



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Interpellation: La réorganisation administrative
du ministère des Transports

Le vendredi 21 mai 1993 — No 82

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet	
M. Jean Garon	CAE-4483
Réponse du ministre	
M. Sam L. Elkas	CAE-4485
Argumentation	
M. Sam L. Elkas	CAE-4488
M. Robert Thérien	CAE-4489
M. Jean Garon	CAE-4490
M. Sam L. Elkas	CAE-4491
M. Réal Gauvin	CAE-4492
M. Jean Garon	CAE-4492
M. Sam L. Elkas	CAE-4494
M. Paul Philibert	CAE-4494
M. Jean Garon	CAE-4495
M. Sam L. Elkas	CAE-4496
M. Réjean Doyon	CAE-4497
M. Jean Garon	CAE-4498
Conclusions	
M. Sam L. Elkas	CAE-4499
M. Jean Garon	CAE-4501

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jean-Guy St-Roch

M. Gérard R. Morin

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
 115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$
 Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
 La transcription des débats des commissions parlementaires
 est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
 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: 418-528-03 81

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
 Bibliothèque nationale du Québec
 ISSN 0823-0102

Le vendredi 21 mai 1993

Interpellation: La réorganisation administrative du ministère des Transports

(Dix heures dix minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. La commission est réunie ce matin afin de procéder à l'interpellation du député de Lévis sur le sujet suivant: La réorganisation administrative du ministère des Transports. Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Charbonneau (Saint-Jean) est remplacé par M. Philibert (Trois-Rivières) et M. Tremblay (Rimouski) est remplacé par M. Doyon (Louis-Hébert).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vous rappelle brièvement les règles de l'interpellation. Le débat dure au plus 2 heures, soit jusqu'à midi. La discussion est divisée en 3 étapes. Un premier débat de 20 minutes commence par l'intervention du député qui a donné l'avis d'interpellation, soit le député de Lévis. Il exercera un premier droit de parole de 10 minutes. Le ministre interpellé, soit le ministre des Transports, aura ensuite un droit de réplique de 10 minutes. Après ces deux interventions, nous procédons à l'interpellation proprement dite au cours de laquelle chaque intervenant pourra s'exprimer pendant 5 minutes. Il y aura alternance dans les interventions selon les séquences suivantes: un député de l'Opposition, le ministre, un député ministériel, et ainsi de suite selon la séquence. Alors, M. le député de Lévis, vous avez la parole.

Exposé du sujet

M. Jean Garon

M. Garon: Je m'excuse, Mme la Présidente, d'avoir été en retard. C'est parce que j'avais une entrevue ce matin concernant le budget et j'ai attendu mon interlocuteur. Autrement, je serais arrivé à l'heure puisque l'entrevue devait être à 9 h 30. Alors, j'aime autant prendre les devants plutôt que de me le faire reprocher plus tard.

Le but de l'interpellation, Mme la Présidente, c'est de démontrer que le chambardement des structures du ministère des Transports est avant tout une opération politique menée dans l'improvisation la plus totale et qui engendre des coûts considérables pour les contribuables. On va voir qu'on fait de la chaise musicale dans un grand nombre de bureaux et que le résultat, on a eu la facture hier soir.

Hier soir, on a vu des augmentations de taxes considérables pour tous les concitoyens et surtout, ceux

qui n'ont pas des gros revenus. On a vu également que le gouvernement prend 1 000 000 000 \$ dans la caisse de la Société de l'assurance automobile, ça veut dire 4 000 000 d'automobilistes, 1 000 000 000 \$, 250 \$ par automobiliste, alors que le gouvernement avait déjà voté les lois pour prendre 2 000 000 000 \$, ça veut dire 250 \$ qui s'ajoutent à 500 \$, 750 \$ par automobiliste. Ça veut dire exactement que le gouvernement a pris... Quand un couple a son permis de conduire, un époux et une épouse, deux conjoints, c'est 1500 \$ dans le ménage pour l'automobile seulement. Pourquoi? Parce qu'il y a des coûts à ça. Et là, actuellement, en même temps, le gouvernement fait un gaspillage épouvantable de transferts de bureaux, on ferme les bureaux à une place et on en ouvre à d'autres. Il y a des coûts reliés à ça, des coûts considérables dans des transferts, pour une grande part, qui sont inutiles. C'est le but de l'interpellation de ce matin.

Opération politique. Le ministre ferme 3 directions régionales du ministère des Transports: à Sept-Îles, Longueuil et Drummondville. Sept-Îles, comté détenu par un député du Parti québécois, Longueuil également et Drummondville, par un député libéral qui est devenu indépendant, le député de Drummond qui est ici présent ce matin. Aucune ne se trouve dans un comté représenté par des libéraux. Ils créent 6 nouvelles directions territoriales: Roberval, comté libéral, Baie-Comeau, comté libéral, Cowansville, comté libéral, Laval, comté libéral, Brossard, comté libéral et Châteauguay, comté libéral. On ferme des bureaux à une place et on en ouvre à l'autre. Le contribuable paiera. Il l'a eue la facture hier. Elles sont toutes dans des comtés libéraux. Sans compter le ministre des Terres et Forêts qui ferme un aéroport dans un comté péquiste pour en ouvrir un autre dans un comté libéral puis on trafique même les cartes pour faire montrer que les forêts sont plus loin de l'aéroport qu'elles le sont en réalité.

Le ministre des Transports a dit que le ministère des Transports du Québec a tenu compte des capitales régionales pour localiser les nouvelles directions territoriales. On a ainsi justifié le déménagement du bureau régional du ministère des Transports à Drummondville vers Trois-Rivières. Comment se fait-il qu'il y a une direction territoriale à Brossard alors que la capitale régionale de la Montérégie est à Longueuil et que la direction régionale du ministère des Transports du Québec est à cet endroit? Par hasard, Longueuil est représentée par une députée du Parti québécois, contrairement à Brossard. Comment se fait-il qu'il y ait une direction territoriale à Cowansville, dans le comté de M. Pierre Paradis? Cowansville, député libéral, Cowansville est la capitale de quelle région?

Comment le ministre explique-t-il qu'il y a 2

directions territoriales dans l'Estrie? Comment le ministre **explique-t-il** qu'il y a 4 directions territoriales dans un rayon de 100 km autour de Cowansville, soit à Sherbrooke, à 90 km de Cowansville, à Brossard, à 60 km et à Châteauguay, à 100 km? En plus de celle de Cowansville. Comment se fait-il que le ministre n'a pas été capable de décider de la localisation de la direction **territoriale** dans la région administrative de la Gaspésie alors que le gouvernement du Québec a localisé la majorité de ses bureaux à Gaspé au cours des dernières années? Mais la ville de New Richmond veut la direction territoriale et on sait que le maire de cette ville est un bon organisateur du député local, en l'occurrence, le ministre des Finances, le député de Bonaventure.

Comment se fait-il qu'il n'y a pas encore de direction territoriale dans la région administrative de Lanaudière? On dit qu'il n'y en aura pas. Comme par hasard, 5 des 7 comtés de cette région sont représentés par des membres, des députés du Parti québécois. Comment se fait-il que le comté de Mégantic-Compton ne soit presque pas touché par le chambardement — et la députée s'en vante publiquement — alors que ce comté est l'un des plus affectés par le transfert des routes aux municipalités? Plus de 1250 km de routes de ce comté sont transférés aux municipalités, mais tous les bureaux dans le district de ce comté sont maintenus.

Pourtant, le ministère justifie son chambardement par le fait que le ministère des Transports du Québec a moins de routes sous sa responsabilité et qu'il doit rationaliser sa structure. Apparemment, les principes ne valent pas partout.

Une réforme improvisée. En décembre dernier, le ministre des Transports ainsi que les sous-ministres du ministère ont indiqué que les études d'impact du chambardement des structures du ministère des Transports du Québec sur les emplois en région, les employés et les services à la population n'avaient pas été faites. Il y a des impacts et des coûts réalisés reliés à une réorganisation d'un ministère. Il existe des conventions collectives, des règles et des normes administratives que le gouvernement doit respecter. Le gouvernement doit assumer des coûts lorsqu'il déroge aux règles administratives et aux conventions collectives en vigueur et qu'il fait déménager les fonctionnaires de locaux. Tout ce que nous avons actuellement, c'est que ce chambardement entraînera l'abolition de 2135 postes d'ici trois ans.

Qu'est-ce que le ministre a demandé en termes d'études d'impact de sa réforme sur les emplois, les employés et les services à la population? Combien de fonctionnaires seront relocalisés en vertu de la réforme et combien le seront à plus de 50 km de leur lieu de résidence actuelle? Quels seront les coûts de ces relocalisations? Le ministre n'a jamais répondu à ces questions et c'est pourquoi nous faisons l'interpellation de ce matin pour qu'il nous dise combien ça va coûter, parce que les conventions collectives vont s'appliquer, tous ces déménagements-là vont faire qu'on va «canceller» des bureaux dont les baux existent encore pour louer de

nouveaux bureaux dans d'autres endroits. Il va falloir déplacer des fonctionnaires, faire des déménagements. Il y a des gens qui vont devoir avoir des allocations de déplacement. Il y a des gens à qui on va devoir payer le transport temporairement avant qu'ils déménagent. Il y a des coûts dans l'application des conventions collectives qui vont être considérables pour le chambardement qu'on fait actuellement.

Nous n'avons eu aucune étude d'impact. On nous a dit, au ministère, alors qu'on annonçait les mesures, que les études d'impact n'avaient pas encore été faites et aujourd'hui, on nous dit que le gouvernement, on va nous dire que le gouvernement a essayé de rationaliser alors qu'il n'y a aucune étude concernant les coûts de ces mesures.

On avait su, par exemple, que le ministre devait faire une grande entrevue après avoir déplacé à peu près 15 000 fonctionnaires à Québec en louant un satellite soviétique pour faire son annonce sur satellite soviétique, je suppose, pour que la planète soit au courant. Évidemment, les amis qu'on a rencontrés dans des congrès à Marrakech vont savoir ce qui se passe au Québec, sans doute, mais excepté qu'on a dû «canceller» le satellite et ça a coûté de l'argent, ça aussi.

On ne nous a jamais dit combien ça a coûté, «canceller» le satellite. On nous a dit que le louer avait coûté autour de 200 000 \$. Apparemment, le «canceller», ça coûterait à peu près le même prix. Parce qu'on s'est rendu compte de l'absurdité qu'il y avait à annoncer, par satellite, un remue-ménage comme celui-là pour lequel il n'y avait aucune rationalisation, aucun rationnel, aucun plan d'ensemble, à tel point que le ministre l'annonçait, dans une conférence de presse, et le sous-ministre qui rencontrait les députés de l'Opposition officielle avait imprimé sur le document «Projet» comme si ce n'était pas décidé, alors qu'un disait que c'était décidé, l'autre disait que ça ne l'était pas. Et là, on se rend compte — le député de Drummond aura l'occasion d'en parler — qu'il y a eu des décisions qui ont été annoncées au mois de décembre, d'autres au mois d'avril avec des changements en cours de route sans qu'il n'y ait aucun, aucun argument rationnel. On nous a dit que ce qui s'est passé entre les deux, c'est une rencontre du caucus du Parti libéral qui trouvait absurde la réforme proposée et que les députés libéraux avaient essayé de modifier le projet et que la véritable raison d'avoir «canceller» le satellite, c'était justement qu'on se rendait compte qu'il n'y avait peut-être pas autant de rentabilité politique à faire une annonce par satellite, qu'il n'y avait pas de rationnel et que ça occasionnerait des coûts considérables pour les contribuables.

(10 h 20)

Le gouvernement n'a pas fait son travail, en réalité. Le gouvernement n'a pas fait son travail. Aujourd'hui, on dit qu'on ferme des bureaux... On a oublié même d'abolir un des deux ministres, puisque, dans le fond, si on enlève 33 000 km de route sur 160 000 km,

il en reste seulement 27 000 km au ministère des Transports. Pourquoi garder deux ministres, alors qu'on aura fait disparaître 33 000 km de la responsabilité du gouvernement? La première rationalisation, ça aurait été de faire sauter un des deux ministres avec un des deux cabinets pour sauver de l'argent aux contribuables. On sauverait aussi des voyages puisque, à ce moment-là... mais on n'a pas vu ça. On a vu que le principal changement, ça a été de congédier les occasionnels, ceux qui gagnaient le moins cher au gouvernement. On n'a pas vu de changement de postes dans les gens qui sont des cadres, dans les dirigeants. On a gardé les deux ministres, les deux cabinets, excepté qu'il y aura des coûts et la facture est arrivée hier soir et elle est fortement salée pour l'ensemble des contribuables québécois.

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

Réponse du ministre

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, il me fait plaisir d'être ici ce matin pour exposer la position du gouvernement concernant la réorganisation. J'étais pour débiter mes propos en disant que je suis étonné des commentaires du député de Lévis, mais par contre, après l'avoir écouté pendant trois ans et demi, je ne suis plus étonné. Ça me fait penser, Mme la Présidente, lorsque j'étais jeune, on m'avait transféré — au bel âge de 18 ans — de Sherbrooke à Saint-Jean-sur-Richelieu. On m'avait donné une auto et je faisais des territoires dans les régions. Je revenais chez nous les fins de semaine, et je disais: Papa, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Je passe dans les chemins de campagne — on est sur des chemins de terre — et là tout d'un coup on frappe l'asphalte. Là, on retourne sur un chemin de terre. Mon père trouvait ça assez drôle que j'étais un peu surpris de tout ça. Là, il m'a conté les histoires de Duplessis et de Taschereau.

