



ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATRIÈME SESSION

TRENTE DEUXIÈME LÉGISLATURE

journal des Débats

Commissions parlementaires

**Commission permanente de l'aménagement
et des équipements**

**Étude des crédits du ministère des
Transports (2) et du ministère du
Loisir, de la Chasse et de la Pêche (1)**

Président: M. Richard Guay

Le jeudi 12 avril 1984 - No 5

QUÉBEC

Table des matières

Ministère des Transports	CAE-187
Trains de banlieue sur le territoire de la CUM	CAE-187
Construction et conservation du réseau routier	CAE-192
Contrôle routier pour le transport des marchandises	CAE-192
Autoroute 13	CAE-194
Amélioration du réseau routier rural	CAE-198
Reconstruction de la route 132	CAE-202
Routes 112 et 116	CAE-206
Autoroute 55	CAE-207
Pavage des routes non numérotées	CAE-210
Sécurité sur les autoroutes et dans les tunnels	CAE-212
Voies d'accès au centre hospitalier de Gatineau	CAE-217
Double traitement de surface (DTS) des routes	CAE-218
Rachat des permis de taxi	CAE-219
Crédits périmés	CAE-222
Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche	CAE-223
Exposés préliminaires	
M. Guy Chevette	CAE-224
M. Marc-Yvan Côté	CAE-229
M. Guy Chevette (réplique)	CAE-232
Régie des installations olympiques	CAE-233
Soutien aux municipalités et aux organismes de loisir	CAE-237
Promotion du loisir socioculturel	CAE-240
Subventions aux fédérations et associations de loisir	CAE-241
Fête nationale	CAE-246
Vacances-Familles	CAE-251
Plein air, parcs et réserves	CAE-253
Jardin zoologique de Québec	CAE-253
Parc du mont Saint-Bruno	CAE-256
Parc du Saguenay	CAE-259
L'avenir des parcs nationaux du Québec	CAE-261

Autres intervenants

M. Élie Fallu, président
M. Luc Tremblay, président suppléant
Mme Lise Bacon, présidente suppléante

M. John O'Gallagher
M. Jacques Léonard
M. John Ciaccia
M. Hermann Mathieu
M. John J. Kehoe
M. Jacques Le Blanc
M. Michel Bissonnet
M. Georges Vaillancourt
Mme Carmen Juneau
M. Gérard D. Levesque
M. Mark Assad
M. Léopold Marquis
M. Hubert Desbiens
M. Jean-Guy Rodrigue

Table des matières (suite)

- * M. Paul Lussier, ministère des Transports
- * M. André Marcil, Commission des transports du Québec
- * M. Pierre Michaud, ministère des Transports
- * M. Yvan Demers, idem
- * M. Jean-Paul Bonneau, idem
- * M. Jacques Charland, idem
- * M. Jean Deschamps, Régie des installations olympiques
- * M. Jean Rioux, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
- * M. Pierre Bernier, idem
- * M. Michel Noël De Tilly, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 12 avril 1984

**Étude des crédits du ministère des Transports
et du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche**

(Dix heures onze minutes)

Le Président (M. Fallu): À l'ordre, s'il vous plaît!

Ministère des Transports

Membres de la commission, M. le ministre, la commission permanente de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. C'est notre troisième séance de l'étude des crédits du ministère des Transports. Nous avons jusqu'à 12 h 30 pour terminer l'étude de ces crédits. Avec un ordre de la Chambre, nous continuerons après la période des questions. Je reconnaitrai donc la première personne qui me demandera la parole.

M. O'Gallagher: M. le Président.

Le Président (M. Fallu): M. le député de Robert Baldwin.

**Trains de banlieue
sur le territoire de la CUM**

M. O'Gallagher: Je voudrais prendre la parole sur la question des trains de banlieue, surtout celui de Montréal-Deux-Montagnes. Étant donné qu'on a invité Quebecair et la Société québécoise des transports hier après-midi, j'ai demandé la parole pour revenir sur ce sujet ce matin.

Je voudrais tout simplement dire que, si on se souvient bien, en 1977-1978 et en 1980, on a parlé beaucoup en Chambre et on a eu une question avec débat le vendredi sur l'intégration des trains. C'était évident pour tout le monde que Montréal était contre l'intégration du train Montréal-Deux-Montagnes dans le système de la CTCUM. Cependant, l'entente qui est survenue entre le CN et la CTCUM a vraiment constitué un tour de force de la part du prédécesseur du ministre actuel. Montréal a embarqué dans cette affaire sans gaieté de coeur, si on peut dire. Depuis ce temps, la CTCUM laisse entendre dans le territoire de la banlieue ouest que le service de transport serait plus efficace avec l'utilisation d'autobus express qu'avec le métro de surface actuellement en place. Maintenant que Pointe-aux-Trembles fait partie de la ville de Montréal depuis un an - et cela a été confirmé par le ministre hier - Montréal prône un métro de surface.

On trouve cela un peu trop drôle. Dans la section du territoire hors de la ville de Montréal, on est contre le métro de surface et maintenant Pointe-aux-Trembles, la banlieue est et l'intérieur de la ville de Montréal prônent un métro de surface pour leur territoire.

En d'autres mots, ce conflit d'intérêts de Montréal, exercé par son poids à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal et son influence sur la CTCUM, et probablement sur le ministre actuel, favorise l'installation d'un métro de surface à Pointe-aux-Trembles, la banlieue est de Montréal, et favorise en même temps la détérioration du métro de surface déjà existant, en opération entre Montréal et Deux-Montagnes.

M. le Président, je trouve que le rôle du ministre n'est pas d'agir comme secrétaire d'un consensus impossible parmi les municipalités de l'île de Montréal. On sait qu'il est impossible de trouver un consensus, étant donné surtout les intérêts de Montréal. Je pense que cette question d'amélioration du service et de renouvellement de l'équipement sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes devrait être une priorité, non de Montréal, mais surtout du ministre des Transports, dans l'intérêt de tous les Montréalais et dans celui du député de Deux-Montagnes, comme il l'a mentionné hier.

C'est ce que je voulais dire. Il est temps de faire preuve de leadership sur cette question très importante du métro de surface de l'île de Montréal. J'aimerais demander au ministre de prendre l'engagement de fournir ce leadership et non de rechercher un consensus impossible à atteindre actuellement.

Le Président (M. Fallu): M. le ministre.

M. Léonard: M. le Président, je pense que j'ai exprimé ce que j'avais à dire hier sur cette question. Le gouvernement du Québec, effectivement, a l'occasion aussi d'exprimer ses vues sur le développement du transport en commun à Montréal. Maintenant, je pense bien que l'idéal est d'en arriver à un consensus et c'est ce que nous cherchons d'abord. Si jamais on se rendait compte qu'il n'y a pas moyen d'en avoir, je pense qu'on avisera en temps et lieux mais, jusqu'à nouvel ordre, le dossier est actif au niveau de la CUM, à Montréal; en témoignent les

travaux de la commission permanente sur les transports. Le dossier évolue. Il y a des projets dont on ne parlait pas il y a deux ans encore, par exemple, la ligne 7; aujourd'hui, on en parle. On a parlé d'une ligne qui relierait une station de métro de l'est, l'avant-dernière dont j'oublie le nom, mais qui irait jusqu'au bout de Pointe-aux-Trembles par le sud. Je pense qu'il y a un certain nombre d'idées qu'on creuse, une après l'autre, et qu'on rejette. Je pense que le dossier évolue. La CUM elle-même n'a pas bloqué les choses sur cela. Elle a demandé un délai au cours du printemps dernier, je crois, avant d'en arriver à des décisions définitives sur cela. Je souhaite qu'il y ait un consensus de tous les partenaires dans cela.

M. O'Gallagher: Je vous souhaite bonne chance, M. le ministre. Comme vous le savez, ce consensus sera extrêmement difficile à avoir. En terminant sur cette question, je voudrais vous demander de nous fournir des détails - pas nécessairement aujourd'hui, mais dans les jours qui suivront - sur les 3 800 000 \$ qui ont été utilisés en plans et devis pour l'amélioration de cette ligne de banlieue. J'aimerais avoir cela surtout axé sur les plans et devis qui ont été préparés pour la partie de cette ligne qui affecte le comté de Mont-Royal, le comté de Deux-Montagnes, le comté de Saint-Laurent et le comté de Robert Baldwin.

M. Léonard: Ce qui a été dit hier, les coûts qui ont été encourus sur cette ligne l'ont été à partir de la gare centrale jusqu'à la côte Vertu en très grande partie. Je ne sais pas si vous voulez les détails; si ce sont les plans et devis au complet, vous savez, il y a quelques montagnes de paperasse dans cela.

M. O'Gallagher: Je ne voudrais pas les rapports en détail. Je voudrais simplement une liste complète des titres.

M. Léonard: Il n'y a pas de plans et devis de faits. D'accord, un peu plus détaillée que cela.

M. O'Gallagher: Remarquez bien que Montréal-côte Vertu n'affecte aucunement la ligne Montréal-Deux-Montagnes.

M. Léonard: Je m'excuse pour M. le député, mais la ligne Deux-Montagnes entre à la gare centrale par le tunnel; je pense que tout le monde sait cela.

M. O'Gallagher: Ce n'est pas proprement dit, cela affecte le transport dans le centre de Montréal.

M. Léonard: Mais les gens de votre

comté qui prennent le train et qui entrent à la gare centrale passent exactement par le bout de voie qui a été étudié là. Je note simplement que M. le député me souhaite bonne chance pour aller chercher un consensus. Cela veut dire aussi, s'il est conséquent que, si jamais on était obligé de trancher quelque chose dans le dossier, nous aurons son appui.

M. O'Gallagher: Oui, oui.

M. Ciaccia: Cela dépend comment vous allez le trancher.

M. O'Gallagher: Oui.

M. Léonard: Ah bon! Très bien, merci.

M. Ciaccia: Je peux vous assurer, M. le ministre, que, si vous tranchez la question en décidant de procéder à la modernisation de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, vous allez certainement avoir notre appui.

M. Léonard: Cela n'a jamais été rejeté.

M. Ciaccia: C'est comme quelqu'un qui dit: Oui, je te dois de l'argent, mais il ne te paie jamais. Vous ne le rejetez pas, mais vous ne le faites pas. Cela n'aide pas beaucoup les usagers. Vous pouvez être pendant dix autres années sans le rejeter. En attendant, la modernisation ne se fait pas et le service n'est pas donné.

M. Léonard: M. le Président, on va recommencer alors parce qu'hier j'ai eu l'occasion d'expliquer les sommes d'argent qui ont déjà été affectées à des travaux préliminaires de modernisation pour une réparation essentielle des trains à l'heure actuelle et, ensuite, à des travaux qui sont faits sur un premier tronçon, gare centrale-Côte Vertu. Quant à nous, le dossier est toujours très actif.

M. Ciaccia: Il est actif d'une façon très passive.

Le Président (M. Fallu): Le député de Chambly a une question, je crois, sur les trains de banlieue. Étant sur la rive sud, j' imagine qu'on va entendre parler du train de banlieue.

M. Ciaccia: On va revenir au programme 1, à moins que ce soit sur le...

M. Tremblay: Il ne faudrait pas que ce soit deux poids, deux mesures, M. le député.

M. Ciaccia: Non, pas du tout. On veut revenir au programme 1.

M. Tremblay: Oui, mais vous êtes sur

les trains de banlieue?

M. Ciaccia: Non, on n'était pas sur les trains de banlieue, on était...

Le Président (M. Fallu): Nous sommes toujours dans les remarques préliminaires, sauf que le hasard a voulu que nous approfondissions la question des trains de banlieue.

M. Léonard: Le programme 7, on l'a analysé hier.

M. Tremblay: De la manière que l'Opposition fonctionne, j'ai peur qu'on n'arrive jamais au programme.

M. Ciaccia: Oui, je peux vous assurer qu'on va arriver au programme.

Le Président (M. Fallu): Une remarque rapide pour le moins, M. le député de Chambly.

M. Tremblay: En fait, j'aimerais que le ministre nous brosse un tableau de la situation sur le train de banlieue Montréal-Saint-Hilaire.

M. Léonard: Montréal-Saint-Hilaire. Les éléments qui sont survenus tout dernièrement sont les suivants: nous avons adopté la loi 46. D'abord, la ligne de chemin de fer Montréal-Saint-Hilaire est l'une des trois lignes pour lesquelles nous avons signé une entente avec le gouvernement fédéral de 70 000 000 \$, l'admission au programme PATU. Donc, c'est l'une des trois lignes en cause. Il y a eu certaines sommes d'argent, quoique minimes, dépensées jusqu'ici, mais la ligne fonctionne quand même présentement.

De plus, vous savez qu'il y a des discussions qui portent sur la CTRSM dans le dossier - vous êtes député du coin; vous savez fort bien ce qu'il en est - et que les municipalités de cette section, à la suite de la loi 46, ont décidé pour la plupart de se retirer ou de retirer le service de la CTRSM et de créer des conseils intermunicipaux de transport. Elles ont signé un contrat avec la CTRSM. Elles ont créé un conseil intermunicipal de transport au titre de la loi 46.

Maintenant, je pense que le conseil venant d'être mis en place va décider lui-même s'il rattache certaines lignes à la CTRSM, au train ou non, selon les horaires. Je pense que le dossier progresse là-dessus, mais au niveau institutionnel présentement et pas encore au niveau des investissements.

M. Tremblay: Si j'ai bien compris...

M. Léonard: Si vous voulez que M. Paul Lussier complète ce que j'ai à dire, nuance ou corrige même à l'occasion...

M. Lussier (Paul): M. le ministre, c'est plutôt pour compléter ce que vous avez dit, si vous le permettez. Comme le ministre l'a dit, essentiellement, dans le cas de la ligne Saint-Hilaire, il y a un seul train par jour qui fonctionne depuis assez longtemps et que le ministère subventionne par l'intermédiaire de la CTRSM, la subvention de base du programme de subvention à l'exploitation, c'est-à-dire 40% des revenus. Donc, le CN reçoit 40% des revenus qu'il perçoit sur le train. C'est seulement en attendant.

Qu'est-ce qu'on attendait? On attendait essentiellement que les municipalités s'organisent en conseil intermunicipal du transport ou en entité capable de négocier avec le CN ou avec nous pour cela. La loi 46 leur a permis cela. Malheureusement, au lieu d'avoir un seul interlocuteur dans ce corridor, il y en a trois: d'une part, les municipalités immédiatement situées sur la rive sud, qui font partie de la CTRSM, c'est-à-dire Saint-Lambert, Longueuil et Saint-Hubert; ensuite, Saint-Bruno qui a fait, pour le moment, bande à part par rapport au CIT qui va de Saint-Basile jusqu'à Saint-Hyacinthe et, finalement, le CIT de Saint-Basile et Saint-Hyacinthe.

Ce matin, j'essayais de rejoindre le maire de Saint-Bruno pour convoquer une réunion à ce sujet. Nous attendons une proposition du CIT de Saint-Basile à Saint-Hyacinthe d'intégrer le service du train dans son service de transport en commun dont il s'est doté par contrat avec la CTRSM. Il veut aussi le service de train, mais il faut trouver moyen d'inclure Saint-Bruno dans ce service parce que Saint-Bruno représente quand même la moitié des usagers du train, et ainsi de suite. Cela semble un peu compliqué. En fait, cela l'est, mais on peut dire que les choses sont en voie de règlement au rythme où les municipalités arrivent à assumer les responsabilités nouvelles ou les responsabilités qui leur sont plus clairement dévolues dans le cadre de la loi sur les conseils intermunicipaux de transport qui a été adoptée en décembre dernier seulement. Je pense que d'ici quelques mois on devrait être en mesure de pouvoir conclure un contrat avec le Canadien National, pour la ligne Saint-Hilaire, au moins pour une intégration qu'on appelle intérimaire, c'est-à-dire avant de décider ce qu'on fait à long terme avec la ligne. Et, encore, cela dépendra de la volonté des municipalités.

M. Tremblay: Sommes-nous assurés présentement que le Canadien National va poursuivre son service jusqu'au moment où l'on aura une entente de signée avec lui?

M. Lussier: Je pense qu'il faudrait poser cette question au Canadien National parce que le Canadien National est assujéti

aux lois fédérales de la Commission canadienne des Transports et il faudrait que lui décide de cesser le service et de vendre l'autorisation à la Commission canadienne des Transports de le cesser.

À mon point de vue, je ne crois pas que le Canadien National cesse le service à brève échéance tant et aussi longtemps que les négociations se poursuivent, vont de l'avant et permettent d'entrevoir une solution positive à plus ou moins brève échéance.

M. Tremblay: Si j'ai bien compris, le CN n'a pas indiqué qu'il cesserait le service dans un avenir rapproché.

M. Lussier: Non. Il a indiqué son impatience, son souhait ardent que le problème soit résolu et qu'un contrat en bonne et due forme soit signé pour lui permettre de réduire les déficits qu'il prétend encourir par ce service, mais il n'a pas dit qu'il était pour cesser le service, je ne sais pas, le 1er juin ou telle chose, pas du tout.

M. Tremblay: Merci.

M. Léonard: M. le Président, je voudrais simplement ajouter une chose sur ce point. Dans la prochaine rencontre que j'aurai avec M. Axworthy, il devait justement être question des trains de banlieue, du niveau de services, de ce qui arrivait aussi avec ces lignes et la relation avec le Canadien National.

Le Président (M. Fallu): Oui, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: On est sur le cas de la rive sud et je voudrais soulever une question au sujet de l'application de la loi 46, de ses conséquences. Les municipalités du territoire desservies par la CTRSM ont eu jusqu'au 31 mars, je crois, pour décider de l'organisation du transport en commun sur leur territoire. Au mois de mai 1983, votre prédécesseur avait suggéré aux municipalités trois types d'organisation: premièrement, les municipalités pouvaient demeurer avec la CTRSM et s'entendre avec celle-ci pour un contrat de services, les municipalités pouvaient choisir de former des corporations locales de transport ou elles pouvaient demander à l'entreprise privée d'assurer le transport sur leur territoire.

Au mois de décembre, votre prédécesseur avait annoncé que peu d'usagers du transport en commun des banlieues de Montréal desservies par la CTRSM perdraient leur service de transport vers Montréal à compter du 1er janvier. On avait prévu certaines difficultés. Alors, on avait suggéré un amendement qui avait été adopté pour en

retarder l'application jusqu'au 31 mars.
(10 h 30)

Apparemment, on m'informe qu'une vingtaine de municipalités, sur un nombre d'ententes possible avec la CTRSM de 49, ont refusé de signer une entente avec celle-ci et il ne semble pas que l'entreprise privée soit prête à desservir ces territoires. Il me semble que l'usager pourra en souffrir et cela irait à l'encontre des représentations qui ont été faites par votre prédécesseur. Selon un communiqué du gouvernement du 17 novembre 1983, le ministre des Transports annonçait que dans les territoires où les municipalités n'auront pas contracté d'entente avec un transporteur, la responsabilité du choix du transporteur reviendra à la Commission des transports du Québec. Je crois que c'est l'article 32. Ce sont les articles 29 et suivants du projet de loi qui prévoyaient ceci.

Alors, à la lumière de la situation qui prévaut pour les usagers du transport en commun dans une vingtaine de municipalités, est-ce que le ministre entend prendre des mesures pour assurer les usagers qu'ils ne seront pas privés du transport en commun? Est-ce que vous pouvez nous donner la situation aujourd'hui, à savoir si, effectivement, ces 21 municipalités n'ont pas de transport en commun? Si c'est exact, qu'est-ce que le ministère va faire pour assurer un service?

