employés, il y a des impacts. Sur les services à la population, il y a des impacts. Sur les coûts de cancellation des contrats existants, tant des contrats de bureaux que des contrats d'emplois, il y a des coûts également. Il y a des bureaux qu'on va fermer; il va falloir payer des indemnités à ceux-là et en louer d'autres. Il y a des coûts considérables.

On n'a pas vu, Mme la Présidente, l'ombre d'une ligne sur l'étude des impacts. Le sous-ministre nous a dit candidement, parce qu'il voulait nous dire que c'était un projet, que les impacts n'étaient pas faits, qu'il n'y avait pas encore d'analyse d'impact, que les analyses d'impact étaient pour plus tard. Il l'a dit quand il a rencontré l'Opposition officielle. Le sous-ministre, M. Lalonde, et M. Germain Halley nous ont dit qu'il n'y avait pas d'étude d'impact, que ce serait pour plus tard parce qu'il fallait finaliser certaines choses avant de commencer les études d'impact.

Le ministre a annoncé en conférence de presse la semaine dernière...

**Une voix:** Le lendemain.

**M. Garon:** ...le lendemain, que la décision était prise. C'est un drôle de gouvernement, ça. Mme la Présidente, c'est un drôle de gouvernement qui prend les décisions et analyse leurs effets après. Normalement, une bonne planification fait en sorte qu'on analyse les impacts avant et qu'on prend les décisions après avoir connu les impacts. D'ailleurs, sous l'ancien gouvernement, il était impossible de passer une loi ou un règlement sans indiquer quels étaient les impacts sur les emplois, les impacts financiers et les impacts sur les administrés et sur les emplois dans les autres services gouvernementaux. Il y avait différentes analyses d'impact à chaque fois qu'il y avait une décision de prise pour qu'on ne prenne pas une décision à l'aveuglette et qu'on connaisse les impacts qu'il y avait.

(16 h 30)

Aujourd'hui, il y a quand même... Tu sais, quand on dit, par rapport à 11 000 fonctionnaires au ministère des Transports, à peu près 11 000 fonctionnaires, qu'on parle de 2625, ça, c'est admis - 1250 occasionnels, plus 500 permanents, plus 885 sur trois ans, 1385, ça veut dire, au fond, je dis 2635 - c'est du monde! Si vous calculez que ces gens-là sont mariés puis ont des enfants, mettons une famille moyenne, mettez-la à quatre personnes, ça veut dire qu'il y a 10 000 personnes visées par ça, seulement sur l'effet des impacts humains. Et le ministre, lui, il ne nous a produit aucun impact. Il est frette, Mme la Présidente, frette comme le métal d'une lame de

rasoir. Frette, frette, frette! Pas de sentiment! Le coeur ne réagit pas. C'est quelque chose, Mme la Présidente.

Nous, c'est pour ça qu'on demande de rencontrer le Syndicat des fonctionnaires, pour qu'on puisse leur demander quels vont être les impacts de la réforme et quelle serait, selon eux, la meilleure façon de faire les choses. C'est eux qui représentent les employés, c'est leur travail. Ce sont les employés qui se sont donné ce syndicat-là, pour les représenter. D'ailleurs, ce sera peut-être la dernière fois qu'ils vont les représenter parce que, après ça, ils ne seront plus dans le syndicat, il n'y aura plus de job. Je pense que ce serait normal que le Syndicat ait, pour une dernière fois, la tâche de les représenter devant leur employeur et devant l'Assemblée nationale.

Je le sais, dans chacune de nos régions - je le sais, moi, je reçois des téléphones - il y a des gens qui sont découragés. Puis, là, ils parlent plus parce que le risque est moins grand, ils vont être mis à la porte. Habituellement, les fonctionnaires n'appellent pas l'Opposition. Ils n'appellent pas l'Opposition, mais, là, ils disent: On n'a plus **grand-chose** à perdre! On n'a plus **grand-chose** à perdre! On n'a plus grand-chose à perdre! On ne sera plus dans la job! On va avoir perdu notre emploi!

Maintenant, les conséquences également. C'est important, les conséquences. Les ponts puis les routes, on a appris toutes sortes de choses quand le syndicat des ingénieurs est venu en grève, parce qu'il a dit toutes sortes de choses, ce qui se passait, et des choses que le ministère n'aurait pas voulu dire. Mais on sait, par exemple, qu'il y a un grand nombre de ponts défectueux au Québec. On parle de 800 ponts qui sont dans un état différent de qualité, qui ont besoin de réparations plus ou moins urgentes. Le ministère le sait; lui-même, il les fait analyser.

Quand les ponts vont tomber sous la responsabilité des municipalités, imaginez-vous la municipalité qui a une grosse rivière puis qui a 300 de population en comptant les femmes et les enfants; ça coûte cher, une analyse, demander à une firme d'ingénieurs de venir analyser ça. Qu'est-ce que vous voulez, la grosseur des rivières ne va pas avec la grosseur des villages. On peut avoir des petits villages qui ont des grosses rivières; c'est souvent le cas.

Rappelez-vous la rivière York il y a quelques années, c'était sous l'autorité du ministère, quelqu'un est arrivé puis le palier était tombé. Il s'est cogné sur le palier puis il est parti dans le courant. Le palier était tombé. Il est arrivé, il n'a pas imaginé ça, à moins que les lumières... Il n'a pas pu imaginer ça. Il a dû trouver ça curieux. Il voyait mal, temporairement. Il n'a pas eu le temps de voir, il était rendu dans l'eau. Il est parti avec le courant. Il y en a un qui s'est sauvé. Il avait une Volkswagen puis c'était étanche, une Volkswagen; il a pu ouvrir les fenêtres

un peu, puis ramer avec ses mains, puis se ramener un peu au bord, puis se sauver. Il y en a d'autres qui n'ont pas pu faire ça parce que les voitures étaient moins étanches. Je m'en rappelle, il y a plusieurs années. Je me rappelle de ce cas-là. Pourquoi? Quand ce ne sera pas analysé, les ponts... Vous allez être sur un pont, comprenez-vous, qui ne sera pas...

La capacité portante des ponts. Je me rappelle, une chance que le syndicat des ingénieurs nous avait dit, par exemple, que le pont de **Saint-Romuald**, sur la rivière Chaudière, était en mauvais état. Le lendemain, on a vu une pancarte du ministère disant: Capacité maximum, tant. Le lendemain! S'il n'y avait pas eu de grève, on ne l'aurait pas su. Le pont serait peut-être bien tombé. Le syndicat disait, à toutes fins pratiques, qu'il tenait par la peinture, le pont. D'ailleurs, l'année d'après, on a mis une couche de peinture et on a attendu deux ans pour le réparer. La peinture semblait plus importante que le changement des «**bôltes**» ou des «**tarauds**», des boulons, des écrous. Non, mais c'est vrai. Rappelez-vous le pont Duplessis qui était tombé.

**M. Middlemiss:** Le pont de Sainte-Marguerite.

**M. Garon:** Le pont de Sainte-Marguerite. Les ponts sous l'administration du ministère, le pont de la rivière Nicolet, très récemment, des ponts qui sont tombés, sous l'administration du ministère avec un gros «**kit**», 11 000 employés. Maintenant, les ponts vont tomber, imaginez-vous, c'est le reste des municipalités qui ont des ponts... Quand on dit, dans la loi, que les ponts, à défaut d'entente, c'est les municipalités qui sont responsables des ponts, à moins qu'on s'entende avec le ministère, ça fait une moyenne pression, ça, sur la municipalité pour s'entendre. Qu'est-ce qu'une municipalité est capable de faire par rapport à des ponts? Je pense au député d'Arthabaska, il y en a pas mal de ponts dans son comté. Je me rappelle, quand on était à l'Agriculture, il était responsable justement de voir les berges, les questions environnementales concernant les berges. On avait choisi le député d'Arthabaska parce que c'était un des députés qui avaient le plus de cours d'eau dans son comté.

**M. Baril:** Deux grosses rivières.

**M. Garon:** Le plus de cours d'eau. Il y avait des impacts. On a dit: Bon, vous êtes concerné, embarquez donc pour regarder ça avec les gens de l'environnement et, en même temps, vous êtes cultivateur, vous savez ce que ça va donner. En même temps, c'était l'adjoint parlementaire, et il avait regardé ça. Pourquoi? Parce qu'il y a des impacts considérables; il y a des grosses rivières dans un comté comme Arthabaska. C'est les municipalités qui vont arriver avec la respon-

sabilité des rivières... pas des rivières, la responsabilité des ponts.

L'asphalte, les routes, je comprends qu'il y a des chemins, comprends-tu, dans lesquels il passe plus de perdrix que d'automobiles. Ça, je sais ça. Je sais qu'il y a des routes de gravelle qui sont plus traversées par les lièvres que par les piétons. Je sais ça aussi. Il y aura moins de dommages dans ces cas-là. Mais il y a des routes qui sont très passantes. Je pense, par exemple, à une municipalité dans mon comté. Je vous donne un exemple bien simple, Pintendre, la route des Îles, ils sont très inquiets. Pourquoi, essentiellement? Parce que, le gouvernement, même s'il a fait, il y a quelques années, il y a plusieurs années, l'autoroute de la Beauce, il passe encore deux fois plus de monde à Pintendre que sur l'autoroute de la Beauce. Il y a un petit deux voies à Pintendre, mais il passe deux fois plus d'automobiles, plus que deux fois plus d'automobiles à Pintendre que sur l'autoroute de la Beauce. Même la politique ne change pas la réalité. Alors, comme il passe beaucoup d'automobiles, près de 20 000 automobiles sur un petit deux chemins, une route ordinaire, les gens prennent une autre route, la route des Îles, que le ministre met sous leur responsabilité.

Pourtant, Pintendre, ce n'est pas un village de 300, 400, c'est une petite ville. Ils sont inquiets. Ils sont inquiets parce qu'ils disent: Ça n'a pas de bon sens qu'on soit obligés d'entretenir cette route-là, ce n'est pas une route pour nous autres. Est-ce qu'il y aura un péage? Ils ont fait l'analyse eux-mêmes; ils se sont rendu compte que la plupart des gens qui passaient là venaient d'ailleurs, que, pour éviter Pintendre, ils passaient sur la route des Îles. Est-ce que la municipalité, à ce moment-là, ne sera pas tentée de dire: Pourquoi je ne mettrai pas un péage sur une route de même? J'aimerais autant avoir un péage; au fond, j'entretiens une route pour des gens qui ne sont pas des gens de chez nous; il y a juste 40 maisons le long de la route et il passe des milliers d'automobiles. Alors, c'est évident que ce n'est pas une route pour eux autres. Est-ce qu'ils ne pourraient pas dire: À ce moment-là, mettons un péage ou mettons une vignette pour les gens de la place?

Parce que, eux autres, ils vont payer leurs taxes, mais les autres ne payeront pas de taxes et ils vont utiliser la route. La municipalité n'aura pas la charge, n'aura pas rien de taxe sur l'essence, n'aura pas les taxes de vente sur les pièces, n'aura pas les taxes de vente sur les services du garage, n'aura pas les primes des assurés pour piger... Elle ne pourra pas piger dans la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec. Comprenez-vous? La municipalité, elle va se retrouver avec la route sans les revenus, pour être obligée de payer pour entretenir une route qui sert aux gens d'ailleurs qui ne payent pas de taxes à la municipalité. C'est un drôle de problème. C'est un gros

problème. Ce n'est pas un petit problème, c'est un gros problème. Et cette route-là est sur le bord d'une rivière en plus. Si elle est mal entretenue, vous dérapez et vous tombez dans la rivière; à certains endroits, pas partout, pas tout le long de la rivière, mais à des places le long de la rivière.

(16 h 40)

Il y en a combien de cas de même, de cas comme ça? On n'est pas en Californie au Québec. On n'est pas en Californie. Alors, il y a des impacts considérables à une loi comme celle-là, des impacts considérables sur les services à la clientèle, et les charges que devront assumer les municipalités pour des services qui ne seront pas rendus à la population. Il n'y aura pas la péréquation qu'il y a avec les taxes actuelles qui vont pour les routes. Quand les gens paient pour l'essence, des taxes sur l'essence, bien, ils paient en fonction de l'usage. Si je ne prends pas beaucoup mon automobile, je paie moins de taxes. Si je la prends plus, je paie plus de taxes. Dans le fond, c'est une taxe qui n'est pas complètement injuste, mais elle est peut-être bien trop haute en fonction des dépenses qu'on fait pour les routes. Au moins, les gens qui paient, c'est des gens qui utilisent les routes avec leur automobile.

Quand on va arriver dans une municipalité qui n'aura aucune source de revenu connectée avec l'automobile, la municipalité va être en charge de routes... Vous ne parlez pas des rues. Les rues, c'est une autre affaire. Une rue, essentiellement, en gros, c'est pour le service des gens qui y demeurent. Habituellement, quand vous passez par une rue - habituellement - vous allez sur cette rue-là parce que vous demeurez là ou que vous allez voir quelqu'un qui demeure sur cette rue-là ou bien une rue avoisinante. Mais une route, essentiellement, c'est la connexion entre deux municipalités. Un grand nombre de nos routes ont un caractère intermunicipal. Quel sera l'intérêt de la municipalité d'entretenir ces routes-là, quand les gens de la population locale sont plus ou moins intéressés à l'avoir sous leur responsabilité? Puis ils pourront ne pas vouloir payer les taxes, tout simplement. En quoi le gouvernement va être obligé de dire: Taxez-vous? Rappelez-vous le règlement 13 en Californie, quand les citoyens de la Californie ont dit: On ne paie plus; on ne veut rien savoir, on ne paie plus; on est tannés de payer. La révolte fiscale des consommateurs est proche, est proche actuellement.

Moi, je suis un de ceux qui sont révoltés. Je trouve qu'on paie trop de taxes. Je trouve que ça n'a pas de bon sens, les taxes qu'on paie par rapport à ce qu'on reçoit. On paie trop de taxes. Il y a trop de gaspillage, quand on voit, comprenez-vous, que, l'hiver, on nage dans le sel quasiment. On a l'impression que ce n'est pas les routes qu'on veut saler, on veut nous saler nous autres mêmes. Vous avez des pays qui ont des

hivers autant que nous autres, ils ne mettent quasiment pas de sel. Nous autres, ce n'est plus du sel, comprenez-vous. C'est rendu même dangereux. Le sel, ça fait une sloche coulante. On met trop de sel, à un moment donné, on arrive dans... La neige est moins dangereuse que le genre de sloche dans laquelle on se retrouve après avoir mis trop de sel. Ça va être quoi les critères? On va passer dans une municipalité, Hs en mettent plus; d'autres en mettent moins. On va conduire... Comment on va s'ajuster dans la conduite d'une automobile? Une place, il y a du sel; d'autres places, il n'y a pas de sel; d'autres places, c'est de la terre. Ça ne glisse pas pareil en automobile. Comment vous allez faire, là? Ça va être quoi la sécurité qu'il va y avoir en fonction de la quantité, des mélanges - parce que, dans les municipalités, ils font des mélanges - en fonction des mélanges, et la valeur des mélanges varie selon la température en plus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Et bonne mère que le temps passe vite! Je pensais que je venais de commencer, Mme la Présidente.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Franchement, j'étais aux premiers balbutiements de ce que j'avais à dire. En tout cas, c'est pour ça que nous demandons de faire venir le Syndicat des fonctionnaires pour que des gens d'expérience, des gens qui, pour plusieurs qu'on rencontre, ont 50 ans en montant, qui ont une longue expérience des transports, puissent venir dialoguer avec nous sur ce projet de loi - la plus grande expertise qu'il y a au ministère, ce n'est pas le ministre qui est de passage, c'est la fonction publique qui est là - et qu'on puisse discuter avec eux des impacts, ce que le ministère n'a pas fait, d'une législation comme celle qu'il veut proposer: impacts sur les emplois, impacts sur les employés, impacts sur les services à la population, Mme la Présidente, et impacts sur les coûts pour la population.

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

**M. Middlemiss:** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez 30 minutes d'un trait.

**M. Robert Middlemiss**

**M. Middlemiss:** Merci, et je vais m'en servir, Mme la Présidente.

Lorsqu'on parle des mises à pied résultant de la décentralisation du réseau routier... J'aime-

rais bien ça que le député de Lévis reste ici. On ne serait pas obligé de répéter quatre, cinq fois pour qu'il soit au courant des choses. Il veut savoir les impacts, il veut avoir des renseignements, mais il s'en va. En tout cas!

Mme la Présidente, les conséquences de la décentralisation, et les gens le savent depuis longtemps, les saisonniers... En passant, les saisonniers ne sont pas nécessairement appelés à toutes les années. S'il y a de l'ouvrage, on les appelle; s'il n'y a pas d'ouvrage, on ne les appelle pas. Dans ce contexte-ci, on remet 33 000 km de route et, si on ne changeait pas le nombre d'employés, parce qu'on a réduit le kilométrage de routes dont on doit être responsable, le député de Lévis et ses collègues seraient les premiers à nous dire qu'on se débarrasse de travail, mais qu'on garde le même nombre d'employés.

Donc, ceci étant dit, nous ne sommes pas des sans-cœur, toutefois, et ce n'est pas moi qui le dis tellement comme M. Nicolet, le président de l'Union des municipalités régionales de comté, lors d'une entrevue à la radio avec Michel Lacombe, le 4 du douzième mois de 1992. M. Lacombe lui parlait du transfert du réseau routier, il lui parlait des employés. M. Nicolet disait: «Oui, il y a au Québec quelque 1200 occasionnels, saisonniers, employés qui sont engagés pour le ministère des Transports, bon an, mal an, pour voir à l'entretien de la voirie locale, qui, maintenant, se retrouvent sans véritable autre débouché. Ce que le gouvernement tâche de faire, c'est un souci humain louable, c'est de permettre à ces personnes de se réorienter et, pour ce faire, pour faciliter la transition, le gouvernement offre de défrayer, sur une base décroissante, le coût associé à l'engagement de ces personnes par les municipalités. Donc, c'est essentiellement une démarche qui a un but social et, dans ce sens, on ne peut que l'encourager. Pour les municipalités, ça donnera accès à une main-d'oeuvre qualifiée à un coût intéressant.» Ce n'est pas les paroles du ministre, c'est les paroles de M. Nicolet. Donc, concernant les saisonniers, on tente, on a un programme... Ce n'est pas seulement avec les municipalités, ça pourrait aussi être avec l'entreprise privée.

Une chose qu'il ne faut pas oublier, le transfert de ces 33 000 km de route aux municipalités va apporter un investissement de 158 000 000 \$ dans tout le Québec. Ça fait longtemps qu'on parle des régions, que les entrepreneurs locaux n'ont pas de travail, c'est toujours les gens de l'extérieur qui viennent travailler. Mais, regardez là, c'est les municipalités qui vont avoir ces sommes d'argent là. C'est elles qui pourront décider soit de se monter un service d'entretien des routes ou bien d'utiliser les services d'entreprises privées qui sont dans la municipalité. Est-ce que ça, ce n'est pas quelque chose qui va aider à l'essor économique des

régions? Parce qu'il me semble que - c'est peut-être le député de Shefford qui disait que le projet de loi n'a aucune incidence économique - ça va garantir un peu plus que les sommes d'argent vont être dépensées et, aussi, que c'est les gens locaux qui vont en profiter. Certainement qu'on n'est pas pour faire venir un entrepreneur de Montréal pour faire l'entretien d'été ou d'hiver dans une municipalité en région. Donc, les chances sont que ça va être quelqu'un de local. Est-ce que ça, ce n'est pas bon pour l'économie locale? Est-ce que ce n'est pas une façon de maintenir des gens en région? Du moins, mes collègues du côté ministériel trouvent que, oui, ça va être une bonne chose; ce n'est pas nécessairement les gros entrepreneurs des grands centres qui vont venir faire ces travaux-là.

(16 h 50)

Donc, si on regarde le nombre d'emplois, les saisonniers, 1250; il y a 500 permanents. Pour les 500 permanents, par attrition ou bien par retraite anticipée, nous croyons réussir, de cette façon-là, à combler ces 500 postes-là. De nous appeler des bouchers, des gens qui n'ont pas de cœur, je pense que c'est un peu exagéré. Mais, connaissant le député de Lévis, ça ne m'étonne pas. Le résultat de la décentralisation ou la conséquence sur les emplois, c'est 1750, ce n'est pas 2600. Les gens qui disent ça ne savent pas de quoi ils parlent, parce que l'autre, le 885, ça, c'est dû à une réduction de 2 % sur cinq ans qui a été demandée par le Conseil du trésor. À date, nous avons comblé 200 postes et quelques. Il y en a 885. Et ça, ça fait partie de la rationalisation, tous les ministères du gouvernement. Un gouvernement responsable, c'est ça. Donc, ne mélangez pas les choses. Si on parle des conséquences de la décentralisation, c'est 1750, et ça va mettre dans l'économie locale - n'oubliez pas ça, là; ça met ça dans l'économie locale...

Et une chose que j'espère que vous allez réaliser là, on nous disait tantôt: Ah! c'est les gens, la taxe foncière... Mais qui, pensez-vous, payait des impôts pour les 159 000 000 \$ qu'on remet aux municipalités? Qui payait les impôts pour ça, sinon les mêmes Québécois? Arrêtons de se conter des peurs, hein! C'est toujours le même citoyen qui paie, que ce soit le fédéral qui taxe, le provincial ou le municipal. Il n'y a pas de secret. Et tout le monde dit: Ah! le gouvernement le plus près du peuple, c'est le gouvernement municipal; ils nous appellent quand les routes ne sont pas belles, on les rencontre au centre d'achats. Oui, et aussi, c'est les gens qui peuvent aller à l'hôtel de ville lorsque le conseil... demander: On aimerait bien ça, M. le maire et MM. les conseillers, paver la rue ou poser des lumières. Les gens disent: Oui, on va regarder ça; revenez nous voir, on va vous dire combien ça va vous coûter. Donc, ils font faire l'analyse et ils disent: Pour ces travaux-là, ça va vous coûter tant, sur une base d'une taxe d'évaluation

locale, ça va vous coûter tant du pied de front. À ce moment-là, les citoyens ont l'occasion ou la chance de dire oui ou non. S'ils sont prêts à payer les sommes, ils disent oui et, s'ils disent non, à ce moment-là, le gouvernement municipal ne fait pas les travaux. C'est clair.

Là, c'est de responsabiliser ces citoyens-là pour qu'ils puissent savoir que, si on demande quelque chose, il faut que quelqu'un paie pour. Il me semble que c'est clair. C'est peut-être ça, d'après moi, qui est la chose la plus importante dans toute cette décentralisation-là, en plus d'avoir un bon partenariat avec les gouvernements municipaux. C'est que le citoyen va réaliser que, chaque fois qu'on fait quelque chose pour lui, il faut que quelqu'un paie pour. C'est toujours plus facile si c'est le gouvernement supérieur qui donne des subventions ou paie pour, mais le même citoyen ne réalise pas que c'est lui aussi qui paie pour, parce qu'on va le taxer. Et, si on veut réussir à mettre un plafond sur les dépenses du gouvernement, il va falloir qu'on commence là.

C'est toujours facile pour le député de Lévis et ses collègues de dire: Ah! regardez, les taxes municipales vont augmenter, mais, en retour, le gouvernement va aller chercher les mêmes sommes d'argent. Non, ce n'est pas ça notre but. Notre but, c'est d'économiser, et il me semble qu'il faut commencer à la base, et c'est au niveau des gouvernements municipaux qui, eux, peuvent plafonner ces dépenses-là. Et, nous autres aussi, ensuite, on devrait suivre.

Quand je vois ces gens-là dire: Ah! il y a l'argent. Mais, si ça ne nous coûtait pas 50 000 000 \$ chaque lundi matin, parce que vous avez mal géré pendant 10 ans, on ne serait pas aussi mal pris. On aurait de la marge de manoeuvre, qu'on n'a pas. Non, on ne l'a pas. C'est bien facile. Et de penser que, du jour au lendemain, le 2 décembre 1985, tout d'un coup, le réseau routier n'était plus bon, les ponts n'étaient plus sécuritaires... Mon oeil! Vous l'avez négligé, et c'est nous autres qui sommes obligés de le corriger.

Le savant député de Lévis tantôt parlait des ponts. Oui, les ponts. C'est en 1986 qu'on s'est aperçu que les ponts étaient dans un état pitoyable et c'est à ce moment-là qu'on a été obligés d'avoir un programme spécial d'inspection. Et je voudrais bien le rassurer, parce qu'il aime ça dire des choses, mais il n'est pas ici, j'espère que son chercheur pourra le lui dire, une bonne petite note, que les ponts au Québec sont sécuritaires et que ceux qui ne le sont pas sont fermés ou que ceux sur lesquels les charges sont limitées, c'est identifié de cette façon-là. En plus, depuis 1990, nous dépensons 60 000 000 \$ par année dans la réparation des ponts. J'espère que tu écoutes et que tu vas le lui dire, parce que c'est toujours facile de dénigrer et de faire peur aux gens. Je veux les rassurer, les gens: nous avons un programme de réparation, d'ins-

pection, et les quelques problèmes qu'on a avec nos ponts, c'est que c'est des ponts qui avaient été conçus non pas pour la circulation et les charges que nous avons aujourd'hui. Donc, ça, ça fait partie de ça et c'est pour ça qu'il y a des ponts qu'on doit refaire complètement pour rencontrer les exigences d'aujourd'hui.

Mme la Présidente, c'est tellement facile de critiquer. Et l'incohérence du député de Lévis... D'un côté, il déplore le fait qu'on rationalise et qu'on fait des mises à pied au ministère; de l'autre côté, lorsqu'il parle des gens qui travaillent sur les ponts, et il parlait des ponts qui sont tombés, et ainsi de suite, il dit: «C'est-u» pas épouvantable, un organisme avec 11 000 employés ne peut pas faire mieux que ça. Tu sais, l'incohérence la plus totale. Il nous critique. Premièrement, il dit qu'il devrait y avoir un ministre au lieu de deux. Le premier ministre prendra soin de ça. Après que les 33 000 km de route seront transférés, à ce moment-là, si le premier ministre, dans sa sagesse, juge à propos qu'il y en a un de trop, bien, il se débarrassera d'un A ce moment-là...

**M. Baril:** C'est plus sage.

**M. Middlemiss:** Certainement. Ce n'est pas plus grave que ça. Là, parce qu'on veut faire des choses ici, aujourd'hui, il me reprochait que le sous-ministre n'était pas ici, et des choses de même. Mais, lorsque des choses arrivent, il nous dit: Ah! vous n'étiez pas au courant de ça; vous avez mis ça sur le pilote automatique; vous avez mis ça sur le pilote automatique, vous n'êtes même pas au courant de rien, et, lorsqu'on est au courant des choses et qu'on peut répondre, là, il dit: Ah! vous devriez avoir votre sous-ministre ici, on aimerait ça l'entendre. Il va falloir qu'il se décide, hein! Il y a des choses qui sont de la responsabilité du sous-ministre et il y a des choses qui sont de la responsabilité du ministre; on fait le partage des choses et on prend nos responsabilités.

**Une voix:...**

**M. Middlemiss:** Oui. Donc, j'espère que vous avez compris sur les employés. Il y a 1250 saisonniers. Vous avez compris? Ceux-là...

**M. Baril:** On a tout compris.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, mais, des fois, vous comprenez, mais je vais vous le répéter, on ne répète jamais assez souvent.

**M. Baril:** Ah! c'est vrai, ça.

**M. Middlemiss:** 1250 saisonniers. Les saisonniers, c'est les employés qui n'étaient pas garantis d'avoir un travail, même à l'été. On appelait ceux dont on avait besoin, dépendant du

volume de travail. Il y a une chose aussi, ces gens-là vont être sur une liste d'appel pendant quatre ans - pendant quatre ans - si on ne réussit pas à les placer avec le programme d'aide de 50 % du salaire la première année, 25 % la deuxième et 25 % la troisième. Donc, il me semble que ce n'est pas si mauvais que ça.

Les 500 permanents qui doivent partir... Vous voyez, on aurait bien pu dire: On se débarrasse seulement des saisonniers et, dans la boîte, à Québec et à Montréal, tous ces gens-là qui sont là, les cadres, et ainsi de suite, on ne coupera pas, là. Vous voyez qu'on s'en va même... C'est une rationalisation qui fait du sens, pas seulement en bas, en haut aussi. Ces 500 là, eux, c'est des gens qui sont encore un peu plus chanceux, ils ont une permanence. Mais on va tenter, avec la retraite anticipée, avec l'attrition, de combler ces 500 là.

L'autre chose, mélangez-vous pas non plus, les 885, ça n'a rien à faire, ça n'a rien à faire du tout avec le transfert du réseau routier aux municipalités. C'est quelque chose que le gouvernement s'est donné comme bon gestionnaire, de réduire la fonction publique de 2 % par année pendant cinq ans, et c'est tous les ministères. Donc, vous voyez que ça, ce n'est pas tellement mauvais que ça.

(17 heures)

Il y a une chose aussi qui m'étonne, c'est que, dans une municipalité, dans une ville, dans quelque chose d'urbanisé, et le député de Lévis le mentionnait tantôt, c'est que les propriétaires riverains paient totalement, à partir de la taxe foncière, le coût de l'entretien, l'amélioration et la conservation de leurs rues. Pas de subvention, et il n'y en a jamais eu, de subvention du gouvernement provincial. Pour les routes, ce qu'on appelle les rangs, ceux-là c'est des agriculteurs - et ça, je n'ai rien contre - il y a des subventions. Puis la taxe foncière est payée à peu près à 75 %; 75 % sont payés par le gouvernement du Québec à même les taxes, et je n'ai rien contre ça.

En plus, on payait pour l'entretien des routes à 100 %. On dit: Maintenant, ces routes-là, on va vous les remettre. On va vous demander un effort fiscal, pas plus que 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation foncière, et on va vous compenser à 3800 \$ du kilomètre. Et ce chiffre-là est fait... C'est bien beau, les unions ont contesté le montant, mais les statistiques démontrent que les municipalités, aujourd'hui, en moyenne, dépensent 3800 \$ du kilomètre. Où ça coûte 4200 \$ du kilomètre, c'est le ministère des Transports. Ça, ça nous coûte ça à nous. Mais on est une grosse machine, peut-être pas aussi efficace... Et c'est pour ça qu'on dit que ce serait peut-être plus efficace si c'était fait par les municipalités ou par l'entreprise privée. Et les municipalités le font aujourd'hui elles-mêmes pour 3800 \$. Donc, ça, c'est 3800 \$ pour la prise en charge, l'entretien d'été et d'hiver. Et, en

passant, ces routes-là, l'hiver, elles sont entretenues par les municipalités à même une subvention. L'été, c'est le gouvernement, le ministère des Transports qui faisait l'entretien, soit lui-même en régie ou on donnait ça à contrat. Et, 3800 \$, c'est ce que ça coûte aux municipalités, là, on n'a pas sorti ça dans les airs, c'est le coût réel.

Maintenant, la préoccupation des ponts. On a écouté les revendications, les inquiétudes des deux unions qui siégeaient au comité technique et que j'ai eu l'occasion de rencontrer à la table Québec-municipalités. Les ouvrages dehors et les ponts plus compliqués sur le plan technique, les plus dispenseux sur le plan des coûts, on en garde 440, et on n'a pas identifié la limite de temps. Les autres ponts où nous trouvons que c'est des ponts de moindre importance, moins compliqués et moins coûteux, on va continuer, pendant quatre ans, à travailler avec les municipalités, faire les inspections, préparer les plans d'intervention et aussi, en même temps, permettre à ces municipalités, aux employés des municipalités d'obtenir l'expertise nécessaire pour que, au bout de ces quatre ans - et, en passant, le comité technique va continuer à travailler pendant ces quatre ans - les gens du milieu puissent bien prendre en charge les ponts.

Et il y avait une question d'équité. Moi, je peux vous donner un exemple, non pas parce que... C'est dans l'Outaouais, c'est dans mon comté. Nous autres, contrairement au restant du Québec, c'est les municipalités elles-mêmes qui, depuis toujours, font l'entretien et paient pour à 100 % pendant que, dans d'autres régions du Québec, c'est le gouvernement du Québec qui paie à 100 %. Ça, c'était inéquitable. Bien, on l'a fait. Est-ce parce qu'on est plus intelligents dans l'Outaouais que dans le restant du Québec? Je ne crois pas ça. Je pense que, si on a pu le faire, nous autres, dans l'Outaouais, les gens dans le restant du Québec peuvent le faire aussi bien. En réalité, moi, je leur ai demandé combien ça leur coûtait. Ils se sont donné un chemin pour les besoins, pas plus. Rien de chromé, pas pavé, c'est sur le gravier, mais un bon drainage et, pour l'utilisation, ça va bien. Donc, s'il y en a qui peuvent le faire... Les ponts qui sont sur ces routes-là, ils les entretiennent aussi. Ils les ont entretenus, puis ils l'ont fait dans le passé. Donc, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire ça en d'autres endroits. En plus, cette fois-ci, il y a un comité technique. Même l'Union des municipalités régionales de comté a un programme, aussi, pour entraîner, pour donner de la formation aux gens. Donc, Mme la Présidente, ce n'est pas si... Si les gens veulent m'écouter, ils vont comprendre que ce n'est pas si difficile que ça.