Et puis, c'est des choses du passé, mais, aujourd'hui, je m'aperçois que c'est encore très vivant. Le député de Lévis pense encore de cette façon-là. Il n'aurait jamais pensé de peut-être prendre le temps de regarder la réforme à fond et examiner qu'est-ce qu'il y avait, où était l'objectif de cette réforme. Bien non. Il pense au passé. Il pense que les gens opèrent aujourd'hui comme on opérait dans le passé. Tout est politisé. On va faire la preuve aujourd'hui, Mme la Présidente, que c'est totalement faux.

Le député de Lévis qui a sa façon de gérer — puis, ce que je sais, il n'a jamais eu l'expérience de gérer des ressources humaines, il a simplement été dans une classe et il a fait des grands discours auprès de ces jeunes; il n'a jamais eu vraiment une expérience dans ce milieu — va comprendre ce que c'est la gestion, et qu'est-ce que c'est que de parler aux gens. Bien les informer, préparer des positions, pas seulement une,

comme eux avaient l'habitude de faire. On prend une position, prenez-la, c'est fini. Mme la Présidente, une façon d'opérer qui est vraiment non professionnelle, amateur.

Mme la Présidente, j'aimerais vous faire rappeler que le 1er avril 1993, nous avons procédé au transfert de 33 000 km de chemins locaux aux municipalités. Ça, c'est le résultat d'une réforme qui devait se faire parce que ça fait assez longtemps que ce gouvernement, que le gouvernement avant lui entend les discours lorsqu'on entre dans les régions, ça commence à coûter trop cher. Que pouvons-nous faire pour rendre les services offerts à la clientèle plus efficaces? Alors, en 1990, nous avons débuté nos discussions au ministère pour parler justement de ce qu'on pourrait faire suivant bien des choses qui se sont passées dans les années précédentes ou des recommandations.

Vous savez, il y a bien du monde qui se consulte, et bien du monde qui se consulte, et, tu sais, c'est beau de parler, mais c'est le temps d'agir des fois. Ça me fait penser au député de Repentigny qui est aujourd'hui le chef de l'Opposition, qui a fait un rapport pour l'Union des municipalités du Québec, de prendre en considération quels étaient ses propos, quelles étaient ses recommandations. Je n'ai pas été inspiré nécessairement par lui. Parce que j'ai été maire pendant 15 ans, je sais ce que le milieu municipal peut faire, comparé à la grosse boîte du gouvernement du Québec. Alors, dans nos discussions, nous avons dit: Il y a des façons de, peut-être, rendre le service... rendre un meilleur service à notre clientèle qui sont les municipalités et les gens des régions. On s'est aperçus et avec raison que bien des cas — j'ai vécu l'expérience quand j'étais maire — que oui, c'est sûr, le milieu, des fois, peut exécuter les travaux d'une façon plus efficace que la grosse machine.

Comment s'y prendre? Pas seulement de transférer 33 000 km pour le plaisir de le faire, mais de s'assurer que les 33 000 km qui sont transférés et les budgets qui vont avec vont être moins coûteux pour le contribuable. Ça, c'est le «bottom line», la ligne du bas. Mais ça, le député de Lévis, s'il avait commencé à penser, au début, que c'était l'objectif, là, il aurait vu qu'est-ce qui se passe après; c'est bien normal qu'il y ait des transferts et des coupures au niveau des effectifs et des programmes mis en place pour protéger les gens du milieu. Et il y a des programmes pour décentraliser la boîte, pour être sur le champ d'action et mieux répondre à la clientèle. Ce n'est pas le cas... Il n'a pas pensé à ça, lui.

J'essayais de m'informer ce que c'était le mot en français «warped, he has a warped mind». «Warp», c'est quand il y a un bateau qui est dans l'eau... Tordu? Oui. Pensée tordue. Parce qu'il ne pense seulement qu'à l'ancienne façon de faire les choses, dans le temps de Duplessis et dans le temps de Taschereau avant lui, il y avait une façon de faire. Il assume qu'on fait la même chose aujourd'hui. Mais c'est faux. Ce n'est pas honnête. Ce n'est pas correct d'accuser le gouvernement de ça, et les employés d'avoir posé des gestes qui vont

avoir un résultat de 126 000 000 \$ après 3 ans. Dans notre troisième année, on va commencer à réaliser des économies de 126 000 000 \$. Mais il n'a pas pris le temps de regarder ça. Et nous accuser d'avoir fait des grandes annonces, de se préparer pour faire des annonces aux employés et sortir des chiffres de 200 000 \$. C'est totalement faux. On aime ça, dans l'Opposition, de sortir des chiffres, n'importe quelle affirmation. N'importe laquelle, et dire: C'est ça, c'est ça que ça va nous coûter. Ce n'est pas ça que ça a coûté et ce n'est pas ça que ça aura coûté. Mais il y a une façon d'agir et de communiquer avec les gens. Quant à moi, je trouve ça un peu malheureux qu'on se soit tous opposés à la façon de faire passer le message aux employés. Après tout, ce sont les employés qui sont touchés. C'est pas les gens qui sont ici, dans la salle. Eux autres comprennent; ceux qui veulent comprennent — comprendre, je veux dire — mais c'est les employés. Les employés, Mme la Présidente, qui sont les plus touchés dans cet exercice-là. Puis je pense qu'il est important qu'on veuille valoriser leurs tâches dans les régions. Mme la Présidente, vous allez comprendre. 50 % de notre réseau est transféré. Il va sans dire que, là, on va couper le nombre d'effectifs, comme je l'ai mentionné. Mais l'impact sur le personnel en territoire a été évalué à plus ou moins de 500 emplois permanents pour 4500 personnes, ce qui représente environ 11 %. Et, à 1250 emplois occasionnels sur 3700 postes, soit 35 %. Mme la Présidente, le ministère des Transports a vu sa mission évoluer pendant des années. On n'est plus un ministère de la garnotte. On est un ministère qui opère dans un grand champ d'activités. Dans les années 1960, 70 % des budgets du MTQ — du ministère des Transports du Québec — servaient à la construction des routes. Aujourd'hui, 20 % sont affectés à cette fin. Les exigences de la société ont vraiment changé. Autrefois, on parlait principalement de développer un réseau routier. Aujourd'hui, on parle d'exploitation d'infrastructures de transport dans tous les modes. Que se soit ferroviaire, que se soit aérien, que se soit maritime. On regarde l'activité au niveau du camionnage, l'intermodalité. Des choses, des actions qui ont été posées, qui vont rendre le ministère très important et non seulement un ministère qui est dédié à faire de la construction de routes. Si c'était le cas, je vous dis qu'on serait cassés depuis longtemps.

(10 h 30)

Le ministère des Transports pourrait concentrer ses énergies sur le réseau supérieur, donc la vocation est surtout axée sur le transport des biens et des personnes. Alors, on transfère au milieu municipal où ils peuvent, évidemment, exécuter les travaux d'une façon plus efficace que nous. Je peux vous donner un exemple, Mme la Présidente, si vous le permettez. J'ai été maire d'une municipalité de 18 000 personnes pendant plusieurs années. J'avais le total de 22 cols bleus. Les gens disaient: Comment peux-tu opérer une municipalité de 18 000 de population, avoir le nombre de parcs que t'as, le nombre de rues que t'as, avec 22 cols bleus.

C'est bien simple, Mme la Présidente, on donnait quasiment tout, tout, tout au privé. Puis c'était la norme. Les gens arrivaient avec 13-14, soumissions. Bien souvent, Mme la Présidente, il y en avait 3 ou 4 en bas de nos estimés. Qui était le gagnant dans cet exercice? Le contribuable, Mme la Présidente. C'est le point qu'on veut faire aujourd'hui. On veut réduire la facture. On veut réduire la facture à nos clients. Mme la Présidente, j'aurai l'occasion de revenir et ça me fera plaisir.

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

M. St-Roch: Mme la Présidente, est-ce que je peux intervenir?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça prend un consentement. Est-ce qu'il y a consentement pour que le député de Drummond intervienne? Il n'y a pas de consentement.

M. Garon: C'est un député de l'Opposition.

M. Thérien: Selon l'article 132, ça prend le consentement de la commission.

M. Garon: Pourquoi, Mme la Présidente?

M. Thérien: Selon l'article 132...

La Présidente (Mme Bélanger): Le député de Drummond n'est pas membre.

M. Thérien: Il n'est pas membre de la commission.

M. St-Roch: Alors, Mme la Présidente, brièvement, si vous me permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Il n'y a pas de brièvement, vous n'avez pas...

M. St-Roch: Je ferai... Un député indépendant doit faire l'interpellation. Je referai une autre interpellation, strictement pour le député indépendant.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un droit que vous pouvez avoir, M. le député de Drummond, mais, pour le moment, vous n'avez pas le consentement des membres de cette assemblée, les membres de cette commission. Alors, malheureusement... M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais, j'aurais pu le mettre dans ma délégation de l'Opposition.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Garon: Il n'a pas le droit de parler. Pourquoi

il n'a pas le droit de parler?

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne peut pas remplacer.

M. Garon: Il n'enlève rien à personne.

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne peut pas remplacer un membre de la commission parce qu'il est indépendant.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Mais, normalement... un instant. Normalement, dans une commission, un député a le droit d'intervenir. Il n'a pas le droit de voter, mais il a le droit d'intervenir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça dépend dans quel domaine. Sur les crédits, sur les engagements financiers, il a le droit d'intervenir, il n'a pas le droit de vote et il n'a pas le droit de présenter des motions.

M. Thérien: Mme la Présidente, pour le bénéfice du député de Lévis...

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

M. Thérien: ...l'article 132 est très clair: «Le député qui n'est pas membre d'une commission peut, avec la permission de cette dernière, participer à ses délibérations mais ne peut y voter.» Donc, peut participer, avec la permission de la commission, sauf que la commission ne donne pas son consentement.

M. Garon: Sauf que... C'est très généreux de la part des députés. Est-ce que les députés ont tellement peur du député de Drummond qu'ils ne veulent pas qu'il prenne la parole? Parce que le député de Drummond est un député à part entière. Il prend le temps d'un député de l'Opposition, donc il n'enlève rien aux députés ministériels. Il est prévu dans notre interpellation, Mme la Présidente, qu'il va y avoir six interventions de députés de l'Opposition. Le parti de l'Opposition est prêt à donner du temps d'un député de l'Opposition qui n'est pas partie de sa formation, qu'on a normalement à l'Opposition, qui n'enlève rien aux députés ministériels. Alors, en vertu de quoi les députés ministériels pourraient se plaindre de ça? Parce que, actuellement, on parle justement des dépenses d'argent du gouvernement, donc, on est un peu dans le cadre d'un débat sur les crédits et le budget, au fond.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, il n'y a pas de consentement, alors, moi, je dois vous dire que les cinq minutes que vous prenez pour

défendre le cas du député de...

M. Garon: Oui, je vais prendre les cinq minutes pour défendre le député de Drummond, parce que je calcule que le droit de parole...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, au bout de cinq minutes, c'est bien dommage, mais vous allez avoir perdu vos cinq minutes d'intervention.

M. Garon: Non, je calcule que le droit de parole d'un parlementaire, c'est fondamental et je considère qu'un député qui est en cette Chambre a le droit, normalement, Mme la Présidente, de prendre la parole.

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

M. Garon: Je suis en dedans de mes cinq minutes, j'ai le droit de prendre la parole...

La Présidente (Mme Bélanger): Question...

M. Garon: ...dans mes cinq minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Question...

Une voix: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Doyon: Là-dessus, Mme la Présidente, votre décision est rendue, alors, on ne peut pas contester la décision de la présidence. Le député de Lévis a beau dire: Je vais prendre cinq minutes pour ça. Il n'a pas le droit de le faire. Votre décision est claire, elle est rendue et il doit s'en tenir à l'objet du débat, qui est la réorganisation du ministère des Transports. C'est dommage pour lui, mais...

M. Garon: Mais, un instant! Mme la Présidente...

M. Doyon: ...votre décision est rendue et...

M. Garon: ...je suis dans mes cinq minutes, là.

M. Doyon: Un instant! Je n'ai pas fini sur ta question de règlement.

M. Garon: Mme la Présidente, je suis dans mes cinq minutes.

M. Doyon: Mme la Présidente, j'ai la parole...

M. Garon: Question de règlement.

M. Doyon: ...sur la question...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! J'ai une question de règlement, je vais entendre...

M. Garon: Je suis dans mes cinq minutes et, contrairement... Le député de Louis-Hébert essaie, avec une manoeuvre, de prendre mon temps, sauf que je ne critiquais pas votre décision, je critiquais le parti ministériel qui refuse son consentement pour que le député de Drummond prenne la parole. Et ça, j'ai le droit de le faire tant que je veux, Mme la Présidente, parce que le député ministériel, mesquin, enfin, avec mesquinerie, refuse à un parlementaire le droit de parole alors qu'il n'enlève rien. Il n'enlève rien...

M. Doyon: Non, non, non.

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

M. Garon: Je suis dans mes 5 minutes, Mme la Présidente, et les députés ministériels, là, ils vont avoir leurs 5 minutes. Alors, moi, je suis dans mes 5 minutes. J'ai le droit de défendre le droit de parole du député de Drummond dans mes 5 minutes puis-je...

M. Doyon: Question de règlement, Mme la Présidente. Question de règlement. L'affirmation que fait le député de Lévis est fausse. Il n'a pas le droit de prendre ses 5 minutes pour ça...

M. Garon: Oui.

M. Doyon: ...puisque l'objet de notre interpellation porte sur la réorganisation du ministère des Transports.

M. Garon: Oui.

M. Doyon: Il ne peut pas...

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Doyon: ...dévier du débat...

M. Garon: Aïe, un instant! En vertu de notre règlement, j'ai droit à 5 minutes. Alors, est-ce que je peux avoir mes 5 minutes?

M. Doyon: Il ne peut pas prendre ses 5 minutes pour n'importe quoi d'autre que l'objet du débat...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, je ne peux pas...

M. Doyon: ...qui est la réorganisation du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je ne peux pas prendre de décision pendant que ça crie des deux côtés.