M. Léonard: Avant de passer la parole à M. Lussier, je voudrais quand même dire des choses là-dessus. La CTRSM allait jusqu'à Sorel auparavant. Il me semble bien que depuis le 1er avril ou dans les jours qui vont suivre, c'est le transporteur Deshaies qui va assurer le service. Et de la même façon, il y a aussi un transporteur en direction de Bedford ou de Venise-en-Québec, dans ce coin-là, qui va assurer le service; donc, des transporteurs privés plutôt que la CTRSM.

Maintenant, on souligne que dans une direction, peut-être Saint-Athanase, le cas que vous soumettez se produirait présentement. On en est, à l'heure actuelle, dans une période de transition. Notre souhait, c'est qu'il y ait le plus possible de transport en commun. Maintenant, il reste quand même que les corporations municipales ont à décider du type de service qu'elles offriront, si elles en offrent présentement. Alors, je ne sais pas si M. Lussier a davantage de précisions sur les différentes lignes qu'il y a.

M. Ciaccia: Juste avant...

M. Léonard: Oui.

M. Ciaccia: ...si vous me permettez, je comprends que la raison de la loi 46, c'était qu'il y avait des problèmes de financement,

de budgets de services qui étaient trop élevés et on voulait donner le choix à ces municipalités de se réorganiser.

Une voix: C'est cela.

M. Ciaccia: Dans ce sens-là, l'Opposition a voté pour la loi, mais il y avait aussi une prévision selon laquelle, si les municipalités, pour une raison ou une autre, ne pouvaient signer ou ne signaient pas de contrat, la commission de transport retenait une certaine responsabilité. On ne voulait pas, nous, adopter une loi qui aurait eu pour effet d'enlever le service. Quelle est la situation? Qu'allez-vous faire pour assurer que les usagers de ces municipalités aient le service?

M. Léonard: Le processus fonctionne à l'heure actuelle. Il reste qu'il y avait une période de trois mois qui est maintenant écoulée. Je pense que, maintenant, s'il y a des correctifs à apporter, on pourra les apporter, mais c'est tout récent si ces problèmes sont soulevés. Maintenant, je demande quand même à M. Lussier de vous préciser des choses là-dessus.

M. Lussier: Très rapidement, M. le Président, si vous me permettez. La CTRSM avait cinq corridors de desserte en dehors de son territoire. Si on les prend un par un, pour le corridor de La Prairie-Candiac, les municipalités ont signé avec la CTRSM un accord pour au moins un an de service. Elles ont déterminé les niveaux de services et les tarifs à la satisfaction de tout le monde. Pour le corridor de Saint-Bruno-Saint-Hyacinthe, il y a des contrats qui ont été signés entre les municipalités et la CTRSM de la même façon. Dans ce cas, il y a deux CIT; Saint-Bruno a formé son propre CIT momentanément.

Dans le cas de Marieville-Farnham, il y a des contrats qui ont été signés avec les municipalités jusqu'à Marieville. Entre Marieville et Farnham, il y a un petit problème qui n'est pas tout à fait résolu, mais il y a du service quand même. S'il ne se forme pas de conseil intermunicipal de transport entre Marieville et Farnham ou si elles ne se joignent pas au conseil intermunicipal de transport Chambly-Marieville, il y aura des permis qui pourront être accordés à des transporteurs privés, mais, pour le moment, il y a quand même le service.

Dans le cas de Sorel, les municipalités comprises entre Verchères et Sorel avaient déjà manifesté le désir de ne plus être desservies par la CTRSM et, après les délais de trois mois qui étaient prévus à la loi - c'était trois mois pour lui donner le temps de se tourner de bord, pour ainsi dire, pour faire autre chose avec ses employés et ses

autobus - depuis le 1er avril, la compagnie Deshaies dessert, selon les termes de la loi, le corridor en question.

Il reste donc le corridor Saint-Jean-Bedford. Ce corridor a été divisé en deux: les municipalités comprises entre la rive sud immédiate et Saint-Jean et Iberville ont signé un contrat avec la CTRSM. Quant aux municipalités comprises entre Saint-Athanase et Bedford, il y a une espèce de vide momentané, mais la loi prévoit que c'est territoire ouvert. Il y a des entreprises privées, et même plus d'une - c'est peut-être un peu là qu'est le problème - qui ont demandé à la Commission des transports du Québec un permis pour desservir ce corridor. À la Commission des transports du Québec, M. Marcil pourrait peut-être vous dire où en est rendu le dossier, mais on devrait statuer là-dessus à très brève échéance.

M. Ciaccia: Est-ce que vous nous dites que c'est une période de transition, que les municipalités qui n'ont pas signé d'entente ou que le service n'existe pas aujourd'hui pour une raison ou une autre et que dans des délais très rapprochés il y aura une décision? La Commission des transports va octroyer des permis pour s'assurer que les municipalités dont vous venez de parler: Farnham, Saint-Athanase, Bedford - et il y en a une série d'autres... Alors, est-ce que, prochainement, une décision sera prise pour assurer le service à ces municipalités?

M. Lussier: Écoutez, je ne sais pas quand la commission va statuer. Peut-être que M. Marcil pourrait nous le dire.

M. Léonard: S'il vous plaît, M. Marcil!

M. Marcil (André): Actuellement, deux demandes ont été présentées pour donner du service dans les régions de Bedford, Lacolle, Saint-Athanase. Les deux demandes sont assez concurrentes; elles ont été présentées la semaine dernière et les dossiers ne sont pas encore complétés, mais ils le seraient, à ce qu'on m'a dit, aujourd'hui même. Alors, cela veut dire que, dès la semaine prochaine, la commission devrait être en mesure d'entendre les deux requérants et de rendre une décision. On peut dire que d'ici à deux semaines, normalement, un permis devrait être accordé à au moins une des deux, et peut-être une partie à chacune. Je ne veux pas présumer de la décision de la commission, mais le public de cette région devrait avoir un service sous peu.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on pourrait dire que le délai de deux semaines ou d'un mois va s'appliquer pour l'ensemble des municipalités qui ne sont pas desservies maintenant? Est-ce que le même processus va être adopté?

M. Marcil: S'il y a d'autres municipalités qui ne sont pas desservies, il faut qu'elles nous fassent parvenir des requêtes. Nous, on ne peut pas aller à l'appel ou appeler des requêtes de la part des transporteurs. On ne considère que les requêtes qui nous sont présentées.

M. Ciaccia: Autrement dit, si, par exemple, des municipalités telles que Notre-Dame-de-Bon-Secours, Carignan, Venise, Stanbridge-Station, Saint-Pierre-de-Véronne, Henryville, Henryville canton n'ont pas de transporteur privé qui puisse faire une demande et si les municipalités ne sont pas organisées, cela veut dire que ces gens-là n'auront pas de service?

M. Léonard: Bien, au moment où on se parle, il reste quand même que, si les municipalités elles-mêmes ne sentent pas le besoin d'organiser un service, si aucun transporteur privé ne veut s'en occuper, il faut se poser la question, à savoir s'il y a véritablement un marché. En fait, la commission statue sur les demandes de permis d'exploitation. Mais est-ce qu'on sera obligé de maintenir un service si les municipalités ne veulent pas s'en occuper? S'il n'y a aucun transport privé...

M. Ciaccia: Je ne pense pas que...

M. Léonard: ...il faudrait se poser la question, à savoir s'il y a vraiment une clientèle.

M. Ciaccia: Un instant! Vous soulevez une tout autre question sur laquelle on ne peut entreprendre un débat ici. Est-ce que c'est rentable? Certainement qu'il y a une demande de service, parce que jusqu'à maintenant il y en a toujours eu un. Et là base...

M. Léonard: Une demande suffisante.

M. Ciaccia: ...pour fournir un service, ce n'est pas que cela se paie strictement par les usagers. Vous savez bien que, pour le transport en commun à Montréal, s'il fallait utiliser cette base...

M. Léonard: Mais, monsieur...

M. Ciaccia: ...pour fournir le service, le métro arrêterait demain.

M. Léonard: Mais, M. le député, on parle de transport interurbain. On n'est plus au niveau du transport en commun sur l'île de Montréal. On parle de transport interurbain. De plus, s'il n'y a pas de clientèle suffisante pour intéresser un transporteur privé ou pour intéresser les municipalités, il y a toujours la ressource du

taxi collectif...

M. Ciaccia: Il me semble qu'il y a une lacune ici.

M. Léonard: ...du covoiturage ou de choses semblables.

M. Ciaccia: Il semble qu'il y ait une lacune, parce qu'il y a deux poids, deux mesures. Vous semblez dire que pour ces endroits il faut que le transport en commun se paie de lui-même, par les usagers à 100%, tandis que dans d'autres endroits des subventions opérationnelles sont octroyées pour le transport en commun, à part la question de l'immobilisation. Alors, il semble que ces usagers, dans ces endroits-ci, seront pénalisés d'une certaine façon, parce que vous attendez qu'il se paie de lui-même, que les transporteurs privés n'aient pas de subvention.

M. Léonard: Lorsqu'on parle du transport en commun à Montréal, on parle vraiment de villes très près de Montréal, de travailleurs qui vont quotidiennement, soir et matin, à Montréal. Donc, il y a un certain mouvement pendulaire là-dessus. Mais, lorsqu'on parle de Bedford, de Venise-en-Québec ou de Lacolle, on est tout près de la frontière. À ce moment, je pense qu'il s'agit de transport interurbain plus que de transport intra-urbain.

Construction et conservation du réseau routier

M. Ciaccia: Je voudrais passer à un autre sujet avant d'aborder le réseau routier, parce que plusieurs de mes collègues voudraient poser des questions. Cela pourra être l'entrée en matière pour le réseau routier.

Contrôle routier pour le transport des marchandises

Quant au contrôle du transport routier, vous aviez un service d'environ 160 agents qui s'occupait du contrôle routier pour le transport des marchandises. Si je comprends bien, ce service n'existe plus maintenant. Le ministre pourrait-il nous dire ce qui est arrivé, pourquoi le gouvernement a pris cette décision, comment cette décision a été prise, ses conséquences et ce qui est arrivé aux agents qui assuraient ce service?

M. Léonard: M. le Président, je voudrais simplement dire que, quand on dit que le service n'existe plus, il semble que ce soit administrativement. Il n'existe plus au ministère des Transports, mais il a été intégré au ministère de la Justice. Ceci a été fait à la suite d'une décision récente du

Conseil des ministres - le 22 février 1984 - à la suite de laquelle l'organisation du contrôle du transport routier a grandement été modifiée.

Il a été décidé, au terme de ce décret, de transférer au ministère de la Justice les opérations de contrôle du transport routier dès le 1er mars 1984. Cette décision avait pour but, en plus de réduire les coûts d'opération des activités concernées, d'améliorer le contrôle du transport routier et la conservation du réseau routier. En vertu du protocole entre les deux ministères, l'élaboration et l'application des lois et règlements relatifs au transport demeurent sous la responsabilité du ministère des Transports. Les opérations de contrôle, cependant, sont maintenant assumées par la Sûreté du Québec et le traitement pénal continue à être exercé par le contentieux des transports. Le plus grand nombre d'agents responsables de l'application de la réglementation en transport aura, à notre sens, un meilleur effet dissuasif, parce qu'à cette fin la Sûreté du Québec a déjà amorcé, à l'intention de ses patrouilleurs, un programme de formation spécifique sur la réglementation du transport.

Dans le même objectif de raffermissement du contrôle du transport routier, deux autres décisions ont également été prises. Il s'agit, d'une part, de l'accélération du programme de mise en place du réseau de 43 postes et aires de contrôle, dont 15 sites seront construits en 1984-1985 au coût de 2 500 000 \$, et, d'autre part, de l'entrée en vigueur de l'article 80c de la Loi sur les transports permettant la saisie d'un véhicule lorsqu'un agent a des motifs raisonnables de croire que ce véhicule sert ou a servi à donner un service de transport sans détenir le permis requis de la Commission des transports.

(10 h 45)

En ce qui concerne plus précisément le protocole relatif au transfert précité, on y retrouve un engagement de la Sûreté du Québec à améliorer l'efficacité du contrôle du transport routier et on y prévoit que le ministère des Transports assurera la mise en place et l'entretien des sites de contrôle et des appareils de pesée, en plus de la certification de ces derniers. On y prévoit aussi la mise en place d'un comité permanent, Sûreté du Québec et ministère des Transports du Québec, qui vise à assurer une meilleure cohésion entre les actions du ministère et celles des organismes concernés, en particulier la Commission des transports du Québec et la Régie de l'assurance automobile du Québec. À des fins de référence, le service de l'inspection avait un budget de l'ordre de 7 600 000 \$ et comptait 220 postes, dont 174 inspecteurs. Par ailleurs, le Conseil du trésor a alloué 1 800 000 \$ pour la construction de 15 sites

de contrôle en 1984-1985.

M. Ciaccia: Il y avait 220 postes: qu'arrive-t-il aux agents qui occupaient ces postes?

M. Léonard: Ils ont été intégrés au ministère de la Justice, à la Sûreté du Québec. Certains vont suivre des cours...

M. Ciaccia: Est-ce qu'ils ont été tous intégrés, ces 220?

M. Léonard: Tout le service...

M. Ciaccia: Je ne parle pas du service, je parle des 220.

M. Léonard: Les inspecteurs?

M. Ciaccia: Combien d'employés étaient...

M. Léonard: Il y avait 220 employés.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui est arrivé à ces 220 employés? Sont-ils tous devenus, les 220, membres de la Sûreté du Québec?

M. Léonard: M. Michaud.

M. Michaud (Pierre): En fait, dans le transfert, il y avait 220 postes qui comprenaient tous les effectifs des inspecteurs, plus le personnel de soutien. Dans ce personnel de 220, il y avait 174 inspecteurs. Ils ont tous été transférés à la Sûreté du Québec. D'ici au 1er janvier 1985, la Sûreté du Québec verra à intégrer ces personnes en fonction d'une nouvelle méthode de contrôle du transport routier. L'intégration de ces gens dans le cadre de la Sûreté du Québec, c'est évident que l'économie d'échelle se fait vis-à-vis des patrouilleurs de la Sûreté du Québec qui vont être formés à faire des choses aux mêmes fins que nos inspecteurs étaient habilités à le faire. Il y aura donc une réforme et la mise en place de cette réforme est sous le contrôle d'un comité auquel je participe, ainsi que le secrétaire du Conseil du trésor, le sous-ministre de la Justice et le président de la Commission des transports du Québec, afin de s'assurer que l'intégration de ces personnes se fasse d'une façon correcte, humaine et que la mise en application du contrôle du transport routier soit efficace.

M. Ciaccia: Est-ce que le transfert a été automatique? Autrement dit, il y avait 174 inspecteurs et les 174 inspecteurs sont devenus automatiquement membres de la Sûreté du Québec et ont gardé tous leurs avantages et leur ancienneté?

M. Michaud: C'est-à-dire qu'ils ne sont

pas membres de la Sûreté du Québec, ils gardent les mêmes privilèges, le même corps d'emploi qu'ils avaient au ministère des Transports pour une période allant jusqu'au 1er janvier 1985.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qui arrive après le 1er janvier 1985?

M. Michaud: Par la suite, justement, un comité va travailler à ce que l'intégration de ces personnes se fasse - comme je vous le disais tout à l'heure - selon des...

M. Ciaccia: Est-ce qu'il a été question que certains jusqu'à un certain âge, disons jusqu'à 35 ans, seraient intégrés?

M. Michaud: C'est-à-dire que parmi le corps d'emploi il y a eu une analyse de faite par les directions de personnel et sûrement qu'un certain nombre pourraient être intégrés comme officiers à la Sûreté du Québec, mais il y a un problème d'âge dans cela, comme vous le dites.

M. Ciaccia: Ils ne garderont pas leur ancienneté. Autrement dit, si quelqu'un avait cinq années de service, s'il est intégré à la Sûreté du Québec, est-ce qu'il garde cette ancienneté d'emploi? Est-ce qu'il garde les mêmes avantages ou est-ce qu'il est obligé de recommencer à nouveau, passer d'autres examens et être traité comme s'il était un nouvel employé de la Sûreté du Québec?

M. Michaud: Non, leur ancienneté est acquise. Certaines personnes avaient une formation policière. Il y en a même qui ont déjà travaillé à la Sûreté, quelques-uns. Comme je vous le dis, le comité verra, par le biais de sous-comités, à s'assurer qu'on respecte le côté humain de l'opération.

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas une intégration, ce n'est pas un transfert automatique. Il va falloir statuer sur cela par l'entremise de votre comité.

M. Michaud: Sûrement. Il va falloir qu'à la Sûreté du Québec il y ait des postes d'agents de la Sûreté et qu'ils puissent être intégrés en fonction des besoins.

M. Ciaccia: Alors, c'est possible que la Sûreté et le comité trouvent qu'ils ne peuvent pas intégrer les 174.

M. Michaud: Non. Parmi les 174, il y en a sûrement qui ne seront pas intégrés en tant qu'officiers de la Sûreté du Québec.

M. Ciaccia: M. le Président.

Le Président (M. Fallu): Est-ce qu'on peut appeler...?

M. Ciaccia: Pourrait-on faire le réseau routier et la conservation du réseau routier?

Le Président (M. Fallu): Donc, il faudrait...

M. Ciaccia: Je veux seulement poser une question et je pense que des collègues veulent poser des questions au ministre. À la suite de la remarque du ministre hier...

Le Président (M. Fallu): Voulez-vous parler du programme 3 ou du programme 4?

M. Ciaccia: Un instant, on va regarder!

Le Président (M. Fallu): La conservation, ce serait le programme 4. Voulez-vous parler de l'autoroute, de routes principales ou de routes secondaires?

M. Ciaccia: Les deux.

Le Président (M. Fallu): Les deux? On pourrait peut-être traiter les deux programmes ensemble, de façon indifférenciée.

Autoroute 13

M. Ciaccia: Oui. Je n'ai qu'une question. Au sujet de l'autoroute 13, hier, le ministre a dit: Il ne faut pas mettre la charrue devant les boeufs. On va la construire quand il va y avoir une demande. J'ai trouvé cette approche un peu bizarre parce que le tracé a été fait entièrement et les sommes du gouvernement fédéral sont disponibles. Il y a quelques années ou l'année dernière, quand Bell Helicopter a exprimé l'intention de venir s'installer au Québec, il y a même eu des pourparlers pour aller s'installer dans le parc industriel de Mirabel. Dans le parc industriel de Mirabel, il y a des infrastructures de 12 000 000 \$. Alors, il n'est pas question de mettre la charrue devant les boeufs. C'est la question que les infrastructures sont là. Il y avait possibilité qu'une industrie comme Bell Helicopter se situe dans le parc, mais elle ne pouvait pas le faire parce que la route n'était pas construite. Il me semble que construire la route va permettre le développement et va permettre aux industries de s'installer à cet endroit.

Le ministre a-t-il l'intention de construire le prolongement de l'autoroute 13 à Mirabel, spécialement quand il y a des fonds du gouvernement fédéral pour aider à en défrayer une partie?

M. Léonard: Les fonds pour l'autoroute 13 sont toujours disponibles. Je ne pense pas qu'il soit question pour le gouvernement fédéral de les retirer présentement, mais notre position, c'est toujours que l'autoroute

13 sera construite lorsque le débit de la circulation le justifiera; il y a quand même l'autoroute 15 juste à côté. Quand on a conçu l'autoroute 13, au départ, il était question du transfert d'à peu près tous les vols commerciaux de Dorval à Mirabel, ce qui aurait probablement engendré un volume de circulation suffisant, et même là, on pourrait se poser des questions. À l'époque, compte tenu de l'évolution et de l'accroissement de l'aviation, on pouvait probablement justifier l'autoroute 13. Il y en a donc eu un bout de construit.