Puis il y a eu beaucoup de changements depuis. Le député d'Arthabaska nous parlait, par exemple, des lettres qu'il a reçues au mois de juin, puis au mois de mai, puis au mois de

juillet, mais il y a tellement de choses qui ont changé depuis ce moment-là à la table Québec-municipalités, à la table du comité technique, des choses dans le bon sens. On a réalisé l'inquiétude vis-à-vis des ponts, on a changé. On a ajouté un montant de 23 000 000 \$, parce que, dans le moment, ces 159 000 000 \$, c'est à peu près le même montant que nous, comme ministère, nous dépensons présentement pour les mêmes travaux: les 14 000 000 \$ pour les ponts, 50 000 000 \$, c'est les ponts municipaux, plus le discrétionnaire, plus les interventions sur le réseau local, et 1 500 000 \$ pour l'entretien des traverses de voies ferrées.

Et, en passant, pour vous montrer, on est toujours accusés de favoritisme vis-à-vis des comtés ministériels. Déjà, le comté de Labelle, le comté d'un de vos collègues, M. Léonard, faisait partie de la région de l'Outaouais. Mais, juste avant l'année 1985, il y a eu un changement et le comté de Labelle s'est joint à Laurentides-Lanaudière, je pense, ou Laurentides. O.K. Oui. Et, malheureusement, en 1985, lorsque le gouvernement du Parti libéral a été mis au pouvoir et qu'il a vu cette iniquité qui existait dans l'Outaouais - mais M. Léonard était certainement au courant de ça, lui aussi, lorsqu'il était ministre... Il avait été ministre des Transports, mais il n'avait pas jugé bon de corriger cette iniquité. Mais on en profite cette fois-ci, Mme la Présidente. Cette fois-ci, on en profite pour que le comté de Labelle puisse aussi être récompensé pour toutes ces années-là où les municipalités ont payé le coût de l'entretien des routes. Donc, c'est quelque chose qu'on aurait pu certainement mettre de côté, si on avait été des gens sans cœur, des bouchers, des gens qui ne se préoccupaient pas du bien des citoyens du Québec, et on l'a fait. Et de quelle façon l'a-t-on fait?

Et, en plus, Mme la Présidente, l'autre chose, c'est que le réseau routier, pour la prise en charge, on aurait pu dire: Tout le monde va être sur le même pied. Mais on sait qu'il y a des régions, qu'il y a des municipalités qui ont peut-être été favorisées dans le passé vis-à-vis des investissements sur le réseau. Qu'est-ce qu'on a fait? On a fait faire une évaluation de l'état du réseau, surtout pour l'entretien, et on a dit: Maintenant, on va vous payer sur la base de l'indice par municipalité.

J'entendais le député d'Arthabaska, hier soir. Lui, il se plaignait un peu que, pour les octrois d'hiver, le déneigement, l'hiver, on n'allait pas mettre la vérification du nombre de centimètres de neige à la bonne place, que peut-être on donnerait ça sur la base d'une circonscription électorale et que ce n'était pas juste. Bien, nous autres, la justice, on la donne. L'évaluation du réseau routier, c'est l'indice par municipalité. Et ça, je pense que c'est de reconnaître et de récompenser l'état du réseau routier. Ceux qui ont un réseau routier qui est

en meilleure condition et à qui ça va coûter moins cher à entretenir, pourquoi on devrait leur donner, tout le monde, le même montant? C'est un peu de ça que le député de Lévis parlait, au mois de juin, lui. Il aurait voulu qu'on base ça à tant du kilomètre et tout le monde a le même montant. Ou bien on devrait prendre la somme d'argent puis diviser ça par le nombre de comtés et non pas par le nombre de kilomètres que les gens sont obligés...

(17 h 10)

Une voix:...

**M. Middlemiss:** Non, non, ce n'est pas moi qui ai dit ça. Moi, j'ai dit: Tant le kilomètre. C'est vous qui avez dit tant par comté.

**M. Garon:** Non, non, je n'ai jamais dit ça. C'est vous qui avez dit ça.

**M. Middlemiss:** En tout cas, c'est pour vous montrer que l'équité, il y en a de ce côté-ci. On a fait ça, Mme la Présidente, et on va continuer certainement. Je vous ai entendu vous plaindre de la classification fonctionnelle. Ce n'est pas nous autres qui l'avons inventée, hein! Regardez en quelle année on a décidé qu'on devait changer la classification des routes. Si je ne me trompe pas, c'est arrivé entre 1976 et 1985, la classification fonctionnelle qu'il y a aujourd'hui, que vous critiquez. Oui, oui, ça s'est fait dans votre temps. Regardez, vous avez souffert d'Alzheimer sur l'affaire du péage.

**M. Garon:** J'ai dit que je n'ai pas parié de ça.

**M. Middlemiss:** Ça a été fait en 1982, là...

**M. Garon:** J'ai dit que, moi, je n'ai pas parlé de ça.

**M. Middlemiss:** ...et vous nous accusez, nous, tout à coup, de créer, dans un projet de loi, la possibilité, pour le gouvernement du Québec, de faire des autoroutes à péage un peu partout. C'est vous autres qui avez fait ça. Attendez une minute, là! En 1982-1983...

**M. Garon:** On a aboli les péages. Dites donc la vérité. On a aboli les péages.

**M. Middlemiss:** Non, non, c'est que les routes à péage, vous avez inclus ça dans la Loi sur la voirie.

**M. Garon:** On a aboli les péages, en 1984.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

Une voix: Il n'a pas changé la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre,

s'il vous plaît! La parole est au ministre.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez, c'est ça, là. Hier soir, dans son discours, et ce matin, dans ses remarques préliminaires, il disait qu'on était en train de passer une loi qui allait permettre d'avoir des autoroutes même si c'est rien qu'une route, que ça allait être des autoroutes à péage. Ça, c'est déjà dans la Loi sur la voirie et c'est eux qui l'ont changée lorsqu'ils ont aboli l'Office des autoroutes. C'est à ce moment-là. Donc, c'était dans la loi à cause de ça. Donc, vous souffrez un peu d'Alzheimer.

Comme on l'indiquait aussi, Mme la Présidente, on va continuer, avec les deux unions, à travailler pour s'assurer que les connaissances techniques nécessaires vont être transmises à ceux qui devront, un jour, s'occuper de l'entretien total. J'ai entendu quelques personnes de l'autre côté dire: Ah! ça va être seulement pour trois ans, et ainsi de suite. C'est très clair que, dans le temps, il n'y a rien de limité. La seule chose où on a parlé d'années, c'est que, les ponts d'importance normale, ceux-là, on a dit pour quatre ans, mais ça n'a jamais été quatre ans certain. On verra au bout de quatre ans, avec l'évolution, si on doit continuer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je commençais seulement à être capable et je pensais que j'avais réussi peut-être à renseigner un peu mieux mes collègues de l'autre côté de la table à savoir réellement en quoi consiste cette décentralisation. Je pense, Mme la Présidente, qu'on peut se promener la tête haute concernant nos employés. C'est malheureux qu'on doive avoir des mises à pied, mais, lorsqu'on rationalise, il me semble que ce serait illogique de maintenir le même nombre d'employés lorsqu'on a une réduction de la longueur de kilomètres de notre réseau. Mme la Présidente, si je n'ai pas réussi à convaincre les gens de l'Opposition, ça me fera plaisir d'en parler une autre demi-heure pour tenter de mieux les sensibiliser à la réalité des choses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Alors, M. le député d'Arthabaska, vous avez 10 minutes.

**M. Jacques Baril**

**M. Baril:** Oui, Mme la Présidente. Je pense que la motion que mon collègue de Lévis a présentée pour entendre les représentants du Syndicat des fonctionnaires provinciaux, c'est une demande qui a été faite avec justesse. J'ai entendu attentivement les propos du ministre délégué aux Transports et si j'avais à résumer ça

en deux mots, ou en deux temps trois mouvements, je dirais que cette réforme-là se fait dans l'euphorie, parce qu'à l'entendre parler, avec toutes les explications, les municipalités, l'UMRCQ, les maires, les élus se tapent dans les mains. Ils sont tous contents. Il leur a tout donné, et ça va être d'une bonté exceptionnelle, mon vieux, pour les régions. Ça va être extraordinaire. Et les employés occasionnels ou saisonniers, même eux autres seraient contents parce que, là, on va leur assurer qu'ils vont être sur une liste de rappel durant les quatre prochaines années. Ils vont faire quoi d'ici quatre ans? Tomber sur le chômage, l'aide sociale? Déjà, leur chômage est fini parce que les saisonniers, eux autres, habituellement, ils ont hâte de recommencer le printemps parce que leur chômage achève. Bon! Ah bien, c'est ça. Là, le ministre vient de penser à ça, que c'est vrai que, dans quatre ans, ils n'auront plus droit au chômage. Et ils vont faire quoi, d'ici quatre ans?

C'est pour ça que c'est important de faire venir ces gens-là pour savoir comment, eux autres, ils pensent à ça. Ça n'a pas de bon sens, Mme la Présidente, de faire une décentralisation du genre sans avoir planifié rien. Là, on dit: Ça va être comme ci... Il nous a expliqué ça: 500 permanents d'un coup, 1250 saisonniers et 865 ou 885 répartis sur trois ans. Et, ça, c'est dans un objectif de rationalisation du gouvernement du Québec de diminuer la fonction publique. C'est de la foutaise, ce que vous dites là! Il est sorti des chiffres, dernièrement. Vous vous vantez d'avoir réduit la fonction publique et la fonction publique a augmenté d'environ 4,5 %, si ma mémoire est bonne. Et vous vous vantez d'avoir réduit la fonction publique. Voyons donc! Regardez vos chiffres, regardez vos chiffres. Ça n'a pas de bon sens d'arriver avec toutes sortes d'affaires comme ça en l'air et de dire qu'on va... Je vous ai laissé parler, voulez-vous me laisser parler?

Je comprends que votre gestion, elle est très discutable, que vous êtes mal à l'aise avec. Ça fait sept ans que vous êtes au pouvoir et ça fait sept ans que vous dites que c'est à cause de nous autres que vous êtes mal pris. Si on prend les chiffres comptables, vous avez changé les méthodes comptables pour comptabiliser votre budget, si on prend les mêmes méthodes comptables qu'on avait dans notre temps, vous arrivez avec un déficit supplémentaire de 800 000 000 \$ environ, et vous venez dire que vous êtes des bons gestionnaires. Ça n'a pas de bon sens! Vous avez changé les méthodes comptables et vous êtes plus en déficit que nous autres, dans notre temps, après avoir passé, après avoir vécu quatre à cinq ans de croissance économique comme le Québec n'a jamais connue. L'argent vous sortait par les oreilles, vous n'aviez rien à faire, l'argent vous sortait par les oreilles. Et qu'est-ce que vous avez fait pour baisser le déficit? Quand j'entends des députés de l'autre bord qui disent: À chaque lundi matin, le ministre des Finances,

il faut qu'il emprunte 50 000 000 \$ pour payer votre dette, qu'est-ce que vous avez fait? Ça fait huit ans que vous êtes là.

Et, quand vous avez dit que vous baisseriez la dette, comment ça se fait que ça vous coûte aussi cher pour la payer, la dette, si vous l'avez baissée? Si vous avez baissé la dette, vous devriez payer moins cher. Vous ne l'avez pas baissée, c'est ça, vous avez trompé le monde avec vos chiffres. Tous les comptables l'ont dit à part ça, tous les gens de la finance l'ont dit, ce n'était pas vrai que vous aviez baissé le déficit. Il s'accumule et il est encore plus grand. Vous avez endetté le Québec, depuis les huit années que vous êtes là. On a juste à se baser sur les six années que Bourassa, votre premier ministre, a faites de 1970 à 1976. Regardez dans quel état le Québec s'est retrouvé en 1976 et, quand on va reprendre le pouvoir, il va être encore dans une situation pire qu'il l'était en 1976. Ça, c'est votre faute. Ça fait que, arrêtez de nous accuser. Ça fait huit ans que vous êtes là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un petit peu de pertinence.

**M. Baril:** Un petit peu de pertinence! Non, mais c'est parce que je me réfère à toutes les notes que le ministre a dites tout à l'heure. C'est tout ça qu'il a dit tout à l'heure.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Baril:** Il parlait, il nous accusait d'avoir fait le déficit, d'avoir mal administré...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a de l'emballlement, là.

**M. Baril:** Le ministre disait que ce n'est pas grave même s'il y a juste 1250 saisonniers qui vont être mis à pied. Ce n'est pas grave, ça! Il n'y a pas de complications là. Un instant! Vous viendrez expliquer ça aux gens de Victoriaville, dans mon coin. Vous viendrez expliquer ça. Voyez-vous, le ministère des Transports avant ça, il avait pour 1949 km de route à entretenir et, là, il tombe avec 696 km. Trois fois moins, trois fois moins. Tous ces fonctionnaires-là, ils vont aller où? Ils vont aller où, les occasionnels, ils vont faire quoi? Le ministre le sait, dans son comté, que, chaque printemps, les saisonniers, ils avaient hâte que le ministère les réembauche parce que c'était ça, leur vie, c'était ça, leur contrat. À chaque année, ils se fiaient sur le ministère des Transports. Là, cette année, c'est fini, ne pensez plus à ça. Trouves-en une autre job, trouves-en un autre emploi.

Et, là, le gouvernement parle de décentralisation. C'est pour ça l'importance... J'aimerais ça que les représentants des fonctionnaires viennent nous voir ici, qu'ils nous démontrent la décentralisation que le gouvernement fait. Si on regarde...

Je vais vous donner des exemples. Au niveau du ministère de la Santé et des Services sociaux, on était supposé décentraliser ça. Avec les régies régionales, oh! les pouvoirs seraient décentralisés, et, là, c'est les régies et on va envoyer le monde dans les régions. À force de fouiller et de questionner, on a su que ça va coûter 51 000 000 \$ de plus. Pas un homme, pas une femme ici, sur Saint-Cyrille, à l'édifice Joffre, comme ils appellent ça, personne ne va diminuer de là. Personne! Ça ne baissera pas le nombre de fonctionnaires. Bien, comment ça se fait qu'on était supposé décentraliser les pouvoirs, ce n'était pas supposé coûter rien et, après ça, on a su que ça coûterait 54 000 000 \$ juste pour les nouveaux fonctionnaires qu'il y aurait en région, qu'on engagerait en plus? Vous allez prendre... Votre décentralisation est pareille comme au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Allez ici, sur le boulevard Saint-Cyrille, on se maintient toujours avec le même nombre de fonctionnaires. Durant ce temps-là, on coupe dans le champ les agents de conservation, on n'a pas d'argent pour les payer, on n'a pas d'argent pour les payer. Je compare votre décentralisation, M. le ministre, aux autres. Arrêtez de me faire signe que je ne suis pas pertinent. Je compare votre décentralisation à la décentralisation que votre gouvernement a faite ou que votre réforme fait...

(17 h 20)

**Le Président (M. Thérien):** Adressez-vous à la présidence.

**M. Baril:** ...partout dans toutes les régions.

**Le Président (M. Thérien):** Vous vous adressez à la présidence.

**M. Baril:** Oui, M. le Président. Mais je suis certain que, vous, vous ne comprendrez pas plus ce que je dis au ministre. Ça ne me donne rien de m'adresser directement à vous.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Thérien):** Non, s'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! S'il vous plaît! N'exagérez...

**M. Middlemiss:** Je demanderais au député de retirer ses paroles. De dire que je ne comprends pas, là...

**Le Président (M. Thérien):** S'il vous plaît!

**M. Middlemiss:** Il me semble que je ne l'ai jamais accusé de ça, moi.

**M. Baril:** M. le Président, je veux bien retirer mes paroles.

**Le Président (M. Thérien):** Parfait.

**M. Baril:** À un moment donné, il y a des limites, là. L'adjoint parlementaire du ministre est rendu à présider la commission. Il y a quand même un problème quelque part, là, écoutez un peu. Et, après ça, on viendra dire que tout est correct, tout est normal. On va essayer de nous passer n'importe quoi. Écoutez un peu, il faut faire attention avec ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Arthabaska, j'ai le droit de prendre des petits cinq minutes de temps en temps.

**M. Baril:** Je ne vous reproche pas d'avoir pris vos cinq minutes, madame, au contraire. Mais il y a un autre président de commission ici, là. Il aurait pu très bien vous remplacer. La neutralité du député de Nicolet-Yamaska, je la considère beaucoup plus grande que celle de l'adjoint parlementaire au ministre des Transports pour cette commission-ci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'est pas adjoint parlementaire au ministre délégué.

**M. Baril:** Bien, c'est bien du moins. S'il fallait que le ministre délégué ait un adjoint de plus. De toute façon...

**M. Garon:** Il est adjoint aux deux. Bien oui, il le disait tout à l'heure et il était fier de ça. Il disait qu'il en avait assez de deux ministres, comme adjoint.

**M. Baril:** De toute façon, Mme la Présidente, je reviens...

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

**M. Baril:** ...au sujet de discussion. Il serait intéressant d'entendre les fonctionnaires justement; qu'ils viennent nous démontrer ou qu'il viennent nous dire... Je comprends qu'ils ont peut-être le secret de leur profession, on l'a vu quand on les a rencontrés dernièrement pour venir nous faire part de cette supposée réforme. Quand on posait des questions un peu trop compliquées, là, ils disaient: Ah! ah! là, non, ça, ce n'est pas à nous autres de répondre à ça. Ce n'est pas à nous autres de répondre à ça, ça, c'est politique. On nous a répété souvent... Le sous-ministre Lalande, nous a souvent dit et répété: Les fonctionnaires sont là pour suggérer, mais c'est le gouvernement qui décide. Le ministre doit savoir que, des fois, les fonctionnaires, ils ont le crayon pesant sur les suggestions. Donc, j'aimerais ça qu'ils viennent ici. On les questionnerait et on pourrait, avec les réponses qu'ils nous donneraient, lire entre les lignes de ce qu'ils nous donnent. Comment cette réforme a été préparée? Comment cette réforme a été amenée, a été suggérée, pour

utiliser leurs termes, au niveau du ministre? Comment le ministre a su comprendre exactement toutes les implications de cette réforme qu'il va y avoir dans chacune des régions? Quelles conséquences il va y avoir au niveau des municipalités qui vont avoir à subir cette réforme?

Je comprends que le ministre - quel qu'en l'a dit tout à l'heure - est un exécutant du ministre des Finances. Pendant que le ministre délégué aux Transports se promène dans les coins pour justifier ça, lui, le ministre des Finances est là avec sa bonhomie habituelle, il rit de ça. Il vous regarde aller et puis il rit de ça. Il vous dit: Tiens, là, faites ça, parce que, moi, il faut que je réforme ici et il faut que je fasse ça. Puis, il se lève en Chambre, il répond à une question. Partout, il a toujours le sourire grand, mon vieux, là, faites ça, tout grand et tout va bien, comme dans le meilleur des mondes. Le Québec s'en va en faillite, et il trouve des raisons de justifier comme ça va bien et de rire pareil de ça. C'est ça le ministre des Finances qu'on a actuellement.

Donc, vous êtes un exécutant, comprenez-vous, d'une décision qui a été prise par un autre et vous êtes en train d'essayer de vous convaincre que c'est une bonne chose pour les municipalités, une bonne chose pour les régions, une bonne chose pour votre ministère, que vous êtes en train de détruire et de diminuer. Commencez donc par en couper ici, à Québec, ou à Montréal, avant d'en couper dans les régions. C'est là le problème. C'est ça.

Quand on parle de développement régional, quand on parle des saisonniers là, vous avez beau rire, M. le ministre, ce n'est pas à Québec qu'ils sont coupés. Ce n'est pas à Montréal qu'ils sont coupés. C'est dans les régions, c'est dans toutes les régions du Québec. C'est là qu'elles vont être coupées, ces personnes-là. Mais ces personnes qui en vivent actuellement, qu'est-ce qu'elles vont faire? Je sais que mon temps est fini, mais je reviendrai, Mme la Présidente, plus tard, pour démontrer comment est-ce que même les permanents vont être obligés de déménager, de fermer boutique, comprenez-vous, avec ce chambardement dans toutes les régions, où on a décidé de les amener dans d'autres, au niveau des territoires...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Régions territoriales. Directions territoriales.

**M. Baril:** ...des régions territoriales. Il y a des conséquences économiques et des conséquences sociales pour ces personnes qui vont être obligées d'aller dans d'autres régions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Arthabaska, vous avez dépassé largement votre temps. M. le député de Rousseau.

### M. Robert Thérien

**M. Thérien:** Oui, Mme la Présidente, je ne sais pas qu'est-ce qui a excité ou énervé le député d'Arthabaska, vous ayant remplacé tout simplement pour des besoins tout à fait naturels. Je pense que le député d'Arthabaska va comprendre ça aussi. Mais on a de la misère à comprendre un petit peu quel cours de logique il a suivi quand il dit qu'on fait des déficits puis qu'à un moment donné il souhaite qu'on réengage autant de personnes, sinon plus, pour des travaux en moins. On se demande où est la logique, là. C'est sûr qu'il veut dire à ses citoyens de son comté qui étaient occasionnels: On vous a défendus. Mais, d'un autre côté, il dit au gouvernement: Vous dépensez trop, vous faites des déficits. Ça ne se peut pas, on a 33 000 km de moins. Donc, le ministère des Transports a moins de charges, donc il doit avoir moins d'employés. C'est simple, ça. Je veux dire, la mathématique, la logique, c'est simple. C'est comment ça va se faire.

Puis je veux revenir sur un point. On parlait de l'absence du sous-ministre, on parle aussi de la présentation. Je pense que c'est peut-être la première fois que le sous-ministre allait voir l'Opposition. Dans l'histoire du Parlement, je ne le sais pas, je m'aventure, mais, dans les années connues, c'est la première fois que le sous-ministre va voir l'Opposition pour parler d'un changement législatif par respect, par respect, tout simplement, d'un changement. Et on va reprocher ça au sous-ministre? Au contraire. On peut lui reprocher de mettre une direction territoriale dans un endroit ou dans un autre. Ça, je pense que chacun est légitimé de dire: Bien, ça ne devrait pas aller là ou là. Mais la démarche que le sous-ministre a faite, il l'a faite tout simplement pour renseigner davantage l'ensemble de l'Opposition. Peut-être qu'il avait crainte que, si juste le critique de l'Opposition, au niveau des transports, était au courant, il aurait mal traduit ça à ses collègues. Je pense que c'est peut-être ça qui l'a animé. Mais il a fait cette démarche-là, ça ne s'est jamais fait, Mme la Présidente. Vous avez été députée de l'Opposition et je suis convaincu que vous n'avez pas vu ça souvent, un sous-ministre qui allait voir l'Opposition sur un changement.

Le député d'Arthabaska, tantôt, parlait... C'est sûr, ça, les gens vont déménager, ça va faire... Tout changement, Mme la Présidente, appelle des transformations, des modifications. Et c'est ça que je voulais rappeler, surtout, au député d'Arthabaska. Un changement, ça se fait toujours avec des gens qui sont obligés de déménager, des gens qui changent d'endroit. Ce n'est pas facile, sauf que c'est obligatoire. On rationalise, on ne parle pas juste des gens en région. Chez nous, je vois le district fermé, à L'Assomption; un district fort probablement fermé aussi dans Joliette. Mais il faut se rap-

pler qu'il y a sept ou huit ans, tout le monde se rapportait à la direction régionale de Saint-Jérôme, tout le monde se rapportait là. On revient présentement à une case de départ avec des directions moins amplifiées. Les 500 cadres... Et j'aurais peut-être une solution, avant que le député d'Arthabaska s'en aille. Il y aurait peut-être une solution qui pourrait être mise de l'avant de votre côté parce que vous êtes familiers avec ça. On pourrait peut-être garder tout le même nombre d'employés, mais en suggérant aux autres de couper 20 % de leur salaire. Vous connaissez cette formule-là. Peut-être que vous pouvez la suggérer, peut-être.

**Une voix:** Pendant trois mois.

**M. Thérien:** Elle pourrait être suggérée davantage. Pendant trois mois, sauf qu'avec des arranges pendant des années, avec des années. Et ça, on peut vous le dire, on sait compter aussi. Donc, Mme la Présidente, on nous reproche d'avoir trop de déficit, on nous dit: Ne renvoyez pas personne. Et ça...

**M. Garon:** ...pas le choix.

**M. Thérien:** J'aime beaucoup écouter le député de Lévis, mais à son tour aussi. Je vais le rappeler, j'ai malheureusement dérangé le député d'Arthabaska, tantôt, je m'en suis excusé. Et je suis convaincu que le député de Lévis va s'en excuser aussi.

Je suis convaincu que le ministre, tantôt, dans son explication, a réussi, quand même, à faire comprendre davantage. Ce n'est pas facile. Ce n'est pas facile parce que, comme ex-professeur, enseigner à un étudiant qui ne veut pas apprendre, c'est très difficile, très, très difficile. Je ne dis pas qu'ils n'ont pas les capacités d'apprendre, Mme la Présidente, mais je suis convaincu qu'à l'intérieur des gens de l'Opposition il y a des gens qui ne veulent pas, ils ne veulent pas apprendre. Parce qu'ils savent très bien... Puis ça a excité, hier, un peu le député de Jonquière, puis il avait raison de me reprendre. Il avait raison sur le fascicule 5 sur la loi de l'aménagement, puis je pense que, lorsqu'il y a erreur... Vous savez, dans la vie, faire une erreur, ce n'est pas grave, c'est de la répéter qui est compliqué. Sauf que le fascicule 5, il ne l'a peut-être jamais vu, mais il a été écrit, puis il a existé, puis il existe encore, puis je pense que je vais me faire un devoir de lui en fournir un. Je vais me faire un devoir de lui en fournir un, où on parlait du... Oui, ça va me faire plaisir si je peux vous en produire un, M. le député. Je suis convaincu, dans le fascicule 5, qui avait été pensé par ces génies de l'autre côté, qui disaient qu'il fallait que la voirie soit décentralisée... Ce n'est pas d'aujourd'hui, ça. Ce n'est pas d'aujourd'hui. Dans le rapport **Parizeau**, on en parle aussi, on parle aussi d'argent, mais on ne dit pas

combien d'argent doit être décentralisé. Mais il y a une théorie qui est vraie en tout temps, on ne donne pas l'argent qu'on n'a pas. On ne peut pas donner l'argent qu'on n'a pas. Je répète ce que j'ai dit hier soir: un citoyen doit être responsabilisé, et ce, dans son domaine.  
(17 h 30)

Donc, d'un bord, trop de déficit et, de l'autre bord, il faut absolument garder le même nombre de personnes. Donc, c'est difficile à comprendre tout simplement et je fais appel à la logique pour dire: Écoutez, on a 33 000 km de moins. Il y a des moyens incitatifs pour les occasionnels dans les municipalités. Je suis convaincu, moi, qu'il y a de mes municipalités qui vont utiliser des occasionnels du ministère des Transports parce qu'elles vont avoir des subsides pour aider. C'est des gens qui sont locaux, parce que les villes vont avoir plus de tâches - il n'y a pas de cachette là-dessus - donc plus de responsabilités. Certaines, dans mon comté, comme je le mentionnais, vont recevoir des subsides, d'autres pas du tout parce que le taux d'enrichissement et le nombre de kilomètres... Et elles vont utiliser nos gens du ministère parce qu'ils ont une expertise, ces gens-là. Mais ça, chialer avant que tout ça puisse s'orchestrer... Comme le disait le ministre, ça vient de s'orchestrer, il y a des chiffres qu'on ne connaissait pas, qu'on connaît.

Au niveau de la répartition territoriale, c'est bien évident que chacun a ses besoins, chacun a ses idées. Ça se cogite et ça se discute. Que quelqu'un veuille une direction dans un endroit ou un autre, ça, moi, je pense que c'est tout à fait normal, sauf que ça ne change rien au fond de la loi. Et je veux vous répéter: N'oubliez pas que le fonds de terre de ces routes-là a toujours appartenu aux municipalités, toujours, toujours appartenu aux municipalités.

M. le député de Lévis nous faisait aussi la description tantôt de comment ça a commencé, les chemins d'hiver, et ainsi de suite. Bien, ça a commencé et ça a toujours été sur des chemins municipaux. Ça a été une aide que les gouvernements ont bien voulu donner. Une aide au moment où ces gens-là avaient de l'argent. Si tu n'en as plus d'argent, tu peux donner quoi? On a vu hier, dans la présentation supposément d'un programme miracle, qu'il n'y en a pas eu de miracle parce que, dans la vie, c'est ceux qui les annoncent souvent qui ne les font jamais. Donc, c'est un message tout à fait réaliste qui dit que c'est ça, et heureusement que cette décentralisation-là s'accompagne d'une rationalisation des employés. Heureusement! Ça fait que c'est pour ça... Je veux juste ajouter un petit peu, Mme la Présidente, sur la question du double langage.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez fini, M. le député de Rousseau?

**M. Thérien:** Oui. La fin n'est peut-être pas

très bien, mais c'est fini.

**M. Middlemiss:** ...l'article 1, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le député de Shefford a demandé la parole. M. le député de Shefford, vous avez 10 minutes.

**M. Roger Paré**

**M. Paré:** Oui, merci, Mme la Présidente. C'est pour appuyer la motion de mon collègue de Lévis parce que probablement que tous les députés ont eu de la visite à leur bureau de comté, des occasionnels qui sont inquiets, et avec raison, qui l'étaient et qui le sont encore autant probablement qu'ils l'étaient, sinon plus, depuis l'annonce. Ça ne semble peut-être pas important. Ici, on dirait qu'il n'y a rien d'important de temps en temps, qu'il n'y a rien d'important et qu'on peut dire n'importe quoi. Pourtant, ce n'est pas la réalité des choses.

Les 1250 occasionnels, moi, j'ai rencontré ceux de ma région, je vais vous dire, ils étaient très inquiets avant l'annonce. Je parlais à quelques-uns et ils sont encore très inquiets, et avec raison, parce qu'ils n'ont pas de garanties. Comme ils disent, ils ne coûtent pas très cher à l'État, eux autres, ils ne coûtaient pas très cher. Ils vont coûter encore moins cher, mais ils ne coûtaient pas très cher, 12 000 \$, 15 000 \$, 17 000 \$ par année, et ça leur permettait, ensuite de ça, d'avoir droit à l'assurance-chômage et d'avoir un revenu très décent. Là, maintenant, ces gens-là vivent d'insécurité. Ils peuvent être appelés comme ils peuvent ne pas être appelés et le gouvernement dit: On est tellement généreux qu'ils n'ont pas à s'inquiéter. On est tellement généreux, on va payer une partie de leur salaire, 50 %, 25 % et 25 % au cours des trois prochaines années, si les municipalités les prennent, ces gens-là. Oui, c'est un cadeau, si on veut, c'est une aide, c'est mieux que rien, c'est de ne pas les laisser tomber complètement, mais ce n'est pas un cadeau aux municipalités non plus parce que les municipalités vont devoir absorber la balance des 100 % du salaire pour ces gens-là.

Donc, c'est une compensation. Il faut être clair aussi dans ce qu'on dit, c'est une compensation. Tantôt, mon collègue d'Arthabaska avait raison, à écouter le ministre, c'est comme si tout allait bien dans le meilleur des mondes et qu'on faisait des cadeaux aux municipalités. Bien voyons donc! Soyons réalistes, soyons logiques et soyons honnêtes. Aux municipalités, on transfère des responsabilités et on transfère des charges fiscales. Elles vont devoir payer. Et qu'on donne une compensation, et temporaire en plus, oui, il y a une compensation et on le reconnaît, sauf que c'est une compensation, ce n'est pas la totalité de ce qu'on leur transfère.

Mon collègue, avant moi, disait: On ne peut pas donner ce qu'on n'a pas et, à un moment donné, bien, il faut être réaliste. Autrement dit, quand on n'est plus capable de payer, bien, on va transférer ça dans la cour du voisin, dans la cour des municipalités. Est-ce que les municipalités, elles, ont une marge de manoeuvre aussi grande que ça? Je vous le disais tantôt, et je n'y reviendrai pas, là, mais la Fédération canadienne de l'entreprises indépendante nous disait que non, elles ne sont plus capables d'en prendre, des charges fiscales. Elles ne sont plus capables. Montréal est en train de crever littéralement et nos entreprises, à Montréal, sont dans un état de panique, avec raison. Et on s'en vient dire: Bien, nous autres, on n'est plus capables de payer, à Québec. On va transférer ça aux municipalités et qu'elles nous applaudissent à part de ça, qu'elles nous disent merci parce qu'on va leur donner des compensations, une partie. C'est quasiment ça, à écouter comment ça a l'air de bien aller. Ça, c'est comme dire à des gens - et, ça, c'est très représentatif du gouvernement libéral, dans bien des cas, et on l'a vu dans bien des ministères: On va vous tuer, et, finalement, on leur dit: Regardez si vous êtes chanceux, on vous a juste coupé les deux jambes...

**Une voix:** Et les deux bras.

**M. Paré:** ...mais on vous demande de nous dire merci et de nous applaudir parce qu'on est tellement généreux qu'on vous fournit la chaise roulante. Je dois vous dire, moi, que je trouve qu'on n'a pas à applaudir pour ça. Les occasionnels que j'ai rencontrés, qui étaient inquiets et qui le sont encore, ils n'ont pas de garanties d'embauche.

**M. Middlemiss:** Ils n'en ont jamais eu.

**M. Paré:** Ils n'en ont jamais eu, mais, au moins, ils étaient sur une liste. Maintenant, ils ne seront pas sur la liste des municipalités. Quand vous disiez tantôt, M. le ministre - et il faut le rappeler - que tout le mal a été fait avant et qu'il n'y en a pas eu depuis 1985, au contraire, je vais vous rappeler au moins deux choses. Je vais vous rappeler des chiffres. Ça, ça ne ment pas. En 1985, malheureusement, il y a eu une diminution des investissements sur les routes. Ça, c'est des chiffres réels. C'est des chiffres dans les bilans. Regardez-les, c'est officiel. Il y a eu 1 700 000 000 \$ de moins d'investis, en argent constant de 1985, entre 1986 et 1991 par rapport à 1979 à 1985. Bien, l'état des routes, qu'est-ce que vous voulez, il en a souffert, parce que, 1 700 000 000 \$, c'est de l'argent. Ça, c'est la réalité des chiffres. On a investi moins, et, en investissant moins, ça paraît sur l'état des routes, et ça paraît aussi sur l'état de l'économie parce que, quand on

investit près de 2 000 000 000 \$ de moins en l'espace de sept ans, c'est évident que ça a des effets quand on sait que les investissements dans le domaine du transport, c'est multiplicateur, c'est générateur d'emplois, et ça, dans toutes les régions du Québec, parce que ça aide nos petites et moyennes entreprises dans le domaine de la construction de routes.