M. Doyon: Vous êtes liée par ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, un à la fois.

M. Thérien: Mme la Présidente, l'article 211 le dit clairement. Tout discours doit porter sur le sujet en discussion, et ça ne porte pas sur l'objet.

M. Garon: Mme la Présidente...

M. Thérien: Ça porte sur la contestation de l'article 132. L'objet... Si le député de Lévis n'a rien à dire sur la réorganisation, qu'il nous le dise, mais ce n'est pas l'objet de la discussion.

M. Garon: Mme la Présidente, ce n'est pas au député de Rousseau, qui a été candidat battu à une convention du Parti québécois, qui s'est présenté par la suite libéral, à venir faire des leçons à des gens au point de vue démocratique.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il y a combien de temps de fait dans ça?

M. Garon: Si le Parti libéral prend des candidats dans les rebuts, il a le droit, sauf que nous autres, dans les rebuts du parti, on ne prend pas...

Des voix: ...

M. Garon: Oui, dans nos rebuts.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, malheureusement, les 5 minutes sont écoulées. Alors, M. le ministre.

M. Elkas: C'est de valeur qu'on n'ait pas pu entendre. C'est comme le député de Lévis a dit, pas grand-chose à dire, on va tomber sur un autre sujet.

M. Garon: Vous n'avez rien qu'à répondre aux premières questions. Vous n'avez pas répondu à aucune que j'ai posées tantôt dans mes 10 minutes.

Argumentation

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Alors, si vous le permettez, Mme la Présidente, mon collègue, le ministre délégué aux Transports, le député de Pontiac, a répondu en Chambre au député de Drummond, aux questions qui auraient pu être posées. Alors, je pense que ce serait une répétition. En plus de ça, Mme la Présidente, c'est qu'on a rencontré tous les gens du milieu, ceux qui sont affectés par la réorganisation. C'est sûr que le député de Drummond aurait aimé avoir une DT parce que c'est plus — je

cherche un mot — prestigieux que le mot «centre d'exploitation». Mais, quant à moi, ce qu'on retrouve dans un centre d'exploitation c'est du monde, et du monde qui va rendre service aux gens du milieu.

Mme la Présidente, je reviendrai sur le problème, donc, que le député de **Drummond** pense avoir, et notre objectif c'est de rendre à lui et à ses gens, les gens du milieu, un meilleur service.

Mme la Présidente, notre réforme, après 75 ans d'existence, je pense qu'on doit et on doit regarder l'ensemble de notre réorganisation. On ne veut pas la faire nécessairement aux 75 ans, mais ça devrait être une chose qui soit continue.

Nos objectifs, c'est bien simple, on devrait se permettre une simplification de la structure administrative. De voir à s'assurer la réduction de l'interdépendance des unités et des chevauchements. On devrait s'assurer aussi de la décentralisation des activités opérationnelles et les décisions se rapportant à tout mode de transport. Dans le moment, on retrouve l'ensemble ici, à Québec. Dans notre objectif, on veut s'assurer que ces services sont offerts dans le milieu. On veut s'assurer que les gens qui vont répondre dans le milieu vont être responsables, des gens responsables, des gens qui vont avoir une responsabilité, vont être imputables aussi. Il va falloir s'assurer, et c'est dans notre but, d'améliorer le service à notre clientèle, former les gens pour répondre aux questions, à notre clientèle qui est le citoyen qui paie la note. Je pense que c'est normal. Non seulement au niveau de la route, mais au niveau du transport scolaire, transport urbain, transport interurbain, maritime. Pourquoi que la personne de Rimouski n'aurait pas l'opportunité de cogner à une porte dans le milieu et dire: Oui, j'ai une question concernant le transport scolaire au lieu de se faire promener à la ville de Québec pour essayer d'avoir une réponse qui, souvent, vient 2 ou 3 semaines plus tard? Ce n'est pas un service qui est offert dans le milieu privé. On veut s'améliorer et c'est le but de l'exercice qui est un exercice très positif. (10 h 40)

C'est sûr que l'Opposition va s'objecter au fait que le gouvernement pose des gestes très, très positifs. Puis on le voit dans le milieu. Il y a des gens qui vont dire: Oui, à Amos il y a eu des gens qui sont allés sur la rue, il y a des gens qui sont, dans le bout de la MRC de Denis-Riverin, eux aussi n'étaient pas nécessairement heureux.

Quand on retire des gens, c'est sûr, et quand on transfère des responsabilités, c'est sûr qu'il y a du monde qui ne sera pas nécessairement heureux des gestes posés par le gouvernement, mais il faut regarder l'ensemble de la population. Ceux qui vont m'accuser de ne pas être responsable au niveau des régions, que c'est un gars de Montréal puis il pense seulement à Montréal, ils penseront une deuxième fois. J'ai été élevé une grande partie de ma vie en région et je comprends très bien ça. Je comprends très bien qu'on devrait avoir un service offert à notre clientèle. Ça, c'est ce qui est le plus important. C'est plus important que simplement

dire: Bien moi, j'ai une DT et je n'ai pas... j'ai un centre d'exploitation au lieu d'avoir une direction territoriale. Tu sais, c'est de l'appellation. Si c'est ça qu'ils trouvent important, c'est vraiment malheureux pour les gens qu'on représente, s'ils pensent que c'est ça la solution à nos problèmes.

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

M. Robert Thérien

M. Thérien: Oui. Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, vous avez entendu, comme moi, comme mes collègues — puis je ne lui ai pas fait retirer — me traiter de rebut. Mme la Présidente, j'aime peut-être mieux être un rebut...

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

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

M. Garon: Les députés ministériels ont demandé qu'on parle du sujet. Le sujet, c'est la réorganisation du ministère des Transports. Alors...

M. Thérien: Oui, oui. J'y arrive.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, comme dit le député de Lévis...

M. Thérien: Oui. J'interviens sur la loi, mais, Mme la Présidente, j'aurais pu faire retirer.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il ne faut pas faire ce qu'on ne veut pas que les autres fassent.

M. Thérien: Mais j'aime mieux être un rebut recyclé qu'une vidange en décomposition comme lui.

La Présidente (Mme Bélanger): Wo! Un instant là!

M. Thérien: Je tiens quand même à lui...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut revenir à la pertinence du sujet?

M. Thérien: Il l'a dit, Mme la Présidente. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il revient à la pertinence du sujet.

M. Thérien: Oui. C'est bon pour les deux, hein?

Mme la Présidente, en fait, la réorganisation du transport, c'est l'aboutissement de la loi sur le transfert

d'une fiscalité municipale. En fait, Mme la Présidente, c'est le dernier geste à poser, parce que lorsqu'on a remis les chemins aux municipalités, on a remis aussi des compensations et, bien entendu, les compensations ont été basées sur l'équité. Vous-même, dans vos municipalités, Mme la Présidente, il y a des municipalités qui se retrouvent avec des sommes d'argent importantes parce que ces municipalités-là avaient déjà contribué et il s'agit de voir les maires réagir avec l'argent qu'ils ont, prévoir le réseau, l'amélioration du réseau local.

Comme le ministre le disait tantôt, on a délesté 50 % des effectifs au niveau des routes. Donc, il faut faire une rationalisation au niveau administratif. Je pense que c'est tout à fait logique, ça. Et l'économie, 126 000 000 \$ au bout de 3 ans. C'est sûr que, au début, lorsqu'on fait une réorganisation, tout ne se règle pas dans le premier mois, dans les premiers 6 mois. L'objectif, c'est dans 3 ans. C'est ça, un gouvernement responsable. C'est de prévoir à moyen terme et à long terme. Et je vous prédis, Mme la Présidente, et vous allez pouvoir le vérifier dans votre comté, une amélioration nette du réseau municipal. Déjà, nos maires se sont mis à prévoir pour les 3 prochaines années avec les sommes disponibles. Parce que ce n'est pas d'aujourd'hui que le réseau municipal, que les gens pensent, même l'ancien gouvernement — j'étais maire à l'époque — avec le fascicule 5 au niveau de la loi sur l'aménagement, on pensait même à l'époque, parce qu'on n'avait pas eu le courage politique de le faire, de prendre la voirie municipale et de confier ça aux MRC. Ce n'est pas d'aujourd'hui ça de dire que ceux qui seraient les mieux préparés à travailler sur le réseau municipal, ce seraient justement les municipalités, avec des sommes équivalentes.

Donc, Mme la Présidente, ce que le gouvernement fait, il complète, il harmonise la Loi sur la fiscalité municipale tout simplement par une restructuration du ministère des Transports au niveau des cadres. Lorsqu'on parle des 500 emplois permanents, c'est exactement dans la ligne de la politique du gouvernement de baisser les effectifs au niveau de la fonction publique. C'est ça, Mme la Présidente, tout simplement. Il essaie de démontrer que, dans la première année, ou dans les premiers six mois, il va y avoir des problèmes de contrats de location. C'est tout à fait normal! Lorsqu'on change des données, qu'on rationalise, c'est sûr que ça ne se fait pas du jour au lendemain, mais il faut voir le gain net à moyen terme, c'est ça qu'on dit ici.

C'est sûr qu'il va y en avoir des... Il va falloir briser un bail, en faire un nouveau, mais le calcul se fait sur l'ensemble, sur la diminution des effectifs et, il ne faut pas l'oublier, sur une question d'efficacité sur notre réseau municipal. C'est ainsi, Mme la Présidente. Je rencontre mes maires, justement dans le partage des budgets de voirie municipale. Puis, je peux vous dire que je n'entends pas la critique qu'on entendait voilà un an parce que les gens savent à quoi s'en tenir. Et ceux qui avaient déjà fait un effort fiscal de 14 sous voient justement des budgets qui sont assez surprenants.

Donc, Mme la Présidente, c'est tout simplement la concrétisation, le dernier geste à poser pour harmoniser au niveau administratif ce qu'on avait déjà voté comme loi.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, je vais poser des questions précises au ministre. Les contribuables sont en droit de savoir combien ça va coûter.

J'aimerais savoir à combien de fonctionnaires le ministre, dans sa réorganisation administrative de déplacements de bureaux, devra payer des frais de séjour et des frais de subsistance? Pour combien? Au total, dans toute cette réorganisation-là, combien de dollars pour des frais de séjour et des frais de subsistance parce qu'ils sont déplacés au-delà de tant de kilomètres? Combien de fonctionnaires devront être déménagés et auxquels le gouvernement devra payer des frais de déménagement? Parce qu'on sait que le déménagement ne se fait pas immédiatement. Le déménagement peut attendre plusieurs mois et, pendant ce temps-là, le gouvernement paie.

On a vu, par exemple, que seulement deux commissaires de la Commission des transports coûtent actuellement plus... près de 40 000 \$ parce qu'ils ont été affectés à Québec: M. Pierre Mercier, M. André Thibault. À la Commission des transports, j'ai demandé comment ça coûtait. Le ministre n'a pas encore fourni des chiffres même s'il est supposé les fournir en-dedans de 15 jours, puis ça fait au-delà de 15 jours. Le journal **La Presse** a sorti hier que ça coûtait près de 40 000 \$ pour un qui a été nommé en novembre 1992, l'autre en juillet 1992 parce qu'ils ont été nommés à Québec, puis qu'ils siègent à Montréal.

Ça veut dire près de 40 000 \$, même pas un an dans chacun des cas pour des voyages. Au fond, aller à Montréal puis revenir, puis coucher à l'hôtel, puis payer leurs repas: près de 40 000 \$ pour deux fonctionnaires seulement à la Commission des transports.

Alors, je demande comment ça va coûter? Combien de fonctionnaires, en vertu de la convention, pourront réclamer et auxquels le gouvernement devra payer des frais de séjour et des frais de subsistance? Combien, aussi, en frais de déplacement occasionnés parce que, temporairement, ils devront aller travailler à tel bureau, puis ils reviendront à la fin de la semaine? Puis, on aura payé leurs frais de séjour et leurs frais de subsistance dans l'intervalle? Combien de fonctionnaires seront déménagés? Et combien on paiera pour des frais de déménagement pour l'ensemble du Québec?

Et particulièrement, je veux demander, en cas précis, pour le bureau de **Sept-Îles** qui va être déplacé à Baie-Comeau, pendant combien de temps devrons-nous payer le loyer du bureau de Sept-Îles qui sera désaffecté par le ministère des Transports? Pendant combien de

temps? Et pour combien l'allocation qu'il faudra payer alors qu'on aura vidé le bureau? Combien on va payer pour le bureau de Baie-Comeau pendant cette période de temps là? Combien de fonctionnaires vont être déménagés de **Sept-Îles** à Baie-Comeau parce qu'il y a plus de 50 km entre les deux? Combien de fonctionnaires pourront réclamer des frais de séjour et des frais de subsistance, pour combien? Pendant combien de temps? Et combien devra-t-on payer en frais de déménagement pour les familles? Parce que les fonctionnaires pourront être déplacés à Baie-Comeau étant donné qu'ils ne travailleront plus à Sept-Îles en vertu de la convention.

Je donne un exemple. Prenons le bureau de Sept-Îles qui va être fermé et qu'on va déplacer à Baie-Comeau. Comment ça va coûter? Et combien ça va coûter pour l'ensemble du Québec? C'est une question très précise et j'espère que le ministre, au moins, a la réponse. J'aimerais avoir des réponses précises: le nombre de fonctionnaires, la durée et les montants pour chacun des chiffres que j'ai mentionnés.

(10 h 50)

Oui, ma question est très précise parce que je veux savoir si le ministre a une réponse ou s'il n'en a pas.