Je pense que tous les vols n'ont pas été transférés de Dorval à Mirabel. Il ne semble pas que le gouvernement fédéral prenne le chemin à court terme. La nouvelle politique fédérale favorisant le cargo n'implique pas une augmentation de la circulation qui justifie présentement la construction de cette autoroute. Si jamais on en venait à cette conclusion que le volume de circulation le justifie, on construirait l'autoroute 13. C'est notre position.

M. Ciaccia: Alors, vous n'avez pas de plan immédiat de construire l'autoroute 13? Avez-vous un échéancier ou si vous dites: Ce n'est pas cette année, ce sera l'année prochaine, ou vous attendez?

M. Léonard: Non, pour construire l'autoroute 13, dès la minute où nous aurions pris une décision, je pense que c'est environ trois ans et demi au total.

M. Ciaccia: Et vous n'avez pas de...

M. Léonard: Disons, pour être dans les limites sécuritaires, de trois à cinq ans. Il reste quand même qu'il y a beaucoup de choses de faites. Nous nous tenons prêts à la faire, à la construire.

M. Ciaccia: Mais vous n'avez pas de date...

M. Léonard: On n'a pas l'intention de commencer cette année, M. le député. C'est ce que je peux dire.

M. Ciaccia: Vous n'en avez pas l'intention et vous ne savez pas quand vous allez la commencer.

M. Léonard: Oui, nous savons quand nous allons la commencer. C'est quand la circulation va le justifier, M. le député.

M. Ciaccia: Il ne peut pas y avoir de circulation, elle n'est pas construite.

M. Léonard: Il y en a sur l'autoroute 15.

M. Ciaccia: Il ne peut pas y avoir de

circulation sur une autoroute qui n'est pas là. Le parc industriel est là avec des infrastructures. Il attend. Bell Helicopter aurait été là, des investissements de centaines de millions qui auraient eu des retombées auraient attiré d'autres industries. Parlez aux développeurs de ces endroits, ceux qui sont responsables du parc industriel. Leur tracé a été fait, les montants d'argent sont là et vous dites: Quand il va y avoir une circulation, on va la construire. Franchement, je trouve la réponse un peu bizarre.

M. Léonard: M. le Président, puisqu'on fait intervenir le cas de Bell Helicopter, je le souligne, Bell Helicopter est venue au Québec aussi à la suite d'une implication majeure du gouvernement du Québec. Les dirigeants de Bell Helicopter, que je sache, n'ont jamais envisagé d'aller ailleurs qu'au Québec. Même avec seulement l'autoroute 15, ils sont installés. Je n'ai pas l'impression non plus qu'ils aient voulu s'installer au PICA. La localisation du PICA a été une question en soi. Ce n'est pas parce que l'autoroute 13 n'est pas complétée qu'il n'y a personne qui va dans le PICA.

Le Président (M. Fallu): J'aurais une question à poser à propos de l'autoroute 13.

M. Léonard: Oui.

Le Président (M. Fallu): On me dit qu'il y a eu de cinq à sept tracés différents de prévus. Au départ, nous disaient-on, le premier tracé était de quelque cinq kilomètres supérieur en longueur au tracé actuel pour se rendre à Mirabel depuis l'autoroute 13 en passant par la 640, la 15 et la bretelle. Les derniers tracés ont substantiellement raccourci, mais est-ce que le dernier tracé est plus court que le chemin actuel, c'est-à-dire les autoroutes 640 et 15?

M. Léonard: À l'heure actuelle, il y a un tracé corrigé de l'autoroute 13 qu'on considère définitif. Cela peut être un élément qui confirme que nous nous tenons prêts, le cas échéant, à terminer l'autoroute 13, mais il y a un tracé corrigé définitif dont on a convenu à l'intérieur du ministère et pour lequel aussi nous avons eu des consultations avec les autorités fédérales entre l'autoroute A-50, vers la fin de l'autoroute A-13, par le nord, et c'est par un tronçon à travers le site de l'aéroport en contrebas des pistes, donc qui implique un raccourci ou un raccourcissement d'environ deux kilomètres et demi.

Le Président (M. Fallu): Donc...

M. Léonard: Mais il y a à l'heure actuelle un tracé définitif sur lequel tout le monde s'entend, y compris le gouvernement

fédéral.

Le Président (M. Fallu): Si vous affirmez qu'il y aurait deux kilomètres et demi de moins que le premier tracé, c'est donc qu'il restera encore deux kilomètres ou deux kilomètres et demi de plus long que le chemin actuel par les autoroutes 640 et 15 pour se rendre à l'aérogare.

M. Léonard: On me dit que c'est sensiblement la même longueur. Je ne vois pas comment on peut dire que cela serait plus long. Il reste toujours que le trajet des autoroutes 640, 15 et la voie qui conduit à l'aéroport est là. Les gens peuvent toujours l'utiliser. Ce sont deux accès différents.

Le Président (M. Fallu): Oui, je veux bien, mais, à partir du point de référence, c'est-à-dire le croisement des autoroutes 13 et 640, on nous a toujours dit que le premier tracé était un peu plus long que le...

M. Léonard: C'est normal puisqu'on contourne l'aéroport...

Le Président (M. Fallu): Parce qu'il faut contourner vers l'ouest, oui.

M. Léonard: Le sud-ouest. Cela me paraît normal parce que, lorsque vous prenez ce point de référence, vous vous trouvez à l'est, au sud-est.

Le Président (M. Fallu): Est-ce que quelqu'un pourrait nous dire exactement, en termes de référence, depuis la croisée des autoroutes 13 et 640, à l'entrée même de l'aéroport...

M. Léonard: M. Demers, qui est sous-ministre à la programmation, pourra vous répondre.

M. Demers (Yvan): En fait, le premier tracé, le tracé original, passait au sud de la zone opérationnelle de Mirabel pour aller rejoindre le boulevard Mirabel...

M. Léonard: Oui.
(11 heures)

M. Demers: ...à l'ouest de l'aéroport et revenir au site aéroportuaire, alors que le nouveau tracé, pour une partie, au sud, emprunte le même tracé que le tracé original, mais bifurque à la hauteur des pistes, bifurque pour passer sous les pistes.

Le Président (M. Fallu): Tous les taxis.

M. Demers: C'est cela. Et c'est ce qui raccourcit, par rapport au tracé original, d'environ 2,5 kilomètres. Maintenant, c'est légèrement plus court que le tracé actuel de l'autoroute 15 par le boulevard Mirabel.

Le Président (M. Fallu): Avez-vous un chiffre précis?

M. Demers: Je n'ai pas ici de chiffre précis, mais c'est moins d'un kilomètre.

Le Président (M. Fallu): C'est moins d'un kilomètre. Donc, c'est une voie alternative qui, pour être construite, doit supposer que la première partie de l'alternative, c'est-à-dire la 640 et la 15, serait surchargée. Est-ce que la 640 ou la 15 ont, à certains moments de l'année, des surcharges significatives? On sait qu'il y a une norme habituelle au ministère, c'est ce qu'on appelle le 31e jour ou quelque chose comme cela. Mon collègue Jean-Guy Rodrique pourrait me le rappeler parce que c'est ce qu'on a évoqué, notamment, lorsqu'on a fait notre rapport sur les autoroutes, le 31e jour d'achalandage. Est-ce qu'il y a, au-delà de 30 ou 31 jours, un achalandage tel sur la 640 et l'autoroute 15 qu'il justifie déjà la construction de la 13?

M. Demers: D'après les chiffres de circulation que nous avons actuellement, il n'y a pas une telle congestion qui justifierait actuellement la construction de la nouvelle route. Il peut arriver, à certains moments, aux heures de pointe, en hiver, qu'il y ait congestion, mais c'est très temporaire.

Le Président (M. Fallu): Avez-vous évalué la possibilité d'une "surlargeur" de l'autoroute 15 en terme de coûts, notamment, qui pourrait faire en sorte que l'échéancier de la 13 puisse être repoussé d'autant plus dans l'éventualité où l'on aurait besoin de plus de capacité de circulation?

M. Demers: À ma connaissance, cette évaluation n'a pas été faite.

M. Rodrique: Sur le même sujet...

Le Président (M. Fallu): Sur le même sujet, M. le député de Vimont.

M. Rodrique: M. le Président, j'ai eu l'occasion de rencontrer des gens du milieu, en particulier la Chambre de commerce de Saint-Eustache au début de l'année. Effectivement, la question s'est posée. Il y a un lobby important qui se fait dans la région de Mirabel par la Corporation de développement du parc industriel de Mirabel et, effectivement, lorsque j'ai exposé les chiffres aux gens de la Chambre de commerce de Saint-Eustache, en particulier lorsque je leur ai indiqué que l'autoroute 15 est actuellement sous-utilisée, certainement, d'autant plus que le trafic mineur généré par l'aéroport de Mirabel, qui est de l'ordre d'environ 6000 véhicules par jour vers Montréal, circule en sens inverse du trafic

de pointe: le matin, le trafic de pointe est vers Montréal, le trafic généré par Mirabel s'en allant vers le nord, et le soir l'inverse... Même s'il y avait double trafic cargo à Mirabel, les chiffres fournis par le gouvernement fédéral nous indiquent qu'il y aurait environ 600 camions de plus par jour qui sortiraient de Mirabel et la capacité de l'autoroute des Laurentides, l'autoroute 15, est amplement suffisante pour absorber ce trafic de sorte que, d'après les données qui m'ont été fournies par le ministère, il n'y a vraiment pas, actuellement, de problèmes de circulation dans cette zone. Il n'y a pas non plus de difficultés pour les gens qui veulent aller vers l'ouest de Montréal puisqu'ils peuvent emprunter la 15, la 640 sur deux kilomètres et ensuite la 13. Je leur ai indiqué que d'engager 55 000 000 \$ pour des dépenses inutiles, même si l'argent vient du gouvernement fédéral, ce n'était pas la façon de fonctionner ni d'administrer du gouvernement actuel du Québec.

À la suite de l'insistance d'un des membres de la Chambre de commerce de Saint-Eustache, je lui ai fait le parallèle suivant, je lui ai dit: ce que vous me demandez, finalement, c'est de m'acheter une deuxième automobile alors que je viens de m'en acheter une il y a six mois et vous me dites que ce n'est pas grave parce que je pourrai m'en servir dans sept ans de toute façon. Je lui ai dit: Si l'on a besoin d'une deuxième automobile dans sept ans, j'attendrai dans sept ans pour l'acheter. Et là, je pense que le message est passé, les gens ont compris que nous faisons, au ministère, des études d'opportunité sur la construction des routes et que nous engageons des sommes d'argent dans la construction de routes lorsque le trafic et les besoins le justifient, et non pas en prévision d'un quelconque trafic hypothétique.

Deuxième élément, M. le Président, j'ai vérifié auprès du ministère de l'Industrie du Commerce et du Tourisme: la compagnie Bell Helicopter, qui a examiné une quinzaine d'emplacements pour son usine, dont le PICA, a rapidement éliminé l'emplacement du PICA à cause de problèmes de fondation, de sorte que le parc industriel de Mirabel n'a jamais été sérieusement considéré par la compagnie Bell Helicopter, qui a choisi, parce que les terrains sont plus appropriés à l'installation d'usines d'équipements lourds, de s'installer en bordure de l'autoroute. Là aussi, il y a eu de la confusion de semée dans la région de Saint-Eustache par les gens de la corporation de développement du parc industriel. Mais, lorsqu'on examine les faits, on se rend compte que le PICA n'a jamais été un emplacement sérieusement considéré.

Troisièmement, le gouvernement du Québec a dépensé au-delà de 1 000 000 \$ pour donner un boulevard d'accès au parc

industriel de Mirabel. C'est une avenue à quatre voies, qui part de l'actuelle route 148 pour se rendre au PICA. Cela fait, je pense, une couple d'années qu'elle est construite - on me corrigera si je me trompe - et elle n'a pas attiré une seule industrie. Il me semble qu'avec un boulevard à quatre voies qui donne sur une route, la 148, qui peut vous acheminer, après sept ou huit kilomètres, vers une autoroute qui est la 15, qu'il n'y ait pas une seule industrie qui s'installe dans un parc industriel, c'est qu'il y a des raisons autres que le manque d'accès routier, parce que les accès routiers au parc industriel le PICA, le parc industriel de Mirabel, existent et le gouvernement du Québec les a réalisés.

Alors, dans ce contexte-là, M. le Président, j'ai expliqué aux gens de la Chambre de commerce de Saint-Eustache qu'on ne peut pas demander, d'une part, parce que les chambres de commerce nous le demandent souvent, d'administrer les fonds publics avec rigueur et, d'autre part, d'aller garrocher 55 000 000 \$ dans le décor pour des travaux inutiles, et qu'il fallait être cohérent et logique avec ses prises de position. À ce moment-ci, tant et aussi longtemps que les vols ne seront pas déplacés vers Mirabel - je parle des vols qui sont à Dorval actuellement - il n'y a pas de perspective de trafic telle, à Mirabel, qui justifie une injection de fonds aussi massive. Il me semble que, même si c'est de l'argent du gouvernement fédéral - le gouvernement du Québec comme tel n'a pas l'habitude de garrocher l'argent par les fenêtres - je ne vois pas pourquoi on irait l'injecter dans des travaux inutiles parce qu'au-delà de la provenance des fonds qui viennent du gouvernement fédéral ou du Québec, ce sont quand même les contribuables qui, au bout du compte, ont à payer la note.

Je pense que les gens de la Chambre de commerce de Saint-Eustache l'ont bien compris, même si, à prime abord, ils auraient préféré qu'on ait d'autres nouvelles à leur annoncer, mais je pense que, lorsqu'on leur a expliqué cela, ils ont bien compris. Les échos que j'en ai eus, c'est qu'ils ont accepté les explications.

M. le Président, étant donné que j'ai eu à fouiller ce dossier, je me permets d'apporter ces précisions parce que, lorsqu'il n'y a pas de besoin, je ne vois pas pourquoi on insisterait pour créer des infrastructures qui vont être des éléphants blancs. En d'autres mots, on ne règle pas le problème d'un éléphant blanc en allant construire un deuxième éléphant blanc pour avoir accès au premier éléphant blanc.

Le Président (M. Fallu): Si M. le ministre n'a pas de réaction, je passe la parole à M. le député de Beauce-Sud, qui,

certainement, trouverait utile d'avoir quelques millions de dollars dans sa région pour son autoroute 73.

Amélioration du réseau routier rural

M. Mathieu: En effet, M. le Président, merci de votre sollicitude. J'espère que le ministre fera preuve d'autant d'ouverture que vous-même.

Vous me permettrez quelques mots d'introduction, M. le Président, au niveau de la construction du réseau routier. D'abord, vous savez que dans les régions rurales les mois d'avril et mai constituent une période très pénible pour les utilisateurs du réseau routier, et force nous est de constater, depuis quelques années, une détérioration, non seulement un maintien des équipements comme ils étaient, mais une détérioration avec les années. Le réseau routier est de plus en plus détérioré dans les régions rurales. Je parle des régions comme la mienne et je crois, d'après les budgets, que cela doit se refléter ailleurs, parce que j'ai eu l'occasion de circuler, M. le Président, dans d'autres régions rurales et, à tout événement, je laisse le soin aux députés de ces régions de faire les représentations qui s'imposent. S'ils sont satisfaits, ils le diront et, s'ils ne le sont pas, ils joindront leur voix à la mienne.

Pour connaître la volonté politique du gouvernement, il n'y a rien comme regarder les chiffres. En 1976-1977, le budget global du Québec était de 9 745 000 000 \$. Là-dessus, il y avait 498 000 000 \$ pour la construction de routes, soit 5,1% du budget global. Cette année, avec un budget de plus de 25 000 000 000 \$, nous avons 407 000 000 \$ pour la construction de routes, soit 1,5% du budget global. Donc, on passe de 5,1% du budget global en 1976-1977 à 1,5% du budget global cette année.

Par ailleurs, M. le Président, si nous considérons le programme 1, transport terrestre, en 1976-1977, le budget était de 91 000 000 \$ et, en 1984-1985, il est de 370 000 000 \$ pour le transport de personnes. Évidemment, je suis favorable au fait que le gouvernement fasse un effort pour le transport de personnes, je crois que c'est justifiable. Mais je voudrais dire au gouvernement, au ministre, que nous, des comtés ruraux, nous existons et que, si nous voyons une augmentation de 400% pour le transport de personnes, nous devons réaliser une diminution, sans tenir compte de l'inflation, d'environ 18%. Si vous tenez compte de l'inflation depuis sept ans, c'est pratiquement une réduction de 100%.

M. le Président, je voudrais, au nom des gens que je représente, au nom des députés ruraux et au nom de tous les gens ruraux du Québec, demander d'abord au gouvernement s'il a l'intention de voter des

crédits supplémentaires, parce que, si l'on tient compte des besoins, comme je le disais tout à l'heure, le réseau ne s'améliore pas, il se détériore d'année en année. Le mois que nous vivons est principalement pénible à cause de la période de dégel. Il y a dans ma région des rangs qui doivent être fermés parce que l'autobus d'écoliers ne peut circuler dans le rang, parce que le camion qui recueille le lait ne peut circuler, parce que le camion qui livre les denrées et la moulée ne peut circuler non plus. Je pense que ce sont des choses qui sont tout à fait anormales en 1984.

M. le Président, pour ce faire, c'est-à-dire pour viser à une amélioration de notre réseau routier rural, il faut une volonté politique du ministre, du gouvernement. Comme je le disais, nous sommes tout à fait heureux de constater que le transport de personnes augmente de 400%, mais nous sommes malheureux de constater que, en ce qui nous concerne, notre budget diminue.

Maintenant, M. le Président, je voudrais poser certaines questions au ministre, qui seraient les suivantes. Je voudrais d'abord lui demander s'il a du nouveau concernant les normes de construction de routes rurales. Quand je parle de ces routes, je ne parle pas du réseau numéroté, je parle des routes régionales qui sont sous la juridiction du ministère des Transports. Nous devons constater que les normes du ministère nous semblent parfois trop considérables et il semblerait qu'avec des normes un peu plus souples on pourrait construire plus de réseaux avec les mêmes budgets. Si on tient compte du fait que, dans nos régions rurales, le trafic n'est pas censé augmenter à cause de l'application du zonage agricole, donc, il y aura peut-être pour le moment une stabilisation de la population et une densité moins grande à l'avenir.
(11 h 15)

Ma première question s'adresse au ministre. Est-ce qu'il songe à réduire les normes de construction pour faire plus avec le même argent?

M. Léonard: M. le Président, je voudrais quand même aussi faire moi-même quelques considérations par rapport aux considérations du député de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Très bien.

M. Léonard: Les coûts de construction des grandes routes et de construction au ministère ont effectivement diminué au cours des années, mais il y a un bon nombre de facteurs qui entrent en jeu. D'abord, nous avons toujours indiqué qu'il restait quelques autoroutes à terminer et qu'il ne s'agissait plus d'en commencer d'autres. Cela explique que le budget à ce sujet a diminué. D'autre part, en 1976-1977, à ce qu'on me dit, on

prenait 100 000 000 \$ pour faire des expropriations, alors que maintenant, cela nous coûte 20 000 000 \$ par année. Donc, tout de suite là, il y a 80 000 000 \$ en moins, parce qu'on exproprie beaucoup moins, on fait beaucoup moins de routes. Peut-être aussi que les expropriations coûtent moins cher, etc. Je dirais aussi que le coût des travaux a diminué. Cela coûtait plus cher dans le temps - sous le régime libéral - pour faire des routes.