Une autre affaire. Quand on dit: Bien oui, mais ça nous coûte tellement cher, les dettes d'il y a maintenant, quoi, là, on est rendu à sept, huit ans, moi, je me rappelle et je n'oublierai jamais les discours du ministre des Finances actuel en 1988, 1989, 1990 où il nous disait: On vit des années de vaches grasses. C'est le ministre des Finances actuel qui a dit ça: On vit des années de vaches grasses. Comment se fait-il que, si on a vécu des années de vaches grasses, en 1987, 1988 et 1989, on se ramasse dans l'état actuel avec le même gouvernement? C'est-à-dire qu'on n'a pas su profiter de ces années-là, soit pour baisser le déficit, soit pour générer de l'économie. Des deux côtés, on a manqué notre coup et, ça, c'est inquiétant.

Alors, oui, on devrait écouter les gens qui sont victimes des décisions qu'on prend ici. On devrait accepter la motion qui veut qu'on écoute ces gens-là, leurs représentants. Bien sûr, pas tout le monde, mais le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec. Ils sont tout proche. Les représentants sont ici, à Québec. On devrait accepter de les écouter parce que, si on prend des décisions et qu'on fait des victimes, on devrait être capable d'entendre leurs représentants de temps en temps et de voir jusqu'où ça peut aller et ce que ça a comme effet. On devrait, de l'autre côté, être un peu plus à l'écoute qu'on ne l'est présentement. Je pense qu'on ne l'est plus du tout, et ça ne présage rien de bon.

Le ministre nous disait, tantôt, comment le ministère va investir 14 000 000 \$ pour les ponts, 72 000 000 \$ pour l'entretien et 50 000 000 \$ pour les travaux, le plan triennal avec les députés. Au départ, les municipalités avaient demandé d'avoir un plus grand droit de regard là-dessus puisqu'on leur fait tellement confiance qu'on leur transfère toute la responsabilité. En tout cas, 50 000 000 \$, dont 10 000 000 \$ qui restent à la discrétion du ministre, c'est de l'argent, c'est vrai que c'est de l'argent, sauf que ce qu'il faut dire en même temps, c'est que, quand on transfère aux municipalités et qu'en même temps on a des mesures compensatoires, ce n'est pas des mesures qui compensent la totalité de la charge qu'on transfère. La preuve, c'est les 14 % du 100 \$ d'évaluation que les municipalités devront charger à leurs contribuables. Donc, la compensation, elle est partielle, mais, tout en étant partielle, elle est aussi temporaire, il faut bien se le dire. C'est pour quelques années. Alors,

qu'est-ce que ça présage quand on regarde le passé récent et le futur pas trop lointain non plus? Regardez les comportements, la façon de faire et les coûts qu'on a transférés aux gouvernements scolaires et municipaux au cours des dernières années. Rappelez-vous la première, où, de façon unilatérale, encore une fois, on a décidé d'aller chercher de l'argent dans la poche des contribuables par les taxes scolaires qu'on a permis d'augmenter. Ça a eu un effet sur le monde municipal, ça a été dénoncé, mais on s'en est foutu complètement, et on a augmenté les taxes scolaires, et on a grugé sur l'assiette fiscale des municipalités. Ça, c'était il y a quelques années.

(17 h 40)

L'année passée, c'était la police. Encore une fois un transfert, on a obligé les municipalités à aller chercher plus d'argent pour une responsabilité qu'on donne sans le transfert fiscal qui vient en même temps de la part du gouvernement du Québec. Cette année, c'est une partie de la voirie. On vous dit: C'est 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation, parce qu'il y a une mesure compensatoire temporaire. Mais à mesure que... Et à condition qu'on tienne parole, il y a ça aussi; on dit pour trois et cinq ans, à condition qu'on tienne parole, mais on verra. Mais, même si on tient parole, quand vont tomber les mesures compensatoires pour la prise en charge de la responsabilité de l'entretien des routes, ah, bien là, ça veut dire, les municipalités, attendez-vous encore une fois, on vous le dit déjà, que vous allez être obligées de prendre la totalité, parce qu'il n'y aura plus de mesures compensatoires. Encore une augmentation d'impôt foncier des municipalités.

Alors, pour les municipalités, à leur dire, le paquet commence à être gros un peu, parce que, depuis des années, c'est juste ça. On a grugé en permettant à la taxe scolaire d'augmenter, on a obligé pour la police, on oblige maintenant pour une partie de la voirie et on vous le dit tout de suite, vous avez des mesures temporaires, mais, quand elles vont tomber, vous aurez la pleine responsabilité, la pleine charge de responsabilité qu'on vous transfère, mais il n'y aura plus de mesures compensatoires, vous augmenterez encore, et ce sera vous autres qui aurez l'odieux à ce moment-là, et vous serez les seules à avoir l'odieux. Parce que, là, les municipalités peuvent dire: Oui, mais c'est la loi qu'ils votent à Québec, et on nous oblige, et c'est la réforme Ryan. Mais pensez-vous que, dans trois ou cinq ans, la réforme Ryan ça va être encore dans la tête des contribuables, que ça va être quelque chose, un souvenir? Ce ne sera même plus un souvenir, probablement que M. Ryan non plus, ou ce sera juste un souvenir, M. Ryan aussi. Mais on assumera l'odieux de l'augmentation à ce moment-là parce que le gouvernement se retirera en disant: Bien, ne soyez pas surpris, c'est quelque chose qu'on vous a annoncé depuis

longtemps, c'est quelque chose que vous avez pu planifier. Effectivement, sauf que c'est un transfert.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Shefford.

**M. Paré:** En conclusion, Mme la Présidente, juste à avoir écouté ceux qui sont intervenus avant moi, je trouve ça dommage qu'on refuse la demande du député de Lévis de pouvoir entendre le Syndicats des fonctionnaires provinciaux du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le... On n'a pas refusé encore. On n'a pas refusé encore. Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la motion?

**Une voix:** ...Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah bien, le député de Nicolet-Yamaska a demandé la parole.

**M. Maurice Richard**

**M. Richard:** J'aurais un court commentaire, si vous permettez, plus une réflexion, pour faire suite à l'intervention de M. le député de Shefford, M. Paré. Lorsque le gouvernement a pris le choix de faire le transfert aux municipalités, il a effectivement pris le choix qu'il y aurait une diminution d'employés de l'État; dans ce secteur-là, c'est inévitable. Un exemple: dans mon comté, il y a 4 districts, donc, dans notre jargon qu'on connaît bien nous, comme députés, Mme la Présidente, c'est 4 chefs de district. Le district 33, juste un exemple du district 33, le kilométrage c'est 1250 km. Après le transfert, en avril prochain, il en restera 450 sous la responsabilité de ce district-là. Actuellement c'est 156 personnes, et là je parle, Mme la Présidente, de permanents, d'occasionnels, de saisonniers, toute la gamme. Poser la question c'est y répondre. À l'instant où vous dites: On devra être plus rationnel, on fait un transfert, on peut ne pas partager l'opinion du transfert, mais, lorsqu'on parle des employés, dans le geste qui a été voulu par le gouvernement, et l'avenir dira si le mouvement a été excellent, je prétends que oui, mais, lorsqu'on analyse ça à froid, lorsqu'il y a 1250 km à entretenir et qu'il en restera seulement 450, est-ce que je garderais à mon emploi, si j'étais un homme ou une femme d'affaires, la même quantité de personnes pour effectuer le travail, quand j'aurais les deux tiers du kilométrage où le travail s'effectue qui ne serait plus sous ma responsabilité? C'est ce qui va se passer dans le district 33, et c'est ce qui va se passer, dépendamment du kilométrage à travers le Québec.

Alors, c'est évident que les gens de mon comté, dans le district 33, ont une inquiétude

certaine, même s'ils n'ont pas le dossier complet qu'on devrait finaliser en début d'année, même si... C'est évident, et je ne leur ai pas fait d'accroire, comme député. Le jour où j'ai rencontré l'ensemble des quelque 40 municipalités que j'ai dans mon comté, j'ai été très direct. J'ai dit: À l'instant où on fait le transfert à la municipalité, oui, c'est des responsabilités nouvelles pour la municipalité, oui, il y a des avantages, mais, en contrepartie, il y a des gens qui sont de mes citoyens aussi, à part entière, qui vont être affectés au niveau du travail en ce qui a trait au ministère des Transports. C'est l'évidence même. C'est certain. Et si j'étais, moi, un employé de l'État à ce niveau-là, un commis de l'État, et si j'étais représentant syndical, c'est évident que je brasserais ma cage et que j'essaierais de casser ma chaîne, parce que c'est évident que ça va diminuer l'ensemble des membres de mon syndicat. C'est inévitable. Et ça, c'est un état de fait. Sauf que je ne peux pas personnellement, comme député de Nicolet-Yamaska, défendre le transfert de la voirie secondaire et tertiaire, où je pense qu'il y a des avantages... On peut avoir des doutes à certains niveaux, mais il y a des avantages, effectivement, ne serait-ce que pour le contrôle, nous-mêmes, sur notre territoire.

J'ai fait 14 ans de municipal et, dans le cas de la ville que je représentais, on le demandait nous-mêmes, le transfert de la voirie tertiaire. Depuis des années, on avait... Et c'était, à la virgule, exactement ce qui s'applique. Il y avait un dossier qui s'appelait «Dossier voirie tertiaire, ville de Bécancour» et il est passé trois, quatre ministres avant qu'on vienne... Et c'est un fait, c'est un dossier, effectivement, parce qu'on disait: C'est la seule façon de pouvoir planifier sur notre territoire vraiment le dossier qui est à l'interne de notre municipalité. Il va y avoir des inconvénients à ça, mais aussi des avantages majeurs à avoir le contrôle de ce réseau-là qui est le nôtre. D'ailleurs, à travers le pays, ailleurs, ce dossier-là, ce niveau d'autorité et ce niveau d'entretien du réseau routier n'appartient pas du tout au gouvernement supérieur, il appartient au gouvernement local.

Je termine, Mme la Présidente. Effectivement, l'inquiétude de certains députés de l'Opposition de dire: Ça va affecter le personnel qui est à l'emploi du MTQ, du ministère des Transports du Québec, c'est tout à fait vrai. Ce qu'on nous dit, c'est que ça va l'affecter de 1250 personnes chez les saisonniers et les occasionnels et, au niveau des permanences, 500 emplois à court terme, dès l'an prochain, avec des méthodes compensatoires pour le passage le moins douloureux possible, dans les trois prochaines années, par des aides financières à la personne qui voudrait engager quelqu'un qui travaille déjà au ministère des Transports.

Je voulais souligner ça, Mme la Présidente. L'inquiétude au niveau des emplois du ministère

que les députés de l'Opposition, nos collègues, partagent, je la partage aussi. Ils ont raison. On n'ajoutera pas du personnel au ministère des Transports, sinon je n'attendrai pas certains des membres de l'Opposition, moi le premier je vais piquer une crise s'il faut qu'on ajoute du monde au ministère des Transports quand on transfère 34 000, 35 000 km de route. Il y aurait une folie *furieuse* dans l'administration publique et, là, les gens auraient raison, nous et eux, de s'objecter.

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

**M. Perron:** Mme la Présidente, est-ce que je pourrais demander l'autorisation aux collègues, autant du ministériel que de l'Opposition, pour avoir un droit de parole de 10 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est évident que, étant donné que vous n'êtes pas membre de la commission, ça prend le consentement unanime des membres.

**M. Camden:** Mme la Présidente, je vous demande d'appliquer...

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

**M. Camden:** ...l'article 132 à l'égard de cette demande.

**M. Dufour:** Mme la Présidente, avant que vous appliquiez cet article dont je connais le libellé, je serais prêt, avec le consentement bien sûr du tour de table, de céder mes 10 minutes au député de Duplessis. À ce moment-là, ça ne rallongera pas le débat. Ça va être exactement le même temps mis à la disposition de la commission. Si vous êtes d'accord là-dessus, je n'interviendrai pas sur cette motion-ci, en concédant mon temps de parole au député de Duplessis parce que je sais qu'il a des choses à dire et qu'il tient à les dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez, là, ce n'est pas la question. Vous pouvez conserver votre droit de parole et le député...

**M. Dufour:** Non, mais, moi, je fais une proposition, parce que je comprends qu'appliquer des articles... Vous savez, dans un règlement, si on est à cheval sur les principes, tout ce qui se passe, il y a beaucoup de choses qui ne pourraient pas se faire et il y a bien des «parlementaires», des *parlementaristes*, des parlements qui ne pourraient se tenir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Ce que je veux dire, M. le député de Jonquière, vous n'avez pas à céder votre droit de parole

pour donner un droit de parole au député de Duplessis.

**M. Dufour:** Non, mais je propose, pour demander le consentement de la commission.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour être plus conciliant.

**M. Dufour:** C'est ça, demander voir s'il y a un esprit de...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je demanderais aux membres de cette commission s'il y a consentement pour que le député de Duplessis parle. Il n'y a pas de consentement.

**M. Perron:** Je remarque, Mme la Présidente, comme commentaire, que ce n'est pas la démocratie qui étouffe les gens d'en face.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Moi, je ne peux que...

**M. Perron:** Surtout pas le député de Lotbinière.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...demander le consentement. S'il n'y a pas de consentement, moi, malheureusement...

**M. Perron:** C'est ça. J'ai demandé le consentement et c'est la première fois... Ça fait 16 ans que je suis ici et c'est rare en maudit qu'on voit qu'on ne donne pas le consentement à un député qui n'est pas membre de la commission, surtout depuis les amendements qui ont été apportés au règlement. Ça, je trouve ça complètement dépassé, en 1992, qu'on fasse une chose comme celle-là. Et ça vient d'un député libéral qui s'appelle le député de Lotbinière. Mme la Présidente, je m'organiserai autrement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, là! Un instant! M. le député de Duplessis, vous n'avez pas le droit de parole à la commission s'il n'y a pas de consentement.

**M. Camden:** ...député, quand il l'a voté, en 1984, avec la réforme. Qu'il vive avec maintenant!

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

**M. Garon:** Le ministre n'avait pas le droit de réplique. On a laissé répliquer, le ministre.

**M. Perron:** On dirait que tu es venu au monde hier, toi.

**M. Camden:** ...ses insultes, là.

(17 h 50)

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

**M. Garon:** Tantôt, le ministre n'avait pas le droit de répliquer et on l'a laissé répliquer. Moi, j'interviens une deuxième fois en faveur du député de Duplessis. Je vais vous dire pourquoi. Il a un comté bien particulier. Il a un comté qui est à peu près 500 mi de long. Il y a des choses particulières à dire dans son cas. Il n'y a pas un comté qui est organisé comme le sien, avec des municipalités complètement isolées. Il y a des conséquences particulières de transport de machinerie, toutes sortes de choses.

Tantôt, on a laissé le ministre. Moi, je ne suis pas un de ceux qui essaient d'empêcher les gens de parler quand ils veulent parler. Habituellement, non. J'applique le règlement, mais avec bon sens. Moi, je pense que ça serait une bonne chose de le laisser parler. Il demande 10 minutes. Il n'a pas demandé d'intervenir à chaque fois. Il a demandé 10 minutes pour pouvoir... Et d'autant plus que je sais que le député de Duplessis a eu des informations. Je peux vous dire qu'il est un de ceux qui m'ont informé de certaines choses, parce que des gens ont été en contact avec lui pour lui indiquer des problèmes que ça poserait, l'application de la loi. Il a un message, un cas particulier du comté de Duplessis. Je pense que ça serait une bonne chose de le laisser parler. Il ne demande pas une demi-heure. Il aurait droit à 10 minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, tout à l'heure, M. le député de Lévis, vous étiez sorti quand vous avez donné le consentement pour que le ministre réplique. C'était... Il y avait un calme évident au début de la commission, et j'ai informé les députés présents que, là, le ministre, dans les motions préliminaires, n'avait pas le droit de réplique. Il devait faire son intervention. Là, j'ai dit: C'est bien beau. Vous êtes tous très relax, mais, à un moment donné, peut-être que la vapeur va monter dans la commission, et, à un moment donné, il n'y aura pas de consentement, et vous allez... Alors, moi, j'avais averti les membres, informé les membres de la commission que, si on suivait le règlement à la lettre, le ministre n'avait pas le droit de réplique après chacune des interventions. Par consentement, vous avez donné le consentement pour que le ministre réplique.

Là, on a un autre consentement à demander. C'est évident que ça prend le consentement unanime pour qu'on donne la parole au député de Duplessis. Moi, en tant que présidente, si je n'ai pas le consentement, je ne peux pas donner la parole au député de Duplessis. Alors, pour une deuxième fois, est-ce qu'il y aurait consentement pour... Il reste cinq minutes pour que le député de Duplessis prenne la parole.

**M. Camden:** Il y a constance, Mme la

Présidente. Je maintiens.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous maintenez votre refus?

**M. Camden:** Je le maintiens.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, malheureusement, il n'y a pas consentement. M. le député de... M. le député de Dubuc?

**M. Morin:** Mme la Présidente, est-ce qu'il y a consentement pour que je parle?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez le droit de parole de 10 minutes. Il vous reste 5 minutes avant le souper.

**M. Morin:** Non, mais, des fois, le règlement, ça se change vite, ça!

**Une voix:** Ah! ah! ah!

**M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** Bon! Ceci dit, Mme la Présidente, c'est déplorable, parce que je pense qu'on aurait fort bien pu passer... Si ça avait été après, je ne sais pas, 15 jours, 3 semaines d'audiences en commission puis que, là, les membres du parti ministériel, sous le poids de la fatigue, ne pouvaient subir l'intervention d'un membre additionnel, bien, je comprendrais. Mais ils sont tous frais et dispos, je présume. Les sessions sont commencées seulement depuis la fin de novembre. On a même le temps des fêtes qui est censé nous faire conserver encore une plus grande humeur. Alors, ne pas permettre à mon collègue d'intervenir... Puis je pense qu'il avait sans doute des petites choses très, très particulières qui auraient pu servir d'information aux députés du parti ministériel.

Mais c'est quand même symbolique de la fermeture du ministre. Je l'ai dit, toutes les fois que le gouvernement a des bonnes intentions, il faut qu'il trouve moyen de tomber, de tourner au vice. Aïe! il ne peut pas être vertueux tout le long. Il n'est pas capable. Puis c'est ce qui me surprend depuis que je suis élu. Moi, je suis arrivé ici inoffensif, rempli de bonnes intentions, rempli d'admiration devant les ministres, même en place, en faisant abstraction de tout esprit de partisanerie, mais, toutes les fois qu'ils nous donnent l'impression d'être bien intentionnés, vous arrivez avec un projet de loi... On a vu tantôt qu'au niveau de l'environnement ç'a été la même affaire: donner suite aux recommandations de la commission à laquelle on a travaillé. On a dit que c'était beau. Aussitôt qu'on lit ça, tiens, de la vertu on plonge au vice. On dirait que c'est un cul-de-sac duquel le gouvernement n'est plus capable de sortir. Et le refus d'entendre mon collègue, c'est la même chose. C'est symbo-

lique du refus que la commission et le ministre semblent avoir d'entendre les premiers concernés.

Vous savez que, dans un projet de loi comme celui-là, Mme la Présidente, on sait que ça touche le gouvernement directement, le ministère, un tel transfert. Ça touche sans doute les MRC et, au premier niveau, les municipalités. Mais, en dehors du gouvernement, je parle du palier politique, les MRC, les municipalités, qui est-ce que cela affecte? Y en a-t-il qui sont capables de me répondre, là? Qui est touché par un tel transfert? Il y en a un qui l'a dit. C'est vous qui l'avez dit?

**Une voix:** Oui.

**M. Morin:** Bon. Champion. Les employés! Les employés du gouvernement. Bien oui, écoutez, là, on veut les entendre parce qu'ils ont quand même... Qu'on le veuille ou non, il y a deux dimensions, je pense, que les employés pourraient attirer, je ne sais pas, qui pourraient créer de l'intérêt au sein de cette commission. D'abord, leur expertise au sein du ministère comme tel. Ils ont fait des représentations. Nous avons une petite revue là qui illustre les représentations du Syndicat des fonctionnaires provinciaux, que ce soit auprès de l'UMRCQ, lors du forum national sur la décentralisation ou lors de certaines démarches qu'ils ont faites auprès du gouvernement.

On en fait un résumé assez succinct et on conclut à dire: «Malgré les diverses démarches effectuées auprès des autorités du ministère, nous avons rencontré de nombreuses difficultés pour obtenir certaines informations qui auraient été pertinentes pour nous permettre d'évaluer beaucoup plus tôt et de façon précise les impacts de l'orientation mise de l'avant par le gouvernement.» Alors, que ce soit en termes d'impacts sur leurs emplois ou il y a aussi, bien sûr, l'impact auprès des municipalités, c'est des gens qui auraient pu nous apporter un point de vue fort intéressant, Mme la Présidente.

Mais, à moins que le ministre ait des remords et qu'il dise: À ceux qui perdent leur job, la dernière chose au moins qu'on peut leur permettre, c'est au moins de venir donner leur point de vue en toute objectivité, en toute liberté, parce que, écoute, si on permet à un condamné à mort de prendre un steak, parce que vous savez... Bien oui, au niveau du Code du travail, vous savez qu'un congédiement est l'équivalent de la peine capitale, hein? C'est la même chose.

**M. Thérien:** Il n'y a pas grand morts qui reviennent.

**M. Morin:** Non, mais avant que tu reviennes... Mais il y en a qui reviennent. Tu ne crois pas à ça, toi, les revenants, hein? Bien, à un moment donné, il y en a qui vont te revenir

dans ta chambre et tu vas faire des sauts, et, quand tu vas être poigné avec ça là, tu vas souffrir d'insomnie.

**M. Thérien:** Il est trop de bonne heure. À minuit, tu me conteras ça, mais, là, il est trop de bonne heure.

**M. Morin:** L'éclipse d'hier, tu n'étais pas là, hein? Alors, Mme la Présidente, je pense qu'il va me rester quelques minutes tout à l'heure parce que, de toute façon, même si je plaçais en faveur de mon collègue, je pense que la décision... Le collègue m'a dit: Constance. Alors, j'imagine qu'il s'est mis dans un étai, et je vois mal comment il pourrait cesser d'être constant. Donc, à ce moment-là, son opposition doit être permanente.

Alors, je continuerai mon intervention, Mme la Présidente, tout à l'heure, afin d'insister, d'apporter quelques arguments en plus afin de sensibiliser le ministre à la nécessité d'entendre les gens du Syndicat des fonctionnaires pour qu'ils viennent, je ne sais pas, nous entretenir de toute la réorganisation, parce que, moi, je le répète, toutes les fois que le gouvernement veut faire quelque chose de bien, ça tourne toujours mal. Et ça, la réorganisation, je suis à peu près certain...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Dubuc, il est 18 heures.

**M. Morin:** Pourquoi me dites-vous ça en riant?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il va vous rester cinq minutes lors de la reprise des travaux à 20 heures. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 21)

**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 détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives.

Au moment de la suspension des travaux, la parole était au député de Dubuc. Il lui restait cinq minutes pour son intervention. Comme il y a consentement, on peut permettre au député de Jonquière de faire ses 10 minutes et, quand le député de Dubuc arrivera, il pourra faire ses 5 minutes.

**M. Dufour:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Vous présumez de mes forces, là, me permettre de parler 10 minutes. Vous présumez que je

vais tenir...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je vous ai déjà vu parler 30 minutes d'affilée, M. le député.

**M. Dufour:** ...que je vais exprimer une opinion pendant 10 minutes, puis, si je vous faisais mentir, je serais bien malheureux. Ça fait que vous me condamnez d'avance à...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le règlement vous permet 10 minutes, mais, si, au bout de 2 minutes, vous n'avez plus rien à dire, vous pouvez laisser.

**M. Francis Dufour**

**M. Dufour:** Ah! je suis entre vos mains, Mme la Présidente. Vous me l'avez dit au départ, je vous fais confiance et j'espère que cette confiance-là, c'est vraiment partagé.

Là-dessus, évidemment, la motion qui est devant nous, c'est de tenir des consultations particulières sur le projet de loi, mais, avant de ce faire, nous aurions aimé ou nous proposons qu'on entende le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec. C'est élémentaire, Mme la Présidente, que ce groupe puisse être entendu, d'abord parce que, au premier chef, ce sont des gens concernés. D'abord, ils sont directement affectés par les transferts, les déplacements, aussi par les mises à pied éventuelles, aussi par les fonctionnaires à temps partiel qui, eux, ne feront pas partie de cette structure.

Vous savez, j'ai entendu des échanges, avant le souper, où certains prétendent qu'on a diminué la masse ou le travail de la voirie locale et que ça a pour effet de diminuer le nombre d'employés. Est-ce vraiment une diminution d'employés? La vraie question: Est-ce que l'État est trop gros? Il y a eu une commission, bien sûr, du budget et de l'administration, bien sûr, qui propose une diminution de l'État, mais, dans le cas présent, est-ce que c'est vraiment une diminution d'employés ou un transfert d'employés? On peut prétendre...

Il y a deux facettes du problème qu'on peut examiner. D'une part, il y a des employés qui sont déplacés, mais, pour le ministère comme tel, est-ce qu'il tombe dans la rue pour autant? C'est sans jeu de mots, parce que ce sont des employés qui travaillent sur les routes, mais est-ce qu'ils tombent dans la rue ou pas? L'avenir va nous le dire, mais il y a une chose certaine, ça crée des problèmes suffisamment grands dans ce milieu-là.

Il y a des chocs aussi dans les milieux régionaux. Ces déplacements-là vont amener à créer des directions territoriales, à faire disparaître des directions régionales qu'on connaît dans le contexte actuellement, et ça, c'est drôlement important puisqu'il y a un impact financier ou économique direct sur la façon de

procéder. On nous a dit: Il n'y a pas d'étude d'impact. Mais, déjà, on commence à voir les effets dévastateurs sur l'ensemble du territoire.

Donc, les gens, aussi, puisque c'est difficile pour nous de prendre ce qui se dit, là, un peu partout, on parle de coûts de routes, on parle de l'état du réseau routier... Qui de mieux que les gens qui travaillent sur le réseau pour nous informer de quelle façon le réseau est entretenu? Qui de mieux que ces gens peut nous dire de quelle façon ça fonctionne? C'est quoi, les problèmes qui sont à prévoir? Puis est-ce qu'il n'y a pas des suggestions où on pourrait arriver à un résultat meilleur?

Et ça, c'est toute la problématique qui est posée ou qu'on pose, par rapport à cette action que le gouvernement veut entreprendre sur tout le territoire du Québec. C'est un changement majeur. On a beau dire: Oui, mais les municipalités vont être comblées par des subventions, par des compensations - «subvention» n'est pas français - donc des compensations qui restent tout de même de grandes inconnues, on aura beau dire...

Je regarde les municipalités. La municipalité de Jonquière, c'est 210 000 \$, c'est ça que ça coûte, le transfert, parce qu'elle n'aura pas de **compensation**, elle. Et le montant qui était prévu pour l'hiver, il vient de sauter. Ça fait que je connais... Le budget de la ville de Jonquière prévoit 150 000 \$ supplémentaires, puis il y a 65 000 \$ de compensation qui viennent de sauter. Donc, c'est ça que ça veut dire, cette réforme, au point de vue du réseau routier. C'est une ville.

On peut toujours dire: Il n'y a pas de problème, l'effort fiscal des contribuables n'est pas tellement grand. À l'exception que, si vous regardez ou si vous examinez, en long et en large, l'effort des contribuables de Jonquière sur leur réseau routier, vous allez voir que ça se traduit par plusieurs sous parce qu'il y a plusieurs millions de dollars en cause.

Un peu plus, un peu moins - je suis habitué, le langage, je l'entends depuis quelque temps - il n'y a rien de trop grave, vous savez, c'est un petit 200 000 \$. Pour une municipalité, ce n'est probablement pas plus dommageable qu'un petit 25 \$, un petit 30 \$, puis un petit 50 \$ sur le dos des contribuables. C'est ça, un peu, la philosophie que sous-tend le ministère. On a beau parler de responsabiliser les élus, mais, effectivement, ce n'est pas de responsabiliser les élus qui est à la base de ce transfert. Ce qui est à la base de ce transfert, c'est que le gouvernement, il veut se débarrasser, pas des... Il aurait pu garder l'entretien, mais il est à la recherche de fonds.

Je sais bien que le réseau routier, dans l'état où il est transféré, il y a beaucoup de lacunes, puis ça va exiger des sommes d'argent supplémentaires. Ça fait que vous savez que, moi, j'ai été assez longtemps maire d'une municipalité

pour savoir qu'est-ce qui se passe. Même si le gouvernement peut prétendre que ses compensations sont généreuses, c'est très rare que ça couvre 100 % des coûts. C'est ça qui va arriver. C'est que la municipalité va faire de l'entretien et, comme il y aura seulement un guichet unique, parce que ce sera la municipalité qui sera responsable, ce sont les maires - et ça, je vous fais ces prédictions-là - vous allez avoir des gens qui vont être chez vous plus souvent pour aller quêter la manne ou quêter la pitance.

Et ça, les municipalités, quand elles n'en auront pas assez, elles auront seulement un choix ou deux: c'est de faire ou de ne pas faire. Est-ce que les municipalités vont être capables de résister? Et, là, les gens vont leur dire: Bien, c'est votre responsabilité, vous êtes payées pour ça. Nous autres, on veut avoir des chemins A-1, entretenus correctement. Et ça, c'est là qu'est tout le problème. Vous allez voir que, sur les maires, ça va exercer une pression énorme. Peut-être que les routes vont s'améliorer, c'est possible, puis ça va coûter plus cher. (20 h 30)

Faire plus avec moins dans ces dossiers-là, c'est de la foutaise. S'il y a quelque chose de plus mathématique qu'un chemin, s'il y a quelque chose de plus physique sur lequel on peut compter, que ce soit le gravier, le sable, l'asphalte, les lisières de sécurité... Il y a des coûts là-dedans. Ça, on ne veut pas se faire d'illusions. Et ça, c'est pour les chemins. Mais les structures de ponts...

Puis j'écoutais le ministre délégué aux Transports qui nous informait sur la région de Gatineau. J'étais au courant que ça se passait comme ça. Je savais que, eux, ils payaient 100 %. Il doit y avoir une raison profonde, puis le ministre ne nous a pas informés pourquoi c'était comme ça. Est-ce que ça voulait dire que les députés dans la région de Gatineau, ils n'étaient pas éveillés? C'est ça? Je pose la question. Je ne le sais pas.

Je sais que, dans nos régions, le ministère, il donnait des subventions. Pourquoi la région de Gatineau... Ce n'est pas le Parti québécois. On a été neuf ans au pouvoir. Écoutez un peu, ça fait 200 ans que le Parlement existe. Vous ne me ferez pas accroire que ça dépend du Parti québécois! Il y a un bout, là! Moi, je veux bien me faire charrier, mais pas autant que ça.

Une voix:...

**M. Dufour:** Oui, mais on parle, là, de la situation de Gatineau. La situation de Gatineau, si les gens faisaient ça, est-ce que ça veut dire que les députés du coin dormaient ou ça veut dire qu'ils n'en avaient pas besoin? Ça ne les dérangeait peut-être pas. Moi, je vous le dis honnêtement, il doit y avoir quelque chose. Il n'y a pas de miracle. Il doit y avoir une raison profonde. Il doit y avoir une raison profonde qui

fait que, dans ce coin-là, ils n'étaient pas subventionnés ou ils n'étaient pas compensés.

Partout ailleurs au Québec, ils l'étaient, la plupart. Mme la Présidente, je vous prends à témoin. En Abitibi, en Gaspésie, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, dans l'Estrie, ce sont des routes qui étaient compensées. Pourquoi la Gatineau ne l'est-elle pas? Je ne le sais pas. Le ministre, il nous a donné peut-être une partie de la réponse, mais il a dit... Puis, c'est ça, je pense, hein? C'est ça. Mais, là, c'est rare que la queue mène le chien. D'habitude, c'est le chien qui mène la queue, hein! La queue suit le chien, ce n'est pas le chien qui suit la queue.

**Une voix:** De façon générale.

**M. Dufour:** De façon générale, c'est comme ça que ça se passe. Puis la Gatineau, à l'autre bout, comment ça se fait qu'à partir de ce qu'elle possède on applique ça partout? Pensez-vous que, vraiment... Puis, après ça, je pense vient de ce coin-là. S'il y a eu une injustice aussi grave, aussi flagrante, aussi surprenante, pourquoi il ne corrige pas le dossier? Au lieu de corriger le dossier, tout le monde pareil. Bon, bien c'est ça que j'appelle: la queue mène le chien, là. Ce n'est pas le chien qui mène la queue.

Dans ce sens-là, c'est surprenant, et je n'ai pas la réponse. Le ministre ne m'a pas donné la réponse. Je ne suis pas satisfait, moi. J'aurais aimé qu'il m'ait fait un historique. C'est un peu court comme explication. J'aurais aimé que le ministre me fasse un historique, puis qu'il me donne des vraies raisons, les raisons profondes, les vraies raisons. Il ne l'a pas fait. Donc, là, probablement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** ...qu'il cache quelque chose à travers ça. Mais ça ne nous dit pas comment est la structure des ponts dans le coin, puis ça ne me dit pas non plus si le réseau routier de Gatineau est aussi bon qu'ailleurs. Possiblement que oui, peut-être que non.