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

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, lui donner le chiffre exact pour chaque employé, vous allez comprendre qu'on est dans l'impossibilité de le faire. On n'avait jamais fait un exercice semblable. Je peux peut-être comprendre que l'Opposition, eux autres, ont été sur le neutre pendant neuf ans. Ils n'ont rien fait, même si on avait identifié des problèmes. Des gestes importants comme celui-ci aurait dû être faits pour réduire le fardeau, mais ça n'a pas été fait. Réponse au député: J'ai... On a une enveloppe au complet sur les économies, ce qu'on devrait regarder, simplement le voyage ou les deux voyages qui vont se faire entre Sept-Îles et Baie-Comeau. C'est faux de dire au public aujourd'hui qu'on ferme Sept-Îles. C'est totalement faux. Il reste ouvert. Il va y avoir du monde qui va rester là. On change d'activités. On ne peut pas penser qu'en transférant 33 000 km de routes au municipal que ça n'aura pas un impact sur les effectifs du milieu. Est-ce que le député de Lévis qui n'est pas très consistant dans ses arguments voudrait qu'on garde les gens en place à ne rien **faire**? C'est peut-être ça, sa réponse à sa bonne gestion. Ce que j'ai... Je dois vous dire que ce qui est important pour le contribuable, c'est des économies dans les trois prochaines années — accumulées, c'est 170 000 000 \$ — et quand on regarde les économies dans les années subséquentes, très, très conservatrices, on parle de 100 000 000 \$ et ce qu'on pense qu'on va avoir, ce serait plutôt 126 000 000 \$, des épargnes. On nous accuse aujourd'hui, là, et Denis Lessard de La **Presse** fait des grandes sorties. Mme la Présidente, au niveau de la

Commission des transports, ce n'est pas un secret qu'il y a eu une déréglementation au niveau du transport. En ayant une déréglementation, ça change le portrait complètement. Ce n'est pas un secret aussi qu'on vient d'introduire une nouvelle loi au niveau du taxi qui fait qu'il y a **beaucoup** de demandes et beaucoup d'activités dans la région de Montréal et il y a eu un problème. On a envoyé deux effectifs de notre région à Montréal pour faire des travaux et on leur a dit: Écoutez, à la direction, le président, c'est maintenant le temps d'évaluer l'ensemble des opérations, non seulement à l'intérieur de la Commission des transports, mais regardez ce qui pourrait être fait, mettons, à la Société d'assurance automobile du Québec. Regardez, s'il vous plaît, ce qui pourrait être fait au ministère des Transports pour s'assurer qu'il n'y a pas de doublement au niveau du travail. C'est ça, de la bonne gestion.

Si on gardait tous les employés, il aurait fallu couper ça par... couper les salaires de 20 % comme ils ont fait, eux autres, dans le passé. C'est la seule... Ça, c'est la gestion des péquistes. Ils ne peuvent pas penser qu'on pourrait changer, rendre le service plus efficace, là. Non, non. Quelqu'un dit: On a besoin d'argent. On va couper 20 % des salaires de tout le monde. C'est la réponse, la façon qu'ils font les choses là-bas. C'est ça qu'ils ont fait avec les contrôleurs routiers en 1983. Ils n'ont pas pu régler la convention collective. Le chef de l'**Opposition**, ministre des Finances dans le temps, a décidé: On met la hache dans le contrôle routier. Ça nous a coûté au-delà de 100 000 000 \$ par année. Ça, ces chiffres-là devraient sortir. Allez donc sur la place publique. Parlez-en donc, des erreurs que vous avez créées, que vous avez faites et ça nous a créé des ennuis. Aujourd'hui, on est en train de les corriger, vos erreurs et le but de cet exercice, c'est le but de cet exercice, Mme la Présidente.

M. Garon: Mme la Présidente, il y a une interpellation. J'ai posé des questions au ministre. Est-ce qu'il peut répondre aux questions que je lui ai posées ou s'il n'est pas capable de répondre? C'est ça.

M. Elkas: Il n'y a pas de question de règlement là-dedans. Je suis en train de lui répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, non. Je ne pense pas. Le ministre a répondu sommairement à vos questions. On ne peut pas reprocher à un ministre...

M. Garon: Non. Il ne répond pas.

La Présidente (Mme Bélanger): ...de répondre ou ne pas répondre aux questions. Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Elkas: Mme la Présidente, pour conclure, parce que j'essaie de faire comprendre au député de Lévis qu'il serait le premier à m'accuser de mensonge si je dis que ça coûte 152,30 \$ pour un voyage de Sept-

Îles à Baie-Comeau et retour, quand la facture va rentrer à 175,12 \$. Donner des chiffres exacts comme ça sur chaque va-et-vient, c'est sûr que notre ministère a fait l'exercice sur ce que ça peut coûter pour le transfert de personnes. C'est sûr que c'est des coûts qu'on doit encourir aujourd'hui, mais pour demain, M. le député de Lévis, c'est des épargnes, des épargnes. C'est le contribuable qui va être le gros gagnant. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Le débat d'aujourd'hui porte sur la révision organisationnelle et administrative du ministère des Transports. Et ça fait partie des nouveaux défis des Québécois. La mission du ministère des Transports du Québec évolue constamment. Le ministère est au service du citoyen et doit répondre à ses nouveaux besoins. Les transports jouent un rôle important dans l'économie du Québec et le ministère doit suivre l'évolution du contexte économique dans lequel le Québec se retrouve. La nouvelle organisation du ministère lui permettra de mieux affronter les défis du changement.

Il faudrait toucher, à ce moment-ci, je pense, Mme la Présidente, la globalisation des marchés, le transport et sa compétitivité. De plus en plus, nous sommes à l'ère du commerce international. Sur le seul territoire nord-américain, deux accords de libre-échange ont confirmé le fait que la globalisation des marchés, ce n'est plus pour demain, c'est d'aujourd'hui.

Par ailleurs, s'il était traditionnellement axé sur le commerce avec les États-Unis et l'Europe, le Québec devra tenir compte de plus en plus de d'autres secteurs et de ses stratégies de développement économique.

M. Garon: Question de règlement. On n'est pas dans un débat sur... Question de règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, un instant.

M. Garon: Ce n'est pas un débat sur le libre-échange. Ça pourrait être ça, mais ce n'est pas ça. C'est la réorganisation du ministère des Transports. Vous avez entendu le député de Montmagny, il ne parle pas du tout sur le sujet.

M. Gauvin: Mme la Présidente, ce que je veux faire ressortir...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'on parle de transport là. Oui, M. le député...

M. Gauvin: Ce que je veux tout simplement faire ressortir, c'est que la réorganisation du ministère des Transports est une situation d'actualité. Je pense que les

Québécois attendaient pour faire face à tous les défis des Québécois, et c'est un peu ça le sens de mon intervention. Le député de Lévis a facilement, en commission parlementaire, a eu la chance de déborder à l'occasion, aussi souvent qu'il le souhaitait pour, je pense, faire la démonstration que le transfert de responsabilités vers les municipalités était un projet probablement prématuré dans son cas, et un projet qui n'était pas souhaité des Québécois. Je veux faire un portrait d'ensemble.

Tout ce que je voulais mentionner, c'est que le système de la libre entreprise appartient à chacun des entrepreneurs et de voir comment il peut demeurer concurrentiel. L'État a toutefois une responsabilité quand il s'agit de bâtir et de gérer des grandes infrastructures essentielles à l'efficacité économique. Les routes, par exemple, font partie de ces outils essentiels et c'est pourquoi le ministère des Transports accentue son effort de conservation et de remise en état du patrimoine routier.

L'État joue également un rôle de conseiller auprès des autres acteurs économiques et un rôle de soutien par différents programmes d'encouragement et de développement. Dans les limites de ses compétences, le ministère des Transports assume son rôle de soutien au développement socio-économique du Québec. Il pourra le faire encore mieux grâce à sa nouvelle organisation et on a regroupé diverses activités permettant de mieux relever les défis de demain parmi lesquels il y a ceux que lance la globalisation des marchés, comme je le mentionnais tantôt.

Les premières grandes orientations en la matière sont d'améliorer l'efficacité des interventions du ministère. En période de resserrement budgétaire, cela veut dire trouver le moyen d'obtenir le maximum de résultats avec un minimum d'investissements. Quand il s'agit, par exemple, de construire ou de faire l'entretien des routes, des ponts et d'autres infrastructures, la recherche permet de trouver des moyens de faire le même travail avec des méthodes et des équipements plus efficaces.

On peut imaginer les économies en temps et en argent. La recherche et le développement permettent également d'accroître la sécurité dans les transports et de trouver des moyens de réduire l'impact du transport sur l'environnement. C'est le genre d'avantages qui étaient recherchés par les Québécois et les Québécoises en modifiant la structure du ministère des Transports pour en améliorer la fonction de recherche et de développement.

Donc, c'est le point que je voulais toucher ce matin, Mme la Présidente, dans le débat de la réorganisation du ministère des Transports. Merci.

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

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, je vais essayer d'avoir une réponse du ministre. À date, je n'ai pas eu

aucune réponse aux questions que j'ai posées. J'ai le sentiment que le ministre n'est pas au courant de la réforme. C'est pour ça qu'il n'est pas capable de répondre aux questions. Il peut bien essayer de refaire l'histoire, celle des gérants d'estrade des parties de hockey passées, mais ce n'est pas ça qui... L'objet de l'interpellation de ce matin, c'est de parler de la réorganisation administrative de son ministère qui, apparemment, selon les affectations que, lui, il dirigerait. Je ne suis pas sûr s'il le dirige. Il n'a pas l'air d'être au courant de rien. Alors, je pose des questions précises, j'espère qu'il va être capable de me répondre à quelque chose, n'importe quoi, mais répondre à quelque chose. J'ai l'impression que le ministre est là, comme un paravent, mais qu'il ne dirige pas, parce qu'il n'est pas capable de répondre à une seule question, Mme la Présidente.

(11 heures)

Je vais lui en poser une autre. Le succès étant le fruit du dernier essai, je vais essayer d'en poser une autre, voir s'il est capable de répondre à quelque chose. N'importe quoi. Est-ce que le ministre est d'accord avec le propos de son sous-ministre — qui n'est jamais présent, d'ailleurs à nos réunions, qu'il s'agisse des crédits, qu'il s'agisse des budgets, qu'il s'agisse des interpellations, le sous-ministre n'est jamais là. Mais est-ce que le ministre est d'accord avec son sous-ministre — j'espère qu'il ne mettra pas en doute ce que je vais dire — qui affirme que le ministère des Transports est un géant endormi? Géant, je ne sais; endormi, c'est vrai. En tout cas, peu importe. Que le géant soit un géant qui dorme ou non pas un géant, c'est son sous-ministre lui-même qui dit que le ministère des Transports est un géant endormi. Je cite ses paroles. Comment le ministre pense-t-il réorienter les activités de son ministère sur l'intermodalité des modes de transport? J'aimerais ça, Mme la Présidente, que le ministre m'écoute quand je parle au lieu d'écouter les gens qui ont tout le temps, le reste de la semaine pour lui souffler des réponses. Ça ne donne pas grand-chose quand ils soufflent des réponses, il ne répond jamais.

Non, non, ce n'est pas «cheap», je veux qu'il m'écoute quand je parle. Comment le ministre pense-t-il réorienter les activités de son ministère sur l'intermodalité des modes de transport et le support au développement socio-économique, alors qu'il dispose de très peu de ressources à ce niveau et qu'elles seront éparpillées dans des directions territoriales? Par exemple, selon le Livre des crédits... Je vais attendre que le ministre m'écoute, Mme la Présidente...

M. Elkas: Je vous écoute. C'est parce que je suis pas mal...

M. Garon: Ça ne paraît pas, parce que vous ne répondez jamais aux questions.

M. Elkas: ...plus flexible que vous.

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

M. Elkas: ...de classe ici.

M. Garon: Par exemple, selon le Livre des crédits, il y a 47 personnes-année pour le programme Transport maritime et aérien. Combien sont actuellement à Québec sur les 47? Et combien en restera-t-il lorsque le chambardement sera en vigueur? Où seront affectées les 47 personnes-année qui sont affectées à la section transport maritime et transport aérien? Et comment va se faire la coordination entre les différentes directions territoriales et la politique de transport maritime et la politique de transport aérien? Qu'est-ce qui va être affecté localement? Qu'est-ce qui va rester comme responsabilité centrale? Qui va faire la coordination au central? À quel endroit, s'il y en a encore? Et où seront répartis les fonctionnaires dans le ministère qui vont s'occuper de ces fonctions-là? Parce qu'on réalise à quel point, Mme la Présidente, que ces fonctions-là sont normalement des fonctions de coordination. Et il y a très peu de fonctionnaires.

Là, on sait que le Québec, actuellement, quand il s'agit de transport maritime et de transport aérien, est très faible. Parce qu'il n'y a quasiment pas de personnes... peu de ressources au ministère des Transports; 47 au total pour tout le maritime et tout l'aérien. Où est-ce qu'elles vont être affectées? Où est-ce qu'elles vont aller? Où est-ce qu'elles vont être réparties? Qu'est-ce qu'elles vont diriger au niveau territorial, dans la direction territoriale? Et où va se faire la coordination du maritime et de l'aérien par rapport aux divisions administratives? Est-ce qu'il va y avoir des gens du maritime et de l'aérien dans chacune des régions, ou simplement dans quelques régions? Et dans quelle direction territoriale seront affectés les fonctionnaires qui seront affectés en région, au maritime et à l'aérien?

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

M. Gauvin: Brièvement, une question de règlement. Je voudrais justement, pour une meilleure compréhension. Le député de Lévis faisait remarquer que M. le ministre n'était pas toujours attentif pendant qu'il posait ses questions.

M. Garon: Ce n'est pas une question de règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une question de règlement. Un instant! Là, vous prenez du temps sur la parole du ministre.