L'autre chose - puis-je vous posez une question sur les routes rurales, régionales - c'est que le budget là-dessus s'est maintenu beaucoup mieux et nous avons mis l'accent sur les routes régionales. Nous avons mis aussi l'accent au ministère des Transports sur le transport des personnes, comme vous l'avez souligné. Cela a affecté beaucoup de gens, aussi, au Québec, parce qu'eux aussi sont des Québécois qu'on voulait desservir. On avait dit aussi, comme gouvernement, que nous voulions faire une priorité du transport des personnes. Donc, là-dessus, le budget a connu une progression considérable. On en a parlé hier. Il est passé de 6 000 000 \$ en 1973-1974 à 370 000 000 \$ cette année. Effectivement, nous avons dit que nous faisons une priorité du transport des personnes et nous l'avons réalisée.

Pour les routes régionales, selon des souhaits qui avaient été maintes fois exprimés par les députés du parti ministériel, entre autres, il y a un nouveau programme qui a été instauré l'année dernière en vue de favoriser l'amélioration des chemins à faible circulation, des chemins qui n'étaient pas numérotés. Ce programme suggère des travaux de réfection suivant des standards minimaux qui sont exécutés, dans la mesure du possible, à l'intérieur des emprises existantes. Il y a des fois où il faut faire des corrections au tracé - ce que nous faisons - mais l'intention est de faire des travaux à l'intérieur des emprises existantes et de faire des corrections minimales. Compte tenu des besoins à ce chapitre et du haut taux de satisfaction qu'engendre ce type d'intervention, le ministère a plus que doublé les sommes consenties à ce programme cette année. Le budget était de 9 000 000 \$ en 1983-1984; il sera de 19 000 000 \$ en 1984-1985.

Une voix: C'est le programme...

M. Léonard: Les programmes 3 et 4. Alors, ceci va permettre une meilleure utilisation des crédits disponibles tout en augmentant aussi le nombre d'interventions sur le réseau des routes locales, des chemins municipaux ou intermunicipaux, devrait-on dire.

M. Mathieu: M. le Président, je voudrais poser une brève question. Au

programme 3, à l'élément 4, le budget de l'an dernier était de 111 400 000 \$ et, cette année, il est de 99 923 500 \$. Est-ce qu'il y a d'autres secteurs qui vont souffrir de cette diminution?

M. Léonard: Si vous aviez écouté les explications que j'ai données hier, que j'ai données, d'ailleurs à l'Assemblée nationale il y a une quinzaine de jours, avant le début de l'étude des crédits, j'ai dit qu'il fallait tenir compte que, dans le cadre de la relance, le gouvernement avait injecté 25 000 000 \$ additionnels là-dedans. Quand on soustrait ces 25 000 000 \$ additionnels qui, normalement, ne devraient pas être récurrents puisqu'il s'agissait d'un programme de relance de l'activité économique, à ce moment-là, les budgets de cette année se comparent à ceux de l'an passé.

M. Mathieu: M. le Président, une autre question. Au programme 5, à l'élément 4...

M. Léonard: J'ajouterais une précision là-dessus, M. le Président. Si on regarde le programme de voirie régionale, le budget passe de 101 000 000 \$ à 125 800 000 \$ pour 1984-1985. Donc, tout ce qui concerne...

M. Mathieu: Est-ce qu'on peut le retrouver à un élément ici?

M. Léonard: Oui, allez-y donc, M. Michaud.

M. Michaud: Le montant de 125 000 000 \$ pour les travaux de voirie régionale par rapport à 101 000 000 \$ l'an passé se regroupe dans différents éléments de programme et, principalement, dans le 3.3 et le 3.4. Je vous parle simplement des travaux; donc, c'est ce qui est important et je souligne qu'il y aura un montant additionnel d'environ 25 000 000 \$ en travaux dans le cadre de la voirie régionale.

M. Mathieu: Est-ce qu'il s'agira à peu près du même montant que celui de l'année passée avec le supplément qu'il y avait eu pour...

M. Michaud: Sûrement. L'an passé, il n'y avait seulement que 101 000 000 \$ dans le cadre de la voirie régionale, alors que cette année on va avoir 125 000 000 \$.

M. Mathieu: Maintenant, M. le Président, au programme 5, élément 4, Aide à l'amélioration du réseau municipal, l'an dernier il y avait 37 981 800 \$ et, cette année, 9 883 700 \$. Le ministre pourrait-il nous dire si des ajustements ou des correctifs seront apportés?

M. Léonard: L'an dernier 50 000 000 \$

ont été injectés dans le cadre de la relance économique, 25 000 000 \$ au titre des routes dont nous parlions tout à l'heure et 25 000 000 \$ dans les programmes d'amélioration des chemins municipaux. Pour faire des comparaisons, il faut soustraire ces 25 000 000 \$ des chiffres de l'an passé.

Pour cette année, si on décompose les montants du programme d'aide à l'amélioration du réseau municipal, trois activités y sont considérées: l'entretien des ponts municipaux, des pistes cyclables et des chemins municipaux. En ce qui concerne les ponts municipaux, il y avait 5 000 000 \$ et nous prévoyons, cette année, 3 315 000 \$. Sur les pistes cyclables, il y avait 1 600 000 \$ l'an dernier et, cette année, 1 250 000 \$. Sur les chemins municipaux, il y avait 6 481 800 \$, si on enlève les 25 000 000 \$, et, cette année, 5 318 000 \$.

M. Mathieu: Mais, est-ce que...

M. Léonard: Ce n'est pas une grosse diminution non plus.

M. Mathieu: Écoutez, vous dites qu'il n'y a pas une grosse diminution. Les 50 000 000 \$ injectés l'an dernier, je pense, ont été fort bienvenus. Je voudrais savoir si le gouvernement a l'intention de les réinjecter cette année, parce que, si l'on tient compte du délabrement du réseau, je pense qu'il serait encore nécessaire cette année, et même impérieux, que cette chose soit renouvelée.

M. Léonard: Oui, mais l'an dernier l'activité économique étant au plus bas, nous avons fait un "crash program". C'est dans ce cadre que nous avons injecté 50 000 000 \$ dans les chemins régionaux municipaux. Cette année, les efforts de la relance économique ont porté sur d'autres secteurs. Je pense qu'il faut toujours revenir à l'option de base. Quand on compare des chiffres de 1976-1977 ou antérieurement, qu'on se rappelle tout le débat sur la fiscalité municipale. Nous avons transféré, comme gouvernement, 400 000 000 \$ par année vers les municipalités. Cela impliquait un réajustement au niveau des programmes de subventions tels que ceux-là.

M. Mathieu: M. le Président, je ne voudrais pas accaparer le temps de la commission. J'aurais encore une ou deux questions, mais je voudrais dire au ministre que je revendique fortement que les sommes prévues l'an dernier soient renouvelées cette année.

Je voudrais également lui demander la date du dégel décrété. Nous savons que le ministère des Transports prend à sa charge l'entretien des routes une fois le dégel arrivé. Mais, ce n'est pas le dégel physique,

c'est celui décrété par le ministère. Je crois que l'année passée, c'était aux alentours du 10 mai, si ma mémoire est bonne. Dans certaines régions, cette date avait été avancée au 28 avril. Je voudrais savoir quelle sera, cette année, la date de prise en charge du réseau par le ministère des Transports.

M. Léonard: Un instant, s'il vous plaît! Je vais permettre à M. Bonneau de vous répondre très précisément. M. Bonneau est le directeur de l'entretien.

M. Bonneau (Jean-Paul): La période de dégel est décrétée par le ministre, selon l'article de la Loi sur la voirie, chapitre VIII. La fin de la période de dégel est décrétée à la suite de l'observation faite, sur le terrain, de la capacité de support des routes. C'est ce qui détermine la fin de la période de dégel.

M. Mathieu: Mais, à ce jour, vous n'avez pas de prévisions?

M. Bonneau: Non, les chemins sont sous observation. Nous avons à concilier les différences climatiques considérables entre la région sud et la région nord de la province, ce qui nous amène à établir une date de compromis entre les diverses régions, par les observations qu'on fait sur les routes. Encore récemment, en Abitibi, le terrain était gelé; alors, le camionneur qui part de Montréal avec les chemins en bonne condition peut se retrouver en Abitibi avec des conditions difficiles. Alors, il s'agit d'avoir un moyen terme entre les conditions observées sur le terrain.

M. Mathieu: Oui, je comprends, M. Bonneau, qu'on ne peut pas avoir la même date pour toute la province, compte tenu de l'immensité du territoire et des différences. Dans nos régions, les gens trouvent que la date du décret du dégel est beaucoup plus tardive que la date du dégel physique. À tout événement, je ne veux pas m'allonger sur cela.

J'aurais une dernière observation et question au ministre, qui ne le surprendra certainement pas, relativement à l'autoroute 73. Tout à l'heure vous parliez de l'autoroute 13, je ne sais pas si 13 est un chiffre chanceux ou malchanceux. Je voudrais que le ministre nous dise quelles sont les prévisions de dépense d'investissement pour la poursuite de l'autoroute 73, autoroute de la Beauce, dans les années à venir, qu'il nous dresse l'échéancier qu'il prévoit réaliser.

M. Léonard: M. le Président, je voudrais juste vous dire que, même s'il est question de l'autoroute 73, je ne suis pas superstitieux; en tout cas, j'espère ne pas

l'être. Je ne sais pas s'il y en a d'autres qui le sont.

Ce qui est en cause cette année sur l'autoroute 73, c'est qu'on devrait cette année faire un bout de chaussée sur le sud sur une longueur de 18,3 kilomètres à partir de Sainte-Marie, donc, de la route Carter jusqu'à Saint-Joseph, sur une chaussée. Cette longueur 18,3 kilomètres sera pour un coût de 16 900 000 \$. L'échéancier de réalisation, c'est 1984, 1985, 1986. Il y aura un échangeur de fait sur la route 112 et la route 276.

M. Mathieu: M. le Président, le montant d'investissement prévu pour le budget 1984-1985 est de combien?

M. Léonard: Sur cette route?

M. Mathieu: Oui.

M. Léonard: Les travaux commencent cet automne, c'est cela. 600 000 \$ à 700 000 \$ cette année.

M. Mathieu: C'est prévisible, ce tronçon, si je comprends bien, pour que l'autoroute soit ouverte à la circulation?

M. Léonard: En 1986.

M. Mathieu: En 1986.
Merci, M. le Président.

Le Président (M. Fallu): M. le député de Bonaventure.

M. Levesque (Bonaventure): Seulement deux points, M. le Président, que j'aimerais à ce moment soulever. Tout d'abord, je voudrais appuyer les revendications de mon collègue, le député de Beauce-Sud, qui a souligné la diminution presque tragique du budget du ministère des Transports en matière de voirie rurale. Je tiens également - je n'ai pas l'intention de répéter - à souligner avec lui la diminution réellement encore dramatique du budget quant à la voirie rurale, par rapport même à des années bien antérieures. Avec un budget trois fois plus élevé qu'en 1975 pour la construction des routes, présentement on a un budget, en chiffres absolus, moindre que celui de ces années, alors que cela coûte à peu près trois fois plus cher pour construire les routes.
(11 h 30)

M. le Président, je veux simplement m'attacher aux subventions aux municipalités. J'entendais le ministre parler plutôt comme ministre des Affaires municipales - il a probablement encore cela dans son répertoire - que comme ministre des Transports. Or, je ne veux pas blâmer le ministre parce qu'il n'était pas là lors de la préparation des crédits. Il n'a donc pu défendre la position

que nous aimerions le voir défendre présentement. Mais, étant donné que l'an dernier il y a eu cette injection de 25 000 000 \$ pour les subventions aux municipalités, je voudrais simplement l'entendre nous dire qu'il ne met pas de côté la possibilité qu'au cours de cet exercice financier il réussira comme ministre, avec, évidemment, l'appui de ses collaborateurs, à aller chercher une somme au moins aussi importante pour faire face à la détérioration des chemins municipaux. Je songe en particulier aux petites municipalités rurales qui, elles, n'ont pas tellement bénéficié des virements qui auraient pu avoir lieu dans les revenus municipaux. J'ai eu l'occasion de visiter une trentaine de municipalités de mon comté récemment. Le ministre, qui représente un comté en grande partie rural, doit également avoir des représentations de la part de certaines de ces petites municipalités qui pourraient utiliser avec avantage, sinon augmenter des sommes au moins semblables à celles qui ont été distribuées l'an dernier. J'imagine qu'il y a de nos collègues, même de l'autre côté, qui ont dû faire ou qui doivent sans doute faire des représentations au ministre sur l'importance de ne pas diminuer ce qui a été fait l'an dernier et qui, à mon sens, a été un bon geste. Il n'a pas réglé tous les problèmes, mais il a au moins soulagé certaines municipalités quant à l'amélioration de leur réseau routier.

M. Léonard: M. le Président, je rappelle encore une fois que c'est dans le cadre de la relance économique que nous avions injecté 50 000 000 \$ dans le secteur des routes régionales, intermunicipales et des chemins municipaux, en raison de 25 000 000 \$ dans un programme et de 25 000 000 \$ dans l'autre. Je comprends ce que dit le leader de l'Opposition, ou le chef de l'Opposition, mais il reste quand même que les raisons qui font que ce budget s'est stabilisé et même a un peu diminué depuis 1976-1977 sont toujours là. En réalité, la réforme de la fiscalité est quand même à souligner.

Dans les petites municipalités rurales, genre municipalités de paroisse où il n'y avait pas de taxe de vente, il y a quand même eu des effets intéressants à la réforme de la fiscalité municipale puisque les gens eux-mêmes ont vu leur compte de taxes baisser substantiellement. Ils paient beaucoup moins d'impôt foncier scolaire qu'auparavant. Alors, c'est le contexte de cette stabilisation, ou même de réduction du programme d'amélioration des chemins municipaux.

De la façon que le chef de l'Opposition pose la question, c'est bien sûr que, si on avait beaucoup d'argent et qu'il en tombait dans cet élément de programme, on ne dirait jamais non à la manne. C'est évident.

M. Levesque (Bonaventure): Alors, j'aurais souhaité que le ministre nous dise ce matin qu'il prendra des dispositions dès maintenant pour faire en sorte que sa voix comme ministre des Transports soit entendue au bon endroit et qu'il travaille dès maintenant à obtenir au moins ce que son prédécesseur a obtenu l'an dernier.

M. Léonard: Je discute de mon budget avec le ministre des Finances, comme tous les ministres du gouvernement du Québec.

M. Levesque (Bonaventure): J'insiste d'autant plus qu'il ne faudrait pas que les crédits arrivent trop tard dans la saison, comme c'est arrivé l'an dernier où, dans certains endroits, on a reçu certaines sommes à un moment où les conditions atmosphériques ne permettaient pas un usage très rationnel des sommes avancées.

M. Léonard: M. le Président, je pense que...

M. Levesque (Bonaventure): Pour être poli. Pour ne pas tourner le couteau dans la plaie.

M. Léonard: M. le Président, je pense que les crédits, l'an dernier, avaient été donnés à temps. Je m'efforce pour qu'ils soient donnés à temps cette année et même plus tôt que l'année précédente.

Si le député a eu des problèmes à les dépenser avant la neige dans son comté, c'est probablement qu'il y a eu des fonds additionnels et ils sont arrivés juste à la fin de l'année. C'est que c'était en dehors de l'enveloppe prévue au départ.

M. Levesque (Bonaventure): Oui. C'est pour cela que, si...

M. Léonard: Vous avez été chanceux, alors. Il faut que vous admettiez que vous avez été chanceux.

M. Levesque (Bonaventure): C'aurait été encore plus chanceux si cela avait été utilisé à bon escient. Lorsqu'on est rendu que les...

M. Léonard: M. le Président, je pense que, lorsqu'il est trop tard pour faire des travaux, tout le monde convient qu'on les reporte à l'année suivante et que les crédits peuvent demeurer assurés à ce moment. Mon ministère a toute la flexibilité pour le faire.

Reconstruction de la route 132

M. Levesque (Bonaventure): À condition qu'on ne perde pas les crédits qui ont été consentis et qu'ils puissent être utilisés l'année suivante. Ce n'est pas toujours sûr.

Deuxièmement, est-ce que le ministre

pourrait me dire quels sont les travaux prévus pour 1984 sur la route 132?

M. Léonard: Qu'on me donne un instant, s'il vous plaît! Dans le secteur des quais, ce que vous appelez le secteur des quais, nous ferons des travaux de l'est de Rivière-à-Claude à Petit-Cap et nous les enclenchons cette année pour 300 000 \$ sur un coût total de 3 500 000 \$ et, de l'est de Mont-Louis à l'ouest de l'Anse-Pleureuse, nous enclenchons aussi 200 000 \$ sur des travaux de 5 000 000 \$ cette année.

De Newport à Percé. Il y a un protocole là-dessus. On reconstruirait donc... De Newport à Percé... C'est dans Percé plutôt; il est prévu un montant de 600 000 \$...

Une voix: Combien?

M. Léonard: 600 000 \$ pour des travaux totaux de 1 600 000 \$. On commence donc là aussi cette année. De Sayabec à Causapscal, dans le village de Sainte-Angèle-de-Mérici, il y a 700 000 \$, pour des travaux totaux de 700 000 \$. On fait donc les travaux au complet cette année.

Tout cela, ce sont des travaux sur la route 132. Ce que je viens de donner, ce sont des travaux qui sont commencés cette année. Maintenant, il y a des travaux commencés les années antérieures et qui se poursuivent et d'autres aussi pour lesquels on est en train de donner des contrats actuellement. De l'est de Cap-au-Renard à l'ouest de Sainte-Marthe-de-Gaspé, il est prévu 4 500 000 \$ sur des travaux totaux de 5 500 000 \$.

De l'est de Sainte-Marthe-de-Gaspé à l'ouest de Marsoui, il est prévu un montant de 8 000 000 \$ sur un total de 12 000 000 \$. De l'est de l'Anse-Pleureuse à l'ouest de Gros-Morne, 5 500 000 \$ cette année, sur un total de travaux de 14 000 000 \$.

Les aménagements de Rivière-la-Madeleine à Grande-Vallée. Nous terminons ces travaux pour 805 000 \$ sur un total de 1 195 000 \$. C'est cela.

De l'Anse-aux-Gascons à New-Carlisle, de la limite de Bonaventure à la rue Bellingsley, il y a des travaux pour 990 000 \$ prévus cette année...

M. Levesque (Bonaventure): Combien?

M. Léonard: 990 000 \$ pour les terminer. Les travaux totaux étaient de 1 210 000 \$.

Il y a un passage à niveau sur lequel nous complétons les travaux pour 260 000 \$ cette année et le total des travaux était de 1 750 000 \$.

Au total, ce qui est prévu dans la

région Bas-Saint-Laurent-Gaspésie pour la route 132, c'est 22 000 000 \$.

M. Levesque (Bonaventure): Est-ce que le ministre pourrait nous dire ce qui se passe dans le village de Port-Daniel? Port-Daniel-Ouest, c'est un secteur qui a été laissé de côté il y a déjà sept ou huit ans, peut-être dix ans. En tout cas, les travaux se sont faits des deux côtés et c'est resté là à cause d'une sorte d'imbroglia qu'il y avait peut-être entre les chemins de fer nationaux, le ministère des Transports fédéral, le ministère des Transports du Québec et, entre Gascon et Paspébiac, vous avez ce secteur qui est très court, mais il semble n'y avoir rien de fait pour compléter ce secteur.

M. Léonard: Si vous le permettez, je vais laisser M. Pierre Michaud, mon sous-ministre, répondre à cette question.

M. Michaud: Le secteur qui reste à faire doit passer dans le Barachois où il y a un problème d'environnement qui est majeur; donc, il n'y aura pas possibilité de travaux avant quelques années dans ce secteur.