Mme la Présidente, je constate que mon temps est terminé. Donc, j'aurai l'occasion, bien sûr, d'échanger un peu plus tard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Jonquière. Je pense qu'il y a un vote. Alors, M. le député de Dubuc, il y a eu consentement pour que vous puissiez prendre vos cinq minutes, même après l'intervention de M. le député de Jonquière...

**M. Morin:**...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...même si vous étiez supposé le faire d'une claque.

Mais, par contre, je pense qu'on est obligés de suspendre. Je crois que c'est un vote, là. C'est un vote qu'il y a à l'Assemblée nationale. Alors, nous devons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 34)

(Reprise à 21 heures)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Je répète le mandat de la commission. C'est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives.

Alors, au moment de la suspension, le député de Jonquière avait fini son intervention sur la motion demandant de recevoir le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec, et il reste cinq minutes au député de Dubuc...

**M. Morin:** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...pour essayer de convaincre les membres de la commission de bien vouloir recevoir le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec.

**M. Morin:** C'est toute une tâche, j'en conviens, Mme la Présidente, de convaincre le ministre, en premier, et les députés ministériels d'amener les représentants du Syndicat pour nous apporter un point de vue que nous n'aurons pas à cette table.

Je suis convaincu que le ministre, malgré ses bonnes intentions, ne peut pas posséder l'objectivité absolue. Puis on ne peut pas l'exiger, d'ailleurs. Je ne lui en ferais même pas le reproche. Je pense que le ministre est fort bien intentionné, je pense. D'ailleurs, on n'a pas le droit de prêter des mauvaises intentions. Ce ne serait pas parlementaire. Bon, tout de suite, là, là, je ne peux même pas. Alors, je suis obligé de m'organiser pour trouver une conclusion qui n'a pour effet de m'amener à prêter des intentions douteuses au ministre. Mais je pense que tout le monde conviendra qu'un ministre, comme n'importe qui, que ce soit lui ou le ministre des Affaires municipales - c'est plus discutable dans le cas du ministre des Affaires municipales, là - mais, pour l'ensemble des autres ministres, ça ne pose pas de problème, tout le monde convient qu'ils ne peuvent pas avoir la vérité absolue.

C'est pour ça que les représentants du monde syndical auraient pu nous apporter un certain éclairage, d'abord sur la réorganisation qui n'est pas sans faille et qui affecte, bien sûr, les effectifs, puis peut-être, tant qu'à les avoir à cette commission, avoir leur point de vue sur ce à quoi ressemblera la gestion de la voirie locale

par les municipalités, dans l'avenir, et peut-être aussi un point de vue sur l'importance, l'envergure des subventions que le gouvernement dit substantielles et importantes.

Alors, Mme la Présidente, c'est dommage, mais je pense, quand vous dites que nous avons la tâche de convaincre...

**Une voix:**...

**M. Morin:** Il y a un petit imbroglio. C'était juste un petit ajustement interne, là, technique, à savoir qui... Mais c'est mon collègue de Jonquière qui vient tout juste d'arriver avec la copie pour essayer d'entendre des personnes que tout le monde souhaite, je pense.

Ceci dit, je ne prolongerai pas davantage. D'ailleurs, les cinq minutes doivent tirer à leur fin, et je suis convaincu que mon collègue de Jonquière, qui vient tout juste - je pense que c'est encore chaud - de produire une motion, ça lui fera plaisir de la présenter et, chacun à notre tour, nous tenterons à nouveau de convaincre le ministre de faire venir à cette commission des gens qui pourraient peut-être amener le ministre à apporter des petites modifications à son projet de loi.

Je vous remercie, Mme la Présidente. Vous êtes bien gentille.

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

**Une voix:**...

**M. Morin:** Hein? Ah! il y a des petites choses qui arrivent à la dernière minute, tu sais, mais quand même.

**M. Dufour:** ...organisé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Avant de présenter une autre motion, vous savez que, d'après nos règlements il faut commencer par disposer de la motion qui a été proposée par le député de Lévis.

**M. Morin:** ...ministre.

**Une voix:** Vote nominal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la motion du député de Lévis se lit comme suit: «Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec.»

Est-ce que cette motion est adoptée?

**Une voix:** Vote nominal.

**Une voix:** Non.

**Mise aux voix**

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vote nominal. M. le secrétaire, est-ce que vous voulez faire l'appel nominal?

**Le Secrétaire:** Alors, M. Garon (Lévis)?

**M. Garon:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. Paré (Shefford)?

**M. Paré:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. Morin (Dubuc)?

**M. Morin:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. Dufour (Jonquière)?

**M. Dufour:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. le ministre?

**M. Middlemiss:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Gauvin (Montmagny-L'Islet)?

**M. Gauvin:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Charbonneau (Saint-Jean)?

**M. Charbonneau:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Richard (Nicolet-Yamaska)?

**M. Richard:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Camden (Lotbinière)?

**M. Camden:** Contre.

**Le Secrétaire:** Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Abstention. Alors, le résultat du vote, c'est: 5 contre, 4 pour, 1 abstention. Alors, la motion est rejetée.

**Une voix:**...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Cinq contre la motion, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Ah! excusez-moi.

**M. Dufour:** Mme la Présidente...

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

**M. Dufour:** ...je voudrais...

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait passer à l'article 1, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais le député de Jonquière a demandé la parole.

**M. Middlemiss:** Ah, encore!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je ne sais pas s'il demande de passer à l'article 1. On va voir.

**Motion proposant d'entendre l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec**

**M. Dufour:** Je voudrais profiter que vous m'avez donné la parole pour proposer qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le président de l'UMRCQ était ici cet après-midi. Vous auriez dû demander ça à ce moment-là.

**M. Dufour:** J'espère que vous allez, avant qu'on puisse regarder la recevabilité... S'il peut y avoir des copies, pour que tout le monde en ait dans les mains, après ça on pourra plus commencer à parler.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, évidemment que la motion est recevable. Étant donné que notre commissionnaire est parti chercher du café, vous pouvez commencer à la débattre. On l'enverra faire des photocopies après.

**M. Dufour:** On va l'attendre, Mme la Présidente.

**M. Morin:** Le commissionnaire, il commence à faire du café? C'est qui qui lui a demandé ça, là?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** C'est vous, non? Tout le monde. Du café pour tout le monde.

**Une voix:** C'est vous qui payez le café pour

tout le monde.

**M. Morin:** Hein?

**Une voix:** Ce que vous ne savez pas, c'est que c'est vous...

**M. Dufour:** Je pourrais avoir une directive? On suspend un peu avant d'avoir les copies de la résolution?

**M. Morin:** Ah, pas de problème!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, ce n'est pas nécessaire de suspendre. Je pense que les membres de la commission sont prêts à vous écouter.

**Une voix:** Est-ce que vous avez jugé que c'était recevable?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, j'ai dit qu'elle était recevable, d'entendre... C'est exactement le même libellé que la première motion, sauf que le groupe qu'on demande d'entendre, c'est l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.

**M. Dufour:** Donc, vous me cédez la parole, Mme la Présidente. Je vais profiter...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais j'aimerais avoir une information, M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales de comté... Est-ce que l'Union des municipalités régionales de comté n'est pas le représentant des municipalités locales?

**M. Dufour:** Il y a peut-être... Là, il faudrait... C'est pour ça que je dis qu'on aurait aimé à avoir le libellé parce que, probablement, c'est les municipalités locales.

**Des voix:** Ah!

**M. Dufour:** Il peut y avoir...

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas recevable, ça. C'est quoi? Ça n'existe pas, ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.

**M. Morin:** C'est ça, c'est conforme.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça veut dire que vous voulez avoir 1500 municipalités ici?

**M. Morin:** Mme la Présidente, c'est conforme.

**M. Dufour:** C'est la même.

**M. Morin:** Oui, c'est la même union, Mme la Présidente.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est recevable, ça, là, Mme la Présidente?

**M. Morin:** L'UMRCQ est l'union qui représente les MRC et, en même temps, les municipalités locales.

**M. Dufour:** C'est exactement ça. C'est le titre...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, moi, je me pose la question à savoir si c'est recevable, ça, là. On ne sait même pas qu'est-ce qu'on veut dire, là. Donc, comment est-ce que ça peut être recevable?

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je vous demande...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Écoutez, moi, je demande une information. En tant que présidente, j'ai jugé la motion recevable. Mais, là, je relis. Le groupe qu'on veut entendre, c'est l'Union des municipalités régionales de comté. Il y a un représentant qui est le président de l'UMRCQ.

**M. Dufour:** L'autre union, c'est l'Union des municipalités du Québec. Ce n'est pas la même. C'est le titre enregistré.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'UMQ, pas «locales».

**M. Dufour:** Hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'UMQ.

**M. Dufour:** C'est le titre, c'est le nom. En tout cas, faites-nous confiance.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Dufour:** J'ai été assez longtemps dans ce domaine-là. Voyons! Moi, ça ne me fait rien. On peut suspendre pour faire des recherches.

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

**M. Camden:** Il semble y avoir une certaine confusion, là, puis, considérant que je suis plutôt visuel qu'auditif, j'aimerais ça prendre connaissance de la copie.

**M. Dufour:** Bon, bien, on va attendre d'avoir des copies.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je trouve ça un peu aberrant que vous vous questionniez à savoir c'est qui le deuxième organisme et qu'en-core vous assumiez que c'est recevable. Donc, si on ne connaît pas le deuxième organisme, comment est-ce qu'on peut dire que c'est recevable?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Comme le député de Lotbinière l'a dit, il est visuel. Moi aussi, je suis visuelle. Alors, quand le député de Jonquière a lu...

**M. Middlemiss:** Est-ce que cet organisme existe, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est la question.

**M. Middlemiss:** Si l'organisme n'existe pas, comment ça peut être recevable?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, moi, j'avais compris l'Union des municipalités régionales de comté. Alors, pour moi, c'est l'UMRCQ...

**M. Middlemiss:** Dans un premier temps, et il y en a une deuxième.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...et, là, ce que... C'est la première fois que j'ai ça: «et des municipalités locales du Québec».

**M. Garon:** C'est la même union.

**M. Middlemiss:** Bien non! Une seconde, là!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais pourquoi rajouter «et des municipalités locales du Québec»?

**M. Middlemiss:** Vous êtes confus un peu, là.

**M. Camden:** On va faire un avis de recherche.

**M. Middlemiss:** Moi, Mme la Présidente, moi, je ne suis pas convaincu que c'est recevable, ça, parce que le deuxième organisme, on ne sait même pas qu'est-ce que ça veut dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, moi, je ne le connais pas. «Et des municipalités locales», moi...

**M. Garon:** C'est le même organisme.  
(21 h 10)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a 1500 municipalités.

**M. Garon:** Bien, moi, je demanderais, Mme la Présidente, qu'on suspende quelques instants, le moment de vérifier, parce qu'on peut... C'est une question de fait, ça. C'est le nom ou ce n'est pas le nom.

**M. Morin:** Mme la Présidente, c'est parce qu'on sait fort bien qu'on l'appelle l'UMRCQ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Morin:** ...si vous permettez, l'Union des municipalités régionales de comté du Québec, sauf qu'on sait qu'il peut y avoir des municipalités qui font partie de...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Qui ne font pas partie d'une MRC?

**M. Morin:** ...cette union-là, mais sans nécessairement faire partie d'une MRC, c'est-à-dire de l'UMRCQ, mais ça n'est pas exclusif, parce que l'union va représenter les municipalités locales avant de représenter les MRC. Alors, c'est pour ça qu'assez souvent on tient compte de la nuance.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, mais sauf que...

**M. Morin:** Mais c'est le même organisme, Mme la Présidente. Ce n'est qu'une façon de l'écrire qui tient compte un petit peu de...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais est-ce que ce n'est pas de la redondance?

**M. Dufour:** Non, c'est le nom enregistré. C'est de même que ça s'appelle. Écoutez un peu, là. Avant, ça s'appelait...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est une question que je vous pose.

**M. Dufour:** Avant, ça s'appelait les conseils de comté du Québec. Et pourquoi ça a changé? C'est quand on a mis les MRC sur pied. Je m'en rappelle, ça s'est fait dans le temps de Jean-Marie Moreau, qui est mort, bon. Ils ont changé leur nom. Ils ont dit: Comment on fait pour s'enregistrer? On veut avoir les MRC, puis, en même temps, on veut garder les petites municipalités locales.

**M. Morin:** C'est ça.

**M. Dufour:** Et voilà, le tour était joué. Et c'est ce nom-là. Parce que le ministre a voulu faire son drôle, là...

**M. Garon:** Moi, je vous suggère de suspendre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, je ne

mourrai pas ce soir. J'apprends quelque chose.

**M. Garon:** ...de vérifier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon?

**M. Garon:** Le mieux, c'est de suspendre pour vérifier.

**M. Dufour:** On va suspendre. On va attendre. Faites un avis de recherche.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 12)

(Reprise à 21 h 13)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je reprends nos travaux.

J'ai la preuve que, ici, il y a une lettre adressée au ministre qui vient de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Garon:** Vous voyez, l'Opposition est mieux renseignée que le gouvernement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Moi, je ne fais pas... Je fais partie du gouvernement, mais ce n'est pas...

**M. Middlemiss:** C'est qui qui lui a donné ça, là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'était mon opinion personnelle.

**M. Garon:** Le ministre disait que ça fait deux ans qu'il parlait avec ces gens-là, puis il ne savait même pas leur nom.

**M. Middlemiss:** Vous n'étiez pas au courant, vous. Vous êtes bien bon pour parler, là, vous. Vous n'étiez même pas au courant.

**M. Garon:** Bien oui! J'étais au courant.

**M. Middlemiss:** Donc, c'est nous autres qui avons donné la preuve. Comme d'habitude, encore mal informé, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Bien non! C'est le ministre qui est encore dans les patates, comprends-tu!

**M. Middlemiss:** Oui, oui!

**M. Garon:** Il marche, puis il ne sait pas qu'il marche. Il fait de la prose et il ne sait pas

qu'il fait de la prose, comme Monsieur Jourdain dans...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah! là. Un instant! Un instant!

**M. Middlemiss:** Aïe! On n'a pas de leçons à prendre de vous.

**M. Morin:** Il ne nous croyait même pas, le ministre. C'est bien de valeur, mais le ministre...

**M. Dufour:** C'est une demi-vérité, «middle miss».

**M. Garon:** Savez-vous quel jour on est, là, M. le ministre?

**M. Middlemiss:** Oui. Je sais quelle journée que...

**M. Garon:** Pas sûr.

**M. Morin:** Mentir à moitié.

**M. Middlemiss:** Oui. Moi, je ne me promène pas avec des chèques dans mes poches pour faire perdre 25 000 \$ à la province, oui.

**M. Garon:** Vous seriez mieux d'en avoir. Vous avez l'air cassé comme un clou.

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

**M. Middlemiss:** Des gens qui se promènent avec des chèques, qui font perdre 25 000 \$ à la province, ils se pensent «smart».

**M. Morin:** J'espère que «middle miss», ce n'est pas antiparlementaire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La présidence avait raison ce matin de dire que la vapeur monterait à un moment donné, hein!

**M. Morin:** Mentir à moitié.

**M. Garon:** Moi, je ne fais pas des lois illégales.

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

**M. Dufour:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...vous avez la parole.

**M. Francis Dufour**

**M. Dufour:** Merci, Mme la Présidente. Bon, en fait, c'est un imbroglio...

**M. Middlemiss:** C'est comment longtemps, là, lui?

**La Présidente (Mme Bélanger):** 30 minutes.

**M. Dufour:** ...que vous avez causé sans qu'il en soit de votre faute, et c'est pour ça que les règles de procédure, c'est important de temps en temps parce que, si on avait eu tous ensemble le même document, ça nous aurait permis de pouvoir porter un jugement plus rapidement et on se serait convaincus du bien-fondé de cette motion. Vous ne devez pas être surpris, d'ailleurs, de votre part, que ce soit le porte-parole de l'Opposition officielle en matière d'affaires municipales qui vous propose cette motion, puisque j'ai continuellement à travailler avec les unions municipales qui, elles, représentent d'abord les municipalités, qui couvrent l'ensemble du territoire du Québec.

Dieu sait que cette réforme a été accueillie d'une façon curieuse, et je pourrais dire d'une façon agressive par les milieux municipaux, et avec raison. Rappelons-nous qu'en 1990 le ministre des Affaires municipales a déposé un projet qu'il appelait pompeusement la refonte, une refonte, et ce nom lui est resté jusqu'à ce jour. On appelle ça la réforme Ryan.

Une réforme, à mon point de vue, ça, c'est quelque chose qui apporte des éléments novateurs et d'amélioration, et on doit se demander, aujourd'hui, après les deux années d'application, si ces éléments ont amélioré la qualité de vie de nos concitoyens ou si ça a eu pour effet seulement de transférer des comptes à payer d'un endroit à un autre. Je comprends que les gouvernements ou le gouvernement - on peut dire les gouvernements - ont des **difficultés** à s'administrer. Est-ce que la machine administrative est emballée? Est-ce qu'elle est trop grosse?

Moi, je pense qu'il y a des gens qui ne prennent pas à coeur les responsabilités qu'ils ont. Ça s'administre, des ministères, puis un gouvernement, ça s'administre, mais il faut être proche du monde, puis il ne faut pas administrer ça à la va-comme-je-te-pousse. Ça prend des motifs sérieux pour signer d'abord des comptes, pour signer des engagements financiers. Il faut être attentif à ce qui se passe à son ministère. Notre gouvernement, qui est à la recherche désespérée de fonds, a trouvé un moyen parmi d'autres, parce qu'il y a bien d'autres moyens qu'a employés ce gouvernement-là.

Le budget du Québec a augmenté de 16 000 000 000 \$ depuis 1985. Il y a des gens qui se vantent, dans ce gouvernement-là, de dire ou d'informer la population qu'ils n'ont pas augmenté les impôts. Comment on peut arriver à une affirmation aussi grossière, quand on sait que l'argent, on peut le créer, mais pas de cette façon-là? Là, c'est une addition purement de chiffres que je donne. Les budgets des gouvernements ont augmenté de 16 000 000 000 \$, donc

plus de 50 %. Si je pars sur la base de 25 %, là, de 28 000 000 000 \$, ils ont augmenté d'une façon très importante dans peu de temps. Et, surtout, venant de la part d'un gouvernement qui s'est dit, au départ: Nous, on va être de bons administrateurs. On va gouverner moins, donc on va moins gouverner, donc gouverner mieux. On va faire moins de lois, puis mieux légiférer.

Vous savez, il n'y a rien comme le temps et l'histoire pour donner des réponses à des affirmations aussi prétentieuses.

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Dufour:** Puis le cours du temps nous donne entièrement raison. Est-ce qu'on légifère moins? Je prétends qu'on légifère plus et plus mal. Puis, si on avait cette intention de légiférer moins, je dirais au gouvernement: Bravo! Ça va vous empêcher de légiférer mal.

Quant à la question administrative, je ne suis pas sûr que vous passeriez votre diplôme au cégep, parce que 60 %, c'est ça qui est exigé...

**M. Garon:** Il y a des diplômés trafiqués.

**M. Dufour:** Ah! à moins que ce soit un diplôme, là, trafiqué, comme dirait mon collègue de Lévis.

**M. Garon:** ...général.

**M. Dufour:** Ça serait difficile de donner un diplôme parce que, pour moi, vous n'avez pas passé le diplôme, ou les tests, ou les examens qui permettraient d'obtenir cette note de passage. Parce que combien de sophismes, combien d'idées vous avez lancées sur la place publique qui ont toutes - «flopé» n'est peut-être pas un bon mot - mais qui ont dégonflé!

On a parlé de privatisation, on pourrait en parler pas mal longtemps. Ça a fait quoi? Les ministres étaient heureux de nous dire que, nous, on donnait des subventions à Quebecair parce qu'on mettait une fleur de lys sur la queue de l'avion, puis on se contentait de ça. On peut dire qu'après l'avoir tout viré à l'envers, avoir ouvert nos possibilités sur la déréglementation du transport, bien, on s'est rendu compte que, dans les régions, pour des gens comme nous, dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, un billet d'avion, qui coûtait environ 150 \$, entre le Saguenay et Montréal, est rendu alentour de 500 \$.

Si c'est ça la déréglementation! Si c'est ça les bons coups que vous avez faits! Si, nous, on ne savait pas administrer, il y a au moins une chose: on savait où on donnait notre argent. Ça coûtait 15 000 000 000 \$ de déficit, mais on donnait une autoroute dans les airs pour les gens des régions. Vous autres, vous l'avez démantibulé, vous avez favorisé quelques petits amis. Ça a «flopé» pareil, ça a fait faillite, puis on a

payé les frais, puis il n'y a plus rien. C'est les bons administrateurs!

(21 h 20)

Pas juste là, hein! Je pourrais prendre tout le dossier. Il y en a un, ce soir, je le regardais à la télévision. Pendant trois ans ou quatre ans, il faisait la loi dans tout le Québec en disant: Nous autres, on est fins, on a de l'argent, on travaille fort, puis, écoutez un peu, on achète ci, puis on achète ça. Je ne lui ai pas souhaité de mal, mais je trouve pareil... Vous savez, des gens qui sont cassés et qui viennent parler avec l'argent des autres, puis qui viennent faire des leçons à tout le monde, je ne suis pas prêt à prendre ça. Je ne suis pas prêt à croire que ce sont de bons administrateurs. Donc, c'est un peu ça, là, qu'on peut regarder. Les résultats, c'est où on s'en va. Le même gouvernement qui nous donne... qui prétend qu'il va améliorer des choses, est-ce que, vraiment, il possède en main tous les éléments pour poser ces gestes-là?

La semaine dernière, on a rencontré des sous-ministres, le sous-ministre des Transports, de la voirie, avec d'autres collègues, qui sont venus nous parler de qu'est-ce qui pourrait arriver dans nos régions et du réaménagement du ministère des Transports. Il semblerait que ça n'a pas fait des heureux chez nous. Il semble aussi que ça n'a pas fait des heureux non plus du côté ministériel. Des deux côtés, il n'y a que des malheureux.

Donc, on peut conclure facilement que la réforme n'a pas été assez mûchée, mâchouillée, qu'elle n'était pas prête. Lorsqu'on a demandé: Avez-vous des études d'impact?, ils ont dit: On n'en a pas. Ah! c'est nouveau, ça. On fait des changements dans tout le Québec, on se promène avec des papiers dans les poches, puis on dit aux gens, là: C'est de même que ça va se passer, puis on ne sait pas ce qui se passe exactement. On avait l'impression que c'était la méthode du compas qu'on a employée. D'abord, on décide où on met ce qu'on veut mettre et, après ça, on prend un compas et on fait le tour, et on agrandit le tour du compas, on l'agrandit jusqu'à temps qu'on y trouve son compte. Ça, c'est la théorie du compas des gens centralisateurs, des gens de Québec.

Mais, sur leur terrain, c'est de la folie furieuse. Entre la théorie et la pratique, il y a tout un monde, il y a une distance énorme. Ça a donné ce que ça avait à donner: tout le monde est de mauvaise humeur, puis tout le monde n'est pas content des ministres qui s'apprétaient à faire une chose semblable, ce qui me permettait de dire, encore hier soir, dans mon discours à l'Assemblée nationale, que les pires adversaires des régions, c'est le gouvernement. Il parle des deux côtés de la bouche en même temps.

Puisque le ministre de l'Agriculture et du développement régional veut avoir un discours un peu plus régionaliste, il a annoncé à grands frais une «réformette», mais il n'a pas d'argent.

Une réforme pas d'argent, c'est comme une réforme sur le dos des autres. Bon! Donc, c'est une «réformette», et cette réforme-là, qui se veut un tantinet un commencement de l'ombre de la queue d'une politique de développement régional, elle n'est pas encore commencée que, déjà, on se rend compte qu'au lieu de vouloir renforcer les régions, au lieu de s'unir avec les municipalités, avec la ruralité régionale, on fait exactement le contraire, puis on leur donne des responsabilités nouvelles, puis on les prive de sources de revenu qu'elles devraient avoir, puisque ce sont des responsabilités qu'elles n'ont jamais assumées à ce jour.

C'est des questions de fond. Et, dans le projet de loi, il y a d'autres choses qui intéressent les municipalités. Un, c'est les routes. Deux, c'est l'état des structures de ponts dans les municipalités. Il y a 8400 ponts à peu près dans tout le Québec. Le gouvernement va en transférer à peu près 8000; il va en garder 400. On pense que les municipalités vont être... On va appeler ça, à partir de maintenant, les municipalités souriantes. Il y avait la «Bottine souriante», on va avoir les municipalités souriantes, très heureuses d'obtenir ce cadeau, mais je parlerais d'un cadeau empoisonné parce que les ponts...

Il n'y a pas tellement longtemps, il y a une étude du ministère qui s'est promenade dans tout le Québec. On a même questionné, à l'Assemblée nationale... Il y a plus de 50 % des ponts dans tout le Québec qui sont considérés comme dangereux.

**Une voix:** Oui.

**M. Dufour:** Bon! Est-ce que le ministère, depuis les trois dernières années, a eu le temps de réparer tous ses ponts? La seule façon de s'en assurer, c'est d'examiner si les budgets ont augmenté. Comme les budgets de la voirie n'ont pas augmenté, on peut conclure qu'il n'y a pas beaucoup de ponts qui se sont améliorés. Donc, l'état de dangerosité, il est aussi grand que voilà trois ans, surtout qu'on peut affirmer qu'il y en a même qui ont écrasé depuis ce temps-là. Donc, l'étude faite par le ministère était concluante. Il y avait des ponts dangereux, et ces ponts dangereux, ils demeurent, à l'exception qu'on n'en parle plus. Si on n'en parle plus, donc, ni vu, ni connu. Ce qu'on ne sait pas, on ne peut pas avoir de mal. Une maladie qu'on ignore, ça veut dire que c'est quelqu'un qui est en bonne santé. C'est à peu près ça. Ça fait que, si les ponts, on n'en parle pas, c'est qu'ils sont tous revenus en état normal, ce sont des ponts parfaits, pour lesquels les municipalités ont un cadeau, pour lesquels elles n'auront pas à se troubler trop, trop.

Par contre, et là le doute revient dans mon esprit, pas trop, trop loin après qu'on dit qu'on en garde 400, qu'on leur en remet 8000, le ministère se rend compte, dans un sursaut,

j'imagine, de **responsabilité**, il dit: Oui, mais possible que ces ponts-là, il faut qu'ils soient encore surveillés. Comme les municipalités n'ont aucune expertise dans le domaine, le ministère les informe qu'il va mettre à leur disposition certaines ressources techniques pour pouvoir regarder, pour pouvoir constater, et, quand les ponts seront brisés ou seront dans un mauvais état, je ne sais pas ce qui va arriver parce qu'on ne connaît pas les sommes disponibles pour réparer ces ponts.

Il a été un temps où le gouvernement... Et ça, ça a toujours été dans la loi, les ponts appartiennent aux municipalités, mais le gouvernement en a toujours fait l'entretien. Donc, ça, c'est correct. Actuellement, on dit: Les ponts sont à vous autres, mais on ne sait pas qui va être responsable de l'entretien. On peut présumer que ce sont les municipalités, que le ministère va continuer à subventionner ou à compenser, parce que c'est la meilleure façon de tenir les municipalités en tutelle. C'est la meilleure façon, tout en les responsabilisant, de les tenir non autonomes. C'est ça, le résultat de tout ce qu'on s'apprête à faire.

Il y a un autre domaine où les municipalités ne se sont pas prononcées, mais ce domaine-là, c'est la question qu'on peut décréter des routes à péage à peu près dans tout le Québec. Bien, le ministre, il fait un sursaut. Moi, je l'invite à relire son projet de loi. Vous savez, il y a un problème. Quand on est dans l'Opposition, on lit. On sait ce que ça veut dire les mots. Quand on est au pouvoir, on ne regarde pas avec le même oeil, donc on oublie des choses. Et c'est arrivé, hein! Je peux juste vous rappeler que le Code de la sécurité routière, c'est 750 articles. Celui qui vous parle a apporté à peu près 100 amendements, acceptés par le ministre des Transports, concernant le Code de la sécurité routière, juste parce qu'il a pris l'expérience que j'avais dans le domaine, sur le plancher, là, puis sur le réseau routier, et c'est de même qu'il a amené des...

Je vous invite à regarder ce qui s'est passé en commission, puis vous allez voir qu'il y a beaucoup d'amendements qui ont été proposés par celui qui vous parle, une centaine environ. Donc, ça veut dire que, quand on est au pouvoir, on ne lit pas de la même façon que quand on est dans l'Opposition et qu'on ne comprend pas de la même façon. Donc, on voudrait bien inviter le ministre à réfléchir, puis à voir si ce qu'on dit, c'est correct ou pas.

Je voulais juste vous rappeler en mémoire le 3 mai 1984. Je me souviens que le maire de Blainville, M. Mercier - il est encore maire, d'ailleurs - a mené une lutte du tonnerre pour enlever le péage sur les autoroutes dans la région de Montréal.

**Une voix:**...

**M. Dufour:** M. Mercier, oui. **M. Paul Mer-**

cier. Il a fait un sabbat terrible, un tabac, pas un sabbat, un tabac terrible, et il a réussi à convaincre le gouvernement d'enlever le péage sur les autoroutes. Puis, en enlevant le péage, il avait des alliés très bruyants, pour ne pas dire très tapageurs.

**Une voix:** C'était les libéraux.

**M. Dufour:** C'était l'Opposition du temps, là, à l'Assemblée nationale, qui, elle, a mené une bataille terrible, sans regarder les conséquences. Ça ne les dérangeait pas. C'est drôle qu'actuellement ils sont tellement préoccupés du bien public. Ils veulent notre bien, puis ils nous le prennent. C'est ça leur philosophie. Mais, dans le temps, ils étaient vraiment préoccupés de vouloir faire du bien aux autres. Ils ne voulaient pas le bien; ils voulaient faire du bien, sans considérer les conséquences.

(21 h 30)

Qu'est-ce qu'ils ont fait à l'Assemblée? C'est ça qu'il faut regarder. Et ça, ça se passait le 3 mai 1984, à 14 heures, donc 2 heures de l'après-midi. L'Assemblée procède au vote, par appel nominal, de la motion de M. Ciaccia proposant, en vertu de l'article 97 des règles de procédure, que, de l'avis de cette Assemblée, le gouvernement doit rejeter la recommandation du comité de députés péquistes d'étendre le péage à toutes autoroutes du Québec et conclure plutôt à l'abolition complète de tous les postes de péage existants.

La motion est rejetée, mais avant d'être rejetée, on pourrait regarder qui est en faveur de la proposition: Mme Bacon, Mme Bélanger, M. Bissonnet, M. Blais, M. Bourbeau, M. Dauphin, M. de Bellefeuille, Mme Dougherty, M. Doyon - le même, hier, qui nous donnait des leçons, qui parlait, là, qui essayait de donner des leçons, il n'y a pas une route locale dans son comté - M. French, M. Gratton, M. Houde, M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges), M. Kehoe, M. Leduc, M. Levesque (Bonaventure), M. Lincoln, M. Marx, M. O'Gallagher, M. Paradis, M. Polak, M. Rivest, M. Ryan - je lui ai parlé tantôt de la réforme, les municipalités souriantes - M. Saintonge, M. Scowen, M. Sirros, M. Vaillancourt, M. Vallières.

C'était ça la proposition. C'est de même qu'on a voté. Et cette motion a été battue, mais on a aboli le péage sur les autoroutes. On a enlevé une source de revenu, et ça a pris à peu près... Encore là, je me souviens, c'est Michel Clair, si je ne me trompe pas, qui était ministre des Transports dans le temps, qui voulait garder... Bien, ça a commencé, la bataille... Peut-être que ce n'était pas lui qui était là, mais la bataille a commencé parce que Michel Clair était à la recherche de fonds. La même chose que le gouvernement. Vous n'avez rien inventé. Chercher de l'argent, c'a toujours été une préoccupation gouvernementale. Puis, avec les péages, ça donnait environ 75 000 000 \$ qu'il aurait pu

redistribuer aux régions. C'était ça... Parce que, en région, des autoroutes, on n'en a pas. Et, où il y a des autoroutes, d'habitude, il y a des routes de transfert qui peuvent...

Vous savez, quand on va en Europe, si vous prenez l'autoroute du Soleil, entre l'aéroport Charles-de-Gaulle pour se rendre à Rome, vous avez des péages. Mais vous pouvez passer à côté de la route si vous voulez. Donc, il y a un choix. En principe, lorsqu'il y a une autoroute, vous pouvez prendre une route moins rapide, et c'est votre choix. Moi, je ne trouve pas ça scandaleux en soi qu'on paie sur une autoroute. Mais, si le gouvernement, dans le projet de loi, peut décréter n'importe quelle route comme route à péage, bien, je vous souhaite bonne chance. Ça sera encore un détournement.

Vous savez, il fut un temps où on avait des détourneurs de grand chemin, puis, là, on a des détourneurs tout court. Parce que les grands chemins, c'était probablement les autoroutes du temps. Aujourd'hui, si on n'a pas assez de routes, on va en créer par décret, puis, là, on va détourner le monde. On va les faire payer. On revient encore à l'époque préhistorique, à mon point de vue. Puis, si ce sont de véritables autoroutes, que les gouvernements nous disent qu'ils renient complètement ce qu'ils ont chéri aussi longtemps.

Qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour avoir le pouvoir? Il semblerait que c'était la course effrénée dans le temps. C'était encore l'euphorie. On disait: Nous autres, on peut prendre n'importe quelle responsabilité. Ce n'est pas la seule place où l'Opposition a erré dans le temps. Sur la Société de l'assurance automobile, le gouvernement, il s'est battu enragé contre. Et les ministres des Transports - pas ceux-là qu'on a devant nous, mais ça ne fait rien, ils en profitent - ils disaient: La société de transport, c'est devenu la mamelle nourricière du gouvernement. Ils sont après le pis, puis ils le traient sans arrêt. 1 200 000 000 \$ qu'on a enlevés à la Société de l'assurance automobile. C'est beau, ça! Mais vous étiez contre. Après ça, c'est devenu bon parce que c'est payant, payant, payant. Il y a beaucoup de règlements comme ça où le gouvernement actuel s'est opposé à de bonnes mesures. Seulement, il en profite, un coup qu'il est au pouvoir. Donc, c'était encore là, je pense, ce que je viens de citer tout à l'heure, une action qui était irréfléchie, à mon point de vue.

Ce qu'on dit, nous, c'est qu'il y a des municipalités qui sont impliquées. Il y a des partenaires là-dedans. C'est une réforme qui s'est faite, au départ, là, unilatéralement: une information et une décision. Après, on a engagé les débats, on a engagé les discussions. Ces discussions ne sont pas complétées. J'ai la prétention de dire que les discussions ne sont pas complétées, et les chemins ne sont pas remis dans un état qu'on aurait pu espérer, que les municipalités auraient pu espérer.

D'autre part, il y a des façons ou des sources de taxation autonomes qui auraient dû être remises aux municipalités. Elles ne font pas le poids. Elles ne font pas le compte. On va exiger des municipalités qu'elles viennent faire leur génuflexion, leur pèlerinage chaque année, d'abord, un, devant leur député, deux, ici, à Québec, et les ministres vont avoir à confesser régulièrement et continuellement.

Ce n'est pas ça responsabiliser les gens. Ce n'est pas les tenir comme des petits gars en culottes courtes ou des petites filles en robe courte pour leur dire quoi faire ou pas. Responsabiliser, ça veut dire considérer les gens comme des adultes, les considérer responsables et leur donner les outils pour faire leur travail. Dans ce projet de loi, je ne vois pas ces outils-là. C'est évident que les municipalités vont être obligées de le faire pour bien faire leur travail. Moi, je ne doute pas que les municipalités feront ce travail-là, mais elles vont le faire comment, puis elles vont le faire à quel prix? Une chose est certaine, c'est 0,14 \$ les 100 \$ qu'on vient de transférer sur le dos des contribuables. Même si les municipalités étaient contentes, je ne suis pas convaincu... Je suis convaincu, au contraire, que les contribuables ne sont pas heureux de ce transfert de coûts dans leur portefeuille. Ça, c'est élémentaire. C'est clair qu'ils ne sont pas heureux.

J'aurais aimé, moi, et je pense que le ministre va accéder à la demande de l'Opposition - la motion le dit clairement - qu'on entende l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales. Ce serait important qu'on l'entende. J'ai vu, cet après-midi, je me suis assuré... j'ai parlé avec le président de l'Union des municipalités régionales de comté qui m'a informé qu'il pourrait être à notre disposition dans un court délai si le ministre, bien sûr, accédait à notre demande. Il serait prêt à venir nous donner un témoignage sur ce qu'il pense de ce transfert, de quelle façon les municipalités vont s'en tirer ou pourront s'en tirer, quelles sont les lacunes qu'elles rencontrent, actuellement, et quelles sont les représentations que les municipalités ont faites auprès de leur union. Vous savez, les petites municipalités sont très attachées à leur union, et il n'y a rien de mieux que leur président, leur porte-parole officiel, pour nous permettre de comprendre mieux, en long et en large, de quoi ça brette ou de quoi il s'agit. C'est vraiment la personne-ressource dont on pourrait se priver et qu'on aurait l'occasion d'entendre.

Je sais, d'autre part, qu'il y a une table Québec-municipalités qui existe. La table Québec-municipalités a été mise sur pied pour engager un dialogue entre les Affaires municipales et les municipalités. De temps en temps, d'autres ministres vont donner ou expliquer certaines politiques aux élus ou aux unions des municipalités, mais ce n'est pas suffisant. Lorsque ça a été

mis sur pied, cette table, j'étais maire, et je n'ai jamais cru que ça deviendrait la table unique pour parler. Ce n'est pas de cette façon-là qu'on pouvait entrevue. C'est peut-être une façon de voir les problèmes, de pouvoir les disséquer, de pouvoir tenir compte de l'ensemble et d'avoir une réaction. C'est une table privilégiée, mais ce n'est pas la table unique où les ministres devraient parler, surtout que ça exclut, ça évacue toute contestation extérieure. On fait ça entre nous. L'Opposition, on n'a pas la chance ou on n'a pas l'appareil gouvernemental à notre disposition pour se permettre de tenir des débats.

Tout à l'heure, je parlais avec le directeur général de l'Union des municipalités du Québec. Je comprends que c'était à la blague, mais je voyais le ministre délégué aux Transports qui avait l'air de dire: Oui, je comprends, là. Vous parlez aussi à l'Opposition. C'est de bonne guerre. Je sais bien que c'était pour badiner.

**M. Middlemiss:** ...avec l'Opposition.

(21 h 40)

**M. Dufour:** C'était pour badiner. Je ne pense pas qu'il y ait personne qui empêche personne de parler à quelqu'un, mais c'est drôle de voir un peu... Je pense bien que les unions municipales se sentiraient mal à l'aise de venir rencontrer l'Opposition à tout bout de champ pour parler des problèmes. D'ailleurs, elles ne sont pas là pour dire ce qui s'est passé entre elles et le gouvernement. Ça ne se passe pas comme ça. Quand on veut le savoir d'une façon officielle, la meilleure façon, c'est de les amener en commission parlementaire et de les questionner sur l'état de la situation. Là, elles peuvent le faire et elles peuvent nous renseigner, puis elles sont d'un précieux secours aussi. Cachons-nous pas, les unions municipales travaillent beaucoup avec le gouvernement. Je sais que les unions préparent beaucoup de dossiers en fonction des lois tantôt que le gouvernement leur impose, tantôt qu'elles demandent. Ça, c'est deux choses.

Là, on est dans l'imposition. Les municipalités n'étaient pas en demande par rapport à ça, mais le gouvernement est dans l'imposition. C'est encore d'autant plus important qu'elles viennent nous dire ce qu'elles pensent, que l'Union des municipalités régionales de comté vienne nous dire ce qu'elle pense de ce projet de loi, qui est devant l'Assemblée, qui n'a pas été mis en large consultation sur la place publique. Il faut que les gens puissent se prononcer.

Ça ne fait pas tellement longtemps que ce plan-là est connu, là. On peut bien dire que, depuis deux ans, ça a été annoncé, mais, entre une annonce et une action directe ou une concrétisation d'un projet, il y a un bout de chemin à poursuivre. Ce bout de chemin là, il a été cahoteux, à ce que je sache, comme les routes, d'ailleurs. Je ne suis pas sûr qu'il est mieux fait que les routes, il est probablement en

zigzag. Le ministre a pu en profiter. Il a mis un comité, il a mis des comités sur pied, il a fait des consultations, mais ça s'est fait entre eux, entre nous. Il faut qu'on sache un peu plus, comme Opposition, de quelle façon ça va se passer, parce qu'on peut s'assurer qu'il y a eu des études d'impact, mais les actions en région, elles se sont passées comment? Puis de quelle façon les officiers du ministère...

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

**M. Dufour:** Dites-moi pas que mon temps achève déjà, Mme la Présidente. Je suis toujours malheureux. Il me semble que j'avais encore des choses à dire...

**Une voix:** Bien oui!

**M. Dufour:** ...puis je suis obligé tout le temps d'aller plus vite à la fin, parce qu'il faut ramasser ça un peu plus rapidement.

Il y a une question dont je voulais parler, c'est les transferts des bureaux régionaux d'une place à une autre. Les municipalités n'ont pas été consultées là-dessus.

**Une voix:** Non.

**M. Dufour:** J'aurais aimé qu'elles seraient venues nous le dire. Si elles ont été consultées, on ne le sait pas. Mais je peux vous dire que la ville de Jonquière, qui avait un bureau régional, elle, elle n'a pas été consultée. Ça, je suis sûr qu'elle n'a pas été consultée...

**Une voix:** Est-elle membre de l'UMRCQ?

**M. Dufour:** ...dans l'effet qu'elle perdrait sa direction régionale. J'ai parlé avec le maire, dimanche passé, et il ne m'a pas informé - et ça, je vous le dis, j'ai parlé avec, il était la personne la plus surprise au monde...

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

**M. Dufour:** Oui, Mme la Présidente. Il était, dis-je, la personne la plus surprise au monde de ce qui se concoctait dans les officines gouvernementales.

Donc, je conclus en disant que le ministre serait bien avisé d'accepter notre motion à l'effet d'entendre le président de l'Union des municipalités régionales de comté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Jonquière. M. le député de Lévis. Je m'excuse.

**M. Middlemiss:** Est-ce que j'ai un droit de parole, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, vous avez 30 minutes, M. le ministre.

**M. Robert Middlemiss**

**M. Middlemiss:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je dois vous dire que le député de Jonquière ne m'a pas convaincu du besoin d'avoir l'Union des municipalités régionales de comté ici. Il nous a parlé de péage, il nous a parlé que le bureau, ça va être démenagé de Jonquière à Chicoutimi, il nous a parlé de toutes sortes de choses, que c'est lui qui a fait 100 amendements dans le code de la route, tout ça. Rien, aucun argument pour me convaincre qu'on devrait demander à l'Union des municipalités régionales de comté de venir nous voir.

Mais, moi, je peux vous dire, Mme la Présidente, que, depuis un an, le comité technique de l'Union des municipalités régionales de comté, l'Union des municipalités du Québec, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Affaires municipales ont eu neuf rencontres. Ils ont échangé sur tous les points et plusieurs points que le député de Jonquière n'a même pas touchés, dans un premier temps.

Il y a eu aussi, Mme la Présidente, cinq réunions de la table Québec-municipalités auxquelles j'ai eu le privilège d'assister et une autre réunion avec les présidents des deux unions. À ce moment-là, la dernière réunion avec les présidents, on leur a fait la dernière proposition et, à date, il n'y a personne des unions qui nous a demandé - ils ne sont pas gênés... Lorsqu'ils voulaient nous rencontrer, ils ne se gênaient pas, ils n'avaient pas besoin de messagers dans la personne du député de Jonquière pour nous demander de venir nous parler.

J'ai eu l'occasion, aujourd'hui, de parler avec le président de l'Union. La seule chose qu'il m'a dite: On a regardé le projet de loi. On a peut-être des amendements à vous suggérer. J'ai dit: D'accord. Parlez avec les gens du ministère et, si les amendements sont recevables et si ça améliore le projet de loi, on va les accepter. Donc, je ne vois pas pourquoi que, tout d'un coup, le député de Jonquière veut devenir le sauveur de tout le monde en nous proposant de rencontrer le président de l'Union des municipalités régionales de comté. Donc, il na rien présenté. Puis je suis convaincu qu'il ne vous a pas convaincue, vous non plus. Je sais que vous allez vous abstenir de voter, mais je suis certain qu'il ne vous a pas convaincue; il ne vous a pas convaincue que c'était nécessaire.

Mais il me semble que, Mme la Présidente, lorsqu'on regarde l'entente qu'on a ou qu'on a présentée aux deux unions, depuis qu'on leur a représenté cette entente-là, ils ne nous ont pas approchés pour faire des changements majeurs. C'est certain que, s'ils avaient eu un choix, ça aurait été le statu quo. Il y a des gens qui aiment ça le statu quo. Ils disent, là: Si vous

avez des **doutes**, dites non, puis ils sont bons pour dire non, hein! Au lieu de regarder vers l'avenir, ils aiment mieux se mettre un **fanal** dans le dos pour éclairer le passé. Ça, c'est des gens comme ça.

Mme la Présidente, moi, je suis convaincu que le président de l'Union des municipalités régionales de comté n'est pas gêné. S'il avait cru bon de nous rencontrer dans le but d'améliorer ça, il l'aurait fait. Comme je le disais, s'ils avaient eu un choix, le statu quo. Même cet après-midi, le député de Lévis nous parlait... Ce n'était pas un **mangeux** de balustre, mais, réellement, il **parlait** de l'histoire sainte ou de la Bible. Même le Christ nous l'a dit, à un moment donné: Si ce calice pouvait s'éloigner de moi, il n'aurait pas été crucifié, hein! Il n'avait pas eu le choix, itou.

Dans ce contexte-là, c'est un peu la situation que nous vivons présentement. On a des gestes à poser, mais des gestes avec un partenariat. On a échangé avec les unions. En plus, on a eu l'occasion d'échanger directement avec des conseils municipaux. Je l'ai dit dans mon discours, hier, on a rencontré au-delà de 1000 élus, maires des municipalités, avec qui on a échangé. Donc, il me semble que c'est encore mieux. Pas que j'aie d'objections majeures à ce qu'on entende les présidents, mais on a déjà échangé. On a déjà échangé à plusieurs reprises, et, si on prend les heures dans lesquelles on a échangé, c'est plus que le temps qu'on pourrait permettre. On ferait venir M. Nicolet pour une heure, deux heures au maximum. Une heure, une heure de temps. On a couvert plus que ça. Il me semble que ça devient un peu ridicule.

Je comprends que l'Opposition, ce n'est certainement pas dans le but d'améliorer; c'est dans le but de retarder. Mais ça fait partie de ses privilèges et de ses droits les plus sacrés. Mais il me semblerait que, dans l'intérêt... si, réellement, on avait l'intérêt des citoyens du Québec, on avait l'intérêt des municipalités et des élus de ces municipalités-là, on tenterait plutôt d'aborder le projet de loi et de dire: Est-ce que ce projet de loi là répond adéquatement? Est-ce qu'il va occasionner des problèmes aux municipalités dans leurs responsabilités, maintenant, d'entretenir le réseau routier? C'est ça qu'il faut se poser comme questions. Parce que nous croyons que nous avons... C'est un peu ça lorsqu'on négocie, on prend la meilleure entente possible, dans les circonstances, et ça ne veut pas dire que, dans l'avenir, on ne pourra pas bonifier.

(21 h 50)

Juste pour vous le démontrer, Mme la Présidente, j'ai une lettre, ici, de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, qui est adressée à Robert Middlemiss et signée par le président qui dit: «M. le ministre, dans toutes les interventions que vous et votre collègue M. Ryan avez faites

sur le transfert des responsabilités des chemins aux municipalités, vous avez toujours affirmé offrir un soutien technique aux municipalités. Force nous est de reconnaître que votre ministère a accompli sous ce rapport un bon travail en exposant localement comment les diverses opérations d'entretien étaient conduites dans votre ministère. Nous avons aussi noté que votre promesse de ne pas imposer de normes précises a été respectée. Nous croyons cependant que des normes provisoires doivent être établies afin de développer une expertise municipale permettant de réduire les coûts d'entretien dans toute la mesure du possible. Dans le but de combler cette lacune et devant la demande pressante de nos membres, nous pourrions préparer un cours de formation à l'intention de nos élus et des responsables locaux de la voirie.»

Donc, Mme la Présidente, ils nous demandaient de les appuyer, comme nous l'avons fait. C'est un partenariat. Ils nous ont demandé de les aider techniquement et financièrement, et nous l'avons fait. Vous voyez donc qu'ils n'étaient pas gênés de nous écrire, de nous demander des choses. Je suis convaincu que, s'il y avait d'autres choses à changer, ils ne se gêneraient pas de nous le demander.

Mais il me semble que le problème, de l'autre côté, c'est qu'ils ne comprennent pas. Ils n'ont pas réellement compris ce qu'on offre aux municipalités. C'est que, dans un premier temps, on a un programme d'aide à la prise en charge du réseau routier qui était entretenu, dans le passé... L'entretien d'été, c'était le ministère des Transports du Québec; l'entretien d'hiver, on donnait des subventions aux municipalités qui, elles-mêmes, l'entretenaient l'hiver ou le donnaient à des entreprises privées. Le coût de ça, le ministère des Transports du Québec, ça nous coûtait 4200 \$ le kilomètre, entretien hiver, été. Mais les municipalités elles-mêmes, ça leur coûterait 3800 \$ du kilomètre. Donc, on a accepté. On est monté de 3300 \$ à 3800 \$.

En plus, pour reconnaître l'état du réseau et la difficulté de l'entretenir, ce réseau-là, en été - parce que, en hiver, on avait déjà la pondération - on a fait une évaluation de ce réseau routier là d'un bout à l'autre du Québec et, pour des raisons d'équité, Mme la Présidente, nous avons reconnu par municipalité... Donc, la municipalité qui, elle, malheureusement, dans le passé, n'a pas été favorisée dans l'amélioration du réseau ou l'entretien du réseau va être remboursée, puis de façon équitable, plus que celle qui a toutes les routes qui sont pavées où l'entretien va être facile.

Le montant qu'on avait, originellement, c'était 51 000 000 \$ globalement et, à ce moment-là, on parlait de 0,21 \$ des 100 \$ d'évaluation. Aujourd'hui, Mme la Présidente, c'est 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation, et on a augmenté: de 51 000 000 \$, on est allé à 72 000 000 \$. Maintenant, nous sommes rendus à 85 000 000 \$ pour

la prise en charge du réseau routier. À ça, on a ajouté les routes à double vocation, les routes d'accès à la forêt, les routes d'accès aux mines. C'est 832 \$ de plus le kilomètre. On a fait ça, Mme la Présidente. En plus, lorsqu'on a augmenté à 3800 \$, c'est que, pour ne pas pénaliser les municipalités qu'on avait avisées, au mois de juillet 1991, qu'elles recevraient tant sur la base de 3300 \$, on va s'assurer qu'elles n'auront pas moins que la somme qu'on leur avait indiquée à ce moment-là.

Ce résultat-là, Mme la Présidente, ce n'est pas le fruit du hasard, c'est le fruit d'une consultation, d'un échange avec les gens concernés. Ça n'a pas été fait dans un vase clos. Ça a été fait en concertation avec des partenaires. C'est vrai qu'au tout début il semblait y avoir un manque de confiance, mais on a réussi, avec nos échanges, à obtenir la confiance mutuelle, à avoir une confiance mutuelle dans les quatre... Pardon?

**Une voix:...**

**M. Middlemiss:** Regardez, M. le député de Dubuc...

**M. Morin:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** Si vous avez des commentaires, vous les ferez après, s'il vous plaît.

**M. Morin:** Oui, mais, des fois, on ne peut pas s'empêcher...

**M. Middlemiss:** Là, j'ai dit qu'on avait adopté une confiance mutuelle.

**M. Morin:** Je ne suis pas capable de résister.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, mais d'accord, c'est bien de valeur. Mais, c'est vrai, c'est le fruit de ce que je vous ai dit...

**M. Morin:** Confiance...

**M. Middlemiss:** ...ce n'est pas le fruit du hasard. C'est le fruit d'une consultation, d'un échange qui nous a permis de bonifier et de rendre bien meilleures les offres qu'on avait. Donc, ça, c'est juste la prise en charge.

Il y a aussi, Mme la Présidente, 50 000 000 \$ pour l'amélioration et la conservation du réseau local. J'ai entendu des députés, de l'autre côté, un peu dire, tu sais, faire un peu... Ah! mais ça va être les députés qui vont être impliqués dans ça, ça va être discrétionnaire. Je n'ai jamais vu aucun des députés refuser le budget discrétionnaire qu'on a présentement. C'est un peu sur la base du discrétionnaire qui existe depuis longtemps qu'auprès des unions on a dit que peut-être la meilleure façon de répartir

ces budgets, c'est à partir du député, qui est un élu du peuple, et c'est des fonds que le gouvernement provincial remet aux municipalités. Donc, que l'élu provincial, de concert avec les élus municipaux, le maire, les maires concernés, l'Union des municipalités régionales de comté, avec la MRC même, je devrais dire, ensemble, qu'ils puissent établir quelles sont les priorités basées sur le nombre de kilomètres qui vont être remis à chaque municipalité. Donc, dans un comté, tant de kilomètres sont remis sur une base...

Et, en plus, on a dit qu'on va faire ça sur trois ans. C'est une programmation triennale, donc, pour que ça soit planifié sur une base de trois ans. Ça ne veut pas dire qu'au bout de trois ans il n'y en aura pas. C'est qu'on le planifie. Donc, pendant trois ans, le député, avec les élus, peut établir quel va être le budget disponible pour cette municipalité-là pour les routes qui seront «priorisées» par le député et les maires.

Une des plus grandes préoccupations, Mme la Présidente - et j'espère que les gens de l'Opposition écoutent, parce que, s'ils écoutent bien, ils vont réellement voir c'est quoi qu'on fait - c'était les ponts. Il y avait les ponts, et c'était surtout les ponts un peu plus complexes sur le plan technique et aussi plus dispendieux à réparer. Suite à nos discussions, nous avons décidé que les ponts complexes - il y en a 440 à travers la province de Québec - seraient maintenus, seraient gardés par le ministère des Transports et sans établir dans le temps combien de temps on pourrait le faire. À ce moment-là, ces ponts, on fera encore l'inspection, la préparation des plans et les interventions nécessaires pour s'assurer de la sécurité des ponts.

Les autres ponts, eux, on va les remettre aux municipalités, mais, pour quatre ans, pendant quatre ans, on va continuer à faire ce que nous faisons présentement sur les ponts, sur les routes du ministère des Transports et qu'on fait aussi sur les routes, les ponts sur les routes municipales, qu'on appelle les ponts municipaux. On fait l'inspection, la préparation des plans et devis, les demandes de soumission. On va continuer à faire ça avec les municipalités pendant quatre ans. Pendant ces quatre ans, le comité technique va continuer à travailler, les représentants des deux unions et les représentants du ministère des Transports et des Affaires municipales. Donc, c'est ça. Et il y a 14 000 000 \$ chaque année pour ces ponts-là.

(22 heures)

Puis l'autre volet, oui, l'autre chose - là, j'ai parlé des 50 000 000 \$ pour l'amélioration - il y a aussi les traverses de voies ferrées. On ajoute 1 500 000 \$. C'est le budget qu'on a au ministère; on le transfère directement aux municipalités. Et j'indiquais que, dans le comté de Labelle, qui avait été, même, négligé par le député qui est là - quand il était ministre, il

n'avait pas corrigé la situation; les routes étaient à l'entretien des municipalités - on profite de l'occasion pour tenter de remédier à l'iniquité dont le comté de Labelle a dû souffrir avec le gouvernement qui nous a précédés. Et, nous autres, on va la corriger. Et la façon dont on va la corriger, c'est de... On a fait une évaluation de l'état des routes pour l'entretien d'été et on a établi une cote, et cette cote-là reconnaît... Vu que ces gens-là étaient obligés de le faire eux-mêmes et que les municipalités ont payé elles-mêmes, c'est certain que l'état du réseau est en pire condition probablement que d'autres comtés qui ont été plus choyés. Et c'est de cette façon-là - et je crois que c'est de l'ordre de 300 000 \$ - que l'argent va être distribué dans le comté de Labelle pour remédier à cette chose-là.

Il y a une chose aussi, Mme la Présidente, que peut-être les gens n'ont pas saisie, c'est que, dans la prise en charge, présentement, il y a des routes municipales à l'entretien des municipalités, et c'est elles qui s'occupent de leur entretien total. Sauf que, dans la formule de prise en charge, on ajoute les kilomètres de ces routes-là, mais avec le facteur un, et on va inclure dans la somme globale le coût d'entretien. Ça va être inclus, ça. Donc, c'est des choses additionnelles qui ne sont pas payées aujourd'hui. Et c'est ça, je pense, que vous avez manqué. Vous n'avez pas eu la chance ou vous n'avez pas pris le temps de réellement regarder ce qu'on fait. Les gens des unions, eux, en ont eu l'occasion. Et c'est pour ça que... Ça a évolué, et la dernière proposition a été certainement plus acceptable que la première. Et, essentiellement, on remet dans le système à peu près la somme d'argent que nous dépensons présentement, aujourd'hui; 158 000 000 \$, c'est ça que le ministère des Transports dépense pour l'entretien, l'amélioration de tout ce réseau-là qu'on remet aux municipalités.

Donc, Mme la Présidente, j'espère que... Je pourrais continuer encore si... Je pense que je pourrais les convaincre, mais je ne veux certainement pas vous aider à prolonger ça. Le but de mon intervention, c'est que ce soit positif. Je veux vous aider à comprendre. Maintenant, s'il y a d'autres choses que vous ne comprenez pas, ça me ferait plaisir de le faire, mais il ne faudrait pas prolonger trop longtemps. Il me semble que, dans l'intérêt des unions, dans l'intérêt des municipalités, dans les intérêts supérieurs du Québec, il est grandement temps qu'on développe ce partenariat-là et qu'on permette à ces gens-là de faire un entretien à la hauteur de leurs besoins et aussi selon les moyens de payer de chacun.

C'est toujours plus facile lorsqu'on s'imagine que ce n'est pas nous qui payons pour. Et c'est un peu ça que les gens croyaient: Ah! le gouvernement paie pour, mais, le gouvernement, c'est nous. C'est toujours le même payeur de

taxes qui paie les taxes municipales, les taxes scolaires, les taxes provinciales, les taxes fédérales ou les impôts. C'est toujours le même. Mais le seul, celui qui peut réellement dire oui ou non et à quel niveau il peut le dire, c'est au niveau municipal, parce qu'il peut aller voir son conseil de ville. Et je parle d'expérience. J'ai été neuf ans, moi, conseiller municipal, donc je connais ça. Je ne sais pas... À part le député de Jonquière, est-ce qu'il y en a d'autres, de l'autre côté? Le député de Dubuc aussi. Peut-être qu'ils comprennent un peu mieux, eux autres, que les autres. O.K. Je comprends, là. Je vois qu'il y a peut-être un petit plus... Ces gens-là sont un petit peu plus sensibles à la réalité. Et c'est pour ça qu'ils sont peut-être un peu plus ouverts à dire: C'est bon. Il y a des bonnes choses. Je pense que c'est les deux seuls qui ont dit qu'il y avait des bonnes choses. Les autres ont dit qu'il n'y avait rien de bon. Je comprends pourquoi, là. Ça démontre un peu que, lorsqu'on vit dans ces milieux-là, on comprend mieux. L'expérience, c'est bien mieux que la théorie.

**M. Morin:** Vous n'êtes pas capable de les convaincre. C'est de votre faute.

**M. Middlemiss:** Ah! mais non, mais c'est parce qu'ils n'ont pas écouté. Je suis prêt à continuer pendant des heures de temps, s'il le faut. Parce que c'est tellement important qu'on puisse...

**M. Morin:** Je vous écoute religieusement.

**M. Middlemiss:** ...le plus tôt possible passer à l'important: c'est de s'assurer que, lorsque le projet de loi sera passé, la loi, elle, va rencontrer les besoins, elle va être facile d'application et elle va être claire, et qu'il n'y aura personne qui va se sentir brimé par le projet de loi.

Donc, Mme la Présidente, je serai prêt à revenir plus tard, si nécessaire, si, par hasard, il y a d'autres éclaircissements dont auraient besoin mes collègues d'en face. Moi, je sais que mes collègues ministériels, eux, ont eu l'occasion à plusieurs reprises d'échanger. Ils comprennent réellement ce qui se passe. Donc, je pense que ce n'est pas tellement pour eux que comme pour mes collègues d'en face.

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

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Mme la Présidente, j'espère qu'après le ministre l'adjoint parlementaire pourra expliquer ce qu'il a compris. J'ai l'impression, alors que le ministre a été obligé de revenir cinq fois avec un projet de loi sur les panneaux le long des routes, sur l'affichage,

dans une loi qui n'était pas compliquée, imaginez-vous comment, pour faire une loi sur la voirie, ça va lui prendre de tentatives et d'essais! Mais qu'est-ce que vous voulez? J'ai appris depuis longtemps qu'il est bien difficile de mettre 10 onces dans un dé à coudre. Je n'ai jamais essayé ça, moi, de mettre 10 onces dans un dé à coudre. J'ai vu des gens qui ont essayé...

**M. Middlemiss:** Vous parlez du Vérificateur général.

**M. Garon:** ...mais j'ai renoncé depuis longtemps. Et, quand on parle, voyez-vous, du Vérificateur général, je viens justement de voir ce qu'il vient de dire. Il parle du Vérificateur général. Je le vois, il vient de porter sa réflexion sur l'administration du gouvernement. Qu'est-ce qu'il dit, Mme la Présidente? Gestion des ressources humaines, un vrai bordel. Fonction publique québécoise, la gestion des ressources humaines, un vrai bordel. J'ai rarement vu, moi, un haut fonctionnaire employer des termes aussi durs pour l'administration. La gestion des ressources humaines, un vrai bordel. Oui, mais, si le Vérificateur général dit ça, pourquoi? Parce que c'est un système de patronage éhonté, qui coûte une fortune, où on fiche les gens à tour de bras. On a fait un CAD, et le CAD est pour les fonctionnaires. Avant, il y avait un CAD, ou un service de renseignement, au bureau du premier ministre pour fichier la population. Là, maintenant, on fiche les fonctionnaires et on s'informe de leur couleur politique, et en système organisé. Et on voit les résultats que ça donne dans l'administration.

Puis le Vérificateur général, ce n'est pas un homme sévère. À plusieurs reprises, je l'ai trouvé très peu ferme. Mais, malgré ça, je crois qu'il faut dire qu'il a été changé. Celui-là, on ne le connaît pas encore, il vient d'arriver. Mais, là, il dit que c'est une administration des ressources humaines qui est pitoyable. Plus que ça, dans cette loi-là, comme le gouvernement a été condamné, il y a eu des plaintes, souvent, contre l'état des routes, le gouvernement en fait une belle dans ce projet de loi-là, il dit: Je m'exonère de toute responsabilité. Je m'exonère. Mes routes sont en mauvais état, je ne suis pas responsable. Il faut le faire! Il faut le faire, Mme la Présidente. Puis, après ça, on dit: On va s'exonérer, on va confier la job aux municipalités. Elles ne sont pas capables de la faire? Peu importe, on va les exonérer elles aussi. Tout le monde va être exonéré. On va pouvoir faire n'importe quoi, on va être exonéré.

L'article 30, c'est clair: «Le ministre n'est pas responsable des dommages causés par l'état de la chaussée aux pneus, aux jantes ou aux systèmes de suspension ou d'échappement d'un véhicule automobile.» Exonération totale. Un peu plus loin, à l'article 59, qui rajoute l'article 604.1, le deuxième paragraphe: La municipalité

«n'est pas non plus responsable des dommages causés par l'état de la chaussée aux pneus, aux jantes ou aux systèmes de suspension ou d'échappement d'un véhicule automobile». On s'exonère. Pas de problème! On n'est pas bons, on règle la question: on n'est pas responsables.

Un gouvernement de même est un gouvernement dangereux. Moi, ce que je trouve épouvantable... Vous savez, on a connu des gouvernements antérieurement, dans le temps de Taschereau et dans le temps de Duplessis, où les gens avaient peur du gouvernement parce qu'ils disaient toujours que l'État, c'était le vestibule du communisme. Finalement, les gens ont appris que l'État pouvait les aider quand René Lévesque disait que l'État, c'était le plus fort des nôtres, on pourrait l'utiliser. Là, sous le gouvernement actuel, l'État est tellement devenu dangereux que les gens en sont venus à avoir peur de l'État. Les gens, quand ils parlent de l'État, ils disent: Il peut me faire mal. Il abuse. Il abuse des fonctionnaires, par exemple, en faisant un système de patronage organisé, quand il s'exonère de sa responsabilité, quand il pige dans la caisse des assurés de l'automobile. Moi, je vous l'ai dit. Quand j'ai commencé à vous dire, en 1987, que votre loi était illégale, vous ne m'avez pas cru. De plus en plus de gens le disent et de plus en plus de gens vont le dire.

(22 h 10)

**M. Middlemiss:** Nommez-les.

**M. Garon:** Je vous en ai nommé plusieurs. Vous n'avez pas voulu en entendre un seul, mais il va y en avoir d'autres. Vous allez voir, au cours des prochains jours, il va y en avoir d'autres encore. Vous allez avoir honte, vous allez avoir honte de voter des lois illégales. J'aimerais ça savoir si vos contentieux vous ont donné des opinions juridiques sur ces affaires-là. J'aimerais ça savoir si vous avez demandé des opinions juridiques sur ces affaires-là. Aujourd'hui, vous avez demandé de faire des clauses plus étanches pour vous dégager de votre responsabilité concernant l'état des routes et pour dégager les municipalités également de leur responsabilité. C'est facile de confier des tâches à quelqu'un qui n'est pas capable de les faire.

Je reçois de plus en plus de papiers. Je n'ai jamais vu le nombre de papiers que je reçois à mon bureau depuis une semaine; je n'ai pas le temps de tous les lire, tellement les gens sont scandalisés de l'administration publique. Ce soir, je dois vous dire, j'ai eu à peine à répondre au téléphone; des gens m'appelaient pour savoir ce qui se passe au gouvernement. Ça appelle, ça ne fournit pas. Le monde est dégoûté de l'administration gouvernementale. Il trouve ça honteux.