M. Gauvin: C'est que le député de Lévis a des questions écrites, donc le ministre doit se préparer, il n'a pas écrit ses réponses. Il doit se préparer. C'est ce que je voulais lui faire remarquer.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ce n'est pas une question de règlement, M. le député de

Montmagny, vous prenez le temps du ministre. M. le ministre.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, je remercie le député de Montmagny pour son intervention mais je commence à être un peu habitué aux «cheap shots» du député de Lévis. Ça ne me surprend pas, il a toujours opéré de cette façon-là. Il ne montre pas grand-classe. Oui, mais pour répondre à votre question, pour répondre à sa question, Mme la Présidente...

M. Garon: Mme la Présidente, un instant, là. Mme la Présidente, un instant, là. Question de règlement.

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

M. Garon: Au lieu de manier l'insulte, le ministre devrait essayer de répondre aux questions. Je lui pose des questions qui sont des questions normales.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas une question de règlement non plus. Ce n'est pas une question de règlement. S'il vous plaît!

M. Garon: Bon, bien qu'il essaie donc de répondre. Il n'a jamais rien à dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Je suis capable de juger quand est-ce que c'est une question de règlement ou pas. Je n'ai pas à me faire chuchoter les réponses. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, ça me ferait plaisir. Je ne pense pas que... Comme je l'ai dit auparavant, le député de Lévis, s'il avait pris le temps de regarder ce qu'on faisait au niveau de la réorganisation, au lieu de simplement, lorsqu'on avait fait nos présentations auprès des députés de l'Opposition, d'expliquer le système. Au lieu de penser: Est-ce qu'il va envoyer la direction territoriale ou le centre d'exploitation dans un comté péquiste ou un comté libéral? Au lieu de se pencher sur cette question, il aurait dû peut-être écouter de la façon qu'on était pour organiser la structure. Bien sûr, dans les régions, comme je l'ai expliqué, on veut avoir de la représentation de tous les services offerts où on en a besoin, évidemment. Mais la direction, comme telle, ce qu'on peut appeler l'administration centrale, est ici à Québec. Ceux qui vont être le soutien pour les gens des régions, est ici, à Québec. On ne la trouvera pas à Ottawa, on ne la trouvera pas à Sherbrooke. Il est évident que ça en prend une centrale qui va faire la planification et le développement technologique. Il y a des gens qui doivent faire la recherche et le développement. Ça va se faire ici. Mais ces gens-là vont être en soutien pour les gens qui sont en région. Puis, si on a

besoin de deux personnes à Rimouski pour s'occuper du maritime, il y aura deux personnes à Rimouski. Mais lorsqu'on arrivera à la micro-organisation, on va pouvoir être en mesure de vous le dire. Aujourd'hui, on est en train de regarder nos effectifs.

Ceux qui sont habilités à traiter certains de nos — je m'excuse, l'autre, il n'écoute pas plus quand je lui parle. Bien non, non, vous étiez en train de parler à votre recherchiste. Ça ne l'intéresse pas du tout. Il pose des questions, on lui donne des réponses, il revient avec la même question. C'est évident que la personne n'écoute pas. C'est très, très évident. Alors je trouve ça très insultant.

Mme la Présidente, il est évident que, quand il y a des gens dans les régions, pour éviter le déplacement, on va voir si la personne a une compétence dans d'autres milieux où on aurait vraiment un besoin tel que maritime, tel qu'aérien. Si la personne est à Rimouski ou dans le bout de Gaspé, qui a une compétence, elle veut améliorer ses compétences dans ce milieu, c'est sûr qu'on va la laisser sur place si on a vraiment un besoin pour cette personne. Je ne peux pas dire qu'il va y en avoir dans toutes les régions, des experts dans le maritime. Mais où on aura le besoin: oui.

Mme la Présidente, nous sommes en train de regarder l'ensemble du milieu. Lorsqu'on arrivera à la micro-organisation, c'est là qu'on prendra nos décisions. Puis ça va me faire plaisir de lui remettre l'organisation, l'organigramme. Mais, pour le moment, on a un organigramme qui regarde, qui a une grande vue sur ce qu'on va faire et puis c'est sûr, la Direction générale à la planification et de la technologie se retrouve à Québec. On retrouve, dans le transport des marchandises, comme exemple: les politiques de programmes de transport routier. On retrouve la normalisation technique en transport routier. On retrouve des politiques de transport multimodal. On retrouve aussi réseaux multimodaux, ici, dans Québec. La recherche et développement en transport de marchandises se retrouve à l'intérieur d'une direction. Je pourrais y aller. Il y a aussi le transport terrestre des personnes, les politiques d'exploitation de programmes routiers, le soutien de la qualité d'infrastructures, l'expertise des matériaux, des chaussées et d'autres structures: ça se retrouve tout, ici, à Québec, mais on va avoir... Il y a les soutiens qui se trouvent ici, mais les gens qui sont dans les régions sont là pour exécuter les travaux. Là, s'il ne comprend pas ce que c'est «line» puis «staff». Je vais lui dire en anglais, peut-être qu'il comprendrait ça.
(11 h 10)

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

M. Paul Philibert

M. Philibert: Merci, Mme la Présidente. Alors ça me fait plaisir d'intervenir dans ce dossier-là, d'autant plus que nous sommes tout à fait à l'aise pour défendre cette réorganisation administrative là. Il m'apparaît

important de la situer dans sa juste perspective.

J'entendais le député de Lévis, tantôt, nous interpellé et interroger le ministre, à savoir combien ça coûterait pour un fonctionnaire de partir de **Sept-Îles** pour aller à Baie-Comeau. Alors, je ne pense pas que l'objet de la réforme, ce soit de s'interroger à savoir si le fonctionnaire va manger du steak haché ou un club sandwich le midi, quand il sera à Baie-Comeau. Ce n'est pas non plus de se poser des questions à savoir s'il se lave les cheveux avec Head and Shoulders à Sept-Îles, s'il pourra prendre tel ou tel type de lotion après rasage à Baie-Comeau lorsqu'il devra aller à Baie-Comeau.

Je pense qu'il faut situer ça dans une perspective beaucoup plus large et qui nous ouvre vraiment des horizons vers l'avenir. Donc, c'est la perspective de l'administration des deniers publics, avec l'efficacité dont s'est toujours targué le Parti libéral, de mettre de l'avant et de faire des planifications à long terme.

L'exemple le plus éloquent que je peux donner, Mme la Présidente, à ce moment-ci, c'est de faire un bref retour dans l'histoire et situer notre action dans une perspective. Le dernier budget du Parti québécois était de 26 000 000 000 \$. Le déficit qui l'accompagnait **était** de 3 700 000 000 \$. Le budget qui a été annoncé hier soir est un budget dur, effectivement — nous le reconnaissons, il a fallu être courageux pour faire un budget comme celui-là — est un budget de 40 800 000 000 \$ et le déficit qui l'accompagne est de 4 100 000 000 \$. On n'a pas besoin d'être un génie en calcul pour voir qu'il a fallu, depuis 1985, rationaliser. Parce qu'il a fallu, depuis ce temps-là, bien sûr, faire en sorte de se rendre compétitifs, par exemple, au plan fiscal, avec l'Ontario. C'était un des objectifs du Parti libéral. Nous l'avons réussi. Nous l'avons réussi. Mais, c'est des milliards en moins que nous avons touchés.

Nous avons dû également, au plan budgétaire, assumer une diminution des transferts fédéraux, de façon très substantielle, qui, de façon récurrente, sont également des milliards. Donc, la performance administrative du gouvernement du Parti libéral est celle qui s'est inspirée de rationalisation. La réorganisation administrative au ministère des Transports, c'est la suite logique de ce qui avait été annoncé il y a deux ans, si ma mémoire est bonne, dans la réforme sur la fiscalité municipale, où on transférerait, effectivement, aux municipalités, des kilomètres et des kilomètres de routes à entretenir. Ce transfert était porteur, il l'est encore aujourd'hui, Mme la Présidente, d'un message de confiance envers les municipalités, envers les élus municipaux et c'est également un message de respect envers les contribuables.

La confiance envers les élus municipaux, nous l'avons dit, sans nuance: Les élus municipaux pourront, à cause de leur facilité, à cause de la souplesse de leur administration, de façon plus efficace que nous, réaliser ce mandat qui est l'entretien de leurs routes, faire leur planification et financer. Et c'est un respect pour les contribuables, parce qu'en rapprochant le pouvoir d'exé-

cution et de facturation également du contribuable aux municipalités, ça instrumente le contribuable pour véritablement intervenir auprès de la municipalité pour qu'il ait, non seulement l'impression mais la conviction qu'il en a pour son argent. Et ça, je pense que... Je **vois** le député de Lévis qui opine du bonnet, de façon positive. Ça s'inscrit justement dans une philosophie qui s'est développée, même avant le gouvernement du Parti libéral, quand on a mis sur pied les MRC, où l'objectif était de décentraliser pour que les élus locaux soient plus responsables. Alors, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le député de Lévis.

M. Philibert: À suivre.

La Présidente (Mme Bélanger): À suivre.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, d'abord, disons que je n'opine pas du bonnet, sauf que je remarque que le député ne sait pas compter parce que, quand il compare actuellement des gouvernements qui faisaient des déficits lorsque les taux d'intérêt étaient à 20 %, je ferais remarquer que, l'an dernier, le déficit a **été** de près de 5 000 000 000 \$ alors que les taux d'intérêt des obligations d'épargne du Québec n'étaient pas de 20 % ou de 16,5 % comme en 1981, ils étaient de 6,5 %, et, cette année, on annonce un déficit de plus de 4 000 000 000 \$ avec des taux d'intérêt à 5 %. Les obligations d'épargne du Québec, cette année, c'est à 5 %. Alors, on réussit à faire un **déficit** de plus de 4 000 000 000 \$ avec des taux d'intérêt à 5 % et, l'an dernier, on a réussi à faire un déficit de 5 000 000 000 \$ avec des taux d'intérêt à 6,5 %.

Je comprends que le gouvernement ne sait pas compter parce que je demande au ministre... Il dit: Ça va rapporter 126 000 000 \$. Il ne nous a pas dit qui va payer les 126 000 000 \$. Les 126 000 000 \$ vont être payés par quelqu'un, sauf qu'il dit: Moi, je m'en délesse. Il dit: Ça va me rapporter 126 000 000 \$ au bout de l'opération, par année, sauf qu'il y a quelqu'un qui va payer la facture. D'autant plus qu'il passe les routes dans un état déplorable, des routes dans lesquelles il n'a pas investi d'argent depuis des années, des routes qui sont dans un état... et tout le monde le reconnaît, des routes qui sont crevassées, pleines de trous, **pleines** de nids-de-poules. On a l'impression qu'aujourd'hui **les** poulaillers sont dans les routes tellement il y a des nids-de-poules dans les routes. Et, aujourd'hui, on regarde quoi? Mais qui va payer? Le ministre ne le dit pas. Et quand on lui demande: Combien ça va coûter votre réforme? Il ne le sait pas. Il admet lui-même qu'il ne sait même pas les coûts de mise en oeuvre de sa réforme. Il ne le sait même pas. Comment peut-il savoir combien il va économiser? Parce que, normalement, il faut que je sache, pour savoir combien je vais économi-

ser, combien ça me coûte et combien ça va me rapporter. Mais combien ça lui coûte, il ne le sait pas. Aucune idée!

Je comprends que le député de Trois-Rivières, comme il dit... Le fonctionnaire **va-t-il** manger un hamburger? Sauf que le fonctionnaire qui a le droit, lorsqu'il est déplacé de plus de 50 km, de demander des frais de subsistance et des frais de séjour et des frais pour se rendre à son travail et revenir à la maison, le soir ou à la fin de la semaine s'il ne couche pas en dehors... Surtout que celui qui va à **Sept-Îles**, il va être déplacé à Baie-Comeau. Il va devoir coucher en dehors, il ne reviendra pas à Sept-Îles à tous les soirs, c'est trop loin. Il va avoir des frais, et les frais c'est facile à calculer pour le ministre; c'est tant du kilomètre. C'est connu, ça. Le millage entre Baie-Comeau et Sept-Îles est connu également. Quand le ministre dit: Je ne le sais pas, on ne sait même pas combien ça va lui prendre de milles, écoutez, c'est connu le nombre de kilomètres. Si le ministre ne le sait pas, il peut le demander à d'autres. C'est connu le nombre de kilomètres entre Sept-Îles et Baie-Comeau, Mme la Présidente. Ce n'est pas un secret. C'est connu.

Combien de fonctionnaires, j'ai demandé, vont se déplacer entre Baie-Comeau et Sept-Îles? Combien? Pendant combien de temps va-t-on payer des frais de séjour et des frais de subsistance? Ça va faire combien ça? Il n'a pas été capable de répondre à une seule question. C'est possible qu'il n'ait même pas fait l'exercice, le ministre, parce que «staff» puis «line», n'importe qui qui est un peu dans l'administration publique connaît ça. Lui, il a peut-être découvert ça. Il a l'impression, peut-être bien, qu'il a un doctorat en administration publique parce que c'est une distinction d'un fonctionnaire, «staff» et «line», mais ça, c'est l'abc, comprenez-vous. S'il pense qu'il est fin parce qu'il sait ça, il ne sait pas grand-chose. C'est bien facile de savoir ça.

Sauf que je lui demande des questions précises. Il a une réforme précise, une réorganisation, et il dit: Ça va nous sauver tant. J'ai dit: Oui, et ça vous coûte quelque chose. Combien ça va vous coûter? Et l'argent que vous allez sauver, qui va le payer? Parce que les routes sont transférées aux municipalités, il y a des gens qui vont payer pour ça. Le gouvernement, temporairement, va donner de l'argent aux municipalités, mais, après un bout de temps, il n'en donnera plus d'argent aux municipalités et les municipalités se retrouveront avec le cadeau de Grecs. Hein! Même s'il y a des maires libéraux qui ne disent pas trop grand-chose, là, sauf qu'il y a une facture pour les citoyens. Eux autres, ils vont payer, les citoyens. Le ministre n'a aucune réponse.