M. Levesque (Bonaventure): Pardon?

M. Michaud: Avant quelques années. Avant qu'on puisse être capable de s'entendre sur les études d'impact et l'écologie dans le milieu, ce sera assez difficile. Je crois que les priorités sont peut-être aussi dans d'autres secteurs, actuellement, dans le secteur des quais justement où la route est partie et où l'on ajoute environ 10 000 000 \$ de plus cette année que ce qui était prévu. Je pense qu'on avait perdu la route. Il fallait donc faire une route adéquate. Donc, les efforts sont venus principalement à cet endroit et aussi dans les tronçons que le ministre a identifiés plus tôt.

M. Levesque (Bonaventure): Évidemment...

M. Michaud: Les plans sont sur la table à dessin, si vous voulez, mais je pense que le processus est assez long.

M. Levesque (Bonaventure): Si je comprends bien, c'est une question de budget et non pas une question d'entente avec un autre gouvernement ou avec un autre ministère?

M. Léonard: Non, ce n'est pas une question d'entente avec le gouvernement fédéral. C'est une question d'environnement, comme vient de le dire M. le sous-ministre. Les spécialistes, si je comprends bien, ne s'entendent pas encore sur le tracé définitif.

M. Levesque (Bonaventure): Mais, cela fait des années. Qu'est-ce qui me dit que cela va se corriger, cette question d'environnement, alors que cela dure depuis près de dix ans, cette discussion? Combien d'années encore avant qu'on arrive à une conclusion?

M. Michaud: C'est que la route 132 est très longue et je pense que, justement, cette année les priorités ont été mises dans les secteurs où la route était la plus détériorée. Comme je vous le dis, les études se continuent et, quand arrivera une conclusion, le projet sera prévu.

M. Levesque (Bonaventure): Je comprends une chose: qu'on mette une priorité sur une route qui est tombée, qui est disparue, je suis d'accord qu'il faut commencer par les choses les plus essentielles, qu'on me dise que le budget ne suffit pas pour donner suite immédiatement cette année mais peut-être l'an prochain, j'accepterais cela, mais qu'on me dise que c'est une question d'environnement... Cela fait huit ou dix ans que cela dure, il me semble qu'on a eu le temps de préparer des choses pour que, lorsque le budget sera disponible, on puisse commencer. C'est ce que je ne comprends pas trop trop.

M. Michaud: C'est cela, il faut continuer les études.

M. Léonard: Je vois qu'il y a un problème là.

M. Levesque (Bonaventure): Et les gens de Port-Daniel ne comprennent pas non plus parce que j'ai rencontré, justement, les deux conseils municipaux, celui de Port-Daniel-Est et celui de Port-Daniel-Ouest, encore tout récemment et on ne comprend pas qu'il y ait des retards de cette nature. Bon! Je vais passer à autre chose, vu le silence qui vous caractérise présentement.

M. Léonard: Écoutez, je pense que ce qui a été dit, pour l'instant en tout cas, c'est qu'il y a un problème d'environnement qui n'est pas solutionné présentement et ce n'est pas une question de budget, ce n'est pas une question de négociation avec le gouvernement fédéral, c'est vraiment une question d'environnement. Je vais m'enquérir si l'on peut accélérer les travaux et les ententes sur cela avec les spécialistes de l'environnement, ainsi que de l'urgence des travaux.

M. Levesque (Bonaventure): J'aimerais bien que, lorsqu'on arrive...

M. Léonard: Je veux bien prendre l'engagement d'examiner cette question.

M. Levesque (**Bonaventure**): Merci. Deuxièmement, il y a le secteur de la route entre Nouvelle-Ouest et Pointe-à-la-Croix. Ce secteur comporte huit, si je me souviens bien, traverses à niveau. C'est un des derniers grands secteurs qui restent sur la baie des Chaleurs qui n'ait pas été complété dans le plan de reconstruction de la 132 le long de la baie des Chaleurs. Il reste New-Carlisle-Paspébiac, mais, si je comprends bien, vous poursuivez lentement les travaux.

M. Léonard: Rapidement, rapidement. (11 h 45)

M. Levesque (**Bonaventure**): Bien! Vous pouvez prendre ma parole parce que je suis là tous les jours.

M. Léonard: Ah oui! Je prends la parole des députés, pas des...

M. Levesque (**Bonaventure**): D'ailleurs, vous êtes obligé de prendre ma parole.

M. Léonard: Vous avez été là...

M. Levesque (**Bonaventure**): Mais je veux revenir...

M. Léonard: ...avant nous aussi, voyez-vous, et cela n'avait pas été résolu. Alors, je suppose...

M. Levesque (**Bonaventure**): Je tiens justement à rappeler au ministre, qui arrive au ministère des Transports, que j'étais à l'origine de cette reconstruction de la route 132. Je ne peux pas vous faire l'historique, à ce moment-ci, mais j'ai travaillé très fort. Les sous-ministres pourraient vous mettre au courant si vous ne l'êtes pas.

M. Léonard: Je prends votre parole.

M. Levesque (**Bonaventure**): Bon, vous prenez ma parole! Deuxièmement, entre Nouvelle-Ouest et Pointe-à-la-Croix, il y a un secteur qui est le dernier grand secteur, comme je le disais, de la baie des Chaleurs, qui n'a pas été touché par les travaux de reconstruction. Il y a là à peu près huit traverses à niveau successives dans très peu de distance. Il arrive des accidents, des accidents mortels. Cela ralentit considérablement la circulation, c'est presque impossible de dépasser. C'est donc un secteur, je pense, qui devrait être prioritaire sur la route 132. J'aimerais que le ministre me confirme les intentions du gouvernement relativement à ce secteur assez névralgique.

M. Léonard: Oui, M. le Président, je voudrais confirmer que, pour nous, c'est un secteur prioritaire d'intervention. Je dois dire au député qui, j'espère, prendra ma parole, que j'ai été nommé au ministère des

Transports le 5 mars et que, le 8 mars, j'ai rencontré M. Axworthy. Parmi les sujets qui ont été abordés, en ce qui concerne les traverses à niveau, le secteur dont il me parle a été mentionné. Comme je verrai éventuellement M. Axworthy - en tout cas, j'espère le plus rapidement possible - nous allons donc poursuivre là-dessus.

Donc, c'est vrai, cela demeure une priorité au ministère des Transports, le règlement de cette question. Et si vous voulez, M. Demers, qui s'est attaché particulièrement au dossier, pourrait en parler plus longuement parce qu'on a peut-être des avenues, présentement.

Le Président (M. Fallu): Si M. le député de Bonaventure me permet...

M. Levesque (**Bonaventure**): C'est tout, pour ma part.

Le Président (M. Fallu): ...il comprendra...

M. Levesque (**Bonaventure**): Il faut avoir la réponse.

Le Président (M. Fallu): D'accord, c'est parce que je voudrais m'assurer que les réponses soient encore plus précises. Et M. le député de Bonaventure comprendra l'intérêt que j'ai pour ce secteur.

M. Levesque (**Bonaventure**): Ah oui! C'est entendu, parce que, M. le Président, il faut rappeler vos origines qui sont justement tout près de ce secteur...

Le Président (M. Fallu): De Nouvelle-Ouest.

M. Levesque (**Bonaventure**): ...c'est voisin du secteur. Cela part de Nouvelle-Ouest...

Le Président (M. Fallu): Oui.

M. Levesque (**Bonaventure**): ...vers Pointe-à-la-Croix.

Le Président (M. Fallu): Ce que j'aimerais avoir entre autres, comme précisions: Est-ce que le tracé est actuellement déterminé? Quel est l'état d'avancement des plans et devis et est-ce qu'il y a un échancier quelconque qui est avancé?

M. Demers: Bon. Il y a quelques années, il y avait un projet assez élaboré, qui avait été mis de l'avant, qui passait, pour la majeure partie du parcours, en dehors du tracé actuel de la route 132. On a, depuis ce temps-là, revu l'ensemble de la situation. Il y a un projet complet qui est à

être élaboré, de façon préliminaire, présentement, qui viserait à éliminer la totalité des passages à niveau qu'on retrouve sur ce tracé-là, en effectuant des travaux ponctuels au niveau des intersections avec la voie ferrée et en se ramenant, dès qu'on le peut, dans le tracé de la route actuelle parce que, entre les voies ferrées, il y a des portions de la route actuelle que l'on peut considérer comme étant de bonne qualité.

Alors, on n'a pas actuellement en main d'échéancier précis; c'est à être préparé. D'ici quelques semaines, on m'a dit, le projet complet serait porté à l'attention du ministre. Je pense qu'on pourra envisager une possibilité de réalisation assez rapide et par étapes.

M. Levesque (Bonaventure): Je vous remercie.

Le Président (M. Fallu): Je reconnais maintenant le député de Chambly.

M. Tremblay: Oui, M. le Président. Récemment, l'Association des propriétaires de Saint-Bruno dans le comté de Chambly demandait, par une circulaire, la construction de l'échangeur Seigneuriale, à Saint-Bruno, au coin de Seigneuriale et de la route 116. Et, dans cette circulaire qu'elle distribuait aux citoyens, on y faisait part que le gouvernement fédéral était prêt à financer 60% des travaux du projet. C'est un problème dont on avait discuté déjà ensemble et j'étais très heureux - je l'ai dit publiquement - de constater que le gouvernement fédéral acceptait de payer 60% de ce projet. J'ai donc écrit à mon collègue du fédéral, M. Dupont, le 29 mars dernier, pour lui faire part de ma grande satisfaction de voir que le gouvernement fédéral était prêt à investir 4 200 000 \$ dans le projet d'échangeur au coin de la rue Seigneuriale et de la route 116. Je lui disais dans cette lettre que, dès qu'il nous aurait signifié par écrit sa volonté ferme de financer 4 200 000 \$, j'allais entreprendre des démarches au ministère, ainsi qu'avec la ville de Saint-Bruno, pour qu'on s'entende pour la différence des 3 000 000 \$ qui resteraient à financer pour le projet. Ma question est dans le but de savoir si vous avez reçu du ministre fédéral concerné les confirmations nécessaires.

M. Léonard: Non, nous n'avons pas reçu de confirmation quelle qu'elle soit. Si je comprends, la seule possibilité que je verrais, ce serait par le renouvellement de l'entente-cadre qui avait été signée le 15 mars 1974, qui est arrivée à échéance au mois de mars 1984. À ce moment, les termes d'une telle entente en ce qui concerne la route, la voirie, les grands travaux routiers prioritaires, impliquaient une participation de

60% du gouvernement fédéral. Si le fédéral renouvelait l'entente-cadre, il est possible qu'à ce moment on en arriverait à inscrire un certain nombre de projets dans ce cadre pour lesquels le fédéral nous financerait à 60%. Maintenant, comme il n'y a pas eu de renouvellement, il n'y a eu l'inscription d'aucun de ces projets. D'ailleurs, on n'a pas pu démontrer ce que nous voudrions mettre là-dessus, mais dans ce cadre, évidemment, la participation du fédéral de 60% serait bienvenue. Nous la souhaitons, s'il a de l'argent pour distribuer comme cela un peu partout; j'en ai eu quelques expériences ailleurs sur des travaux qui sont parfois beaucoup moins prioritaires. C'est ce que nous souhaitons, mais c'est à lui à accepter le renouvellement de l'entente-cadre.

M. Tremblay: Maintenant, je croyais qu'il y avait aussi le fait qu'il y a une traverse à niveau et que, dans ce sens, c'était à cause...

M. Léonard: Vous parlez, à ce moment, du PATU, le programme d'aide au transport urbain. Cette entente n'a pas été reconduite non plus. Il faudrait que le fédéral consente à y injecter de nouveaux fonds.

M. Tremblay: Depuis quand n'est-elle plus en vigueur?

M. Léonard: Depuis le 31 mars. Je crois qu'on complète des projets déjà existants dans ce programme, mais il n'y en a pas d'autres qu'on peut inscrire présentement parce que l'entente n'a pas été reconduite. Maintenant, si le fédéral décidait de la reconduire, il serait bienvenu.

M. Tremblay: Vous comprendrez que la publicité de l'association des propriétaires n'était pas aussi explicite que cela. Je suis très heureux de constater qu'il y a eu une entente; donc, il y a des possibilités que le gouvernement fédéral, à cause de cela, puisque c'était bien inscrit sur la publicité, soit prêt; le député du comté était prêt à mettre 60% du projet et comme je sais que le projet coûte 7 000 000 \$, je conclus qu'il serait prêt à mettre 4 200 000 \$ dans le projet.

M. Léonard: Je voudrais simplement dire ceci: L'entente n'a pas encore été reconduite. Elle est arrivée. L'entente-cadre de développement n'a pas été reconduite. Elle se terminait au mois de mars cette année, je pense, le 15 mars 1984. PATU se terminait le 31 mars. Nous avons demandé au gouvernement fédéral de la renouveler. Nous attendons des nouvelles. Nous espérons qu'elle sera renouvelée.

M. Tremblay: De mon côté, je vais

continuer à attendre des nouvelles de mon homologue fédéral.

M. Léonard: Si le député fédéral de votre circonscription dit cela, je suppose que ce qu'il a à faire, c'est d'influencer son ministre pour qu'il signe le renouvellement de l'entente.

M. Tremblay: C'est-à-dire que je ne sais pas s'il l'a dit lui-même, mais c'était bien inscrit dans la publicité du gouvernement fédéral, par la voix de M. Raymond Dupont, qu'il acceptait de payer 60% du projet. Donc, je ne sais pas s'il y avait eu connivence, mais il ne l'a pas dénoncé. Il n'a pas dit dans les journaux par la suite qu'il n'était pas prêt à donner cela. De toute façon, je lui ai écrit le 29 mars; j'imagine qu'il va réagir à cette lettre. J'attends avec impatience la bonne nouvelle.

Routes 112 et 116

Je voudrais vous parler d'un autre dossier, M. le Président, si vous me le permettez, celui de la route 116, entre l'échangeur Charles-Lemoyne et l'échangeur Saint-Hubert. Je sais qu'il y a des études qui ont été faites. Je voudrais savoir quand cela pourrait aboutir.

M. Léonard: Dans ce secteur... La route 112?

M. Tremblay: La route 116. D'abord, la route 116. Au sujet de la route 112, on y viendra tout à l'heure.

M. Demers: Entre l'échangeur Saint-Hubert et celui de Charles-Lemoyne?

M. Tremblay: Oui.

M. Demers: C'est cela.

M. Tremblay: Les routes 112 et 116; les deux, c'est cela.

M. Léonard: D'accord. Les aménagements géométriques du lien Saint-Hubert-Longueuil pour l'échangeur Édouard-Edna 112 seront complétés au printemps, dès l'acceptation d'une option par la ville de Longueuil et par le Canadien National. C'est en cours. Par la suite, le dossier sera étudié conjointement avec le service de l'environnement pour déterminer s'il y a lieu d'obtenir les permis du ministère de l'Environnement du Québec. Le début possible des travaux, ce sera vers la fin de 1986. La réalisation devrait permettre d'éliminer les feux de circulation de la rue Édouard ainsi que ceux prévus à la rue Harvey.

M. Tremblay: Si je comprends bien, il y

a déjà des plans qui sont faits?

M. Demers: Ils sont en cours.

M. Tremblay: Ils sont en cours. Et les plans, c'est pour quand?

M. Demers: C'est ce qu'on dit. Il y a d'abord des plans préliminaires qui sont faits, mais ils sont suffisamment précis pour pouvoir être présentés, comme on le mentionnait, au CN et à la ville, de telle sorte qu'on puisse échanger, pour savoir si cela leur convient.

M. Tremblay: Il y a un autre bout de route qui touche autant les gens du comté de Chambly qu'une très grande partie de la population de l'Estrie, finalement, puisque la route 112 va jusqu'à Sherbrooke. Il y a un tronçon entre Saint-Hubert et Chambly, entre le boulevard Cousineau et Chambly, d'à peu près cinq kilomètres, je crois, qui est le seul tronçon qui n'est pas à voie double depuis Montréal jusqu'à Saint-Césaire, si je ne m'abuse. Ce tronçon...

M. Léonard: Sur quelle route? Sur la route 112?

M. Tremblay: Sur la route 112, oui. Pour ce tronçon, dès 1970, il y a eu des plans qui ont été faits. La route est très mauvaise; elle est dangereuse aussi. Cela retarde constamment et le milieu, avec raison à mon avis, s'impatiente pour que se réalisent ces derniers cinq kilomètres qui feraient en sorte que cette route serait à voie double jusqu'à Saint-Césaire. On est assez surpris dans le milieu de voir qu'on a bâti entre 1970 et 1976 une voie double près de Marieville, près de Rougemont, où la majeure partie de la circulation était et qu'à cet endroit ce soit encore une voie simple. Je me demande ce qui retarde. Qu'on me dise que c'est le ministère de l'Environnement ou la CPTAQ - j'ai déjà entendu cette raison - c'est une raison que je n'accepte plus. Je pense que, quand on veut réaliser des travaux comme ceux-là, il y a moyen de le faire, même avec ces institutions. Mais, quand on ne veut pas les réaliser, pour des raisons que je ne connais pas, il y a toujours moyen de s'appuyer sur ces organismes pour dire qu'ils retardent à cause de cela.

(12 heures)

M. Léonard: On me dit, M. le Président, en réponse à la question de M. le député, qu'une étude d'impact est en cours. Elle devrait être terminée au mois de septembre. Effectivement, il y a une circulation assez importante sur cette route; par la suite, on devrait arriver à commencer les travaux, peut-être, en 1986. Maintenant, je dirais que, pour l'instant, il n'y aurait pas

de litige avec la Commission de protection du territoire agricole. Je ne sais pas s'il y en aura ultérieurement. On n'en prévoit pas.

M. Tremblay: J'imagine qu'on est à l'étape où il n'y en a pas, parce que le nouveau tracé ne crée pas de litige avec la CPTAQ. Mais, on va maintenant se rabattre sur l'environnement.

M. Léonard: On me dit que l'étude d'impact de l'environnement - si je comprends, elle a été transférée au ministère de l'Environnement; donc, ce dernier a estimé nécessaire de faire une étude d'impact - devrait être terminée en septembre.

Le Président (M. Fallu): Avez-vous terminé, M. le député de Chambly?

M. Tremblay: Oui, cela va aller.

Le Président (M. Fallu): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Merci, M. le Président. Je vous remercie de me donner la parole. Cela fait deux jours que j'attends pour poser quelques questions.

M. Léonard: Quelle patience!

M. Vaillancourt: M. le Président, mes premiers mots seront pour féliciter le ministre de sa nomination au ministère des Transports et aussi les nouveaux sous-ministres nommés tout dernièrement, en particulier un jeune du comté d'Orford, Yvan Dentiers, nommé sous-ministre en janvier dernier. Je tiens à lui dire qu'il peut lui faire confiance, c'est un brillant garçon.

Je voudrais aussi dire au ministre qu'il est très bien entouré, car depuis presque 24 ans que je suis à l'Assemblée nationale...

M. Léonard: Revenons à votre question.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Vaillancourt: ...j'ai eu plusieurs occasions de discuter de voirie et d'un peu toutes sortes de choses dans le domaine - est-ce qu'on doit dire la voirie ou le transport aujourd'hui? -...

M. Léonard: On comprend la voirie.

M. Vaillancourt: ...des routes. M. le Président, je ne voudrais pas répéter tout ce que mes collègues ont dit avant moi. J'avais préparé des notes, mais je suis obligé de les changer un peu, étant donné que plusieurs de mes collègues ont posé avant moi les questions que j'avais à poser.