J'ai appris ce soir, par exemple, que je vais avoir un dîner demain. On va inviter tout le monde à un banquet parce qu'on change le nom du crédit agricole. En des périodes d'austérité, tu sais, pas de problème, envoyons, on est à même

le pot! La caisse de l'assurance automobile, on y a siphonné 1 200 000 000 \$ et on veut prendre un autre montant de 1 000 000 000 \$. On pourrait assurer tout le monde gratis pendant quatre ans et demi. On n'est pas dans les cure-dents, on est dans les madriers, avec la complicité de toutes sortes de députés qui votent ça, ces lois-là, puis sans se poser de questions.

Aujourd'hui, on est devant une loi - moi, je n'hésite pas à le dire - infâme, une loi de la voirie infâme. Les fonctionnaires sont découragés. Ils n'en reviennent pas. Ils sont estomacés de voir le projet de loi qu'il y a devant nous. Le ministère des Transports est dirigé par des ministres, je pense bien, qui sont sur le pilote automatique. On a l'impression... Écoutez, à tel point qu'il n'annonce même plus ses mesures, le ministre. Je pense bien que le gouvernement n'a pas confiance. Ils sont nommés là pour la limousine, je ne sais pas.

La déclaration faite à l'Assemblée nationale par M. Ryan, le ministre des Affaires municipales, l'exécuteur, l'Attila du gouvernement, le fléau... Rappelez-vous qu'on disait d'Attila que l'herbe ne poussait plus sur les terres qu'il avait foulées de ses pieds, tellement il avait massacré le territoire. Là, aujourd'hui, on a l'exécuteur des basses oeuvres du gouvernement, le ministre des Affaires municipales. Transfert de la voirie locale, des assouplissements importants; ce n'est plus le ministre des Transports qui annonce ça, c'est le ministre des Affaires municipales. Le gouvernement n'a pas confiance en ses ministres. Ils disent: Promenez-vous en limousine, faites des tatas et ne vous occupez de rien. Ne dérangez pas le monde, on va faire faire ça par le ministre des Affaires municipales. Lui, il a des vieux principes: Le Seigneur punit ceux qu'il aime. Et il dit: Nous autres, on vous aime à mort, vous allez y goûter.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On va vous étouffer.

M. **Garon**: Quoi? On va y voir, vous allez voir. J'appelle ça le jansénisme libéral, comprenez-vous. Avant, quand il se contentait de faire peur aux enfants, au moins, on pouvait l'utiliser comme Bonhomme Sept Heures.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. **Garon**: Mais, là, il a décidé de faire mal à tout le monde. Il est allé à l'Éducation, les taxes ont augmenté de 250 %. Il faut le faire! Dans un an! Moi, j'ai vu mon compte de taxes scolaires passer de 200 \$ à 500 \$ dans un an; 250 % d'augmentation. Il faut le faire, tu sais! On n'est pas dans les 5 %, dans les 6 %; 250 % dans un an.

Après ça, il est arrivé aux Affaires municipales. Il a dit: Là, mes potes, je suis arrivé. Me

voici, surveillez-vous. Il est passé à la voirie: 33 000 km aux municipalités, sur 60 000. Là, il dit: Il faut clarifier les fonctionnaires. On n'a plus besoin de fonctionnaires, on va avoir moins de routes; 2635 qu'on claire. Mais on reste toujours avec deux ministres, par exemple. Deux ministres, deux limousines, deux cabinets, un adjoint parlementaire. Là, moi, j'ai appris une chose. Je n'ai jamais vu, comme je vous le disais, des hauts fonctionnaires qui se coupent eux-mêmes. Quand le ministre des Finances passe des commandes, ils disent: On va couper les occasionnels, on va couper le gars dans le fond des bureaux locaux. Mais les sous-ministres, sous-ministres adjoints, directeurs généraux, directeurs de service, moi, je suis certain qu'il n'y en a pas un de coupé dans les 2635. Mais 1250 occasionnels, des gens à peu près de 50 ans, 55 ans, en période de crise économique, vont perdre leur job.

J'aimerais ça que les municipalités viennent nous dire - l'Union des MRC - combien elles vont en réengager là-dessus. On dit: Ah! ils vont être engagés au plan local. Actuellement, on est en crise économique majeure comme on ne l'a jamais été depuis les années trente, et je ne suis pas certain qu'il y en avait plus dans les années trente. Dans les années trente, les statistiques disaient...

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

M. **Garon**: Non, j'ai commencé, il était quasiment et dix. Écoutez, là...

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, c'est le secrétaire qui me donne le temps; il vous reste 30 secondes.

M. **Garon**: Il ne peut pas me rester 30 secondes.

M. **Middlemiss**: C'est lui qui a la vérité. Les autres, ils ne savent pas ce qu'ils font.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est 10 minutes.

M. **Garon**: Dix minutes.

M. **Middlemiss**: Un peu de respect, hein!

M. **Garon**: Bien, je vais terminer en vous disant ceci...

M. **Middlemiss**: Oui.

M. **Garon**: Actuellement, 490 000 chômeurs, 428 000 ménages qui vivent de l'aide sociale, 710 000 personnes, ça veut dire 1 200 000 personnes sans ouvrage, 2 925 000 travailleurs qui ont un emploi; 1 200 000 par rapport à

2 925 000 qui ont un emploi, ça veut dire 25 % d'inoccupation. En décembre 1929, après deux mois de krach économique, le taux de chômage était de 14,5 % chez les ouvriers syndiqués, parce que c'étaient les seuls qu'on comptait dans ce temps-là.

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

**M. Garon:** Bien, voyez-vous, actuellement, on est en train de faire ça, et je voudrais que l'UMRCQ vienne nous dire combien elles vont en réengager, de gens, sur les 1250, les 500 permanents qui vont perdre leur job et les 885, dans les trois ans, qui vont perdre leur job.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas les unions qui engagent ça, c'est les municipalités.

**M. Garon:** On va voir l'UMRCQ, on verra l'UMQ après.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci.

**M. Garon:** Chacun son tour.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci.

**M. Middlemiss:** C'est les municipalités, individuellement.

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

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, s'il ne connaît pas la différence, ça va être des municipalités individuellement ou les MRC...

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

**M. Middlemiss:** ...et non pas les unions qui vont les engager.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre! Vous n'avez pas parlé sur cette motion-là, M. le député de Dubuc?

**M. Morin:** Non.

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

**M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** Oui, merci, Mme la Présidente. Évidemment qu'il n'est pas facile de parler après le député de Lévis, tellement ses propos ont été pertinents en fonction de la motion que nous avons sur la table.

**Une voix:...**

**M. Morin:** Ah non! Bien, commencez par écouter, et vous allez voir que ce n'est pas tout à fait pareil.

**M. Middlemiss:** O.K. Disons que la recette n'est pas pareille. Merci.

**M. Morin:** Ça ne sera pas pareil, sauf que vous conviendrez, je pense, que le député de Lévis a fait la démonstration de l'utilité et de la nécessité d'entendre des représentants de l'UMRCQ. Toutefois, évidemment, tout à l'heure, le ministre semblait vouloir nous convaincre. Par respect, il faudrait qu'il écoute, lui aussi. Lorsqu'il soutenait que notre collègue de Jonquière, avec toute l'expérience qu'il avait, n'avait pas réussi et qu'il n'avait apporté aucun argument pour justifier la présence ou la venue de l'UMRCQ, je ne sais pas ce qu'il va falloir faire pour le convaincre.

Mais le ministre, dans ses arguments, il s'est attaqué à peu près, non pas à ce qui est le plus facile, mais, finalement, à la partie qui ne fait pas nécessairement consensus, mais où il y a quand même eu un certain travail de fait, à partir des premiers estimés, au niveau du fonctionnement. Tout ça a été remis en question; il y a eu des échanges avec le monde municipal. Ça, le ministre revient toujours là-dessus. Ça, je conviens de ça; ce n'est pas là qu'est le problème. Mais, quand le ministre se réfère - c'était cet après-midi - au «Rapport de la Commission d'étude sur les municipalités», toutes les fois, il se réfère seulement au même petit paragraphe, toujours le même.

**Une voix:...**

**M. Morin:** Hein?

**M. Middlemiss:** Je n'en ai pas parlé, cette fois-ci.

**M. Morin:** Pas ce coup-là.

**M. Middlemiss:** Non, c'était plus tôt.

**M. Morin:** Sauf que, depuis que vous en avez parlé, moi, je n'ai pas eu l'occasion d'en reparler, par exemple. Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** D'accord.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Mme la Présidente, le ministre n'a pas le droit de me faire rire.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Ça, ça fait partie de l'éthique des lois non écrites.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Quand un député est sérieux, il ne faut pas, par des moyens inadmissibles et subtils... Bon, voici. Parce que, ça, c'est des tentatives pour déranger l'esprit de l'orateur et l'éloigner de son sujet.

(22 h 20)

Parce que, évidemment, quand le ministre nous ramène à ces budgets de compensation, tant au fonctionnement... Ah oui! Il a dit une autre affaire, aussi. Il m'écoute rien qu'à moitié. Écoutez-moi complètement, ce coup-là. Quand j'ai parlé d'aspects discrétionnaires, je ne visais pas les députés, du moins je le souhaite, parce que, forcément, je pense que la loi va être adoptée à un moment donné. Je souhaite ardemment qu'on n'ait pas à remettre ça en cause. Parce que, là-dessus, que les députés aient un rôle à jouer, ça, là, même si le monde municipal avait des doutes... Parce que, bien sûr, sur 125 députés, c'est fort possible qu'il y en ait qui soient tentés de jouer des petites «games» politiques partisanses, hein! Mais, en tout cas, souhaitons qu'ils résistent à la tentation. D'abord, je pense que c'est dans la nature de l'homme de résister à la tentation.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Ce n'était pas vous que je visais, c'est lui. C'est lui qui a dit ça.

**Une voix:** Succomber, c'est le «fun».

**M. Morin:** C'est pas mal plus plaisant.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Et, ceci dit, Mme la Présidente, j'en étais rendu à succomber...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Bon, la vigueur est arrivée. Le café. C'est les députés qui travaillent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez que... Si vous me permettez de vous aider, vous étiez presque rendu au point d'accepter le projet de loi.

**M. Morin:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** De passer à l'article 1.

**M. Morin:** Bon. Alors, sur ce volet-là, c'est bien sûr que, moi, je souhaite que les députés puissent faire un travail de concertation avec le monde municipal. Ça, je le souhaite ardemment parce que... Enfin, on le fait au niveau de l'intramunicipal, même si c'est des tout petits

budgets, puis, de façon assez facile, les municipalités nous expriment leurs priorités, puis on transfère ça au ministre, puis... Bon. Enfin, moi, j'y crois, à la méthode, quant à ça.

Maintenant, ce à quoi je faisais allusion, là, c'est les petits 10 000 000 \$ que vous vous êtes gardés dans vos poches. Bien, dans vos poches, c'est une façon de parier. Je ne vous prête pas des mauvaises intentions. Sur les 50 000 000 \$ pour l'amélioration du réseau, vous vous êtes gardé un petit montant de 10 000 000 \$. Je comprends que vous êtes rempli de bonnes intentions - d'ailleurs, je n'ai pas le droit d'en douter - mais ça me fatigue quand même, ces petits 10 000 000 \$ là. Un peu comme l'autre, les aides techniques et financières pour les ponts, les quelques ponts qui auront été transférés, hein, il y a un budget. Ça, j'ai peur qu'il y ait un peu d'arbitraire là-dedans aussi.

Mais, ceci dit, au-delà des montants qui sont prévus pour trois ans et cinq ans... Bon, O.K., le monde municipal s'est peut-être rallié à ça, parce qu'on sait qu'ils ont de la difficulté à vous critiquer. Ils sont poignés avec vous autres. Je le sais, je l'ai été, moi, pendant huit, neuf ans. Puis, quand tu es poigné avec le gouvernement, là, c'est toujours tannant de lui donner des taloches parce que, toi, ce n'est pas une taloche que tu vas recevoir, ça va te faire pas mal plus mal.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Donc, même si tu n'es pas d'accord, tu es obligé de cacher ton amertume puis tes oppositions. Bon. Il faut que tu gardes tout ça en-dedans de toi-même. C'est dur. C'est dur pour ça que l'administration municipale, c'est dur pour les ulcères.

Mais, ceci dit, je rappellerais au ministre, et cela dans le but de le convaincre de faire venir les gens de l'UMRCQ, quelle est la position traditionnelle du monde municipal par rapport à des transferts. Depuis la réforme sur la fiscalité municipale en 1979, on a dit: Si jamais il devait y avoir des transferts, plus jamais de subventions comme jadis. Ce qu'on veut, c'est véritablement des transferts fiscaux et non pas des subventions compensatrices, comme vous le dites, qui vont durer trois ans, cinq ans et qui vont être remises en cause. Bien, écoutez! Mais je comprends le monde municipal de peut-être fonctionner à l'intérieur de ces délais-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):...**

**M. Morin:** Pardon? Ah! j'en arrivais à ça, Mme la Présidente, parce qu'ils ont confiance qu'il y ait un changement de gouvernement et que ces subventions-là soient transformées en transferts fiscaux que le gouvernement n'aurait pas le loisir, de façon arbitraire, de remettre en cause à tout bout de champ. Alors, ça, Mme la

Présidente, là, le ministre, il ne peut pas nier ça. L'appréhension du monde municipal, c'est ça. Quand on offre des palliatifs comme des subventions, même si, au niveau des montants, ils ont augmenté au niveau... Ça, je le reconnais, puis c'est un effort louable. Ce n'est pas là qu'est le problème, ce n'est pas à court terme. C'est à long terme que c'est dangereux. Mais le danger est compensé pour la raison qu'on a dite tout à l'heure, et je ne voudrais pas vous agresser en le répétant inutilement.

Mais, ceci dit, Mme la Présidente, c'est pour ça que j'aurais aimé entendre... Parce que le ministre a essayé de nous faire accroire que le président de l'UMRCQ était relativement, voire même beaucoup d'accord. Ce n'est pas vrai, ça. Ce n'est pas vrai.

**M. Middlemiss:** La preuve?

**M. Morin:** La preuve? Faites-le venir!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Vous voulez l'avoir, la preuve? Je vous la mets sur un plateau d'argent.

**M. Middlemiss:** Non, non. Vous venez de faire un énoncé...

**M. Morin:** Alors, Mme la Présidente, maintenant que le ministre veut avoir la preuve, je termine ici pour ne pas qu'il interprète les propos que je pourrais dire après. Je pense qu'il a répondu à notre demande. J'espère que vous allez faire preuve d'ouverture pour faire venir ces gens-là. On va leur demander si vraiment ils sont si d'accord. Mais qu'il ne commence pas à me répéter les jeux des budgets qu'il a mis. À court terme - et je terminerai là-dessus - au niveau des moyennes, je ne m'en fais pas trop au niveau des moyennes. Je pense qu'il faudrait vraiment jouer un rôle d'Opposition négatif, et vous savez que, ça, on ne le fait pas... Rarement.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Mais, les moyennes, ça peut aller. Mais il y a définitivement des municipalités qui vont avoir de la difficulté parce que, comme dans toute moyenne, il y a des municipalités qui vont mal s'en sortir, il y a des municipalités où ça va être catastrophique. Ça, c'est évident. Mais, quant aux moyennes, je pense, là-dessus, enfin, qu'on serait prêt à négocier des petites choses, mais ce n'est pas si mal. Ce n'est pas un scandale du siècle, ça, là. Ce n'est pas le court terme, sauf qu'il y a des municipalités qui vont avoir de la misère à s'en tirer. Ça, c'est bien évident.

Et là je n'ai pas parlé de la réorganisation que vous faites. Ça, par exemple, c'est dangereux. La réorganisation, ça ressemble étrange-

ment à la restructuration des sociétés de conservation. C'est incroyable! Je n'ai pas eu le temps d'en parler, parce que mon temps achève, Mme la Présidente, mais, si j'ai l'opportunité de déposer une autre motion, bien, là, je pourrai peut-être ramener des statistiques de ce rapport dont vous avez fait mention. Je n'ai pas eu le temps de le faire parce que vous m'avez dérangé à plusieurs reprises, mais, à ma prochaine motion, si c'est possible de le faire, j'apporterai d'autres statistiques et je reviendrai un peu plus à la charge sur la réorganisation. Et là, je pense, il y a beaucoup de choses à questionner.

Je vous remercie, Mme la Présidente, de votre bonne attention, ainsi que celle du ministre, de ses collègues ministériels, enfin tout le monde. Vous êtes bien aimables.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Là, on va pouvoir prendre notre café.

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

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ou si on passe au vote?

**M. Middlemiss:** Un vote, Mme la Présidente?

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

**M. Roger Paré**

**M. Paré:** J'espère que vous permettez, Mme la Présidente, que je prenne quelques minutes...

**M. Morin:** Bien sûr!

**M. Paré:** ...pour parler de l'importance d'entendre les gens de l'UMRCQ. Pour une foule de raisons, les villes, les municipalités et leurs représentants dans les unions, dont l'UMRCQ, sont préoccupés. Ils l'ont été beaucoup depuis l'annonce de la réforme Ryan.

Je vous écoutais tantôt, M. le ministre, tout en lisant - je pense qu'on peut faire les deux, on peut lire et écouter; heureusement qu'on peut le faire, les députés, soit à l'Assemblée nationale ou aux commissions parlementaires, parce qu'il y a des moments où on serait en retard dans notre lecture ou on ne serait pas présent à la commission; on est capable de marcher et de mâcher une gomme en même temps, donc on doit être capable de lire et d'écouter - j'écoutais, et vous avez répété les montants qui sont fournis par les gouvernements comme mesures de transition. Ils sont connus. Ça, ce n'est pas des montants nouveaux, ils sont connus. Mais, en même temps, vous dites que les gens trouvent ça plus acceptable. Je l'ai marqué parce que, quand vous l'avez dit, j'ai

arrêté la lecture et j'ai marqué les mots «plus acceptable». C'est vrai, vous avez raison. C'est plus acceptable, ce que vous offrez maintenant, que ce qu'il y avait il y a quelques semaines ou quelques mois. Donc, plus acceptable, ça veut dire moins pire, en fait. Les gens ont bien compris qu'ils n'avaient pas grand pouvoir, que la loi, c'est nous qui l'avions, ici, à Québec, que le gouvernement est très largement majoritaire, qu'il a une détermination affichée et, de toute façon, qui a été déclarée. Il a passé la loi. Donc, là-dessus, ce n'est pas un secret.

Sauf qu'il y a une différence entre se résigner et en être fier. Et, au moment où on se parle, je ne pense pas que les gens soient très heureux. Je peux vous dire que ça serait intéressant de les entendre venir nous dire - non pas que, nous, on interprète ce que les gens pensent - directement, en commission parlementaire, ce qu'ils pensent de ça, ce que ça va avoir comme effets. Des fois, on pense que ça n'a pas beaucoup, beaucoup d'effets, des mesures comme celles-là, parce que c'est juste un transfert. Il faut dire que c'est des changements majeurs qu'on est en train de faire. Il faut se le dire, et c'est ici qu'il faut se le dire. On est en train de faire des changements majeurs, par rapport à des choses qui existent depuis une décennie, comme si ce n'était pas important et qu'ils avaient juste à le faire parce qu'on l'ordonne. C'est bien plus grave que ça.

(22 h 30)

Vous vous rappellerez, jusqu'en 1979, le fonctionnement de notre système démocratique en termes de responsabilités au niveau québécois et au niveau des municipalités. C'était ce qu'on appelait les pèlerinages. C'était la formule de quémander et d'être plus ou moins responsables, mais d'être surtout à demander. La réforme fiscale de 1979, heureusement, est venue modifier un paquet d'affaires. Elle a clarifié les responsabilités et les niveaux de responsabilité. Ça a fait en sorte que les élus municipaux, qui sont comme nous, des élus, avec le même pouvoir et des comptes à rendre, avaient des comptes à rendre, spécifiques par rapport à des choses qui étaient de leur responsabilité clairement identifiée et établie. On a vécu dans un système beaucoup plus - comment je dirais ça - responsable, où les gouvernements étaient beaucoup plus autonomes. C'était dans le respect des juridictions. On a vécu ça pendant à peu près 10 ans.

En même temps, on a mis sur pied les municipalités régionales de comté pour être capable de regrouper les municipalités en termes de préoccupations et d'aménagement du territoire. C'est pour ça qu'on s'est ramassé aussi, heureusement, avec le regroupement qui s'appelle l'Union des municipalités régionales de comté. Ces gens-là avaient des responsabilités, les appliquaient avec du financement autonome. Et le pourcentage de discrétionnaire ou de demandes

qui venaient de Québec, vous le savez, avec vos municipalités, comme partout au Québec, c'était très minime, en termes de pourcentage. Et les gens étaient capables de planifier. De toute façon, ils n'avaient pas le choix; eux autres, c'est des budgets qui balancent chaque année.

On a commencé à modifier ça, on le disait un peu plus tôt aujourd'hui, avec la taxe scolaire. Là, on est venu modifier le pourcentage et, en même temps, permettre plus de taxes foncières scolaires, donc moins aux municipalités, ou plus, mais ça fait, pour les citoyens, qu'ils en paient plus.

Donc, à un moment donné, ça a des effets. Et cette loi-là va avoir des effets pernicieux en termes, entre autres, de fiscalité, en termes de conséquences et en termes de fonctionnement par rapport aux différents niveaux de gouvernement, j'en suis convaincu. C'est pour ça que j'aimerais ça qu'on puisse les entendre pour qu'eux autres nous donnent leur version non pas seulement de l'obligation qu'ils ont maintenant de s'occuper de voirie, mais de ce que ça va avoir comme effets dans le fonctionnement de notre système démocratique par rapport aux instances municipales et régionales. Je suis convaincu... Ne l'oubliez pas, on a commencé à dire que chaque geste qui est posé, où le gouvernement fait des transferts, très souvent sans négociation, où, finalement, c'est des impositions qu'on fait... Donc, regardez les impositions qui nous sont faites par le fédéral et les impositions qu'on impose ensuite aux commissions scolaires et aux municipalités; on se ramasse dans la situation actuelle.

Mon collègue de Lévis le disait tantôt, on devrait être en état d'urgence, au Québec, au moment où on se parle. On est calme, ici, on peut prendre du café et on est à la chaleur, mais, en même temps, le Québec est en train de vivre un drame. C'est une réalité. Est-ce que c'est des mesures comme ça qui vont nous aider à s'en sortir? Je ne le crois pas. Je pense que ça va être l'inverse. Il n'y a pas longtemps, il y a à peine deux, trois mois, on disait: C'est effrayant, ce qu'on est en train de vivre au Québec, c'est une crise aussi pire qu'en 1981-1982. En l'espace d'un mois, on est rendu qu'on constate qu'on est en crise économique aussi pire que la grande crise de 1929-1930. S'il n'y avait pas les mesures pour retenir, finalement, la pression des citoyens, au moment où on se parle - qu'on l'appelle le BS, qu'on l'appelle l'assurance-chômage, ou tout ça - je vais vous dire, j'aime mieux ne pas imaginer dans quel état on serait.

Est-ce qu'une loi semblable va venir corriger des situations? Est-ce que ça va venir améliorer? Est-ce que ça va permettre aux municipalités de donner un meilleur service par rapport à leurs responsabilités locales ou si leurs préoccupations, maintenant, vont être des préoccupations que, nous, nous avons et que nous faisons seulement leur transférer? Je vais vous dire, c'est ce genre de lois là, qui ont l'air

anodines, qui n'ont l'air de rien... On dit: Bah! ce n'est pas grave, on compense. Oui, on compense, sauf qu'on compense en partie.

Je vous donnais l'exemple des PME canadiennes, la fédération des PME canadiennes, cet après-midi, qui n'est plus capable d'en prendre. Ça a des effets. Vous avez tous entendu, dans vos comtés, les discours annuels de vos maires, qui ont commencé à se tenir lors des assemblées. Écoutez-les. Je vais vous dire, écoutez-les, ça vaut la peine. Qu'est-ce qu'ils vous disent? On essaie de couper dans les investissements, et il faut en garder un petit peu plus, maintenant, pour ça. Ou bien: Il faut augmenter, et là on décide où on augmente. Pourquoi faut-il augmenter? C'est parce qu'on dit: Bien, c'est la réforme Ryan; c'est parce qu'on nous a coupé la taxe sur le loisir - comment on l'appelle? - la taxe d'amusement, alors c'est des revenus de moins.

J'écoutais justement, je regardais dans mes municipalités, la taxe d'amusement qu'on n'aura plus, ça veut dire qu'on coupe les organismes communautaires et bénévoles ou les organismes qui s'occupaient de culture, parce que c'est cette taxe-là qu'on répartissait. Maintenant qu'on ne l'a plus, on ne répartit plus. Et, ça, c'est des organismes communautaires bénévoles qui ne nous coûtent pas cher mais qui nous rapportent beaucoup. Ça a des effets. Et, moi, je peux vous le dire avec conviction, je peux vous le dire calmement, je peux vous le dire parce que j'y pense, sauf que si c'étaient les gens qui le vivent sur le terrain qui venaient nous le dire, ou leurs représentants, je suis convaincu qu'on les écouterait davantage, parce que c'est le vécu, parce que c'est la réalité. Et d'annoncer qu'on donne un peu plus, pour dire que c'est plus acceptable ou que c'est moins pire, je vais vous dire, les gens ont commencé à s'apercevoir qu'il y a des trucs là-dedans. Et par le même ministre, M. Ryan, des Affaires municipales... Demain, je vais être à une autre commission où on va étudier les crédits supplémentaires qui ont été déposés aujourd'hui, et je regarde: 35 000 000 \$ en habitation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Shefford.

**M. Paré:** Je serai obligé d'y revenir plus tard, parce que j'ai une explication à donner qui montre que le moins pire ou le plus acceptable, c'est souvent moins que ce qu'on avait l'an passé. Et les gens sont très conscients de ça. Il faut se le dire. J'aurais aimé ça que l'UMRCQ puisse venir nous donner sa version de ce projet de loi pour que, s'il y a un moyen de le bonifier, on le fasse dans le sens de ceux qui vont avoir à l'appliquer au cours des prochains mois. Merci, Mme la Présidente.

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

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait me donner le consentement? Je pourrais peut-être répondre dans ce sens-là, là, que... vos dernières paroles... Je sais que vous m'avez écouté...

**M. Morin:** Est-ce qu'il demande le consentement parce qu'il n'a plus de temps, là?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Morin:** Un instant!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Mme la Présidente, après concertation, et avec ouverture d'esprit, nous permettons au ministre d'y aller.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, tout ce que je veux dire, c'est que le député de Shefford indiquait qu'ils veulent avoir le président ici. Il pourrait avoir une heure. Moi, dans l'exposé que j'ai fait tantôt, j'ai dit qu'il y avait eu neuf réunions du comité technique, cinq réunions avec la table Québec-municipalités. En tout et partout, c'est 50 heures ça, 50 heures d'échanges qu'on a eus avec les gens de l'UMRCQ. Donc, il me semble que les 50 heures versus l'heure qu'on pourrait avoir ici, on a accompli pas mal mieux.

Concernant le projet de loi, ça fait longtemps que je vous dis que je voudrais que... Je voudrais qu'on... J'avais hâte d'y arriver, un peu comme le député de Dubuc, pour qu'on puisse réellement le bonifier. J'ai eu l'occasion de parler aujourd'hui au président de l'UMRCQ. qui nous a dit qu'il avait quelques suggestions à nous faire pour bonifier des articles. On est en train de discuter avec lui, et, donc, il me semble que ce n'est pas nécessaire. Nous sommes en train de le faire. Et c'est une continuation de la concertation et des échanges qu'on a depuis un an. Merci, Mme la Présidente.

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

Alors, est-ce que la motion proposée par le député de Jonquière, la motion qui se lit comme suit: «Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tiennes, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec», est adoptée?

**M. Thérien:** Rejeté.

**Une voix:** Rejeté.

**Une voix:** Vote nominal.

#### Mise aux voix

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vote nominal. M. le secrétaire.

**Le Secrétaire:** M. Dufour (Jonquière)?

**M. Dufour:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. Morin (Dubuc)?

**M. Morin:** Je suis pour.

**Le Secrétaire:** M. Paré (Shefford)?

**M. Paré:** Pour.

**Le Secrétaire:** M. le ministre?

**M. Middlemiss:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Thérien (Rousseau)?

**M. Thérien:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Richard (Nicolet-Yamaska)?

**M. Richard:** Contre.

**Le Secrétaire:** M. Camden (Lotbinière)?

**M. Camden:** Contre.

**Le Secrétaire:** Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Abstention.

Alors, 4 contre, 3 pour, 1 abstention: la motion est rejetée.

**M. Morin:** Est-ce que je peux avoir la parole, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, oui.

**M. Thérien:** ...Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, c'est l'alternance. M. le ministre vient de parler, puis, là, c'est... Il a demandé la parole avant vous.

**Une voix:**...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le ministre. De toute façon, le député de Dubuc avait demandé la parole avant vous, M. le député de Rousseau.

**M. Morin:** Il a parlé sur un privilège, en plus.

**M. Thérien:** C'est considéré comme s'il n'avait pas parlé.

**M. Morin:** Si j'avais arrêté, là, vois-tu, tu me l'aurais reproché, mais ça t'aurait donné droit de parole avant moi. Vois-tu comment c'est bête?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

#### Motion proposant d'entendre l'Union des municipalités du Québec

**M. Morin:** Mme la Présidente. Alors, je pense qu'un des derniers efforts, un dernier essai... Il ne faut jamais présumer ou prêter d'intentions à qui que ce soit. Mme la Présidente, un dernier essai. Peut-être pas un dernier mais, enfin un autre essai pour entendre des gens pour nous éclairer, et je vous soumets humblement cette motion à l'effet qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre - comme, évidemment, je le souhaite depuis le début - l'étude détaillée du projet de loi 57, qui s'intitule Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende les représentants de l'Union des municipalités du Québec. (22 h 40)

**M. Dufour:** Bien, lui... On se complète. On voit que c'est un ancien maire.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, comme les autres motions, cette motion est recevable.

**M. Middlemiss:** Je suggérerais que votre chef vous nomme, vous, porte-parole pour les transports.

**M. Thérien:** Mme la Présidente, avant de débattre....

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, M. le député de Rousseau, là, on commence le débat et on va faire faire les copies. Il n'y a pas de suspension. On peut commencer le débat, et vous avez juste à prendre la motion précédente et enlever l'UMRCQ pour l'UMQ. Alors, le libellé du reste est le même. Alors, M. le député de Dubuc, vous avez 30 minutes.

**M. Morin:** C'est pas mal, 40 minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 30 minutes.

**M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** J'avais une autre petite note à prendre, vous allez m'excuser. Vous pouvez le compter sur mon temps pareil. On n'est pas exigeants, nous autres, même si on ne parle pas, on ne s'obstinera pas.

O.K. Bon, alors, Mme la Présidente, je rappellerai succinctement que le ministre et les députés ministériels ont refusé une première motion dans le but d'entendre les représentants du syndicat. Évidemment, on n'était pas contents, mais, avec un recul, bien, on peut comprendre. Avec un recul, on peut comprendre que le ministre ne veuille pas venir se faire dire des vérités comme ça, en commission parlementaire, surtout de la part de gens qui n'ont plus de travail. Des fois, la vérité, c'est un peu comme on dit souvent: La vérité sort de la bouche d'un enfant. Ça fait que des employés congédiés, des fois, ça dit des choses qu'ils n'oseraient pas dire devant leur boss mais...

**M. Dufour:** Mme la Présidente, je voudrais vous rappeler que ça prend au moins cinq personnes pour que la commission puisse siéger dans l'ordre.

**M. Morin:** Pour des gens qui avaient hâte que je parle...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On a quorum, dans le moment.

**M. Dufour:** Ça prend cinq personnes.

**M. Morin:** Oui? On a le quorum? Ah!

**M. Paré:** On a le quorum. C'est nous qui le prenons.

**M. Dufour:** On n'est pas à table.

**M. Morin:** O.K. Il n'y a pas de problème. De toute façon, Mme la Présidente, je sais bien que je ne peux pas convaincre grand monde à cette heure-là. Je sais que les députés ministériels sont fatigués. À moins qu'on ne les ait par épuisement.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** C'est des choses... Bien, à l'usage, c'est des choses qui se produisent, à l'usage.

**M. Richard:** De toute façon, cher collègue, il y a juste le ministre qu'il faut convaincre.

**M. Morin:** Oui, mais, des fois, tu sais, il se pourrait... Le député de... Comment il s'appelle, là?

**M. Richard:** Nicolet.

**M. Morin:** Nicolet. Bien, il a déjà été un maire. Et, d'ailleurs, il est déjà venu chez nous. Je me souviens, c'était quelqu'un qui était très ouvert. Il était à la recherche de l'information. C'est un gars qui n'a jamais refusé d'utiliser l'expertise des autres. Je me souviens, lorsque j'étais maire chez nous et qu'on avait vécu l'expérience de l'implantation d'une usine, l'usine de l'Alcan, à Grande Baie, et c'était tout frais. Alors, évidemment, pour une municipalité, c'est bienvenu, mais ça suppose des difficultés, etc. Alors, le député Richard était venu nous voir pour s'inspirer de l'expérience pour que, finalement, il puisse faire face à la musique sans commettre une bétise. Alors, voilà une approche qui est digne d'un maire progressiste. Maintenant, il est moins progressiste, plus libéral. Ça lui porte un peu ombrage. C'est dommage.