J'ai demandé tantôt: La Direction maritime aérienne. Il dit qu'il va y avoir des réorganisations dans les régions. J'ai dit: Sur 47 fonctionnaires que vous avez là, il y en a combien qui vont rester au central? Combien vont être affectés dans les régions? Ce n'est pas une question compliquée. Il le sait ou il ne le sait pas. Il y en a combien sur 47 qui vont rester à Québec ou à

Montréal où ils sont? Et combien vont être affectés dans les régions? J'ai dit: À quel endroit ils vont être affectés? Normalement, il doit le savoir pour calculer ses coûts. Parce que, selon qu'on le déplace, le fonctionnaire, à tel et tel endroit, les coûts sont différents. Il n'a pas l'air à le savoir, Mme la Présidente.

Actuellement, j'ai devant moi un ministre qui n'a aucune idée, Mme la Présidente, du coût de la réforme, qui n'a aucune idée combien ça va lui coûter. Il n'a aucune idée même, **semble-t-il**, du nombre de fonctionnaires qui vont être affectés dans les régions au point de vue du maritime et de l'aérien. Ce n'est pas une question compliquée que je lui pose, c'est une question très simple.

(11 h 20)

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

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Mme la Présidente, je vais vous dire que je suis encore déçu que le député de Lévis n'aura pas pris le temps de regarder la réforme dans son ensemble et écouter, évidemment, les débats qu'il y a eus. Rien n'a été fait à huis clos. Tout a été fait ouvertement avec le milieu. Les municipalités ont été consultées. Le ministre délégué et son «staff», son cabinet ainsi que les gens du ministère ont fait la tournée, ont parlé à chaque individu, ont parlé aux employés des possibilités de transfert d'une place à l'autre, oui. On n'est pas arrêtés à la micro-organisation.

Quand on dit qu'on ne sait même pas combien ça va nous coûter, puis quand le député de Lévis nous dit qu'on va arrêter les montants d'argent qu'on transfère avec le réseau routier aux municipalités, pourquoi vous ne le dites pas? C'est connu. 150 000 000 \$ par année. Dites-le donc au lieu de dire au monde, au public que le gouvernement transfère les routes qui sont en mauvais état sans le fric qui va avec. Ça, c'est vraiment de la malhonnêteté intellectuelle, si vous voulez, d'induire les gens en erreur en faisant ça.

Ce que je vous dis, c'est qu'après la facture, les économies vont être réalisées par le ministère et le gouvernement et le contribuable. Après avoir payé les factures, 170 000 000 \$ pour les 3 prochaines années et 100 000 000 \$ à 126 000 000 \$. Puis j'espère que ça va être 140 000 000 \$ lorsqu'on aura fait l'ensemble. Une réforme aussi importante, les gens qui ont le moins d'intelligence vont comprendre que lorsqu'on met en place... On a au-delà de 12 000 employés et on coupe 2100 postes, pas coupés comme ça, parce qu'il y a bien des gens qui vont être récompensés puis qui vont être traités d'une façon très humanitaire. Puis ça, on aura la chance d'en reparler.

Mais je dois vous dire qu'on ne change pas, on ne fait pas une réforme complexe semblable sur une période de 2 ou 3 mois et penser qu'on va avoir réponse à tout. C'est sûr, comme je l'ai mentionné, je n'ai pas la réponse à savoir si oui ou non va prendre un employé de

Gaspé et l'envoyer dans la région de Rimouski ou si on va créer le poste parce qu'il a une connaissance dans le maritime, que oui, on a un besoin dans le maritime, c'est une tâche «lean» et on va le garder sur place et pas le transférer. Ça a un impact, ça a un impact qui n'en-courra pas de dépenses. Mais si on ne voit pas un besoin dans le milieu, cette personne-là sera transférée, on va encourir des dépenses, oui.

On a des prévisions pour chaque région, à savoir combien ça peut nous coûter. On n'est pas rendus à la micro-organisation. Il faut débiter. De nous accuser de ne pas avoir pris le temps de nous préparer, ça fait au-delà de 2 ans qu'on en parle. Pourquoi on n'est pas venus en interpellation il y a 2 ans? Il fallait aller préparer le milieu, ne pas arriver avec un scénario, mais avec 3 ou 4 scénarios pour que les gens aient au moins une chance de regarder, avoir des choix. On n'a rien imposé aux gens. Puis, quant aux routes, on n'est pas un gouvernement comme le vôtre qui a induit encore les gens en erreur quand ils ont dit qu'on augmente les budgets sur nos routes de 30 %, 40 %. Ça, c'est des chiffres qui ont été de papier.

C'est triste quand on voit, dans une année, qu'est-ce qu'ils ont fait. Non, ça s'est fait quand on a transféré les loyers, l'électricité, les téléphones, tout ce programme-là on l'a mis sur les routes. Faire accroire au monde qu'on augmentait le budget sur les routes. **Mais** moi, je sais ce qu'ils ont dépensé dans les 9 ans qu'ils étaient là. Pas grand-chose. Puis, je vais vous faire rappeler, Mme la Présidente. Le Métropolitain, si on avait le minimum donné de l'attention à cette route, ce n'est pas 85 000 000 \$ que ça nous aurait coûté, 40 000 000 \$. Mais ils n'ont rien, rien fait. Ils se sont fermés les yeux sur la réalité. Tout est en train de tomber à terre. Aujourd'hui, notre ministère a pris un programme quinquennal. Un ministre qui ne sait rien faire, qui ne connaît pas ce qui se passe dans son ministère, un programme de 1 700 000 000 \$ et on l'a mis sur les routes. Puis on a apporté des corrections. Puis, celui devant moi qui se pète les bretelles, qui dit: J'ai fait quelque chose, moi, quand j'étais ministre. J'ai passé une quarantaine de lois. Ça fait seulement...

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

M. Elkas: Ça fait seulement 2 ans, 3 ans que je suis ici et j'en ai passé 20.

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

M. Réjean Doyon

M. Doyon: Merci. Il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Les propos du député de Lévis en sont la démonstration éloquent. Je ne sais pas comment il faut procéder pour essayer de lui faire comprendre le bon sens. Les efforts qui viennent d'être faits

ce matin sont absolument décourageants. Il est bouché des deux bouts, comme on dit. Il n'y a rien qui rentre. Il ne veut pas comprendre. Il a son idée **fixe**. Il est parti. Il est déterminé **ad unum**. Il a décidé de planter le ministre. Il a décidé de lui dire ce qui est contraire à la vérité et ce qui est contraire à la démonstration qu'on fait.

Je vais essayer de faire un parallèle. Je vais lui rappeler ce qui s'est passé dans le transport urbain. Qu'est-ce qui s'est passé dans le transport urbain? On a regardé et on a dit: le transport urbain, ça devrait être quelque chose dont les villes doivent s'occuper étant donné que c'est elles qui doivent rendre le service. Et les résultats, aujourd'hui, sont à la hauteur des attentes du gouvernement. On se retrouve avec des déficits diminués, pour ne pas dire disparus, des services de transport en commun améliorés, des services que tout le monde reconnaît meilleurs que ce qu'ils étaient.

Moi, je sais de quoi je parle, Mme la Présidente, j'étais secrétaire-général de la Communauté urbaine de Québec pendant plusieurs années. Pendant plusieurs années, on **siégeait** tous les mardis matin, le comité exécutif. La première heure, de 8 à 9 heures, était consacrée à prendre des décisions concernant ce qu'on allait dépenser. Les quatre heures qui suivaient étaient consacrées par les maires autour de la table à décider et à essayer de trouver le moyen: comment est-ce qu'on fait pour faire payer le gouvernement asteur?

C'était ça qui se passait et, par miracle, maintenant que les maires se sont aperçus que s'ils faisaient des déficits d'opération, ils étaient obligés d'aller chercher des taxes dans les poches des contribuables, comme par miracle, on s'est retrouvés avec des transports urbains non seulement moins coûteux, avec des transports urbains plus rentables, avec des transports en commun de meilleure qualité et adaptés aux besoins.

Et moi, je compare ça à la façon dont administrait le député de Lévis, il n'y a pas des lustres et des lustres de ça. Quand il donnait 150 000 \$, puis 300 000 \$ de subventions au Manoir des Érables à Montmagny, ça répondait à quel processus de rationalisation? Pourquoi il donnait 300 000 \$ au Manoir des Érables à Montmagny? C'était quel processus de rationalisation? Même, il les mettait dans le trouble. Le seul processus de rationalisation qui est sa façon de penser, c'étaient des amis péquistes. En voulant les aider, il leur nuisait parce qu'il ne savait même pas qu'il y avait une réserve qui empêchait ceux qui recevaient la subvention de vendre l'entreprise. Il les mettait dans le trouble.

C'est comme ça que le député de Lévis fonctionnait parce qu'il vient de cette lignée Union Nationale, cette lignée créditiste, de cette lignée Réal Caouette qui fonctionne comme ça avec des passe-droit. Dans le temps, il y avait des maisons où on pouvait vendre de la boisson. On était avertis. Il sait de quoi je parle et là, la police arrivait et là, comme par hasard, il n'y en avait plus de bouteilles de boisson.

Ça, c'est l'ancien système. Bien, on a quitté cette ère-là. Dieu merci! on n'est plus là-dedans. Sortez de

ça. Ce qu'on fait avec le processus de rationalisation dans le ministère des Transports, c'est de mettre en place des méthodes qui vont permettre de rendre des services au meilleur coût, de rendre des services par ceux qui sont les plus aptes à les rendre de meilleure façon. On ne le fait pas en donnant des subventions à des Manoir des Érables partout, à des Renaud Cyr partout. Ce n'est pas comme ça qu'on procède. On ne distribue pas, puis on ne jette pas les 150 000 \$ puis les 300 000 \$. On ne fait pas appel d'un côté au développement régional, puis de l'autre côté aux affaires culturelles puis que toutes ces affaires-là se patentaient de telle façon qu'une chatte n'était plus capable de retrouver ses petits. Puis, vous-même, vous ne vous souvenez même plus comment ça s'est fait.

(11 h 30)

Ça, on a cessé de fonctionner comme ça. On fonctionne selon un plan bien rationnel, bien organisé où on sait où on s'en va, où on sait qu'il va y avoir des économies en bout de piste, où, par contre, on se prive de moyens d'intervention, de patronage que vous n'auriez jamais quittés. Je ne vous vois pas laisser un petit bout de chemin là-dessus long comme ça sur lequel vous n'auriez plus d'emprise de mettre de la «garnotte» ou de mettre de l'asphalte en faisant les menaces que si on ne vote pas du bon bord et si on n'a pas le bon résultat dans le «poll», il n'y en aura pas de «garnotte», puis il n'y en aura pas d'asphalte. Vous ne seriez pas capable de faire ça. C'est ça qu'on fait nous autres. On décide de procéder en fonction des besoins, en fonction des capacités de payer et ça, ça vous énerve parce que ça ne rentre pas dans votre façon de penser. Votre schème de pensée est rébarbatif à ça. Je vous invite à faire un effort.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Louis-Hébert. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, je dois vous dire que oui, j'ai contribué, parce que j'ai appuyé le Manoir des Érables qui avait passé au feu pour protéger 35 emplois à Montmagny. Voyant à quel point le député actuel et ses collègues me le reprochent, si c'était à recommencer, je ne le ferais pas. Je vais vous dire une chose. Pourquoi? Parce que, sans doute, le Manoir des Érables se relocaliserait dans un endroit urbain, peut-être à Lévis, même. J'ai pensé protéger 32 emplois qui ne venaient pas de mon ministère — l'argent venait de l'OPDQ — pour protéger les emplois, parce que l'hôtel était passé au feu. Je vais vous dire une chose... Non, au contraire. Celui qui a essayé d'écrire ça dans le journal *La Presse*, il a eu une plainte que j'ai faite au Conseil de presse et il a été aux chiens écrasés pendant quelques années. Je vais vous dire une chose: Oui, c'est ça, la réalité. Je vais vous dire une chose, si c'était à recommencer, je vous le dis aujourd'hui, quand les gens de Montmagny viendront me voir, je leur dirai: Allez

voir votre député. Vous n'avez pas besoin de mon aide, parce que je me le fais reprocher pendant des années pour protéger quelque 30 emplois à Montmagny. Venez voir aujourd'hui. Que le député de Montmagny ose dire que ça été une mauvaise chose, d'aider le Manoir des Érables à reconstruire après l'incendie, s'il pense ça, je vous le dis d'avance, là, hein. Qu'on ne vienne pas me revoir à Montmagny pour aider, pour appuyer des projets qui créent des emplois à Montmagny ou qui maintiennent des emplois à Montmagny. Alors, ça fait assez longtemps que je me fais reprocher d'avoir aidé à maintenir des emplois à Montmagny, pas de problème, les gens viendront à Lévis. Alors...

Autre point, quand le ministre dit: Pourquoi on n'a pas fait d'interpellation depuis deux ans? C'est parce qu'essentiellement il n'y en avait pas de réforme. C'était du placotage et, là, aujourd'hui, on l'a mise en oeuvre. Alors, on demande des explications sur des choses connues. Il nous aurait dit: On ne le sait pas, on étudie ça. Là, maintenant, c'est annoncé et il dit qu'il étudie encore ça comme s'il ne l'avait pas annoncé. Là, actuellement, sa réforme, il l'a annoncée. Il l'a annoncée. Alors, comme il l'a annoncée, on est en droit de penser qu'il sait ce qu'il y a dedans. Il n'a pas l'air de la connaître davantage que si elle n'était pas encore annoncée. Je vais vous dire essentiellement, Mme la Présidente, quand le ministre nous dit: C'est dans les données, ce n'est pas vrai. Quand je lui dis, par exemple: Combien ça va coûter, le déplacement des fonctionnaires? Ce n'est marqué nulle part. Je vais demander une question au ministre, voir. Peut-être, qu'il est au courant. Je vais essayer encore.