M. le Président, étant donné qu'on a

parlé de la coupure des budgets dans le domaine de la voirie - les subventions aux municipalités, je n'en reparlerai pas, on a eu les explications - j'aimerais demander au ministre s'il peut nous dire où en est rendue la construction de la voie de contournement de la ville de Sherbrooke, la route 410.

Autoroute 55

M. Léonard: J'ai eu l'occasion de faire le point là-dessus lorsque je suis allé à Sherbrooke vers la mi-mars. J'attends des rapports... D'accord, le contournement de Sherbrooke. Dans la section de l'autoroute 55, à l'est de l'échangeur Saint-François, il est prévu, cette année, 2 495 000 \$ à dépenser. Et la fin des travaux est prévue pour l'an prochain.

M. Vaillancourt: Est-ce que c'est prévu pour compléter...

M. Léonard: Sur 3,5 kilomètres. Ensuite, sur un autre secteur, de l'est de l'échangeur Saint-François à l'est de la route 216, boulevard Saint-François, les travaux vont commencer cette année; il est prévu 2 000 000 \$ de dépenses.

M. Vaillancourt: Avec 2 000 000 \$....

M. Léonard: Le pont sur la rivière Saint-François a été complété antérieurement. Et ce qu'il va rester à faire, un peu plus tard, c'est de l'est de la route 216 à la route 112, à l'est du chemin Champigny.

M. Vaillancourt: Combien d'années prévoyez-vous que cela va prendre pour la compléter, la route de contournement de la ville de Sherbrooke, ainsi que la route qui va au CHUS?

M. Léonard: De quatre à cinq ans.

M. Vaillancourt: Quatre à cinq ans.

M. Léonard: Pour tout terminer, oui.

M. Vaillancourt: Pour tout terminer.

M. Léonard: Oui. Cette année, ce qui est dépensé dans ce secteur-là, c'est 4 495 000 \$. Donc, on va ouvrir jusqu'à l'échangeur Saint-François, à l'est de la route 216, cette année; en 1986, quand cela va être terminé...

M. Vaillancourt: Vous allez dépenser combien de millions dans la région sur cette route de contournement, cette année?

M. Léonard: Cette année, 4 495 000 \$. Le coût total de ces travaux est de

28 150 000 \$.

M. Vaillancourt: Le coût total, lorsqu'elle va être terminée.

M. Léonard: Donc, à l'heure actuelle, il y a 14 000 000 \$, en comprenant les coûts de cette année; on serait donc rendus à la moitié des travaux, avec environ 14 000 000 \$ de dépensés.

M. Vaillancourt: À la fin de cette année.

M. Léonard: À la fin de cette année, oui.

M. Vaillancourt: Est-ce qu'il y a une entente fédérale-provinciale qui aide le gouvernement provincial pour la reconstruction de cette route-là?

M. Léonard: Non.

M. Vaillancourt: Est-ce que vous avez d'autres négociations en cours pour terminer l'autre voie sur la route 55, entre Bromptonville et Drummondville, parce que tous les terrains sont expropriés?

M. Léonard: À l'heure actuelle, nous avons des études en cours pour déterminer si le niveau de circulation justifierait le dédoublement de la voie. Je sais, pour y être déjà passé, que, effectivement, le corridor est exproprié. Donc, à la minute où on en aurait besoin, où il commencerait à y avoir des embouteillages, à ce moment-là, je pense qu'on pourra envisager d'en faire des bouts.

M. Vaillancourt: Combien est-ce que cela pourrait coûter pour terminer ce tronçon-là?

M. Léonard: Sherbrooke-Bromptonville, c'est déjà doublé.

M. Vaillancourt: C'est Bromptonville-Drummondville.

M. Léonard: Oui, oui, je sais. C'est la question que vous avez posée. Alors, ma réponse valait pour ce secteur.

M. Vaillancourt: Quel serait le coût pour compléter la deuxième route? Est-ce que vous avez des estimations? Une quinzaine de millions de dollars?

M. Léonard: On me dit de 15 000 000 \$ à 20 000 000 \$.

M. Vaillancourt: Maintenant, dans le domaine des haltes routières, est-ce que le gouvernement va continuer à en faire l'entretien, comme cela se fait dans le

moment?

M. Léonard: On évalue présentement. Pour l'instant, c'est le ministère qui le fait. Il n'y a pas de décision à l'effet contraire. S'il y a des municipalités qui veulent le faire, on peut négocier des contrats d'entretien avec les municipalités qui, par ailleurs, souvent ont d'autres équipements dont elles s'occupent, dont elles font l'entretien. Alors, elles pourraient, à ce moment-là, aussi prendre charge de l'entretien des haltes routières.

M. Vaillancourt: C'est donc dire que c'est le statu quo pour le moment. Il n'est pas question que le ministère remette forcément aux municipalités l'entretien des haltes routières.

M. Léonard: Je pense que ce que je viens de dire, c'est que nous négocierions avec les municipalités dans ce cas-là.

M. Vaillancourt: Merci. Maintenant, j'aimerais demander au ministre, au sujet des programmes que nous avons acceptés au cours de l'automne dernier, lorsque les sous-ministres sont passés dans nos régions respectives, si les crédits ont été accordés pour tout ce qui avait été retenu lors de ces visites.

M. Léonard: Cela a été retenu en large partie, mais vous savez, pour y avoir assisté comme moi, qu'à un moment donné, au cours de ces rencontres, on met des priorités sur chacune des routes et si le budget est suffisant on peut toutes les réaliser. Maintenant, cela se fait par priorité; mais, en bonne partie, cela a été accepté.

M. Vaillancourt: Que veut dire en bonne partie?

M. Léonard: Je peux bien regarder votre programme.

M. Vaillancourt: Qui est coupé à 5% ou à 20%?

M. Léonard: Non. En bonne partie, à mon sens, c'est beaucoup plus que cela.

M. Vaillancourt: Ou il n'est pas coupé du tout. Est-ce que les listes vont nous...

M. Léonard: On va transmettre ces listes à chacun des députés quand on va commencer la réalisation des travaux.

M. Vaillancourt: ...être remises prochainement?

M. Léonard: On me dit qu'elles devraient vous être transmises dans environ

deux ou trois semaines.

M. Vaillancourt: Habituellement, au cours de l'étude des crédits du ministère des Transports, on nous remet des listes pour les autoroutes, sur ce qui va être fait au cours de l'année. Avez-vous ces listes? Sont-elles prêtes?

M. Léonard: C'est dans le cahier.

M. Vaillancourt: C'est dans le cahier.

M. Léonard: C'est dans votre cahier, M. le député.

M. Vaillancourt: Merci. Maintenant, dans un domaine beaucoup plus local, j'aimerais demander au ministre si on a des crédits pour une couche d'usure sur la route 141 entre Magog et Coaticook.

M. Léonard: On pourra vous donner l'information un peu plus tard. Nous ne l'avons pas ici.

M. Vaillancourt: Vous n'avez pas cela ici avec vous. En ce qui concerne la route 206, ce n'est pas dans mon comté, je ne sais pas si ma collègue me permet de poser la question.

Une voix: Vous pouvez y aller.

M. Vaillancourt: C'est la route à partir de Sainte-Edwidge jusqu'à la route de Saint-Malo à Sawyerville, une longueur de cinq milles. Est-ce qu'il y a des crédits de prévus pour cela prochainement?

M. Léonard: Pourquoi? Pour la réfection ou pour...

M. Vaillancourt: Pour la reconstruction de cette route.

M. Léonard: Voulez-vous répéter?

M. Vaillancourt: La route de...

Une voix: Il y a un député qui a laissé son automobile à cet endroit à la dernière élection.

M. Léonard: C'est parce qu'il allait trop vite.

Une voix: Non, c'est parce que la route n'est pas carrossable.

M. Vaillancourt: La route qui relie Sainte-Edwidge à la route 253, si on va par le numéro de la route.

M. Léonard: Le numéro 253. Avons-nous cela?

M. Vaillancourt: La route qui relie Sainte-Edwidge à la route 253. La route 253, c'est la route de Saint-Malo à Sawyerville sur une longueur de cinq milles. Je sais qu'elle n'est pas retenue au programme pour cette année.

M. Léonard: On me dit qu'on pourrait donner une réponse cet après-midi. Cet après-midi on va revenir ici quelques minutes, à tout le moins, à moins qu'on ait fini avant.

M. Vaillancourt: On est censé revenir une heure, cet après-midi, d'après le programme.

M. Léonard: Cet après-midi, on transmettra l'information là-dessus.

M. Vaillancourt: Pardon?

M. Léonard: On peut vous la transmettre soit cet après-midi ou un peu plus tard, mais on va tenter de le faire dès cet après-midi.

M. Vaillancourt: Avez-vous d'autres travaux de prévus cette année sur la route 55, à partir de Rock-Island, parce qu'il y a des bouts où ce n'est pas trop beau?

M. Léonard: Vous parlez de travaux d'entretien. Donc, c'est au budget de l'entretien du ministère.

M. Vaillancourt: Je parle du budget d'entretien, mais je mélange tout cela parce qu'on étudie les programmes 3, 4 et 5. Si je comprends bien, on étudie les programmes 3, 4 et 5 ensemble.

M. Léonard: C'est cela, mais... Là-dessus, je voudrais simplement répondre à une considération générale. On fait l'entretien quand une route connaît quelques nids-de-poule. Cela peut très bien arriver qu'il y ait des nids-de-poule sur une route; à ce moment, la division va s'occuper de les reboucher. Je pense que c'est dans le mandat du ministère: au niveau de l'entretien, il y a un budget pour cela.

M. Vaillancourt: Je vais vous poser ma question avec plus de précision. L'an passé, on a fait une couche d'usure sur la route 55, on en a fait un bon bout. Est-ce que cette année il y en a encore un autre bout de prévu?
(12 h 15)

M. Léonard: Il y a un budget pour les couches d'usure au ministère et c'est déterminé selon l'état des routes. Quand on en fait sur un bout, cela se peut très bien qu'on soit amené à continuer l'année suivante. On fait les cas les plus urgents, là

où c'est vraiment prioritaire, et graduellement on finit par recouvrir une route. Une couche d'usure, c'est une opération qui se présente régulièrement dans nos travaux.

M. Vaillancourt: Oui, mais c'est planifié d'avance.

M. Léonard: Oui.

M. Vaillancourt: Je sais qu'il y a un budget pour cela mais la question précise que je pose: Est-ce qu'il y a un budget cette année de prévu pour en faire un autre bout?

M. Léonard: Cela aussi, on va le vérifier.

M. Vaillancourt: Allez-vous me le dire cet après-midi?

M. Léonard: Oui. Est-ce que vous pouvez répéter de quelle section à quelle section, s'il vous plaît?

M. Vaillancourt: C'est la continuation de la route...

M. Léonard: M. Bonneau.

M. Vaillancourt: ...55.

M. Léonard: Oui.

M. Vaillancourt: Il y en a eu un bout de fait l'an passé, à partir de Rock-Island, dans ce coin. Cela va-t-il se continuer jusqu'à Magog?

M. Léonard: C'est cela, jusqu'à Magog.

Pavage des routes non numérotées

M. Vaillancourt: J'aimerais connaître l'opinion du ministre concernant le pavage et les routes. Actuellement il y a beaucoup de formes qui sont prêtes. Je sais que les ministres qui vous ont précédé, cela n'avait pas l'air à être leur politique de faire du pavage. Est-ce que le ministre a l'intention de changer cette politique?

M. Léonard: Sur les chemins à faible circulation, nous avons un programme par lequel nous refaisons des chemins et, si possible, dans l'emprise existante, mais cela reste gravelé et non pas asphalté. Il y a un nombre considérable de kilomètres qu'il faudrait asphalté à ce moment. Par définition, ces chemins ont une faible circulation. Donc, normalement, il est moins urgent de les asphalté que d'autres. Mais, au fur et à mesure que la circulation monte, à ce moment on peut être amené à y poser de l'asphalte.

Par ailleurs, le programme d'amélioration des chemins municipaux, ce sont les municipalités qui en sont responsables. Nous leur donnons des subventions qui ne sont pas très élevées - je le reconnais - mais, quand même, il s'agit de chemins de responsabilité municipale. Si la municipalité juge qu'il y a trop de poussière sur ces chemins, c'est à elle à prendre la décision de mettre de l'asphalte. Je ne reprendrai pas toutes les discussions que nous avons eues au début de cette séance, sur ce budget et sur la réforme de la fiscalité municipale. Il reste qu'il s'agit de responsabilités typiquement municipales.

M. Vaillancourt: M. le Président, les routes dont je parle, ce ne sont pas les routes qui sont à l'entretien des municipalités.

M. Léonard: Vous parlez des routes à l'entretien du ministère, non numérotées.

M. Vaillancourt: Les routes qui sont à l'entretien du ministère des Transports, les routes qui ont été refaites. Il y a eu des réfections économiques, il y en a dans tous les comtés de la province. J'en ai peut-être une cinquantaine de kilomètres qui sont prêts à être pavés. Les municipalités nous transmettent des résolutions et nous demandent que ces routes soient pavées. Dans le passé, on nous répondait que ce n'était pas la politique du ministère. J'ai toujours pensé que ce n'était pas la politique du ministre du temps; là, je demande au ministre s'il tient la même politique que ses prédécesseurs en ce qui concerne le fait de couvrir d'asphalte les formes qui sont prêtes à être pavées.

M. Léonard: Je reviens donc sur cela. Notre première priorité, c'est de terminer, asphalté des routes numérotées. Elles ne sont pas toutes terminées dans le Québec. Alors, je pense que tout le monde va admettre que des routes numérotées doivent être terminées. Par ailleurs, lorsque nous avons des routes non numérotées, normalement, elles connaissent une faible circulation. Pour l'instant, en tout cas, nous ne posons pas d'asphalte à moins qu'il y ait un bon débit. Donc, c'est le débit de circulation qui est indicateur à ce moment.

Je soulignerai au député que les routes sont refaites et que ce sont de bonnes routes même s'il n'y a pas d'asphalte, mais que remettre de l'asphalte sur cela coûte 70 000 \$ le kilomètre. Juste l'intérêt de cela, c'est 7000 \$ par année. Il y a quand même des coûts considérables à ce réseau routier et, encore une fois, je le répète, pour des routes à faible circulation.

S'il y a une bonne circulation, on peut reconsidérer la question, mais à ce moment-

là il y a quand même une marge que nous devons apprécier.

M. Vaillancourt: Merci.

Le Président (M. Fallu): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Merci, M. le Président. Je commençais à avoir hôte que mon tour arrive. Franchement, vous avez parlé de 70 000 \$ le kilomètre pour du béton bitumineux, M. le ministre. Dans mon coin, on a utilisé l'année dernière du DTS, double traitement de surface, qui était beaucoup plus économique. Comme je l'ai dit l'autre fois, de la "garnotte" avec du goudron chaud, je sais que c'est beaucoup plus économique que du béton bitumineux. L'essai que vous avez fait dans mon coin va-t-il être étendu dans toute la province? Si cela a été payant et durable, quelles sont vos appréciations sur le DTS?

M. Léonard: Je vais permettre à M. Michaud de répondre. Il s'agit d'une question très technique, très intéressante et très importante, qui comporte des aspects très techniques.

M. Michaud: Je crois qu'on va essayer d'élargir même le programme de double traitement de surface dans le sens suivant: Nous venons d'ouvrir les soumissions d'appels d'offres pour la fourniture de ciment asphaltique et pour le lien pour le mélange d'asphalte et nous constatons une hausse de l'ordre de 30%. Donc, il y a un coût additionnel à couvrir du côté de l'asphalte conventionnel. Le ministère, dans les régions où c'est permis, parce qu'on ne peut pas appliquer cela dans toutes les régions du Québec, à cause de la pierre et du gravier... Mais, votre région est propice à cela et les expériences ont été faites là. Nous allons élargir le programme dans ce sens-là. Donc, à un coût moindre on va pouvoir couvrir plus long de surface.

Mme Juneau: Le critère pour le DTS est-il le même que pour le voiturage? J'imagine que le double traitement de surface, il ne faut pas que ce soit une route à haut taux de voiturage parce que ce n'est pas si bon: c'est épais comme cela, tandis que le béton bitumineux a trois ou quatre pouces.

M. Michaud: C'est en fonction de la circulation lourde, ce sont les camions qui empruntent ces rangs-là. C'est évident que c'est possible que... Sur l'ensemble qui a été fait, on a eu seulement un cas où on a eu un problème. Mais, là, le degré de circulation avait été mal estimé sur ce rang. La correction a été faite, je crois, à la fin

de l'automne passé.

Mme Juneau: C'est effectivement dans mon comté, parce qu'il y a eu des ornières à la suite du camion laitier qui était lourd et qui passait dans ce rang-là.

Il y a une autre chose que je voulais vous demander. J'ai vu dans l'Estrie aussi - je ne sais pas si c'est le terme que vous employez - un sandwich, c'est-à-dire de l'asphalte, puis vous mettez de la "garnotte" et après vous remettez une autre couche d'asphalte. Est-ce nouveau, ce procédé? Est-ce plus économique? C'est quoi? Pourquoi vous ne mettez pas seulement une couche d'usure?

M. Michaud: C'est que, si la route est très rapiécée depuis plusieurs années et que la fondation est mauvaise, on prétend par ce procédé être capable de stabiliser la route et que la surface de roulement...

Mme Juneau: Meilleure?

M. Michaud: ...durera plus longtemps. Mais, c'est évident qu'à un moment donné, si cela ne donne pas le résultat, il faut regarder la réfection de cette route. Mais, il ne s'agit pas d'aller...

Mme Juneau: Si je comprends bien, c'est un essai?

M. Michaud: ...faire des essais partout et sur toutes les routes du Québec. On fait des tests et dans des cas cela s'avère très profitable pour une dizaine d'années, par exemple.

Mme Juneau: L'année dernière, quand vous êtes venu dans la région pour la négociation, vous avez dit que possiblement, si les municipalités l'acceptaient, vous pourriez remettre les haltes routières à la municipalité qui en ferait l'entretien et qu'elle posséderait la halte routière. Avez-vous quelque chose de nouveau à ce sujet? Y a-t-il des municipalités qui ont accepté?

M. Michaud: Il y en a quelques-unes à l'échelle du Québec, mais les municipalités ne sont pas forcées de le faire...

Mme Juneau: Non, non, c'est sur une base volontaire; j'ai entendu cela.

M. Michaud: ...comme le ministre a répondu tantôt. Mais, il y en a qui acceptent et qui veulent en faire un centre de promotion touristique ou quelque chose comme cela. Cela entre dans notre... Si la halte routière a été construite aux abords d'une municipalité, il y a eu un développement quelconque, et si la municipalité est intéressée à la prendre pour

faire de la promotion touristique, je pense qu'elle est meilleure agent touristique que, peut-être, les officiers en région du ministère des Transports.

Mme Juneau: Oui. Je vais vous ramener en hiver un petit peu. Je regardais votre dépliant ici. Vous dites que l'achat des fondants chimiques a entraîné des déboursés de 26 800 000 \$. Là-dedans, il y avait 505 000 tonnes de chlorure de sodium et 7600 de chlorure de calcium. Pourquoi la grosse différence entre les deux? Est-ce parce qu'il y en a un qui est plus efficace que l'autre, qu'il coûte moins cher ou quoi? Quelle est la réponse?

M. Bonneau: Jean-Paul Bonneau. Vous demandez la différence entre les quantités du calcium...

Mme Juneau: Non.