Mais, ceci dit, nous reconnaissons, avec le recul... Que le ministre n'ait pas voulu entendre les représentants du syndicat, à toutes fins pratiques, on peut le comprendre. Ça, il y a des vérités, des fois, que... Bah! Mais je comprends un peu moins son refus d'entendre les gens de l'UMRCQ qui, parce qu'il y a eu une lettre du président Nicolet lui disant que, finalement, il avait des réserves, mais que ce n'était pas si pire que ça, semble-t-il... Est-ce que mon collègue l'a, la lettre? Je ne sais pas où est passée cette lettre-là. Pour moi, ils l'ont ramassée; ils ne veulent pas qu'on la lise au complet.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Non, je cherchais la lettre de M. Nicolet, parce que je sais que le ministre nous a lu seulement un paragraphe. Il ne l'a pas lue au complet. Mais ça ne fait rien. De toute façon, la motion... Je ne voudrais pas me faire mettre hors d'ordre, Mme la Présidente, parce que je suis en train de parler sur la motion qu'on a débattue et qui a même été rejetée. Donc, vous seriez en droit de me mettre hors d'ordre.

**Une voix:** Elle ne le fera pas.

**M. Morin:** Non, parce que, si je commence à la lire, vous allez me dire, Mme la Présidente: Il est hors d'ordre, il parle de la lettre du président de l'UMRCQ, qui a fait l'objet de la motion pour entendre l'UMRCQ, et elle a été débattue tout à l'heure, même qu'elle a été battue. Donc, vous ne me prendrez pas à ce jeu-là, je n'en parle plus. Je ne risque pas de me faire mettre hors d'ordre par un ministre qui nous écoute seulement pour nous mettre hors d'ordre. Mais, quand on est dans l'ordre, par exemple, il se ferme comme une carpe.

Alors, Mme la Présidente, un peu de sérieux, s'il vous plaît! Il me semble que... Je comprends que, quand c'est le député de Lévis qui parle, on puisse avoir un peu de plaisir, mais, moi, c'est différent; moi, je suis sérieux.

Alors, comme on s'est référé souvent au rapport sur l'avenir des municipalités, je voudrais vous référer... Parce que, dans ce rapport-là, suite aux consultations, qui ont été des consultations fort intéressantes et sérieuses... Voyons, toutes les fois que je lis puis que je lève la tête, le ministre n'est pas là. Vous voyagez donc bien, vous.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Je comprends que, comme ministre des Transports, ça peut être un genre de déformation professionnelle, mais vous pouvez rester en place, vous n'êtes pas obligé de toujours bouger.

**M. Middlemiss:...**

**M. Morin:** Je comprends. Il y avait un consensus, et, d'ailleurs, c'est pour ça que vous n'avez pas eu d'opposition, puisque le projet de loi, sur cet aspect-là, a pour effet de reconnaître la compétence des municipalités. D'ailleurs, c'est peut-être pour ça qu'il n'y a pas eu de hauts cris plus que ça. C'est parce qu'à partir de cette étude, qui date des années 1988, 1987, il y avait un consensus. Tout le monde reconnaissait que le palier municipal serait beaucoup mieux placé que le gouvernement pour assurer un minimum de qualité du réseau aux contribuables. Ça, c'était consensus, c'était l'unanimité. Puis, avec les années qui ont suivi et devant l'immobilisme du gouvernement, par rapport au réseau routier, depuis qu'il est au pouvoir, depuis 1986, bien, la situation n'a cessé d'empirer. Donc, ça a renforcé les convictions du monde municipal. Et j'aimerais entendre le président de l'UMQ venir nous le dire, qu'effectivement, autant en 1988 on était convaincu que les municipalités étaient mieux placées pour assurer une qualité du réseau routier, avec tout ce qui s'est passé, enfin tout ce qui ne s'est rien fait depuis ce temps-là, bien, évidemment, on est doublement convaincu que le monde municipal... Et, si j'étais maire, aujourd'hui, je pense que je serais encore du même avis. Mon collègue de Jonquière, puis le collègue de Nicolet... Ça fait drôle, hein? Je viens pour les regarder, puis les chaises sont vides. Ça fait drôle, hein, ça fait comme un choc.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je demande-rai au député de...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Ça fait un petit peu comme des éclipses. Hier, la première fois que j'ai regardé la lune, elle était là, puis, un peu après, je ne voyais plus de lune.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Nicolet. Je demanderais au député de s'asseoir à la table, s'il vous plaît.

**M. Morin:** S'il vous plaît, asseyez-vous, là!

**Une voix:** Ce n'est pas beaucoup d'ordre, c'est vrai.

**M. Morin:** Bon, c'est vrai. Le décorum n'est pas riche. Ça ressemble à la qualité du réseau, c'est rempli de trous.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** «Patchez» vos chaises un peu, asseyez-vous dessus.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Bon. Alors, pour venir aux choses sérieuses, Mme la Présidente, c'est que le projet de loi... Et, là-dessus, je suis obligé de saluer le ministre, parce que ça reconnaît la compétence des municipalités, sauf que c'est là que ça se termine, parce que le ministre a réussi à faire accepter ça par des subventions, des subventions qu'on appelle compensatoires. Puis, le mot, il ne m'échappe pas. Moi, quand je rencontre des maires, je leur dis: Écoutez bien parler les ministres; quand ils parlent de sommes compensatoires, de subventions compensatoires, c'est pour compenser. Ne perdez pas ça de vue, il ne faut pas perdre ça de vue. C'est pour compenser le fardeau qu'on vous transfère. C'est une compensation seulement. D'ailleurs, ça le dit. On sait qu'il y a 0,14 \$ de fardeau fiscal immédiat et, pour les municipalités, moi, je sais bien que j'en ai une dans mon... Bien, Jonquière ou la ville de La Baie, où, finalement, l'indice de richesse, bien sûr, est assez élevé, je suis à peu près certain que...  
(22 h 50)

**M. Dufour:** Ce n'est pas certain, c'est sûr.

**M. Morin:** ...le gouvernement ne mettra pas grand argent.

**M. Dufour:** Pas un sou.

**M. Morin:** Et, quand on sait que c'est une municipalité où le réseau de chemins ruraux, en kilomètres, équivaut à l'urbain, c'est incroyable.

**M. Dufour:** C'est le plus grand réseau dans la région, La Baie.

**M. Morin:** À part Duplessis et Ungava. Ah oui! La Baie, c'est incroyable. Mon collègue, excusez-le s'il me dérange...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** C'est bien ça. Regardez, routes transférées, 61 km, et l'argent relié à ça...

**M. Dufour:** Zéro.

**M. Morin:** ...je regarde, ça a l'air d'une chaise vide mais c'est parce qu'il n'y a pas de chiffre. Aucun sou. Ça fait qu'imaginer, à 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation, ça fait toute une facture pour une municipalité. Vous faites un saut, hein? Vous n'avez pas fini d'en faire, des sauts. On commence.

Mais, ceci dit, je ne sais pas si vous y avez pensé, M. le ministre, Mme la Présidente, que la loi qui est devant nous, 57, c'est un curieux de hasard mais c'est le même numéro que la Loi sur la fiscalité municipale adoptée en 1979, lorsque le Parti québécois était au pouvoir.

**M. Dufour:** C'est vrai.

**M. Morin:** C'est presque une injure.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dufour:** C'est une injure qu'on fait à la Loi sur la fiscalité.

**M. Morin:** J'ai dit «presque», parce que je considère le ministre, quand même. J'ai dit «presque». On aurait pu changer de numéros par respect pour la réforme qui a été appréciée par l'ensemble du monde municipal.

Quelques années après, j'ai un tableau, ici, qui démontre les effets de cette loi-là, la Loi sur la fiscalité municipale. Entre autres, on regarde l'écart des taxes, enfin taxes foncières, des affaires. Pour l'ensemble d'un budget, elles étaient, avant la réforme, de 24 % et se sont maintenues après, en 1981, à 22 %. Oui, les sources locales. Parmi les sources locales, si on prend les compensations tenant lieu de taxes, de 4,4 % qu'elles étaient avant la réforme, elles ont été portées à 10,8 %. On sent tout de suite, là, les effets. Les services rendus aux municipalités, les autres services, bon, autres revenus de source locale, tout ça, Mme la Présidente, pour totaliser ce qu'on appelait les revenus de source locale, étaient de 76 % avant la réforme pour, finalement, atteindre 94 % de financement de source locale. Quand on disait que la réforme avait permis aux municipalités d'avoir une autonomie à 95 %, c'en est un exemple.

Puis, bien sûr, la différence est au niveau des transferts inconditionnels ou des transferts conditionnels. Alors, le total des revenus de transfert, en 1979, était de 23 %. Autrement dit, tout ce qu'on appelle péréquation, formule de transfert, subventions per capita, la taxe de vente, bien sûr, ça veut dire qu'il y avait 23 % de sources qui venaient du gouvernement. Après la réforme de la fiscalité municipale, là, les municipalités étaient en manque, par rapport aux

sources qu'on appelle de revenus de transfert; à peine pour 5 %. De là l'autonomie des municipalités.

Alors, depuis ce temps-là, le monde municipal a toujours tenu un langage, a toujours maintenu sa position que jamais plus il n'accepterait des transferts avec des subventions aléatoires qui risquaient d'être remises en cause à tout bout de champ et, finalement, de changer les proportions et diminuer, par le fait même, le pourcentage d'autonomie des municipalités.

C'est pour ça, Mme la Présidente, que, même quand le ministre nous fait part de ces subventions, moi, il ne me fera pas pleurer et il ne me fera pas rire non plus, parce qu'à partir des premiers montants, annoncés le printemps dernier, on a augmenté de quelques millions. Bien sûr, c'est à son honneur d'avoir écouté le monde municipal. D'ailleurs, je ne blâme pas le ministre. Non. Ce n'est pas un vilain garçon, sauf qu'il joue sur le court terme et il va réussir à faire avaler la pilule. C'est ça que je déplore. Et le monde municipal a tellement besoin du gouvernement qu'à un moment donné il a les mains liées et il n'est pas capable. Il est esclave du gouvernement. C'est pour ça que le ministre fait preuve de naïveté un petit peu quand il pense que le monde municipal est bien content. Ce n'est pas ça. Il n'est pas content du tout. À court terme, bien sûr, ça va lui permettre de survivre et d'attendre l'expérience et des élections. En tout cas!

D'ici trois, quatre ou cinq ans, avant que tout ça ne soit remis en cause... Je pense que, depuis que je suis là, depuis trois ans, vous avez fait la démonstration que ça ne vous gênait pas de tout remettre ça en cause. Aïe! La première fois que le ministre des Affaires municipales a annoncé ça, je m'en rappellerai toujours. On pourrait le relever, et, si vous me croyez pas, je vais le faire sortir. Il a dit: Nous avons besoin de 500 000 000 \$. Dites tout de suite, vite, ce que vous avez envie de dire, parce que j'ai besoin de 500 000 000 \$. Là, en même temps, il avait le culot... Pourtant, il passe pour un ministre rigoureux, c'est ça qui est le pire. Je te dis qu'il faut le faire! Il n'y a que lui qui fait ça. Vous ne faites pas ça encore, vous. Vous pensez... Mais ça n'ira pas plus loin que ça. Parce qu'il avait le culot de dire en même temps que c'était une réforme qui avait pour but d'assurer un meilleur partage des responsabilités. Imagine comment c'était noble! C'est incroyable. Je n'en revenais pas. Je n'en reviens pas encore. Parce que l'objectif, c'était carrément de récupérer 500 000 000 \$. Remarquez bien, je ne le blâme pas plus que ça. Sauf que tenir un tel langage et faire accroire au monde de telles choses, c'est ça qui me renversait.

Là, j'ai une petite note qui m'indique de me référer à la page 198. Toujours dans le même petit document... Parce que le ministre, ça à l'air qu'il l'a lu. Je ne sais pas s'il l'a lu au complet

ou s'il a lu seulement ce qui faisait son affaire, dans le «Rapport de la Commission d'étude sur les municipalités». Là, si ça ne fait rien, Mme la Présidente, je ne voudrais pas être ennuyeux, mais, par respect pour celui qui a signé ce rapport et pour éviter d'être accusé d'avoir mal cité, je vais faire lecture d'une partie où on parle, finalement, de transferts sans compensation. Ça fait partie du chapitre «L'obsession fiscale». Il y a toutes sortes d'obsessions. On ne parlera pas des autres ce soir. On va parler seulement de celle-là.

L'article 3.4. Uniquement pour illustrer la position du monde municipal. Et, ça, c'est suite à la consultation. Ça, c'est à la page 198. Vous allez à la page 200 et vous reculez de deux. «Il avait été entendu, à l'occasion de la réforme de la fiscalité municipale, que le gouvernement du Québec ne transférerait aucune fonction additionnelle aux municipalités sans assurer en même temps le transfert des ressources permettant d'y faire face.»

**M. Middlemiss:** C'est ce qu'on fait.

**M. Morin:** C'est des subventions aléatoires que vous avez faites. Ce n'est pas de ça qu'on parle. Quand on parle de transferts de ressources, on parle de mesures fiscales. Je vous l'ai dit tantôt, le titre: «L'obsession fiscale». Je n'ai pas parlé de l'obsession de subventions ou de... C'est fort différent. C'est pour ça que le ministre ne comprend pas. Voyez-vous sa réaction? Continuez à écouter et vous parlerez après, et je vous donnerai un consentement spécial.  
(23 heures)

«Dans l'ensemble, si l'on tient compte des masses financières en cause, le gouvernement s'en est tenu à ses engagements. Aucun bloc - on parle, évidemment, en 1987 - majeur de dépenses n'a été envoyé au champ municipal. Mais des translations se sont produites dont aucune n'a non plus été compensée par un transfert financier et fiscal. Compte tenu des montants somme toute assez faibles qui sont en cause, on ne peut vraiment affirmer que les gouvernements du Québec - on ne pourrait plus dire la même chose aujourd'hui - ont remis en question l'équilibre financier - dont je vous ai donné l'illustration par des chiffres tout à l'heure - des municipalités. Chacun des gestes posés, cependant, a été perçu à la fois comme une provocation - le moindrement que le gouvernement bougeait - et le signal que l'on testait la résistance des municipalités pour procéder plus tard à des déplacements plus substantiels.»

Et je continue. «On ne fait pas allusion, dans ce cas, à l'abandon du programme de transfert minimum aux municipalités. Cela impliquait une coupure de 12 000 000 \$ à certaines municipalités que la réforme sur la fiscalité n'avantageait pas en 1980. Il était prévu que ce programme était transitoire. La modification du

programme de péréquation, aussi limité qu'il soit, qui eut lieu en 1983, n'enlevait que 6 000 000 \$ aux municipalités, mais il n'avait pas été prévu. D'autres gestes dont l'impact financier était plus faible encore ont créé, cependant, plus de méfiance parce qu'ils rompaient, dans leur forme et leur esprit, le pacte qui avait été établi. C'est ainsi que le transfert aux municipalités de la responsabilité du règlement d'application sur les fosses septiques - on s'en souviendra - et du règlement sur l'eau potable - j'étais maire à ce moment-là, je me souviens très bien - ne représente, sans doute, qu'une dépense de 4 000 000 \$ pour les municipalités, mais cela fut perçu, à juste titre d'ailleurs, comme enfreignant la parole donnée.»

Ce n'était pas beaucoup, mais, pourtant, les municipalités le voyaient d'un très mauvais oeil. Imaginez, aujourd'hui, prétendre que les municipalités acceptent un transfert avec des compensations aussi aléatoires et que tout le monde est content! Ça, là...

**M. Dufour:** Ça a changé...

**M. Morin:** Bon Dieu! «Lorsque, au début de l'été 1986, le gouvernement décida de confier aux municipalités le contrôle de la qualité de l'eau des plages, sans préavis, le geste impliquait sans doute des dépenses insignifiantes - mais quand même, le principe était là - et il n'était pas déraisonnable de considérer que les municipalités devraient effectivement assurer un tel contrôle. Néanmoins, certaines municipalités ont refusé d'obtempérer.

«En même temps, Mme la Présidente, que ces gestes étaient posés, d'autres entraînaient un recul du gouvernement sur certains programmes de subventions.» La réforme fiscale n'est pas demeurée intacte. «Le plus significatif de ces reculs est sûrement celui qui a trait aux subventions aux bibliothèques publiques... Notons cependant que le recul de certaines subventions gouvernementales, comme celles des bibliothèques, a probablement moins d'impact sur la méfiance des milieux municipaux à l'égard du gouvernement que les transferts dont nous avons fait état précédemment, dans la mesure même où d'autres programmes de subventions ont été ouverts, comme celui, par exemple, pour favoriser la réhabilitation des centres-villes.

«En d'autres termes, c'est le transfert de responsabilités qui inquiète davantage que la chute de certaines subventions possiblement compensées par la hausse d'autres subventions.» C'est comme on dit, c'est le transfert des responsabilités qui est inquiétant plutôt que les subventions. Les subventions sont là. D'ailleurs, vous l'avez dit vous-même - comment avez-vous dit ça? vous pourriez m'expliquer ça tantôt - à l'effet que ce n'était pas indexé, mais dû au fait que les 0,14 \$ du 100 \$, à cause évidemment de l'augmentation de l'indice de richesse, permet-

traient...

**M. Middlemiss:** ...le rôle d'évaluation. On regarde le rôle d'évaluation de 1992.

**M. Morin:** D'accord. De 1992. Plutôt que d'indexer. O.K. J'avais bien saisi.

En d'autres termes, Mme la Présidente, c'est un peu ce que je disais. C'est le transfert de responsabilités qui inquiète davantage que la chute de certaines subventions possiblement compensées par d'autres. «On reconnaît en somme plus facilement que le gouvernement puisse modifier l'orientation de ses priorités que de simplement se débarrasser de ses fonctions habituelles en les renvoyant dans le champ municipal.»

Alors, Mme la Présidente, ça, c'était la position, et je suis convaincu que le monde municipal pense encore la même chose, sauf que ça n'a pas fait beaucoup de bruit, je le répète, parce que, s'il y a un domaine où le monde municipal est maudiquement mieux placé que le gouvernement, c'est bien le réseau local. Ça, c'est tellement incontestable... Mais ne vous réjouissez pas de ça, M. le ministre, parce que je vous admetts ça. Il faut quand même que je vous en admette un petit peu. Écoutez, là. Ça, tout le monde le reconnaît, personne ne le conteste. Mais ce n'est pas là qu'est le problème. C'est que vos subventions sont justes assez bonnes pour permettre de faire passer la pilule sans étouffer personne à court terme. C'est ça que ça fait, une pilule; avec un peu d'eau, ça passe. Mais c'est à moyen puis à long terme que ça risque d'être grave. Mais, considérant la situation difficile des municipalités qui soumettent toutes sortes de programmes, qui font appel à des subventions de tout ordre, elles ne se sentent pas capables de crier très fort. Ça, tout le monde le reconnaît. C'est pour ça que j'invite le ministre à ne pas faire preuve de trop de naïveté en tentant de nous faire croire que le monde municipal est totalement satisfait de ça. Ce n'est pas vrai, sauf qu'il a affaire à des gens qui sont liés, qui sont esclaves et qui n'ont pas toute la liberté de leurs actions à cause, bien sûr, d'une récession économique où le monde municipal y goûte aussi. Et ils ne peuvent pas contester le gouvernement à cause de cette reconnaissance qu'ils sont les mieux placés pour gérer, pour faire la gestion du réseau municipal local.

Ça, c'est le seul élément que je salue. C'est cette reconnaissance des compétences du monde municipal. Quant aux subventions, bien moi, là, vous ne me ferez pas pleurer avec ça. À court terme, toutefois, ça va vous permettre de faire passer votre politique.

Ceci dit, Mme la Présidente, j'espère, quand le ministre aura enfin accepté de nous faire entendre le président de l'UMQ... J'ai hâte qu'il nous dise oui. Il a été deux mois, quasiment, à dire oui tout le temps. Vous pouvez toujours bien

essayer d'en dire un autre. Surtout là, il ne serait pas compromettant, celui-là. L'autre, bien, c'était plus grave. Dites donc oui, du fond du cœur. Après ça, Mme la Présidente, je vous garantis qu'on sera disposés à étudier les articles du projet de loi un par un.

Je l'ai révisé, le projet de loi. Il y a des articles qui ont du bon sens. Définitivement! Il va dans le sens des grandes orientations qui ont été annoncées par le ministre. Je l'ai écouté religieusement lors de l'adoption du principe. Quand le ministre parle, moi, j'écoute. Et puis... Bon. Par contre, il y a des petites choses qui vont mériter quand même d'être modifiées quelque peu. Il y a des erreurs de transcription, il y a quelques illogismes. Enfin! Mais je suis convaincu que le ministre va nous écouter puis qu'il va... Mais j'ai hâte d'y arriver, Mme la Présidente. D'ici ce temps-là, on aurait besoin d'entendre des gens, puis il s'y refuse. Alors, je n'insisterai pas davantage. Je vais laisser mon collègue faire la dernière tentative, le dernier assaut. Vous avez parlé?

**Une voix:** Non.

**M. Morin:** On n'a pas parlé, là-dessus? Mais je parlais d'intervention dans le but de vous convaincre. Je ne suis pas sûr que, si ça vient de là, ça va aider bien, bien ma cause.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** On veut vous convaincre.

**M. Morin:** Oui, mais me convaincre, moi... Vous savez qu'il faut que vous parliez sur la motion dans le but de faire venir le président de l'UMQ.

**M. Thérien:** On ne sait jamais, vous pouvez changer d'idée.

**M. Richard:** M. Morin?

**M. Morin:** Pardon?

**M. Richard:** Vous ne voulez pas qu'on vous retarde?

**M. Morin:** Non. Mme la Présidente, je vous remercie, vous êtes bien aimable, ainsi que vous, M. le ministre. Ça va pouvoir me permettre de prendre mon café. Il est bien froid.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Dubuc. Alors, M. le député de Jonquière.

**M. Francis Dufour**

**M. Dufour:** Mme la Présidente, pour la suite des choses, je vais prendre la relève de mon

collègue de Dubuc concernant sa motion de faire venir le président de l'Union des municipalités du Québec en audience pour savoir ce qu'il pense de cette réforme.  
(23 h 10)

On pense, à tort, que la réforme ne touche que les petites municipalités. C'est vraiment un tort de croire que les réseaux routiers touchent seulement les municipalités rurales. La municipalité régionale du Fjord-du-Saguenay prouve que les villes ont la plus grande part du réseau routier local et rural. Et je vous prends à témoins: La Baie, 61,48 km; Jonquière arrive en deuxième, 57,54... C'est-à-dire que La Baie, 69,13 km; Jonquière, 57,54; Chicoutimi, 50,83. La plus proche municipalité après, c'est Saint-Ambroise avec 56,9 km; Saint-Honoré, 48,55; après ça, c'est du 30 km ou 40 km; Laterrière, 39,81; Saint-David-de-Falardeau, 35,2. Pour moi, quand je regarde le tableau qui nous a été présenté - et j'espère qu'il est véridique...

Une voix: Quelle date?

**M. Dufour:** Ça, c'est le 28 novembre 1992. Ça a été le tableau qui a été transmis, je veux le citer correctement: «Programme d'aide à la prise en charge de la voirie locale. Notes explicatives du tableau.» Donc, ça vient... c'est une source du ministère. «Partage des responsabilités. Québec-municipalités, les Affaires municipales.» Donc, ça me semble véridique. Et c'est surprenant, quand on regarde le tableau, de voir que les municipalités de ville ont les plus grands réseaux routiers locaux, concernant la voirie locale.

Une voix:...

**M. Dufour:** Non. Je vais vous donner l'explication. Oui, le député de Montmagny me dit: Ce n'est pas partout pareil, et il a raison. Il faut comprendre qu'en 1975 il y a eu la grande période des fusions, et ça, ça a amené, bien sûr, le mariage des villes avec les municipalités ou, je peux dire, les villages, qu'on appelait, dans le temps, les municipalités rurales. Donc, La Baie a pris un secteur, Jonquière a pris un secteur rural et Chicoutimi aussi, ce qui a fait que ça s'est additionné, et c'est un état de fait. Mais il n'y a pas une de ces trois municipalités qui va jouir en retour de quelque subvention que ce soit. Parce que l'assiette fiscale des ruraux, qui sont joints avec les municipalités, on parle d'un effort fiscal de 0,14 \$. Et ça, il n'y a pas d'étude exhaustive qui nous permet de dire que c'est correct, ce qui se passe.

Moi, je prétends qu'il y a une anomalie là-dedans. Pourquoi est-ce que les gens de villes où il y a eu un regroupement, donc il y a eu un avantage certain pour le gouvernement, n'ont pas un sou de la réforme? Quand on prend le réseau routier de Jonquière, j'aurais pu et j'aurais

probablement le temps d'en faire la preuve, le réseau routier de Jonquière, combien coûte-t-il à la municipalité? C'est beaucoup plus que 0,14 \$ du 100 \$. Bon. C'est le réseau routier... Il y a 250 km au moins de route de ville qui coûtent des prix énormes à la municipalité. Donc, il y a beaucoup plus que 0,14 \$, mais on n'en tient pas compte. Si le 0,14 \$ tient compte globalement de l'ensemble de la municipalité, vous allez voir que Jonquière va avoir droit aux mêmes subventions que les autres.

Mais ce n'est pas la seule place où on a été pénalisés. N'oublions pas que, chez nous, ça a été une fusion forcée. Je ne dis pas que la fusion n'a pas été correcte puis que ça n'a pas donné de bons résultats, mais c'était une fusion forcée. Le principe, dans le temps, on ne doit pas pénaliser les gens parce qu'ils ont été fusionnés. Si la ville était demeurée de la façon qu'on la connaissait avant 1975, Jonquière, Kénogami, Arvida n'avaient presque pas de réseau routier. Avec les routes locales, de voirie locale, la paroisse n'avait pas... certainement que son 0,14 \$ d'évaluation, elle aurait eu droit à des subventions importantes, tenant compte du kilométrage qu'elle avait à entretenir. Mais ça, je suis convaincu que ça n'a pas fait l'objet de grandes, grandes études, ce qui donne un argument aux tenants des non-fusionnements des municipalités. Ils pourraient dire: Le fait qu'on n'est pas fusionné nous donne le droit à un partage plus grand avec le gouvernement. Le gouvernement est plus généreux quand on est petit que quand on est d'une taille certaine.

Ça a été la même question pour le programme AIDA, le programme d'eau. Chez nous, les rangs, ils n'étaient pas desservis par des réseaux d'aqueduc. Les réseaux d'aqueduc se font au même titre que dans la ville. Les contribuables paient une partie, ça doit être à peu près 50-50. Il y a des coûts énormes là-dedans, mais qui paie le 50? Ce n'est pas... Le gouvernement, il n'y va pas pour aucun sou, c'est la municipalité de ville, donc les gens dans la ville qui paient pour les gens dans les rangs. C'est peut-être un principe d'équité qui était exercé, mais je dis, par exemple, que ça n'aurait pas été ça qu'aurait dû prévoir le principe de la fusion. On aurait pu les traiter comme des gens de campagne. Pour la municipalité, ce sont des coûts qui ont été transportés. Donc, ça démontre, à mon point de vue, que la réforme n'a pas été étudiée sous toutes ses coutures et c'est clair que le président de l'Union des municipalités pourrait venir ici, certainement, pour ajouter des choses.

Voyez-vous, on est dans l'expectative. Mon collègue de Dubuc dit: Je ne vois pas trop, trop d'objections à ce que les députés soient dans le coup. Moi, j'ai un peu d'expérience, comme lui en a et comme d'autres, ici, en face de nous, au point de vue de l'entretien des réseaux routiers et je m'interroge sérieusement, à savoir que fait le député dans le décor. Non pas parce que le

député est une personne dépourvue d'intelligence, mais parce qu'il n'a pas la ressource pour aller étudier sur le terrain c'est quoi, le problème. Donc, il va fonctionner avec les maires qui vont lui faire rapport de ce qui se passe sur le territoire.

Je disais hier que la plupart des députés ont de bonnes autos, ils ne sentent pas trop, trop les cahots et les trous. Mais les gens qui sont sur le terrain vont voir les défauts, les défauts de la route. Donc, le député aura sûrement à écouter ce que les maires auront à dire. Par contre, il y a des oreilles qui sont moins sensibles à certaines doléances venant de certaines personnes par rapport à d'autres. Je comprends que Mme la Présidente, elle n'est pas partisane, elle est très ouverte et que tous ces maires trouvent grâce à ses yeux. Je voudrais bien que ce soit de même dans tout le...

Je n'ai pas trop de problème chez nous, j'en ai seulement 2. Si j'en avais 40 à 50, ce n'est pas sûr que je les tiendrais tous au même barreau de l'échelle. Ça, c'est très humain. Il ne faut pas se faire d'illusions: tant qu'il y aura du monde, il y aura des préférences des gens par rapport aux autres. Il y a des atomes crochus avec certaines personnes, il y a des atomes pointus et il y a des places où il n'y en a pas du tout. Ce n'est pas compliqué, ne nous faisons pas d'illusions. Sur 125 députés ou une centaine de députés qui sont impliqués, je ne vois pas... Ce que je dis, il me semble, fait partie de la réalité. Il y aura une partie, sûrement, de conseils municipaux qui devront faire du «bene, bene» avec leur député. Moi, je ne suis pas trop, trop favorable à ça. C'est dans ce sens-là que je m'interroge.

On n'a pas l'expertise, on n'a pas les moyens techniques d'aller voir sur la route. Et, comme il y aura moins de... Les employés du ministère ne sont pas au service des députés, ils sont au service du ministère. Donc, on ne peut pas donner d'ordre, nous autres, à ces gens. Il faudra se fier, il faudra essayer de tenter de faire travailler les gens, les fonctionnaires, quand ils auront du temps disponible. Et il va y en avoir moins. Est-ce qu'ils seront disponibles pour faire cette expertise, autant avec les municipalités et avec les maires et leur député? Ça, je ne le sais pas. C'est une interrogation et c'est pour ça que je questionne là-dessus.

Il y a 50 000 000 \$ dans l'enveloppe et il y en a 40 000 000 \$ que le député va pouvoir orienter. Ce n'est pas beaucoup d'argent par comté, ça. Il y a 100 comtés, possiblement qu'il y a des comtés où ce sera 50 000 000 \$ ou 60 000 000 \$ et d'autres comtés où ce ne sera pas grand sous.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion.

**M. Dufour:** Oui. Ce qui fait que ces mon-

tants, ce n'est pas beaucoup. Mais il y a une petite enveloppe discrétionnaire. En plus de ça, je me demande aussi si ce n'est pas un palier supplémentaire qu'on vient de trouver. Du député, au ministre, au préfet, au maire; voyez-vous la complication? Et ça, c'est pour 40 000 000 \$. Les autres 10 000 000 \$, l'enveloppe discrétionnaire du ministre. C'est ça que j'appelle un peu le «tétage». Il faudra le faire. Et il faudra que ce soit fait par qui? Par les députés, par les maires. En tout cas, je trouve que c'est beaucoup, beaucoup de démarches pour pas beaucoup d'argent. C'est ça, le problème.

Le président de l'Union des municipalités - et je pense en avoir fait la démonstration - où il y a beaucoup de villes qui sont impliquées, pourrait sûrement être une personne-ressource intéressante. Moi, contrairement à mon collègue de Dubuc, je dis, et je pense, et j'exige que, si on entend une union, il faut entendre les deux unions...

**M. Morin:** Oh, oui, oui!

**M. Dufour:** ...et ça. ça ferait un apport très important aux travaux de cette commission. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Jonquière. M. le député de Shefford.

**M. Roger Paré**

**M. Paré:** Merci, Mme la Présidente. Je veux intervenir pour donner mon appui à la demande de mon collègue de Dubuc d'entendre les représentants de l'Union des municipalités du Québec.

**M. Morin:** Merci.

**M. Paré:** Je trouve que c'est une très bonne idée.  
(23 h 20)

**M. Dufour:** Il a fait ça spontanément, de bon coeur.

**M. Paré:** Et pas juste pour rajouter du temps, je dois dire, parce qu'on va essayer de convaincre le ministre par rapport à ce qu'il a dit tantôt, deux choses. Premièrement, il a dit: Je suis convaincu que la prochaine motion qui va arriver, ça va être sur l'Union des municipalités du Québec. Je suis convaincu que c'est parce qu'il trouve que c'est normal qu'on demande ça. Il trouve que c'est normal parce que, comme ça va affecter les municipalités directement, il trouve que c'est une bonne chose et il a des chances de dire oui. En tout cas, on espère qu'il va voter pour, cette fois-ci.

L'autre chose qu'il a dite tantôt, c'est: Vous demandez qu'on rencontre le président de l'Union des municipalités régionales de comté, mais il est ici, de toute façon, et on est en

échanges avec. En démocratie, ce sont des discussions publiques, aussi, qui doivent avoir lieu. Ce serait intéressant, pour les membres de la commission des deux côtés de la table, qu'on puisse entendre M. Roger Nicolet, ici. Au lieu d'être assis dans la petite salle de l'autre côté avec les fonctionnaires, ce serait le «fun» qu'il soit assis dans la grande salle ici - il est déjà sur place - avec les élus, parce que c'est nous qui décidons, c'est nous qui légiférons...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, la motion, c'est l'UMQ. C'est M. Mercier.

**M. Paré:** Oui, oui, je le sais, Mme la Présidente, mais je vous ai dit que j'avais deux raisons pour lesquelles je voulais intervenir maintenant, à cause de deux remarques qu'a faites le ministre. J'ai dit la première: Il s'attendait à ce que ce soit ça notre motion parce que c'est tout à fait logique, et, si on ne l'avait pas fait, on n'aurait pas fait notre devoir. L'autre, c'est M. le ministre qui a parlé de M. Roger Nicolet, en disant qu'il est ici, dans le petit salon en arrière, au lieu d'être dans le grand salon en avant, pour nous parler à nous et répondre à nos questions, parce que ça préoccupe les maires, ce qu'on est en train de discuter.