Concernant le Programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier, le ministère des Transports a demandé aux employés saisonniers de remettre leur démission comme employés saisonniers au ministère des Transports afin d'être admissibles au Programme de soutien à l'embauche du personnel saisonnier. J'espère qu'il est au courant, parce qu'il n'est au courant de rien, à date, de ce que je lui ai demandé. Il n'y a rien apparemment qui est en oeuvre. Cette demande serait achevinée à chaque individu par les directeurs régionaux du ministère. Le directeur régional fait parvenir à chaque employé une lettre de démission et demande de la compléter, de la signer et de la retourner. Ce procédé apparaît curieux sinon odieux. On demande à des gens de renoncer à des droits afin de devenir admissibles à une aide gouvernementale.

Le ministre peut-il nous dire si le ministère a demandé des avis au Protecteur du citoyen et au président de la Commission des droits et libertés de la personne sur cette question-là? De demander à des gens de renoncer à des droits pour avoir droit à des subventions s'ils sont employés par la municipalité... Parce que la réforme, on ne sait pas ce qui va arriver. Que ce soit dans six mois, dans un an, on ne le sait pas ce qui va arriver. Sauf que, quand les gens auront démissionné, ils auront perdu tous leurs droits d'être rappelés et, éventuellement, on ne sait pas quel va être l'état des

routes dans quelques années. On ne le sait pas quel va être l'état des routes, Mme la Présidente, parce que si les **gens**...les routes sont en mauvais état, le gouvernement, qu'est-ce qu'il fera?

On sait qu'antérieurement les routes ont déjà été sous la responsabilité des municipalités et les gouvernements en avaient repris la juridiction. Essentiellement, pourquoi, Mme la Présidente? Le ministère avait repris la juridiction sur les routes qui avait **été** confiée aux municipalités parce que certaines routes étaient laissées en mauvais état et c'est pourquoi le ministère avait repris les routes. On verra ce qui va arriver au point de vue **de**...dans les années prochaines, parce que l'avenir, le ministre ne le connaît pas. Quand je lui pose des questions, je lui pose des questions sur sa réforme. Ce n'est pas ma réforme, c'est sa réforme. Quand il dit qu'il y a des renseignements dans les documents, il n'y a pas de renseignements sur les documents que j'ai.

Toutes les questions que je lui ai demandées ce matin, à aucun endroit on ne trouve les renseignements sur ces questions-là, dans tous les documents qui ont été rendus publics par le ministère. À aucun endroit, on ne trouve les renseignements sur des questions que je lui ai demandées. C'est pourquoi je les lui demande, parce que je m'imagine, peut-être à tort, que le ministre qui, lui, est en charge de la réforme, je m'imagine qu'il est au courant. Il est possible qu'il ne le soit pas, Mme la Présidente. J'aimerais, à ce moment-là, qu'il dise tout simplement: On ne le sait pas. Sauf qu'actuellement il se vante d'une réforme sur laquelle il n'est capable de répondre à aucune question que nous lui posons.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Là, il y a un cinq minutes qui reste à M. le ministre et il y avait une autre intervention d'un député ministériel et d'un député de l'Opposition, mais étant donné qu'il y a 20 minutes qui sont réservées à l'interpellant et à l'interpellé, il y a deux interventions de 5 minutes qui vont tomber après les 5 minutes de M. le ministre. Alors, M. le ministre, vous avez cinq **minu-**tes, et immédiatement, vous entreprenez vos 10 minutes de conclusion.

M. Elkas: Là, je prends mes 10 minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous prenez 5 minutes et, après ça, vous avez 10 minutes de conclusion. Ce qui veut dire que vous avez 15 minutes de suite.

M. Elkas: Bon. Mme la Présidente, pour réassurer le député de Lévis, les gens qui devront démissionner, **ç'a** été réglé avec le Conseil du trésor. Ces gens-là resteront sur la liste de rappel pendant quatre ans.

M. Garon: ...pour prendre... pour ajouter cinq minutes, les 10 minutes cet après-midi. Seulement, je veux demander si les gens veulent. Habituellement, c'est ça que la présidence fait. On demande s'il y a consente-

ment. Il y en a un ou il n'y en a pas. Habituellement, il y en a un.

M. Morin: Consentement pour?

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Pour poursuivre 10 minutes plus tard.

M. Morin: Non, non.

Des voix: On était ici à 10 heures.

M. Garon: Parfait. Ce n'est pas de ma faute si le ministre des Finances était en retard à son entrevue, ce matin. Moi j'étais à temps, 9 h 30 précises.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

Conclusions

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Alors, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné, le Conseil du trésor a accepté de garder **ses** gens sur la liste de rappel pour une période de quatre ans. Alors, le point a été réglé. Mme la Présidente, je dois aussi répéter, parce que le député de Lévis pense qu'on ne sait pas ce qui se fait à l'intérieur du ministère, et il n'a pas raison du tout de faire ces affirmations-là. Mme la Présidente, j'ai expliqué ce qui se passerait dans la réforme, dans les grandes lignes, ce que ça représenterait. Il y a des discussions qui se font dans le moment, au moment où on se parle avec des employés. Il ne faudrait pas arriver avec la hache et penser qu'on peut s'en débarrasser du jour au lendemain comme ça.

C'est pour ça qu'on ne peut pas lui dire exactement le nombre de personnes qui vont être transférées, ou celles qui vont rester en place, ou celles qui vont peut-être prendre leur retraite. Justement, la semaine dernière, j'étais au party du quart de siècle pour les employés du ministère, au-delà de 200 employés, et il y en a parmi eux qui disaient: Peut-être que je devrais me préparer en vue de la réforme. Mais le discours qu'on entend est triste, vraiment triste, venant d'une personne qui semble savoir ce qu'elle fait.

Il devrait comprendre qu'à l'intérieur de n'importe quel programme de cette envergure, on ne peut pas conclure toutes les ententes dans la première **heure**. Alors, pour répondre à la **fine** pointe sur ce **qu'on** va faire pour chaque employé, comme je l'ai mentionné, pendant qu'on discute aujourd'hui, il y a des discussions dans les régions avec certains de ces employés, à savoir ce qu'il va y avoir, ce qui va advenir de leur avenir comme tel et de leur carrière.

Quant à nous, le programme d'aide, on n'en a pas parlé. Le programme d'aide aux employés. Le programme de retraite anticipée, on a 500 personnes qui ont appliqué et ça peut augmenter. Raison pour laquelle

je ne peux pas dire qu'il va y en avoir 556 ou 575, c'est pour ça que je ne peux pas lui dire s'il va y avoir 30 personnes ou 40 personnes dans une région ou dans une autre région. Il y a un programme d'aide dans le moment qui est en place. Il va être très difficile de dire que, oui, ils ont tous appliqué et qu'il n'y en aura pas plus demain matin.

Il y a un problème d'embauche au saisonnier. On n'en a pas parlé ici, mais on pense qu'on a été un ministère qui est sans coeur. Il y a 50 % du salaire qui a été subventionné au municipal, Mme la Présidente, pour la première année. Il y a 25 % du salaire, la deuxième année et 25 % encore, la troisième année, pour ceux qui veulent aller travailler soit pour le privé ou le municipal. Le saisonnier qui n'a plus d'emploi, là on en a — j'ai regardé justement, et on débute là; ça c'est un rapport qui m'a été donné et où on parle seulement des premières semaines — il y a 140 personnes qui ont déjà appliqué pour ces subventions. Des gens qui vont travailler dans le municipal.

(11 h 40)

Pour penser que le municipal ne va rien faire avec ce réseau qu'on leur transfère, qu'ils vont empocher les 150 000 000 \$ et qu'ils vont les mettre dans les parcs, qu'ils vont les mettre dans des voyages à l'extérieur... Pas grand confiance dans le municipal, pas grand confiance dans le municipal. Vous devriez avoir honte, honte. Comme je l'ai mentionné, Mme la Présidente, ça m'a fait plaisir de servir le milieu municipal pendant 17 ans. Et je vais vous dire qu'on sait comment gérer nos boîtes. Je le sais ce qu'on pourrait faire, nous autres, avec un montant d'argent, pour rendre encore — et je le répète — un service pas mal plus efficace que ce qu'on offre aujourd'hui. Et, là, on accuse le ministère d'être un gros géant endormi. «C'est-u» des propos du député de Lévis? Ces employés, ça fait des années qu'ils travaillent avec nous. Direction dont ils ont besoin, oui. C'est à nous de la donner cette direction. La minute qu'on fait le moindre pas pour faire une réforme, pour corriger les lacunes, pour valoriser la tâche de ces gens, on nous critique.

C'est sûr qu'à l'intérieur de deux heures, on ne pourra pas expliquer tout ce qu'on a fait. Mais on a un organigramme ici devant nous qui est mis sur pied, qui donne exactement, après deux ans et demi de discussions, qui donne exactement ce que le milieu veut voir aussi. Ils veulent voir des gens en place qui peuvent répondre, pas dire: poigne le téléphone, monsieur et appelle Québec ou appelle Montréal. Ce n'est pas ça la façon de marcher. On appelle un bureau d'affaires. On répond d'une façon courtoise et leur donne une réponse. Si on n'a pas la réponse, on leur dit: Oui, on va avoir votre réponse dans la journée, dans les 24 heures. Pas: Écrivez donc à l'autre ministère. Non, ce qu'ils appellent «one-stop service, the buck stops here». Et on va vous traiter comme vous le méritez. On va vous traiter d'une façon au-delà de vos attentes. Vous devriez voir, Mme la Présidente, la formation qui se donne sur le territoire, aujourd'hui, pour qu'on puisse répondre aux

attentes des clients.

Mme la Présidente, ça fait seulement 3 ans et demi que je suis ici, j'ai vu ce qui s'est passé. J'ai le résultat devant moi de ce qui ne s'est pas fait pendant 9 ans. Mme la Présidente, je trouve un peu mesquin, de la part du député de Lévis, la façon dont eux ont géré leur dossier. Si eux pensent qu'on devrait se lancer dans l'aérien, comme il aimerait penser, comme ils ont fait dans le temps, d'encourir des déficits de 20 000 000 \$ par année en achetant des Québécois? Ça, c'est la bonne gestion des péquistes.

Et pour répondre, Mme la Présidente, à la question qui m'a été posée. Est-ce que c'est seulement les ouvriers qui se font mettre à la porte? Il n'y a personne qui s'est fait mettre à la porte. Personne ne s'est fait mettre à la porte. Il y a eu des ententes avec ces employés et les ententes continuent. 33 %, en passant. J'aimerais que le député de Lévis l'écoute. 33 % de la diminution de l'ensemble des effectifs, ce sont des cadres, des gérants, pas des saisonniers qui travaillent avec la pelle, qui nous ont bien servi pendant des années, mais des cadres. Et on va réduire à l'intérieur de la boîte. Et il va y en avoir plus de réductions. Parce qu'on va devenir plus efficaces.

Et quand on va dans une formule de décentralisation et on donne plus de pouvoirs aux directions territoriales, et on donne plus de pouvoirs et plus de présence au niveau des centres d'exploitation, en décentralisant, on peut mieux identifier nos besoins. Et là, on s'aperçoit que, oui, peut-être, on n'a pas besoin de ce poste, ou ce poste, ou ce poste. C'est pour ça qu'aujourd'hui en deux heures, je ne peux pas dire au député de Lévis, même si j'essayais, je ne peux pas lui dire combien de postes, à la fine pointe — si vous permettez, je cherche le mot — combien de personnes exactement on va avoir en place dans 3 ou 4 mois. On a fait des prévisions basées sur les discussions qu'on a eues avec le milieu. Le député de Lévis ne fait aucune confiance à l'organisation du ministère, au nouveau ministère des Transports. Il ne fait aucune confiance. Et, ce qui me fait de la peine le plus, Mme la Présidente, aucune aux municipalités. Et c'est ça que je trouve triste. Le député de Rousseau l'a dit. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on parle de transférer cette partie des travaux très importants au milieu municipal, par l'entremise des MRC ou directement aux municipalités. On l'a souvent dit au municipal. J'étais membre de l'UMQ, j'étais membre de la direction de l'UMQ. On l'a souvent dit: Transférez-nous la responsabilité, vous allez voir qu'elle va mieux se faire. En pensant, pas à la personne qui fait la perception des taxes puis la dépense, mais en pensant plutôt au contribuable. Mais vous, vous avez pensé, au lieu de regarder l'efficacité du ministère qui va montrer l'exemple aussi aux autres ministères. Parce que c'est la première pour faire une grande réforme comme telle. Ça en prend une.

Au lieu de critiquer, au lieu de passer, regardez plus positivement ce que ça va donner. On a bien pensé de critiquer le municipal. Je ne pense pas qu'ils soient en mesure de le faire parce qu'ils n'ont pas les moyens de le

faire, ils n'ont pas la capacité de le faire. Ça, c'est de mettre une croix sur, premièrement, le municipal, puis dire au privé: Vous autres, là, tassez-vous, c'est seulement le gouvernement qui peut bien faire dans l'entretien des routes. Ce n'est pas une façon d'opérer, c'est vraiment une façon de nous rendre plus banqueroute.

Nous mettre en banqueroute, nous aligner dans une direction où vous avez aligné cette population québécoise qui n'a pas mérité de vous avoir en place pendant neuf ans. Parce que vous nous avez causé énormément de dommages. Je le dis avec grande sincérité puis, moi, ce qui me touche le plus, c'est que je vous ai vus en action. J'étais un des demandeurs dans le temps. J'ai vu ce que vous avez fait. Aujourd'hui, on prend le temps de corriger, non seulement des choses que vous avez faites, mais on a manqué notre coup aussi dans certains cas. Mais, aujourd'hui, on pose des gestes concrets. Chose qui est appréciée. Parce que je fais la tournée, moi aussi, des régions puis ils m'en parlent, les gens. Les hommes d'affaires, les gens qui paient les taxes, ceux qui doivent contribuer à tous les jours. Quand est-ce que vous allez dégraisser? Quand est-ce que vous allez rendre la machine plus efficace? On a trouvé un moyen puis le député de Lévis, lui, passe son temps à critiquer.