M. Bonneau: Non. Pourquoi?

Mme Juneau: Pas sur la quantité. C'est le coût. Est-ce que c'est relié à un coût qu'il y ait plus de chlorure de sodium que de chlorure de calcium?

M. Bonneau: Non.

Mme Juneau: Est-ce que c'est relié au coût?

M. Bonneau: Non. C'est relié à l'utilisation: l'efficacité du chlorure de sodium est reconnue à zéro degré, quand il fait moins froid.

Mme Juneau: Oui.

M. Bonneau: Et, en bas de 10 degrés ou à moins dix...

Mme Juneau: C'est l'autre.

M. Bonneau: ...cela prend du calcium.

Mme Juneau: Je vois que vous vous approvisionnez à la compagnie Seleine des Îles-de-la-Madeleine. Est-ce que les coûts ont été diminués depuis que vous vous approvisionnez aux Îles-de-la-Madeleine?

M. Bonneau: Non. Ce sont les mêmes coûts.

Mme Juneau: Ce sont les mêmes coûts. J'imagine que cela a procuré du travail.

M. Léonard: Exactement.

Mme Juneau: Ce sont des mines qu'on a chez nous et c'est très important. Je trouve cela très important que cela se fasse

ainsi. Ensuite - pour une fois que je suis d'accord avec l'Opposition - M. le ministre, je dois vous dire que je souhaiterais aussi qu'il y ait des montants d'argent dans les voiries municipales parce que j'ai un grand comté. J'ai beaucoup de maires qui insistent pour avoir des montants. Je souhaiterais aussi que vous trouviez le moyen de nous procurer les montants d'argent nécessaires à aider nos municipalités sur les chemins ruraux.

Cela résume à peu près ce que je voulais savoir de mon côté, M. le Président. Je vous en remercie.

Le Président (M. Fallu): Voilà. En vous prévenant qu'il reste à peine quelques minutes...

M. Vaillancourt: Seulement une question que je voudrais poser au ministre.

Le Président (M. Fallu): Est-ce que vous pouvez attendre cet après-midi, M. le député d'Orford?

M. Vaillancourt: C'est au sujet du livre dont on m'a parlé, parce que, cet après-midi, on va peut-être m'apporter ce que j'ai demandé. La liste des routes, des grand-routes qui vont être construites dans la province, ce n'est pas dans mon livre.

Le Président (M. Fallu): M. le député de Robert Baldwin. Allez. Je vous en prie.

Sécurité sur les autoroutes et dans les tunnels

M. O'Gallagher: M. le Président, je voudrais parler des panneaux sécuritaires sur les autoroutes et dans les tunnels Ville-Marie et Louis-Hippolyte-Lafontaine. Le 7 mars dernier, il y a eu un accident dans le tunnel Ville-Marie où deux personnes ont perdu la vie. Je sais que ce n'est pas la première fois qu'un "motoriste" - comme dans ce cas - emprunte une sortie du tunnel par erreur.

Une voix: Un motocycliste?

M. O'Gallagher: Non, un "motoriste".

Une voix: Un automobiliste.

M. O'Gallagher: C'étaient deux voitures qui se sont rencontrées face à face dans le tunnel Ville-Marie. Il y a eu deux personnes de tuées dans l'accident. L'accident a été causé par une personne qui a emprunté une sortie du tunnel, précisément la sortie du tunnel Ville-Marie, à l'angle de la rue William et Université. Je sais aussi que ce n'est pas la première fois que cela arrive qu'un automobiliste emprunte la sortie du tunnel, car mon fils aîné prend ce chemin

tous les jours et quelques semaines avant cet accident il a aussi rencontré un automobiliste qui avait pris le tunnel en sens inverse. Heureusement, il n'y a pas eu d'accident.

Il y a eu un reportage, à la suite de cet accident, à l'émission Pulse, la semaine suivante. On a montré l'insuffisance de la signalisation à cet endroit. Depuis ce temps, les deux ou trois fois que j'ai eu l'occasion de passer à cet endroit, j'ai vérifié et, même, lundi passé on n'avait pas amélioré la signalisation aux sorties de ce tunnel. Il y a vraiment un danger qu'une personne un peu désorientée, qui ne connaît pas la ville, puisse facilement emprunter cette sortie du tunnel. C'est vraiment une cause d'accidents. Je vous suggère d'aller voir. C'est vraiment une occasion extrêmement dangereuse. Je vous suggère de prendre le soin de corriger cette lacune. Ce n'est pas une question de budget important, ce n'est pas non plus une question d'étude d'impact. Là, il y a vraiment un danger à corriger. En même temps, M. le ministre... (12 h 30)

M. Léonard: Il n'y a pas de terres agricoles, n'est-ce pas?

Le Président (M. Fallu): Comme votre temps est terminé mais que je sais que vous n'avez plus qu'une autre question qui aurait une réponse courte du ministre, je sollicite le consentement pour que nous dépassions de quelques minutes le temps qui nous est imparti. Continuez donc.

M. O'Gallagher: En parlant des mêmes tunnels, l'an dernier, le 13 juin, j'ai posé des questions au ministre responsable de la loi 101 et au ministre des Transports, suggérant une signalisation sécuritaire bilingue. Quand on voit dans vos dépliants qu'il y a une circulation de 70 000 automobilistes dans le tunnel Ville-Marie à tous les jours, on sait bien qu'un fort pourcentage de ces automobilistes est anglophone, soit de Montréal ou de l'extérieur, surtout durant les périodes touristiques. Il y un manque complet de signalisation bilingue. Parfois, aux entrées du tunnel, c'est indiqué seulement: Reculez. C'est une chose que j'ai remarquée, même près de mon comté, sur la route métropolitaine 220, à la sortie de cette autoroute, angle boulevard des Sources. C'est une occasion extrêmement risquée qu'une personne unilingue anglaise, ou même un touriste ne connaissant pas les lieux puisse emprunter cette sortie très facilement. Il y a danger d'un autre accident mortel, comme celui qui s'est produit dans le tunnel Ville-Marie.

J'ai remarqué la même chose à Vallée-Jonction sur l'autoroute de la Beauce, près des frontières américaines, où le touriste arrive à un endroit où il est facile de faire erreur, d'emprunter une sortie de l'autoroute.

Là aussi, il y avait seulement une affiche indiquant: Reculez. Si l'anglais vous fait peur, vous pourriez au moins utiliser une signalisation de symboles. C'est une des responsabilités du ministre de protéger la vie de tous les citoyens et il y a un manque terrible de signalisation adéquate, suffisante et bilingue, sur toutes les autoroutes.

La même chose s'applique à l'entrée du tunnel Ville-Marie. Il y a une grosse affiche toute éclairée maintenant pour indiquer: Allumez vos phares. Je puis vous assurer que les automobilistes ou les camionneurs qui arrivent de partout au pays, qui traversent juste en dessous du Centre des congrès ne comprennent pas cette signalisation. Le but de la signalisation est de protéger le public. Pour le faire adéquatement, je vous suggère fortement de rendre votre signalisation sécuritaire bilingue. Merci.

M. Léonard: M. le Président, concernant le premier point sur la sécurité dans le tunnel Ville-Marie, je dirai simplement ceci: Dans le tunnel, je pense qu'il y a un bon système de sécurité, mais nous allons voir s'il n'y a pas lieu d'améliorer cela à l'entrée du tunnel, avec M. Charland, pour savoir si l'on ne pourrait pas améliorer la circulation pour éviter que les gens s'engagent dans un sens unique. Donc, s'il y a des gens qui l'ont emprunté, c'est qu'ils ont mal vu. Cependant, je ne pense pas que ce soit parce que la signalisation est en français ou quoi que ce soit, il y a aussi des signes qui accompagnent la signalisation sur les autoroutes. Quand les gens viennent au Québec, même s'ils sont anglophones ou étrangers, ils s'attendent à trouver du français ici comme on s'attend à trouver de l'italien en Italie. Donc, on n'entreprendra pas tout ce débat. Cela me paraît tout à fait correct. On pourra voir s'il y a possibilité d'améliorations mais il reste que ce n'est pas une question de langue, c'est une question de volonté aussi.

M. le Président, je voudrais simplement dire...

M. O'Gallagher: M. le ministre, ce n'est pas votre responsabilité d'améliorer l'utilisation du français, mais votre responsabilité est plutôt de protéger le public là où il y a un danger pour les automobilistes.

M. Tremblay: Est-ce qu'il y a souvent des accidents à cet endroit ou bien si c'est comme ailleurs?

M. Léonard: Sur le boulevard Ville-Marie, à l'entrée du tunnel, on vérifiera la signalisation. S'il y a eu quelque rapport d'accidents qui auraient été causés là par la signalisation, on pourra corriger et je m'engage à le faire. En tout cas, on va

examiner cette question.

M. O'Gallagher: Et les deux autres endroits aussi que j'ai mentionnés?

M. Michauds Dans le tunnel lui-même, il peut arriver qu'un automobiliste entre à l'inverse de la circulation. Il y a un circuit de télévision sur des écrans et des hommes préposés à la télévision...

M. O'Gallagher: Oui, mais il ne peut pas l'arrêter, il faut qu'il...

M. Michaud: ...s'aperçoivent... Non, mais...

M. O'Gallagher: Il ne peut pas bien, bien l'arrêter.

M. Michaud: ...il y a une signalisation de...

M. O'Gallagher: C'est bien beau d'avoir la télévision, mais cela n'empêche pas les accidents!

M. Michaud: ...voie au point de vue de flèches rouges et tout cela, qui dirige celui qui s'en vient en sens inverse pour qu'il puisse dégager et aller dans l'autre voie, jusqu'à ce que la personne en question soit interceptée par un patrouilleur.

Le Président (M. Fallu): M. le ministre, en conclusion s'il vous plaît, puisqu'il est déjà 12 h 36.

M. Léonard: Oui, je voudrais simplement savoir...

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

M. Léonard: ...si on revient sur le dossier de l'entretien des routes après?

Le Président (M. Fallu): Il reste, m'a-t-on signalé, quelques questions concernant l'entretien.

M. Léonard: Simplement pour souligner un événement, M. le Président. M. Bonneau, très connu au ministère depuis fort longtemps, prendra sa retraite bientôt, après 30 années de services. Je pense que ce monsieur que vous avez vu ici tout à l'heure, après 30 années de services, mérite toutes nos félicitations et nos remerciements.

Une voix: On vous remercie.

Le Président (M. Fallu): Au nom de la commission parlementaire élue permanente de l'aménagement et des équipements, vous me permettez, M. Bonneau, de vous souhaiter une heureuse retraite, en vous remerciant

des loyaux et bons services que vous avez prodigués à l'ensemble des Québécois et des Québécoises.

À 12 h 37, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 37)

(Reprise de la séance à 15 h 20)

Le Président (M. Fallu): Nous reprenons les travaux de la commission permanente de l'aménagement et des équipements. Nous n'avons malheureusement que très peu de temps, puisque, à 16 heures, il nous faut absolument avoir terminé nos travaux. C'est ainsi qu'immédiatement je passe la parole à notre collègue de Mont-Royal.

M. Ciaccia: M. le Président, j'aurais une question à poser au ministre au sujet de la corporation municipale de Sawyerville, dans le comté de Mégantic-Compton. La corporation municipale, pour obtenir une subvention du ministère de l'Environnement, devrait effectuer des travaux d'assainissement des eaux pour l'année 1985. Le ministère des Transports s'est engagé envers la municipalité de Sawyerville à construire un mur de soutènement qui se révèle être un cas d'urgence et à refaire les routes 210 et 253 en 1987-1988. Étant donné que les travaux d'assainissement des eaux vont occasionner des bris de rues qui devront être réparés, la corporation municipale demande s'il n'y aurait pas possibilité qu'une entente intervienne entre le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement pour que les travaux prévus pour 1987-1988 soient effectués en 1985, en même temps que les travaux d'assainissement des eaux. Je pense que ce serait une concordance; cela aiderait la municipalité. Elle a envoyé, je crois, une résolution au ministère des Transports adressée à votre prédécesseur. Je demande s'il est possible d'essayer de faire une entente pour ne pas pénaliser la municipalité et lui permettre d'obtenir les subventions nécessaires et effectuer ses travaux.

M. Léonard: M. le Président, mon ministère collabore avec le ministère des Affaires municipales et le ministère de l'Environnement pour que, lorsqu'il y a des travaux dans les rues d'un village en particulier qui touchent des aqueducs, des égouts, des services municipaux et l'assainissement des eaux, le tout soit fait en concordance, d'autant plus que, si le ministère des Transports prévoit des travaux de réfection des rues ultérieurement, autant les faire tout de suite. Il s'agit simplement de communiquer avec le divisionnaire et nous sommes très ouverts à ce genre de travaux

pour ne pas dédoubler les coûts si on les fait à la suite les uns des autres. Tout le monde s'entend pour les faire en même temps. Il s'agit simplement de signaler les faits.

Quant à moi, j'ai eu connaissance que de telles ententes, des protocoles avec les municipalités ont été faites à plusieurs reprises dans mon comté.

M. Ciaccia: Oui.

M. Léonard: Sur ce sujet ou...?

M. Ciaccia: Sur le même sujet.

M. Léonard: Sur le même sujet. D'accord.

M. Ciaccia: Je voudrais seulement porter à votre attention que le 24 février une lettre a été envoyée par le chef du district du ministère des Transports à la corporation municipale. Je vais vous lire seulement une partie de la lettre.

M. Léonard: Oui.

M. Ciaccia: Peut-être que les membres du ministère pourront faire un suivi. Il dit: "Ordinairement, quand une municipalité et le ministère des Transports ont des projets de travaux sur une route, il est plus avantageux pour les deux parties de combiner ces deux projets en un seul." Il confirme ce que vous venez de dire.

Cependant, il ajoute: "Sur les routes 210 et 253, dans Sawyerville, le ministère des Transports du Québec n'a qu'un seul projet pour les cinq prochaines années, soit la réfection d'un mur de soutènement le long de la rivière Eaton. Ce projet avait été programmé en 1987-1988. Pour devancer l'échéancier de ces projets, il nous faudrait consulter divers intervenants du ministère des Transports, soit l'arpentage foncier, l'expropriation, etc., et ensuite soumettre cette demande aux autorités pour acceptation."

Je demanderais si on pourrait faire un suivi et essayer d'accéder à la demande de la municipalité.

M. Léonard: Oui. Je comprends ce que le député veut dire. Il reste quand même que mes fonctionnaires dans la région vont aller voir... Ils sont probablement déjà allés voir ce qui en est. Je suppose que cela va être mis sur la programmation le plus tôt possible. Remarquez que c'est le ministère qui fait l'évaluation des coûts là-dessus et je suppose donc qu'il y aura des discussions qui vont conduire normalement à la signature d'un protocole d'entente avec la municipalité.

Je comprends que, s'il y a des travaux d'assainissement des eaux qui sont prévus pour 1985, que le ministère des Transports

fasse les siens à peu près à la même période, c'est toujours ce que nous essayons de faire, c'est-à-dire de nous ajuster les uns par rapport aux autres.

M. Ciaccia: J'aurais d'autres questions à poser, mais je pense que je vais laisser la parole à...

M. Léonard: Avant de passer à d'autres questions, je voudrais quand même revenir sur les questions que le député d'Orford nous a posées cet avant-midi et qui est là maintenant.

D'abord, j'ai eu l'occasion de signaler à M. le député d'Orford, juste au moment où nous nous quittons ce midi, que les grands travaux étaient effectivement dans le cahier que nous vous avons remis, à l'annexe II. Peut-être a-t-on passé un peu vite sur ces pages, mais, effectivement, elles étaient dans le cahier.

Par rapport aux questions précises qu'il nous a posées: sur la route 141, oui, il y aura une couche d'usure dans la municipalité de Barnston, dans Orford, sur une longueur de 7,4 kilomètres; il y en aura aussi à Ayer's-Cliff et Sainte-Catherine-de-Hatley; à Orford aussi, pour 3,1 kilomètres et sur la 55, à Sainte-Catherine-de-Hatley, sur 7,8 kilomètres.

M. Vaillancourt: Merci, cela répond à mes questions.

M. Léonard: Maintenant, sur une question que vous aviez posée sur des travaux à partir de la municipalité de Sainte-Edwidge, sur la route 206, en direction de la route 253, effectivement, le ministère envisage des travaux, cependant pas cette année. Toutefois, dans les années qui viennent, il entend faire la réfection de cette route.

M. Vaillancourt: M. le Président, je sais qu'il y a 7 ou 8 kilomètres... C'est 5 milles, en tout cas...

M. Léonard: C'est 6,8 kilomètres. Le coût total prévu en dollars d'aujourd'hui est de 1 250 000 \$.

M. Vaillancourt: Qu'est-ce qui a fait qu'on a abandonné ce projet cette année? Il était au programme pour l'année 1984-1985. Est-ce qu'il y a des difficultés avec l'environnement?

M. Léonard: On me dit que les plans définitifs n'étaient pas prêts.

M. Vaillancourt: Il va se faire en 1984-1985?

M. Léonard: En 1985-1986, il pourrait

commencer. Les plans se feraient au cours de l'année. Donc, on avancerait au niveau des études, mais, ultérieurement, on y viendrait.

M. Vaillancourt: En même temps, est-ce qu'on pourrait me dire si la route 141, le petit bout qu'il reste entre Hereford et Saint-Herménégilde, dans le comté de Mégantic-Compton, est au programme?

M. Léonard: Là, je pense qu'il faudrait vérifier. Je n'ai pas la réponse ici; je pourrai vérifier et quelqu'un communiquera avec vous pour vous donner la réponse.

M. Vaillancourt: Merci.

Le Président (M. Fallu): Deux questions, s'il vous plaît, M. le ministre! Dans le cahier d'information supplémentaire que vous nous avez remis, en ce qui a trait aux principaux projets routiers pour 1984-1985, il est prévu, sur l'autoroute 15, la complétion, ou presque, de l'échangeur au kilomètre 25 pour l'usine Stalex et, également, au kilomètre 31, des aménagements pour l'arrivée de Bell Helicopter Textron au coût total de 2 200 000 \$. Pourriez-vous, d'une part, décomposer ce chiffre et, d'autre part, informer la commission du montant total qui sera requis pour l'implantation de Bell Helicopter? Enfin, est-ce que ces montants prévus dans les crédits du ministère des Transports font partie de l'entente signée par le gouvernement du Québec avec Bell Helicopter, l'entente de 212 000 000 \$ pour l'implantation, ou si c'est encore en supplément?

M. Léonard: M. Pierre Michaud.
(15 h 30)

M. Michaud: La modification de l'échangeur au kilomètre 31 au coût global de 1 375 000 \$, ces travaux sont prévus par le biais du ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme dans le cadre d'une entente. Le reste du montant qui couvre les 2 200 000 \$, c'est la terminaison des travaux à l'échangeur, au kilomètre 25 pour Stalex.

Le Président (M. Fallu): D'accord. La deuxième question: peu de jours après votre nomination au ministère comme ministre des Transports, à l'occasion d'une déclaration de presse, je crois, vous avez annoncé que l'une de vos priorités serait la sécurité physique des personnes. Quels outils ou quelle mesure entendez-vous prendre pour assurer cette plus grande sécurité physique des personnes?

M. Léonard: Je vais d'abord signaler que la campagne de publicité pour sensibiliser les gens à la sécurité routière est déjà en cours depuis déjà une semaine

environ. Il y a un certain nombre de mesures qui ont été prises à ce sujet. Le thème de la campagne, c'est sur le partage de la route parce qu'il faut signaler un des problèmes particuliers en ce qui concerne, par exemple, les motocyclettes. Il faut que les automobilistes apprennent davantage à faire attention aux cyclistes et aux motocyclistes. Nous avons constaté, et les statistiques le disent, que beaucoup d'accidents surviennent parfois parce que les automobilistes n'ont pas vu les cyclistes ou les motocyclistes. Alors, je sais que ce sera un des thèmes majeurs et qu'il y a différentes mesures qui seront apportées à ce sujet. Je vais demander à M. Jacques Charland de préciser davantage.