Moi, je peux vous dire, j'ai rencontré tout dernièrement - je pense que c'est lundi de la semaine passée ou, en tout cas, c'est en novembre, avant de monter à Québec - le conseil municipal de Saint-Joachim-de-Shefford, le maire, ia conseillère et les conseillers. De quoi a-t-on parlé, entre autres? On a parlé du transfert. Pendant toute une soirée, on a parlé de leurs projets, de leurs problèmes et de leurs inquiétudes. On a été très, très longtemps, la majeure partie du temps, là-dessus pour essayer de clarifier en leur disant... Vous me dites, Mme la Présidente: Est-ce que tu as essayé de les convaincre? Malheureusement, je n'essaie pas de convaincre, j'essaie de les aider, parce qu'il est trop tard, la loi est passée, l'autre loi. La décision du transfert est passée, la loi ne l'est pas.

Ce qu'ils essaient de comprendre maintenant, c'est comment ça va se faire. Ils ne veulent pas avoir trop de problème et ils veulent être légaux. Il faut leur donner ça, à nos maires, même quand c'est dur, même quand ça ne fait pas leur affaire, ce sont des gens qui sont justes. Donc, ils voulaient essayer de comprendre, et je leur ai dit: Dès que la loi va être déposée, je vous l'envoie et, dans le meilleur délai, vous m'envoyez vos commentaires ou on se rencontre. On n'a pas eu le temps. On n'aura pas eu le temps de se rencontrer, on n'aura pas eu le temps d'avoir les commentaires. Donc, ces gens-là doivent être en train d'étudier ça, essayer de le comprendre et ils doivent avoir les mêmes inquiétudes que nous autres: Quel pont va-t-on avoir et quel pont n'aura-t-on pas? Et,

par décret, qu'est-ce qu'il va nous donner et qu'est-ce qu'il ne nous donnera pas? Et l'article 30, qui dit que le gouvernement veut être exonéré de toute responsabilité par rapport aux accidents quant à la qualité des routes et les dangers qu'on y retrouve, est-ce que ça veut dire que ça va nous retomber sur le dos et qu'on va avoir des problèmes, ou on va être obligé de s'assurer? Les gens se posent des questions et ils ont le droit à des réponses. La meilleure façon, c'est de les écouter.

Je sais, ce soir, chez nous, que la MRC de La Haute-Yamaska est en réunion mensuelle. Je sais que, durant la réunion, il va être question du transfert de la voirie et de la direction territoriale. Je le sais, c'était à l'ordre du jour. J'en ai parlé aux gens. Sauf qu'eux autres en parlent là-bas et, nous, on en parle ici. Pourtant, c'est nous qui sommes en train de décider pour eux autres, et je suis convaincu qu'on va se rencontrer, probablement juste avant Noël ou dans les jours qui vont suivre la période des fêtes, pour dire: C'est quoi que tu as à me donner comme information par rapport à tout ça? Et, là, je vais dire: Eh bien, je ne suis pas sûr, il y a des contradictions parce que ce n'est pas clair, clair, parce que ce sont les décrets qui vont décider et parce que le sous-ministre qui nous a rencontrés nous a dit que ce qu'il nous a déposé, c'est un projet et que le ministre est venu dire le lendemain que ce n'était pas un projet, mais que c'était une décision.

Il y a des choses où il faut être clair dans la vie. Normalement, on dit que le législateur ne parle pas pour rien. Mais il faudrait non seulement ne pas parler pour rien, mais parler au moins suffisamment pour être clair et ne pas se gêner pour parler avec ceux avec qui on fait affaire et qui sont - je ne sais pas si je dois utiliser le mot «victimes» - les intervenants qui sont touchés par nos décisions directement. Je le disais tantôt et je le répète parce que c'est d'eux qu'on parle présentement.

Quand on dit qu'on veut rencontrer l'Union des municipalités du Québec, ce sont des gens élus, comme nous, qui ont des comptes à rendre, qui ont des responsabilités et qui ont des décisions à prendre. Eux autres, ils les prennent publiquement, leurs décisions. Les conseils municipaux, je vais vous dire, eux, sont face au public. Ils ne sont pas barricadés dans un Parlement comme nous autres. Ils y font face à chaque fois qu'ils siègent, à une période des questions. C'est même nous, imaginez-vous, qui avons mis dans la loi cette obligation de la période d'échanges, parce qu'on a dit que la démocratie, c'est d'abord le contact avec nos électeurs. C'est vrai dans le cas des élus municipaux. C'est vrai dans notre cas aussi, au moins une fois tous les quatre ans. Mais, quand on siège et qu'on légifère, est-ce que ça ne devrait pas être vrai sur une base plus régulière? Est-ce que ça ne serait pas normal qu'on écoute les

représentants, ici, ce soir, de ceux qui vont avoir à l'appliquer? Non pas pour les convaincre ou non pas pour répondre à leurs interrogations, parce qu'ils ont des questions à poser. Ce projet de loi mérite qu'on en discute, nous, avec les gens qui sont concernés. Non pas qu'on en discute entre nous comme on est en train de faire et que, pendant ce temps-là, des gens de l'autre côté en discutent avec les intervenants du milieu.

Je n'ai rien contre ça, qu'il y ait ce genre d'échanges, surtout qu'il devrait y en avoir plus souvent, plus régulièrement et plus correctement avant le dépôt des lois. Mais, quand la loi est déposée et que c'est nous qui sommes là pour voter... Et on le sait, la preuve, c'est qu'on est ici à 23 h 30, c'est certainement que le ministre voudrait que cette loi passe avant Noël. Ça serait le «fun» que les gens soient ici. Si on veut que ça passe pour Noël, c'est comme si on leur faisait un cadeau, alors ça serait le «fun» de les voir en train de le déballer, le cadeau. Peut-être qu'ils trouveraient le papier plus beau que le contenu, mais ce serait le «fun» de voir la réaction des gens quand ils développent le cadeau. Est-ce qu'ils trouveraient que le contenu, c'est un cadeau de Grec, comme on dit, ou ça va coûter plus cher que ce que ça rapporte? C'est évident. Mais ce serait le «fun» d'avoir leur réaction et d'avoir leurs commentaires. Parce que je trouve que ce n'est pas un cadeau qu'on leur fait. Donc, quand ce n'est pas un cadeau, on n'est pas en train de jouer.

Ce n'est pas un jeu de légiférer. Dans bien des cas, même, c'est une catastrophe. La réaction des gens qui vont vivre ça dans le milieu, eux autres, ils vont devoir répondre à leurs électeurs. Donc, dans le discours qu'ils vont faire sur l'état de chacune des municipalités, et les augmentations qu'ils vont décréter, le 0,14 \$ des 100 \$ d'évaluation, et les téléphones qu'ils vont avoir au printemps pour dire que, la route, elle n'est pas carrossable: Fais les réparations, eux autres, ils vont devoir répondre directement. Et peu importe l'heure, et peu importe le jour, sept jours par semaine. Donc, les gens vont avoir à répondre. Parce que n'oubliez pas... Non pas nécessairement dans les grandes villes - c'est pour ça qu'on voulait les deux unions - mais dans les petites municipalités. Pour les connaître, les maires, personnellement et être en contact avec eux régulièrement, je le sais ce qu'ils vivent. Ils sont en contact régulièrement avec leurs citoyens et leurs citoyennes qui ont des réactions.

C'est quoi, les principaux projets ou les principaux problèmes des petites municipalités? C'est la voirie. Alors là, on vient de leur lancer le bébé qui semble avoir des problèmes. Là, ils vont devoir répondre directement et en face aux questions qui vont leur être posées. Nous ici, on va peut-être être un peu plus éclairés quand on va avoir fini la commission. Ça aurait été le

«fun» qu'ils le soient en même temps que nous et qu'ils nous posent leurs préoccupations et leurs interrogations.

Quand je parle de l'Union, c'est sûr que, si c'étaient toutes les municipalités du Québec, les 1500, ça n'aurait pas de bon sens. C'est sûr que toutes n'ont pas lu ça et n'auraient pas toutes les questions de fond prêtes. Mais leurs représentants des unions, je dois vous dire, ce sont des gens qui, j'en suis sûr, feraient d'excellents législateurs. Ils sont en mesure d'évaluer ça, je vais vous dire, sans vouloir diminuer aucun des députés, probablement mieux que certains de nous parce qu'ils se sont penchés là-dessus. Ils ont peut-être plus de temps, vous allez me dire. Peut-être. Nous, en fin de session, on est pris d'une commission à l'autre. On se lève et on fait une intervention dans une salle et on vient dans l'autre. On a moins de temps. Ce serait le «fun» d'avoir leurs commentaires pour avoir un éclairage juste avant de le voter. Ça nous empêcherait peut-être de faire des corrections...

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

**M. Paré:** ...à chaque fois qu'on siège, des erreurs qu'on a commises la fois d'avant. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Shefford. D'autres interventions? M. le député de Lévis.

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Mme la Présidente, la motion du député de Dubuc est une motion pleine de sagesse. Au fond, qu'est-ce qu'il demande? C'est d'entendre ceux qui sont devenus les responsables de 33 000 km du réseau routier de 60 000 km. Au fond, on veut refiler 33 000 km aux municipalités sur 60 000 km. Le ministre et ses collègues députés ministériels refuseraient qu'on les entende alors qu'ils ont refusé de rencontrer le syndicat des employés qu'ils vont mettre dehors? Ce serait anormal. Essentiellement... À moins que le gouvernement n'ait peur. C'est possible que le gouvernement ait peur. Dans les périodes de crise, il y a beaucoup de dirigeants politiques qui ont peur. Ils se montrent de moins en moins. Rappelez-vous en 1976, le gouvernement libéral. Il sortait de moins en moins parce que, chaque fois qu'il sortait, il se faisait tirer des roches. Il était devenu un ennemi public. On a même dit qu'il y avait des ministres qui se promenaient couchés sur le banc d'en arrière, tellement ils avaient peur. Oui, je pourrais vous nommer des noms. Le député de Jonquière en connaît.

**M. Gauvin:** Des oui-dire.  
(23 h 30)

**M. Garon:** Non, non. Il y avait des gens qui avaient peur. Je vais vous dire une chose: si le Parlement ne veut pas entendre des gens à qui il refille des factures, tantôt il y a des gens qui vont avoir peur de se promener dans la population. C'est toujours mieux d'entendre les gens au parlement que les gens soient obligés de crier fort pour se faire entendre. Quand on les entend, les gens peuvent s'exprimer. Mais, quand ils ne peuvent pas s'exprimer, à ce moment-là, ils prennent d'autres moyens. Seulement, le sentiment... Ça fait longtemps que je vous le dis, depuis l'ouverture de cette session-là. Les gens ne sont pas contents. Les gens sont furieux, dans la population, contre le gouvernement d'Ottawa et le gouvernement du Québec. Ce sont des gouvernements qui sont devenus sourds comme des pots. Ils n'entendent pas la voix des gens qui crient parce qu'ils souffrent. Ils souffrent parce qu'ils paient trop cher.

Non seulement ils paient cher, mais, en plus, le gouvernement veut s'exonérer de ses responsabilités. Il veut exonérer les municipalités des comptes à rendre comme responsables des routes. On revient à l'époque où un premier ministre avait dit: «La reine ne négocie pas avec ses sujets». Comme «the king can do no wrong». On revient à une époque où le gouvernement a dû ravalé ses paroles une par une. Pourquoi? Parce qu'il était dans l'erreur. Là, le gouvernement est encore dans l'erreur. La meilleure façon de corriger ses erreurs, c'est d'entendre les gens qui sont intéressés. Quand on laisse entendre que les municipalités sont contentes... Oui, il y a quelques maires rouges. C'est évident qu'il y a quelques maires rouges. Mais c'est une maladie dont plusieurs se guérissent, actuellement. Je vais vous dire qu'aujourd'hui, quand je dis à un maire: Vous êtes plus libéral que maire quand vous parlez de même, il y en a qui se défendent bien gros, aujourd'hui, d'être libéral. Pourquoi? Parce que c'est moins honorable, aujourd'hui, d'être libéral. Dans le cas qui nous concerne, le gouvernement prend des mesures sans s'occuper des citoyens. Dans une loi...

Je vais vous dire une chose, la loi 46, la loi 57 et la loi 55 sont des lois mauvaises, intrinsèquement mauvaises, des lois qui ont pour but d'écraser des citoyens, de les traiter injustement. Je serais curieux de voir quelle commande on a passé au contentieux. On a dit au contentieux... C'est le ministre qui a demandé au contentieux: Trouvez-nous des clauses où on ne sera pas responsable des mauvaises routes. Parce que, un instant, ces lois-là ne disaient pas ça avant. Aujourd'hui, on a décidé de mettre une responsabilité étanche. Au moment où on parle de l'imputabilité et où le gouvernement présente des lois sur l'imputabilité, en même temps on met des dispositions dans la loi pour dire qu'on n'est pas responsable de ses actes. C'est le contraire de l'imputabilité. Et c'est un fait. D'ailleurs, vous avez des opinions juridiques, là-dessus. Vous

allez contre les droits des citoyens. Alors, on aura l'occasion non pas ce soir, mais demain ou après-demain, oui, de rendre ces choses-là publiques. Parce qu'il y a des gens qui ont pour tâche de protéger les citoyens.

Le gouvernement a passé des demandes à son contentieux, il a passé des mandats. Sauf qu'un gouvernement ne peut pas faire n'importe quoi. Il y a encore des tribunaux. Je comprends qu'on peut essayer d'empêcher d'encourir la justice. Mais vous savez qu'il y a deux vieux principes de droit qui disent: «Nul n'est censé ignorer la loi» et «tous sont égaux devant la loi». En même temps, le gouvernement ne peut pas faire des lois exorbitantes du droit pour essayer de se dégager de ses responsabilités et de dégager les municipalités et laisser le citoyen à la merci de faire des preuves contre le gouvernement, plus fortes, pour que le gouvernement ne soit pas responsable de ses actes.

Mme la Présidente, le député de Dubuc a présenté une motion pour qu'on entende les municipalités. Il n'y a rien de mal à entendre les municipalités. Le ministre, qui est un jeune ministre, agit déjà comme un vieillard politique quand il refuse d'entendre les gens. Je vois le député de **Montmagny**. Il a déjà été maire, je pense. Vous avez été maire? Pensez-vous que rencontrer l'**UMQ**, l'Union des municipalités du Québec, ce serait un crime? C'est eux autres qui vont être responsables. Vous-même, comme député, chacun des députés, vous seriez intéressé de savoir ce que l'Union des municipalités a à dire par rapport au projet de loi. Quels sont les avantages, et quels sont les désavantages, et qu'est-ce qu'est leur point de vue? Ils auront à administrer 33 000 km de route sur les 60 000 qu'administrerait le gouvernement. Quels sont **tes** changements qui devraient être apportés **pour** que la loi puisse être mieux gérée? Ce **n'est pas** mauvais d'entendre les gens. D'autant **plus** que l'Opposition ne peut pas présenter, en vertu de l'article 92, de motion ou d'amendement qui représente des dépenses ou des revenus. Le risque n'est pas fort. Moins que **le** ministre. H nous dit: Même si je fais une erreur, j'aime autant ne pas le savoir, je préfère m'enfoncer dedans sans qu'on me le dise.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Ce n'est pas une attitude **qui est** digne d'un jeune ministre. Un jeune **ministre**, normalement, est tout feu tout **flamme**. Il veut laisser sa marque dans des choses bien **faites**. La meilleure façon pour que les choses soient **bien** faites, c'est d'entendre les gens **publiquement**. D'ailleurs, souvent, les gens, quand ils témoignent publiquement, disent moins de choses que quand ils le font **privément**. Tandis que, là, ils savent bien qu'en le disant publiquement **ils** sont devant l'opinion publique qui est capable d'éva-

luer ce qu'ils ont dit.

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

**M. Garon:** C'est pourquoi, Mme la Présidente, je concourrai à voter en faveur de la motion du député de Dubuc, qui est un grand démocrate. (23 h 40)

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

#### M. Robert Middlemiss

**M. Middlemiss:** Oui. Merci, Mme la Présidente. Je vais peut-être répéter quelque chose que j'ai dit tantôt en l'absence du député de Lévis: pourquoi on a refusé de rencontrer les gens de l'UMRCQ. Si on acceptait de rencontrer le président de l'UMQ, il aurait droit à une heure, une heure maximum. Qu'est-ce que j'ai indiqué tantôt? C'est que, depuis un an, le comité technique, qui était formé d'un membre de l'UMQ, de l'UMRCQ, le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales, ils se sont rencontrés à neuf reprises différentes - j'espère que le député de Lévis écoute - à neuf reprises différentes à une moyenne de cinq heures pour chaque réunion. Ça fait 45 heures. En plus de ça, Mme la Présidente, à la table Québec-municipalités, on a eu quatre rencontres, à une table Québec-municipalités, certainement au moins d'une heure chacune, et une cinquième où c'était pour la table, mais avec les deux présidents des unions et leur secrétaire ou leur directeur général. Ça fait 50 heures, Mme la Présidente, d'échanges, de concertation, qui nous ont permis de faire évoluer la proposition initiale à ce qu'elle est aujourd'hui.

En plus d'ajouter de l'ordre de 23 000 000 \$, nous avons accepté, comme ministère, de garder 440 ponts. On a ajouté 832 \$ par kilomètre pour les routes à double vocation. On a réglé le problème du comté de Labelle pour des raisons d'équité, on a ajouté 1 500 000 \$ pour les traverses de chemin de fer. Et ça, Mme la Présidente, ce n'est pas le hasard, c'est des discussions franches entre les unions, le ministère des Affaires municipales et le ministère des Transports. Et, comme je l'indiquais tantôt, je n'ai pas eu l'occasion de voir le président de l'UMQ, M. Mercier, aujourd'hui, comme j'ai eu l'occasion de voir M. Nicolet. Je suis convaincu que, si on avait vu M. Mercier, il aurait voulu, lui aussi, nous suggérer des changements, des amendements à la loi, comme l'UMRCQ va le faire, il l'aurait fait. Ce n'est pas des gens qui ont besoin du député de Jonquière ou du député de Dubuc pour les inviter. Ils sont capables, dans leur position, de demander s'ils veulent nous voir.

Mais je conclus que ce n'est pas le bonheur

parfait. Je n'ai jamais dit que c'était le bonheur parfait. Mais c'est une proposition qui est acceptable, qui est acceptable. Et leur présence ici, dans une heure, Mme la Présidente, ne pourrait pas ajouter plus que... S'ils veulent nous suggérer des choses, nous sommes prêts à les écouter. Ça fait 50 heures qu'on passe avec ces gens-là. Il ne faudrait pas donner l'impression à la population que c'est quelque chose qu'on a sorti d'un vase clos. Ça a été bien discuté. En plus, on va continuer. On va continuer avec le comité technique, au moins pendant quatre ans, parce que c'est l'entente qu'on a pour les ponts ordinaires qu'on va... On participe même, avec l'UMRCQ, à la formation. Eux aussi, ils veulent avoir de la formation, on participe. Donc, c'est toutes des choses qui ont été discutées de a à z, encore plus en détail qu'on ne pourrait le faire ici.

Certainement que ça donnerait peut-être l'occasion à l'Opposition de poser des questions. Mais il y a une réalité. C'est nous autres qui sommes le gouvernement, c'est nous autres qui devons répondre si erreur il y a et, s'il y a des félicitations à avoir, on va les avoir. Gouverner, c'est prévoir. On peut prendre nos responsabilités. Là, je veux que ce soit très clair, on n'a pas travaillé dans un vase clos. Ça fait un an qu'on travaille avec ces gens-là. Je comprends que vous avez un rôle à jouer, et vous le jouez. Vous allez peut-être nous faire passer je ne sais pas combien d'heures, mais on va le faire. Soyons constructifs. N'essayez pas de faire croire aux gens qu'on a pondu ça tout seuls entre quatre murs, loin de là, loin de là, et de dire que la réforme Ryan...

C'est drôle, il y en a un qui l'appelle la réforme Ryan, le député de Shefford. J'essayais de lui dire, cet après-midi, que, ça, ça touchait le ministère des Transports. Il disait: Non, non, non, c'est la réforme Ryan. Son collègue de Lévis, tantôt, il était non pas insulté - je cherche le mot - outré que ce soit le ministre des Affaires municipales qui ait fait la déclaration ministérielle sur la voirie. Mais ça faisait partie des trois items: la police, le transport en commun et la voirie locale. C'est lui qui l'avait suggéré, donc c'est normal que celui qui l'a suggéré fasse la déclaration ministérielle. Mais ça vous démontre que, nous autres, comme gouvernement, comme ministres, on peut travailler ensemble.

Je sais que, dans le gouvernement passé, il y en a qui étaient des «loners», qu'on appelle, ils travaillaient tout seuls. Nous autres, on peut travailler ensemble, dans les intérêts supérieurs de tous les Québécois. Que ce soit un qui ait la gloire ou que ce soit l'autre qui ait la gloire, ça, ce n'est pas important. Ce qui est important, c'est d'avoir des projets de loi et des projets de société que la population veut avoir. Si j'étais dans les souliers du député de Lévis, je n'assurerais pas qu'il va retourner comme ministre

bien vite, lui, à la prochaine élection. On va y voir avant ce temps-là. Vous allez voir que la prochaine élection... Ne comptez pas trop que vous allez être réélus, vous autres. Ne comptez pas là-dessus. En tout cas, ne louez pas tout de suite votre limousine. Je vous dirais ça. Donc, Mme la Présidente, vous savez, je pense qu'on n'a aucune leçon à apprendre de ces gens-là.

Et je veux commencer à parler du Vérificateur général, je suis peut-être un jeune ministre, mais j'en connais un qui a fait une longueur, il a été là longtemps. Je vais vous gager une chose, Mme la Présidente, quand je vais laisser, moi, la politique, le Vérificateur général, il n'aura pas autant de rapports contre ma gérance du ministère des Transports, ou à l'Agriculture où j'ai été pendant un an, que le député de Lévis, lui, lorsqu'il était ministre de l'Agriculture. Je peux les sortir. S'il veut... J'ai encore, quoi, 10 minutes?

Une voix: Sors-en.

**M. Middlemiss:** Je vais vous lire ça, Mme la Présidente. Je vais vous les lire, Mme la Présidente. Tu sais, c'est toujours facile. Le député de Lévis, lui, il voit la poussière dans l'oeil de tout le monde, mais il ne veut même pas voir la poutre qu'il y a dans le sien. Donc, si on veut commencer à juger les gens d'après leur bonne gestion, si on retourne, Mme la Présidente, c'était le Vérificateur général, rapport à l'Assemblée nationale, année financière 1983: «Disponibilité des programmes d'aide à la production agricole. Notre vérification des systèmes d'approbation et de paiement des subventions du ministère n'a pas relevé de déficience majeure. Nous avons noté, toutefois, que les énoncés de certains programmes agricoles ainsi que des normes et procédures afférentes précisant la nature de l'aide financière, les modalités d'application et les contrôles administratifs avaient été mis à la disposition des bureaux de renseignements agricoles beaucoup trop tard. Dans certains cas, en effet, les détails des programmes n'ont été disponibles que trois mois après la date effective de leur mise en application fixée au 1er avril de chaque année. Les bureaux de renseignements agricoles ne possédaient donc pas, dès le début de la mise en application de certains programmes, les outils nécessaires pour assurer les gestionnaires du ministère que les normes étaient bien respectées et que les objectifs visés étaient poursuivis par les agriculteurs qui se prévalaient des bénéfices des programmes agricoles. Nous avons également constaté, comme autre conséquence, que des subventions avaient été octroyées à des bénéficiaires qui n'avaient pas respecté certaines exigences administratives diffusées trop tard aux bureaux de renseignements.»

**M. Morin:** Mme la Présidente...

**M. Middlemiss:** Excusez...

**M. Morin:** ...pourriez-vous ramener le ministre à la pertinence de la motion, s'il vous plaît?

**M. Middlemiss:** Ah! Mme la Présidente, ça fait, aujourd'hui, je ne sais combien d'heures qu'on a passées ici et ces gens-là ont le culot de me dire, à moi, d'être pertinent, après qu'ils ont, toute la journée...

**M. Morin:** Vous êtes rendu dans l'agriculture.

**M. Middlemiss:** Il n'y a jamais eu de pertinence avec ces gens-là, Mme la Présidente.

**M. Morin:** Mme la Présidente...

**M. Garon:** Il est dans les patates.

**M. Morin:** ...il est rendu... Oui, il est dans les patates ou je ne sais trop quoi. Il est dans l'agriculture, Mme la Présidente.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Garon:** Puis, il fait patate, en plus.

**M. Morin:** S'il vous plaît...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente... Excusez-moi. Mme la Présidente...

**M. Morin:** Ce n'est pas à vous à vous excuser, là.  
(23 h 50)

**M. Middlemiss:** ...il me semble que... Est-ce que c'est vous qui présidez ici? Est-ce que ces gens-là ne devraient pas avoir au moins le respect d'écouter? C'est mes 30 minutes. J'ai écouté pendant les 30 minutes du député de Dubuc et les 10 minutes des trois autres députés. Il me semble que la décence même, Mme la Présidente, exige qu'on me donne l'occasion... Est-ce qu'on a peur? Est-ce que ça fait mal? C'est ça? Ils n'aiment pas ça, se faire dire la vérité?

**M. Morin:** S'il y avait juste fait référence légèrement, on n'aurait pas parlé.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Morin:** Mais, là, il nous fait de la lecture. Vraiment! Là, il est rendu dans l'agriculture. C'est loin du transport.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, pendant...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense

que, dans le moment, on peut être un peu sceptique sur toute la pertinence de chacun des débats qui c'est fait ici aujourd'hui et...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je pense qu'il va falloir avoir un peu de sérieux. C'est que la personne même, je pense... Je croyais que le député de Dubuc n'était pas comme le député de Lévis, tu sais, voir la poussière dans l'oeil du voisin et ne pas voir la poutre dans le sien. Il m'accuse de lire des choses qui touchent l'agriculture, mais, lui, il nous lisait des choses qui touchaient le rapport de son chef.

**M. Morin:** Puis?

**M. Middlemiss:** Lui, il a le droit de nous faire des lectures qui ne sont pas pertinentes, mais quelqu'un d'autre ne peut pas avoir le même privilège.

**M. Morin:** Aie! La fiscalité municipale.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on parle du réseau routier, là. On a parlé tantôt des directions territoriales. On a dit que le gouvernement, c'était un gouvernement... Oui, oui, mais c'est ça. Toute la journée, vous avez parlé de toutes les choses, sauf du projet de loi. Maintenant, on va vous donner un peu de votre propre médecine. Vous allez voir qu'on peut jouer le jeu à deux. Ça se joue, ça. Le plus important pour moi, c'est d'avoir le projet de loi, non pas pour moi, mais pour les citoyens du Québec.

**Une voix:** On voudrait en entendre d'autres.

**M. Morin:** La vengeance, ce n'est pas correct.

**M. Middlemiss:** On va vous en conter d'autres. Les purs, qui se promènent avec des chèques qui nous coûtent 25 000 \$ en intérêt...

En 1978-1979, pièces justificatives produites par les requérants. «Les diverses mesures d'aide à l'agriculture examinées cette année comportent, dans plusieurs cas, l'octroi de subventions dont les montants sont établis en fonction des pièces justificatives présentées par les requérants. Les programmes du ministère sont administrés par différentes unités administratives et les pièces justificatives requises ou admises diffèrent d'une unité à l'autre. À notre avis, on devrait exiger, pour chaque dossier de subvention, l'évidence que les pièces justificatives ont été examinées par un représentant du ministère, qu'elles sont conformes et qu'elles se rapportent bien à l'objet de la subvention.»

Voyez-vous, c'est tout, tout...

**Une voix:** Il n'y a pas grand-chose.

**M. Middlemiss:** Il n'y a pas grand-chose. Il y a juste des subventions, tu sais. En tout cas. Mme la Présidente, je pourrais y aller... Je pourrais vous montrer que le député de Lévis est toujours prêt à accuser, il est toujours prêt à accuser, mais la preuve de son administration, c'est le Vérificateur général qui le dit, ce n'est pas moi. Lui, c'est des articles de journaux. Le Vérificateur général, cette année, qu'est-ce qu'il a dit à propos du ministère des Transports? Même après que le député de Lévis avait demandé une enquête. Qu'est-ce qu'il y a dans... Il n'y a rien du tout, Mme la Présidente. Il n'y a rien du tout, rien concernant le ministère des Transports. Il avait fait une conférence de presse pour... Qu'est-ce qui est arrivé? Il n'y a rien dans le rapport du Vérificateur. On verra! On verra! Donc, il ne faudrait pas commencer à se péter les bretelles trop, trop et penser qu'on est proche du pouvoir. Ça, c'est le peuple.

**Une voix:** Tu ne te promènes pas avec un chèque dans tes poches.

**M. Middlemiss:** Non, non, moi, je ne me promène pas avec un chèque dans mes poches. Moi, j'ai eu un chèque de 17 000 000 \$. mais, aussitôt que le ministre me l'a remis, il y avait un employé du ministère des Transports qui était là, et je le lui ai remis. Je n'ai même pas... Aussitôt que le ministre me l'a donné, je lui ai donné l'enveloppe et il est allé le déposer. C'est ça, des bons gestionnaires. Ce n'est pas des gens qui se promènent avec des chèques dans les poches et, ensuite, se faire poser une question en Chambre par le député de Saint-Hyacinthe et il sort le chèque. Il avait oublié de l'encaisser. Il va commencer à nous faire des leçons à nous? Mme la Présidente, il me semble qu'on peut en faire, du vaudeville. Nous autres aussi, on est capables. Parce qu'on n'en fait pas, ça ne veut pas dire qu'on n'a pas le talent ou la capacité d'en faire. Jamais je ne voudrais devenir comme d'autres, non.

Donc, sur ce, Mme la Présidente, je demanderais le vote.

**M. Garon:** Avez-vous fini?

**M. Middlemiss:** J'ai le droit de dire quand j'ai fini, oui? J'ai fini et je demande le vote.

**M. Garon:** Vous avez l'air de manquer de souffle.

**M. Middlemiss:** Non, non, non. C'est parce que je ne veux pas prolonger...

**M. Garon:** Vous avez le souffle court.

**M. Middlemiss:** ...je ne veux pas prolonger.

Je ne suis pas une personne qui parie pour ne rien dire. J'essaie de vous sensibiliser, de vous démontrer que vous n'avez même pas la connaissance du transfert. Vous avez **parlé** tantôt des dommages. La loi qui existe, la loi présente, c'est la même chose qu'on fait. Et je peux continuer. On va se rendre à minuit. On va prendre le vote juste avant. Mme la Présidente, regardez, pour vous montrer...

**M. Morin:** Le ministre est-il capable de me dire ça en me regardant dans les yeux, que je ne connais pas mon dossier?

**M. Middlemiss:** Oui, je vais vous regarder dans les yeux, n'importe quand.

**M. Morin:** Je ne connais pas ça? Dites-le-moi, qu'on ne connaît pas le transfert...

**M. Middlemiss:** Non, vous ne le comprenez pas à fond.

**M. Morin:** Je le connais, mais je ne le comprends pas.

**M. Middlemiss:** Vous ne comprenez pas la loi non plus.

**M. Morin:** Dites-moi au moins que je le connais.

**M. Middlemiss:** Je l'ai retournée, votre affaire.

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

**M. Middlemiss:** Tantôt, le député de Lévis disait: On a placé une commande au contentieux pour nous préparer un projet de loi. Juste pour vous montrer comment... Soit qu'il est naïf ou qu'il veut jouer au naïf. C'est la loi de la voirie existante que nous sommes en train de modifier. Oui, c'est ça, Mme la Présidente, d'un bout à l'autre. À un moment donné, on était pour changer seulement les articles qui étaient nécessaires. On nous a suggéré: Tant qu'à faire ça, la loi date de 1922, changez-la donc de a à z. Et c'est exactement ça. C'est une loi existante à laquelle on a ajouté de nouvelles choses, parce qu'il y a un transfert de responsabilité vers les municipalités. Donc, ce n'est pas une commande qu'on a donnée pour faire notre affaire. C'est de dire: Il faut rendre la loi de la voirie à l'ère moderne d'aujourd'hui et avec le partenariat qu'on a avec les municipalités. C'est ça, Mme la Présidente. Ceci étant dit, je demanderais le vote.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que la motion déposée par le député de Dubuc et qui se lit comme suit: «Il est proposé qu'en vertu de

l'article 244 de nos règles de procédure la commission de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 57, Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende l'Union des municipalités du Québec», est adoptée?

Une **voix:** Rejeté.

Une **voix:** Vote nominal.

#### Mise aux voix

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vote nominal. M. le secrétaire, voulez-vous faire l'appel?

Le Secrétaire: M. Morin (Dubuc)?

**M. Morin:** Je suis pour.

Le **Secrétaire:** M. Dufour (Jonquière)?

**M. Dufour:** Pour.

Le **Secrétaire:** M. Garon (Lévis)?

**M. Garon:** Pour.

Le Secrétaire: M. Paré (Shefford)?

**M. Paré:** Pour.

Le **Secrétaire:** M. le ministre?

**M. Middlemiss:** Contre.

Le **Secrétaire:** M. Thérien (Rousseau)?

**M. Thérien:** Contre.

Le **Secrétaire:** M. Gauvin (Montmagny-L'Islet)?

**M. Gauvin:** Contre.

Le **Secrétaire:** M. Charbonneau (Saint-Jean)?

**M. Charbonneau:** Contre.

Le **Secrétaire:** M. Camden (Lotbinière)?

**M. Camden:** Contre.

Le **Secrétaire:** Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Abstention.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on peut aborder l'article 1 immédiatement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, s'il vous plaît! Le résultat du vote, c'est: 5 contre, 4 pour. 1 abstention. Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 59)