Bien franchement, on est venus ici, en interpellation, Mme la Présidente, on s'est déplacés, l'ensemble, ici. Ça m'a permis, aujourd'hui, d'éclaircir notre position auprès du public, ceux qui nous écoutent. Mais je vais vous dire une chose: si le député de Lévis pense qu'il a gagné quelque chose aujourd'hui en essayant de m'embarrasser, il ne m'a pas embarrassé du tout, du tout. M'accuser... Dire que je ne sais pas ce qui se passe à l'intérieur de mon ministère. Ça ne me fatigue pas du tout parce que je ne suis pas demandé... Je ne pense pas que les gens, les personnes de Saint-Georges de Beauce, les gens du Lac-Saint-Jean pensent que le ministre a réponse à tout ce qui se passe dans les régions. Ils doivent faire confiance au ministère, les gens qui les représentent. Puis ils doivent faire aussi confiance aux députés puis les cabinets qui ont fait la tournée dans la province pour expliquer la position du ministère.

Mais, vous savez, je n'ai pas vu grand point négatif au niveau de la réforme. Seule chose que j'ai vue, qui m'a vraiment frappée, c'était le fait qu'on a annulé une présentation qui devait se faire lorsqu'on avait annoncé une réforme. C'est le député de Lévis, lui, s'il veut s'attarder sur... critiquer une dépense de 70 000\$, lorsque nous, on est préoccupés plutôt... Et ce 70 000 \$, un montant très bien fondé, une façon d'exprimer notre point de vue. Non seulement au public, mais aux employés aussi. Mais, ce qui était important, regardons les gros chiffres. Les économies, les vraies économies. Donc, les contribuables, ce seront les grands gagnants. Ça, on parle de 126 000 000 \$ en notre troisième année. Ça, c'est quelque chose, Mme la Présidente.

(11 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis, pour votre réplique de 10 minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: Bon. Alors, Mme la Présidente, comme vous avez pu le constater, nous n'avons eu aucune réponse à toutes les questions que nous avons posées. Et le ministre a improvisé du début jusqu'à la fin. Quant au député de Montmagny, sa grande contribution, ça aura été de souffler des mots au député de Louis-Hébert pour blâmer le précédent gouvernement d'avoir aidé une des meilleures auberges du Québec à ne pas fermer ses portes lorsqu'elle a passé au feu. Et je vais vous dire: quand on a des amis de même comme députés, on n'a pas besoin d'ennemis. Et je voudrais encore réitérer que si le Manoir des Érables considère qu'il est en danger avec un député comme celui qu'il a, il sera le bienvenu à Lévis n'importe quand parce que, nous autres, des auberges comme ça, on aimerait ça en avoir chez nous. Et, quand on a un député assez bête pour souffler les mots à un autre député, d'un autre comté parce qu'on n'a pas le courage de parler contre, pour essayer de faire parler le député de Louis-Hébert contre le projet qui a contribué à maintenir des dizaines d'emplois à Montmagny depuis le temps, alors que c'est un établissement de valeur patrimoniale, qui est le manoir de l'ancien seigneur, qui a coûté cher à rebâtir parce qu'il avait brûlé et que, si le député de Montmagny n'est pas capable de comprendre ça, je vais vous dire une chose: Bienvenue au Manoir des Érables, s'il veut déménager à Lévis, nous autres, on va bien l'accueillir et on va être contents de l'avoir chez nous.

M. Gauvin: Question de règlement, Mme la Présidente.

M. Garon: Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole.

M. Gauvin: Question de règlement.

M. Garon: Non, c'est moi qui ai la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, là.

M. Gauvin: Le député de Lévis a fait allusion...'

M. Garon: Non, non...

M. Gauvin: ...a fait allusion à l'intervention...

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

M. Gauvin: ...du député de Louis-Hébert et non à la mienne.

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M.

le député de Montmagny. M. le député de Montmagny, ce n'est pas...

M. Gauvin: Ce n'était pas l'intervention du député de Montmagny-L'Islet.

La Présidente (Mme Bélanger): ...une question de règlement...

M. Gauvin: C'est de ça qu'il faudrait s'assurer.

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

M. Garon: Mme la Présidente, c'est clair que le député de Louis-Hébert s'est fait souffler, je les voyais parler ensemble. Il s'est fait souffler des paroles pour parler contre un établissement de son comté.

Le ministre a improvisé, n'a pas répondu, ne s'est même pas préparé pour l'interpellation. Il n'a rien ajouté, il n'a rien dit à aucun point que je lui ai mentionné.

La seule chose qui est certaine dans la réforme, c'est que les contribuables vont payer. Il n'y a que ça de certain. Hier, la facture qu'ils ont eue, c'est que le fonds de la Société de l'assurance automobile du Québec qui était de 1 000 000 000 \$, qui avait été indiqué comme une dette de la Société aux assurés, qui devait être remboursée sur une période de 10 années, ils vont perdre leur réserve actuarielle, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec n'aura plus d'argent. Et, aujourd'hui, on dit qu'il y a une déclaration d'eux, qu'ils sont furieux parce qu'ils considèrent que cette caisse appartient aux assurés. Pourtant, c'est le ministre qui est le gardien. Le ministre n'a pas gardé la caisse des assurés et la caisse, c'est 3 000 000 000 \$ qui auront disparu depuis 1986. La caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec n'aura plus aucun surplus.

M. Doyon: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: C'est sur la pertinence tout simplement. On est sur la réorganisation...

M. Garon: Écoutez, c'est mes 10 minutes, Mme la Présidente...

M. Doyon: ...du ministère, alors il faudrait qu'on en parle.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, c'est la conclusion du...

M. Doyon: Oui, oui mais ça reste que...

La Présidente (Mme Bélanger): ...député de Lévis, là.

M. Doyon: ...le règlement s'applique quand même, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, c'est sur...

M. Garon: Mme la Présidente...

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

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...du ministère des Transports.

M. Garon: Je parle des coûts, parce qu'on parle justement du... Le ministre a parlé des coûts. Les coûts, j'ai dit: c'est ça que les gens vont avoir. La facture, elle est arrivée hier. Il n'y a pas d'économie. Il y a une facture additionnelle pour les contribuables de 1 000 000 000 \$ qui est arrivée hier, qui vont être pris de la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec et, non seulement ça, mais il y a même une indexation des primes parce qu'on aura vidé la caisse depuis 1986.

Quand on parle d'une réorganisation administrative, aucune prévision de dépenses, aucun chiffre précis qui a été mentionné par le ministre. Combien coûteraient les déplacements, les voyages, les frais de séjour pendant la période intérimaire, pendant la période de plusieurs mois que prévoit la convention collective avant que les gens soient obligés de déménager, quand il y a plus de tant de kilomètres de l'endroit où ils travaillent, d'où ils sont déplacés? Le ministre n'a indiqué aucun coût.

Et il nous a même dit plus: Qu'il ne le savait pas. Parce qu'il a dit: Actuellement, on n'est pas dans la micro-organisation, on est dans l'organisation générale. Comment peut-il prévoir l'organisation générale quand il ne sait pas quelles personnes vont être dans les bureaux ou qui il va déplacer? Alors, actuellement, il nous a dit qu'il déplacerait des bureaux et il n'a pas l'air de savoir, de la manière qu'il nous a répondu, qui va aller dans ces bureaux-là parce qu'on n'est pas rendus là. Sauf qu'on sait qu'on va les louer, on ne sait pas encore qui on va déplacer, on ne sait pas qui va rester, on ne sait pas comment ça va être affecté et on ne sait pas combien ça va coûter.

Mme la Présidente, quand le ministre essaie de nous faire croire qu'il gère son ministère comme un homme d'affaires, je ne comprends pas beaucoup. Il gère plutôt ça comme Christophe Colomb qui ne savait pas où il allait, qui ne savait pas où il arriverait et qui ne savait pas comment il irait. Il est arrivé en Amérique sans savoir où il s'en allait. Alors, le ministre, lui, ne

sait pas du tout où il s'en va dans sa réforme puisqu'il n'est pas capable d'indiquer un seul coût. Il n'a pas été capable d'indiquer une seule affectation. Il n'a pas été capable d'indiquer, pour le secteur maritime et aérien, aucune localisation des fonctionnaires. Il n'a même pas été capable de nous dire ceux qui resteraient à Québec et ceux qui partiraient. Sauf qu'il y a des gens qui ont commencé à être affectés et nous avons déjà des commentaires de gens qui vont être déplacés. Des gens qui nous disent actuellement: On me dit que je vais être déplacé avec ma famille à tel endroit et, actuellement, ça cause des problèmes considérables, et les gens qui n'accepteront pas les déplacements vont avoir, à ce moment-là, des mises en disponibilité. Il y a des gens qui vont être frappés et le ministre n'a même pas l'air au courant, Mme la Présidente. C'est ça qui est terrible. Parce que, contrairement à ce qu'il dit actuellement, dans son ministère, les gens ont eu des avis de déménagement et de déplacement. Le ministre n'a admis connaître aucun déplacement, et on n'est pas rendus là, alors qu'il y a des gens qui ont déjà reçu leur avis de déplacement. Des gens ont déjà reçu leur avis pour leur dire où ils s'en iraient.

Ce n'est pas normal, Mme la Présidente, qu'une réforme, alors que ce sont les fonds des contribuables... Et j'aurai l'occasion de revenir avec des cas précis en cette Chambre, la semaine prochaine. Puisque le ministre dit que c'est... J'aurai des cas précis de fonctionnaires où je pourrai lui demander: Tel fonctionnaire qui va être déplacé à telle place, combien ça va coûter de frais de voyage dans l'intervalle? Combien ça va coûter de frais de déplacement? Combien ça va coûter de frais de séjour? Et pourquoi il est déplacé de tel endroit à tel endroit? Parce qu'il y a déjà des fonctionnaires qui ont reçu leur affectation de déplacement.

Le ministre n'est pas capable de nous dire aussi comment ça va être organisé sur le plan des divisions territoriales. Il a dit que c'étaient, à toutes fins pratiques, des petits ministères dans les régions. Alors, combien y aura-t-il de petits ministères dans les régions alors qu'il ne sait même pas qui va s'occuper de quoi dans les régions et à quel endroit on va s'occuper du maritime, à quel endroit on va s'occuper de l'aérien, à quel endroit on va s'occuper du transport en commun, à quel endroit on va s'occuper du camionnage?

Pourtant, d'après ce qu'il nous dit, son ministère va être réorganisé, va être relocalisé, mais il n'est pas capable de répondre aux questions que nous lui posons. Ce n'est pas normal, Mme la Présidente. C'est triste en même temps parce que les contribuables paient des factures importantes actuellement.

Il y a des rapports qui ont été faits où les gens souhaitent qu'il y ait des réaménagements administratifs, mais qui sauvent de l'argent au contribuable. Actuellement, on ne le sait pas du tout. On ne sait pas du tout ce qui va se passer et le ministre ne le sait pas lui non plus et, s'il le sait, il a refusé de le dire.

Habituellement, quand on est heureux d'une réforme, qu'on pense qu'elle est bonne, on est heureux d'en

parler. Le ministre n'a pas voulu en parler. Ou bien il est au courant, ou bien il n'est pas au courant. S'il est au courant et qu'il n'a pas voulu en parler, c'est parce qu'il n'est pas très fier de sa réforme. Normalement, il devrait être très heureux de parler d'une réforme qu'il connaît et qu'il considère bénéfique. Il n'a pas voulu parler du tout des coûts. Il n'est même pas capable de nous dire où est l'argent qu'il va sauver. Parce que, normalement, quand on fait une réforme, on dit: On va sauver de l'argent. On sait que ça va nous coûter tant à tel, et tel, et tel endroit, et on va sauver tant à tel, et tel, et tel endroit. Vous avez remarqué, c'est aussi vague...

Une voix: Mme la Présidente.

M. Garon: ...du côté du montant qu'il va sauver...

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

M. Garon: Il nous dit un chiffre garroché en l'air: 126 000 000 \$.

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

M. Garon: 126 000 000 \$ qu'il nous dit, un chiffre garroché en l'air, mais il n'est pas capable de nous dire exactement combien ça va coûter, comment il va transférer à d'autres et quelle va être l'économie au bout de la course pour qu'on puisse l'évaluer. Il n'est pas capable de le dire. Et, Mme la Présidente, les contribuables vont avoir une autre surprise. Et on a vu jusqu'à maintenant... Les surprises qu'ils ont eues ont été des surprises qui n'ont pas été très agréables.

Aujourd'hui, le ministre... On a vu des commissaires des transports affectés à Québec qui siègent à Montréal, et qui ont coûté à deux, à date, même pas dans un an, un, depuis juillet 1992, et l'autre, depuis novembre 1992 ont coûté près de 40 000 \$ en frais de séjour et frais de déplacement. Là, on va voir combien ça va faire au bout de la course avec les chambardelements qu'on fait actuellement au ministère, où on fait seulement déplacer de ville. On ne sauve pas d'argent, on les déplace de ville à l'intérieur de la même région.

J'aimerais ça savoir... On aurait pu nous dire en quoi c'était utile de déplacer le bureau de Longueuil à Brossard, qui sont situés à très peu de distance l'un de l'autre, seulement jouer à la chaise musicale, pour favoriser quoi? Il n'y a pas beaucoup de gens qui peuvent voir une rationalité là-dedans. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le député de Lévis. La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 heures)