M. Charland (Jacques): M. le Président, ce dont le ministre a parlé jusqu'à maintenant et qui touchait particulièrement à la moto comme telle, il faut dire qu'au niveau gouvernemental et par le Conseil de la sécurité routière on a mandaté quatre comités interministériels qui siègent présentement, dont l'un est attiré au ministère des Transports que j'ai l'honneur de présider. On a rassemblé autour d'une table des agents de tous les ministères du gouvernement impliqués: ministère de la Justice, Sûreté du Québec, ministère des Affaires municipales, ministère des Transports, aux fins de renseigner et de recommander au Conseil de la sécurité routière du Québec des avenues d'amélioration sur la relation qui existe entre la sécurité routière et l'infrastructure routière comme telle. Alors, d'ores et déjà, nous avons siégé à cinq reprises et il nous reste à peu près une ou deux sessions avant de faire un rapport préliminaire au conseil gouvernemental de la sécurité routière.

Le Président (M. Fallu): Lorsqu'on a l'occasion de lire un des rapports qui viennent de nous être déposés, celui de la Régie de l'assurance automobile, on constate encore - et je le dis de mémoire - que c'est de l'ordre de 22% ou 23% que les causes d'accidents sont encore attribuables à l'alcoolisme. Ce que je dis n'est peut-être pas exact, mais le pourcentage de gens qui ont des points de démérite le doivent à une surdose d'alcool dans le sang. Reliez-vous également ce phénomène d'inconduite morale à l'inconduite automobile?

M. Charland: M. le Président, je vous avoue que notre préoccupation a été de faire la relation entre l'infrastructure physique comme telle comme agent soit actif, soit passif de l'accident comme tel. L'autre préoccupation qui s'attache plutôt au conducteur automobile est traitée dans un autre comité.

Le Président (M. Fallu): D'accord,

merci. M. le député de Chapleau.

**Voies d'accès au centre
hospitalier de Gatineau**

M. Kehoe: Merci, M. le Président. Je veux poser une question au ministre concernant une situation fort déplorable qui existe dans le comté de Chapleau, plus spécifiquement dans la ville de Gatineau concernant les voies d'accès au centre hospitalier de Gatineau. Je ne sais pas si vous êtes au courant, M. le ministre, mais le site de l'hôpital a été choisi il y a quatre ans; les travaux de construction du centre ont débuté en août 1980 et il y a eu l'inauguration officielle le 7 novembre dernier. Le centre abrite quelque 325 lits et il fournit de l'emploi à plusieurs milliers de personnes dans la ville de Gatineau. Ce qui arrive, c'est que chaque mois l'hôpital ouvre ses portes à d'autres patients de sorte que d'un coup sec tous les lits ou tout l'hôpital n'est pas ouvert. Le problème, c'est que pour se rendre à cet hôpital il y a seulement un boulevard avec une voie d'accès, soit le boulevard Saint-René. À mesure que les affaires avancent, le nombre de patients, le nombre de travailleurs, le nombre de visiteurs à cet hôpital, la situation s'aggrave continuellement. La ville de Gatineau a adopté une résolution qui a été envoyée à votre ministère demandant une intervention pour qu'une solution soit trouvée au problème. Personnellement, j'ai écrit à M. Clair en date du 8 février 1984 lui demandant une rencontre pour discuter de la situation et je n'ai pas reçu la courtoisie d'un accusé de réception à ma lettre.

Maintenant, la situation se détériore continuellement. Personnellement, j'ai pris l'initiative de contacter le directeur régional de la voirie, M. Baribeau, à Hull, pour savoir quelle solution peut être apportée pour la construction du boulevard de La Vérendrye, qui est prévue pour la fin de 1984 et le commencement de 1985. La situation est telle que, si on attend jusqu'à ce temps, ce sera complètement inacceptable. Il va y avoir un hôpital d'ouvert avec 325 lits, avec tout le va-et-vient à cet hôpital. La voie d'accès, c'est une vache à lait avec un hôpital situé dans un champ, à toutes fins utiles. On a un très bel hôpital, mais on ne peut pas s'y rendre. La seule manière de s'y rendre, ce serait quasiment en hélicoptère. Comme je vous l'ai dit, j'ai vérifié avec le directeur régional et il m'a dit qu'il serait prêt. Les crédits sont votés et on est prêt à commencer les travaux immédiatement pour le boulevard de La Vérendrye qui donnera accès complètement à l'hôpital, mais le problème, c'est l'expropriation des propriétés. Encore une fois, j'ai vérifié avec la personne en charge de cela et elle m'a dit que les expropriations

sont déjà commencées, mais qu'on ne peut pas commencer les travaux tant qu'il n'y a pas de titres clairs. Dans les circonstances, M. le ministre, il y a des prévisions dans la loi qui prévoient que, lorsque la situation est sérieuse, quand une partie expropriante a besoin d'un terrain pour faire des travaux, quand il s'agit, pas nécessairement d'une urgence, mais d'une situation qui va certainement se détériorer continuellement si elle n'est pas rectifiée... Je me pose des questions: y a-t-il des raisons majeures pour lesquelles votre ministère ne peut pas procéder plus vite, soit à l'expropriation pour commencer, l'expropriation des terrains requis, et par la suite aux travaux pour la construction du boulevard de La Vérendrye?

M. Léonard: Alors, M. le Président, sur cela, je voudrais simplement signaler qu'il y a eu plusieurs questions soulevées entre le ministère et la municipalité et que maintenant, à ce qu'on me dit, on en serait venu à une entente; donc, c'est une question réglée, mais qui a pris quand même un certain temps à se régler. À l'heure actuelle, nous sommes en train de procéder à l'expropriation. Les études sur cela sont enclenchées. Nous prévoyons commencer les travaux avant la fin de l'année budgétaire actuelle. Le coût total des travaux prévus sur le boulevard de La Vérendrye, pour une longueur de trois kilomètres, sont de 1 560 000 \$. Cela comprend aussi un meilleur accès à l'hôpital de Gatineau.

M. Kehoe: M. le ministre, est-ce que je peux vous dire que cela fait au-delà d'un an que l'entente est intervenue entre la ville de Gatineau et le ministère pour la construction du boulevard de La Vérendrye, l'emplacement? Cela fait quatre ans que l'hôpital est en construction. Gouverner, c'est prévoir. Construire un hôpital dans un champ comme cela sans accès, je trouve cela absolument inacceptable. Je dis présentement, pour rectifier la situation, que je ne conçois pas pourquoi vous ne pourriez pas en prendre possession au préalable. Je suis d'accord avec vous que l'expropriation que... La personne en charge m'a dit que les requêtes en expropriation sont déjà déposées. Il y a une procédure dans la loi qui vous permet de prendre possession au préalable, de devenir propriétaire. D'ailleurs, avec le dépôt de ces documents, vous devenez propriétaire. Vous pourrez faire une requête à la cour pour devenir le propriétaire immédiat des terrains en question, de sorte que vous pourrez procéder aux travaux immédiatement.

M. Léonard: Je pense que M. le député retarde dans sa connaissance des lois parce que la Loi sur l'expropriation a été changée en 1975 et nous ne pouvons prendre possession des terrains selon la Loi sur

l'expropriation, comme il le dit. Cela prend un processus beaucoup plus complexe que cela. Encore une fois, je signale que, si on a commencé la construction de l'hôpital il y a quatre ou cinq ans, il reste que les discussions et le règlement avec la municipalité ont pris tout ce temps jusqu'à l'an dernier. À l'heure actuelle, on est donc en train de faire l'expropriation dans le corridor sur lequel nous nous sommes entendus. Si cela allait très vite au niveau des expropriations, peut-être qu'on pourrait accélérer les travaux. Généralement, quand les titres sont clairs, les indemnités sont versées et nous pouvons procéder. Je dis que ce qui était prévu, c'est que les travaux commencent avant la fin de l'année budgétaire actuelle.

M. Kehoe: D'après votre programme de travaux, quand seront-ils terminés?

M. Léonard: Je pense qu'au cours de l'été 1985, au cours de l'an prochain, cela devrait être terminé.

M. Kehoe: Vous dites que, s'il y a une contestation des propriétaires des terrains en question sur le montant offert par votre ministère, cela veut dire que cela peut retarder le commencement des travaux de plusieurs années?

M. Léonard: Il y a des délais prévus dans la loi, mais c'est plus de six mois. On ne peut régler cela en l'espace de quelques mois.

M. Kehoe: Vous ne pourrez pas prendre possession dans un... Si les titres sont clairs, que votre...

M. Léonard: Ah! s'ils sont clairs, mais ils ne le sont pas.

M. Kehoe: Les titres ne sont pas clairs?

M. Léonard: Non, non, mais si on doit procéder comme cela... On vient de s'entendre avec la municipalité; maintenant, on procède à l'expropriation.

M. Kehoe: Cela fait un an que vous avez...

M. Léonard: Un an, vous savez que ce sont quand même des délais courts là-dedans.

M. Kehoe: Le plus tôt qu'on peut prévoir que le boulevard de La Vérendrye sera construit, c'est le milieu ou la fin de 1985. Entre-temps...

M. Léonard: Je dirais à la fin de l'été 1984 ou au début de l'automne.

M. Kehoe: Non, en 1984...

M. Léonard: Pardon, les travaux seront terminés en 1985.

M. Kehoe: Cela veut dire qu'avec tout le retard on pourra se rendre à la fin de l'année 1985 ou en 1986, selon la situation climatique, selon le début des travaux.

M. Léonard: Non, ce ne sont pas de gros travaux, ce sont des travaux de l'ordre de 1 560 000 \$. Ce sont des travaux relativement importants, mais ce ne sont pas des travaux de l'ordre de dizaines de millions. Des délais raisonnables seront encourus pour leur réalisation.

Le Président (M. Fallu): Vous avez terminé, M. le député de Chapeau? M. le député de Montmagny-L'Islet.

OTS des routes

M. Le Blanc: Merci, M. le Président. Ma question est surtout d'ordre technique. Je reviens sur un point qui a été soulevé ce matin, juste avant l'ajournement, par Mme la députée de Johnson concernant le DTS. Une expérience semblable à celle qui a été menée dans le comté de Johnson est faite dans la division de Saint-Jean-Port-Joli, région de la Chaudière. Je voudrais savoir si une étude de coûts-bénéfices est faite dans le cas de l'application de ce traitement sur un tronçon de route par rapport aux coûts d'entretien. Si on laisse la surface de gravier, y a-t-il une étude pro forma des coûts? Qu'est-ce que cela représente en ce qui concerne l'épandage d'antipoussière, de rechargement de gravier, de grattage - ce sont des coûts comptabilisables au ministère - sans compter les autres coûts qui ne seront pas comptabilisés au ministère, mais qui seront absorbés par les propriétaires riverains, surtout lorsqu'on qu'on parle, en ce qui concerne les zones agricoles, de cultivateurs maraîchers, de grands vergers, comme c'est le cas dans mon comté? Les gens qui vivent en bordure subissent des préjudices considérables. Je voudrais connaître la durée de vie de ce traitement qui est déjà à l'essai depuis un certain temps et je voudrais savoir si les études sont concluantes pour faire une application plus large de ce traitement.

(15 h 45)

M. Léonard: Je pense que je pourrais laisser M. Demers compléter ce que je viens de dire là-dessus. Il reste que, pour l'ensemble des crédits du ministère, c'est évidemment plus cher de faire un traitement bitumineux - même le traitement DTS - que de laisser en gravier; c'est bien entendu. Pour les riverains et pour les utilisateurs, c'est sûr que c'est plus coûteux pour eux

parce qu'ils vont user leur véhicule plus rapidement si la route est moins bonne. Cela me paraît évident. Je laisserai M. Demers compléter pour savoir si on a fait une étude très précise sur les coûts-bénéfices d'un tel traitement. M. Demers.

M. Demers: Il y a certainement eu des calculs. Je n'ai pas ici les chiffres exacts. Par contre, on peut dire que sur un chemin de gravier ordinaire l'entretien normal coûte environ 2500 \$ par année. Les coûts d'un traitement de surface double s'établissent à peu près à 20 000 \$ le kilomètre et les coûts d'un pavage conventionnel s'établissent à 70 000 \$ le kilomètre. L'avantage d'un traitement de surface double, c'est évidemment une réduction des dépenses d'entretien. Par exemple, le grattage n'est plus nécessaire. Il n'est plus nécessaire de poser des matériaux d'abat-poussière sous forme de calcium liquide. Il y a des économies de perte de gravier causée par la poussière. Lorsque la surface est laissée telle quelle en gravier, avec le passage des véhicules, les particules fines s'en vont et, à la longue, on est obligé d'ajouter du gravier, au bout de quatre ou cinq ans, sans compter, évidemment, les avantages encourus par les riverains par un traitement de surface par rapport à une route laissée en gravier. Je pense que c'est sûrement une avenue extrêmement intéressante du côté des doubles traitements de surface en termes d'économie d'entretien. Sur les chemins à faible circulation, cela constitue sûrement une avenue intéressante par rapport à un pavage conventionnel qui coûte 70 000 \$ le kilomètre. Il y a des restrictions, comme on le mentionnait ce matin. On ne peut pas poser ce genre de traitement sur tous les chemins? En particulier sur les chemins où la circulation est lourde, intense, ce n'est peut-être pas la meilleure solution. À ce moment-là, il faut plutôt songer à un pavage conventionnel.

M. Le Blanc: Est-ce que la durée de vie...

Le Président (M. Fallu): Je m'excuse. Je dois quitter pour participer à la séance de la commission de l'Assemblée nationale. Il est prévu dans notre règlement, à l'article 137, qu'en l'absence du président ou du vice-président - de la vice-présidente, en l'occurrence - et en vertu des règles de fonctionnement des commissions, la commission est habilitée à se désigner un président de séance en l'absence du président. Je vous demanderais donc de procéder et je vous ferais même une suggestion: que le député de Chambly soit président de séance en mon absence.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Fallu): Merci, cher collègue.

M. Le Blanc: Je continue, si vous le permettez, M. le Président. Quelle est la durée de vie prévue d'un tel traitement, avec une circulation moyenne?

M. Demers: Cela peut aller jusqu'à dix ans.

M. Le Blanc: Selon la circulation?

M. Demers: Oui.

M. Le Blanc: Je ne vous ferai pas état, M. le ministre, de la reconstruction de tous mes chemins ruraux puisque j'ai plus de 700 kilomètres de chemins de gravier dans mon comté. Je ne vous ferai pas l'énumération de tout cela cet après-midi, je prendrais tout le temps de la commission. Merci.

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

M. Léonard: Oui. Je remercie le député de Montmagny de faire cela, mais je pense bien qu'il aura l'occasion de voir que nous avons répondu en bonne partie à ses attentes dans la programmation.

Le Président (M. Tremblay): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Il ne reste que dix minutes à la commission parlementaire. Est-ce qu'on pourrait s'entendre - je pourrais prendre les dix minutes; j'ai suffisamment de questions pour aller au-delà, mais, mon collègue, le député de Jeanne-Mance, aurait une courte question - que le député de Jeanne-Mance pose sa question et que je pose une ou deux autres questions au ministre ensuite?

Le Président (M. Tremblay): Si les membres de la commission n'ont pas d'objection, je n'en ai pas non plus. Y a-t-il consentement? M. le député le député de Jeanne-Mance.

Rachat des permis de taxi

M. Bissonnet: M. le ministre, mardi, les membres de la Ligue de taxis de Montréal ont tenu une assemblée. Un vote a été pris quant au plan de rachat de permis de taxi présenté par la ligue de taxis et par la firme SECOR. 74% des membres ont voté, lors de ce scrutin, et, selon les informations que j'ai - je vous pose la question pour que vous me confirmiez si c'est exact - 54% des membres auraient voté favorablement à ce plan de rachat. Qu'avez-vous l'intention de faire à la suite de ce scrutin, compte tenu que l'ex-ministre attendait le résultat de ce

scrutin pour faire connaître sa décision?

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

M. Bissonnet: Est-ce effectivement 54% pour et...

M. Léonard: Oui, je vais faire état des chiffres que je possède à l'heure actuelle. Les premiers résultats qui nous sont parvenus - je n'ai pas encore, si je comprends, de résultats définitifs; disons que c'est ce qu'ont rapporté les journaux - chez nous, sont les suivants: en faveur du plan de rachat - donc, qui ont voté oui - c'est 1369; opposés au plan de rachat - non, donc - 1106; bulletins rejetés, 27, pour un total de 2502 votes exprimés. En pourcentage, cela donne 54,7% en faveur, 44,2% contre et 1,1% rejeté. Donc, 2502 votants sur 3700 votants inscrits. Le pourcentage que cela nous donne présentement - je ne peux dire que ce sont encore des chiffres officiels, mais ce sont ceux que nous avons - c'est 67,6% de participation.

Une première constatation est le taux de participation le plus élevé qu'on ait jamais constaté dans des activités de la ligue A-11. En ce sens, le résultat est significatif. Ce scrutin a suscité beaucoup d'intérêt et il portait, d'ailleurs, sur un plan élaboré par le milieu en collaboration avec le COPEM, une firme, mais c'est un plan élaboré par le milieu. Je dois dire aussi que nous avons reçu un télégramme de la ligue A-11 aujourd'hui, qui faisait suite aux résultats, de la part des propriétaires, selon lequel la ligue demande la mise en application immédiate du règlement de rachat des permis. Ils considèrent donc qu'ils ont eu un vote exprimé assez positif. Je pense que j'aurai à rencontrer, quant à moi, les gens qui représentent la ligue A-11. Nous étudierons les résultats avec eux. On s'était engagé à aider l'industrie; elle s'est aidée elle-même aussi dans les circonstances. Quant à nous, nous voulons régler son problème de rentabilité.

À partir de cette réflexion, nous allons vraisemblablement devoir dresser les règlements nécessaires au droit de transfert et au droit annuel. Avant de nous engager plus avant là-dessus, j'aurai donc cette rencontre avec la ligue A-11 pour évaluer les résultats et savoir exactement ce qu'ils peuvent signifier, en l'occurrence. Il reste que, si les résultats avaient été négatifs, évidemment, on aurait dit: Non, on ne va pas plus loin dans cette voie, mais, comme ils sont positifs, on a le devoir de procéder davantage. Donc, quant à moi, j'entends rencontrer la ligue A-11 le plus tôt possible.

Il reste que c'est une participation record: 2502 votes exprimés. Cela dénote l'intérêt des gens envers ce plan.

Ceux qui ont voté oui ont signifié par là qu'ils espèrent ou souhaitent vendre leur permis, pour certains; d'autres veulent demeurer dans l'industrie; c'est une interprétation que l'on peut faire. Ils espèrent voir la situation économique se redresser et sont prêts à contribuer financièrement. Pour ceux qui ont voté contre, il y a également deux hypothèses, deux cas qui peuvent se présenter: il y en a qui veulent continuer à oeuvrer dans le taxi, mais ne veulent pas payer le droit annuel important que cela implique, et cela peut rendre compte de la situation personnelle, particulière; d'autres veulent simplement vendre, ne veulent donc pas s'engager.

Voilà ce que nous entendons faire présentement: rencontrer les gens de ligue A-11 le plus rapidement possible afin de discuter avec eux et, en l'occurrence, nous allons voir la suite des choses. Il reste que le plan a été voté positivement au moment où on se parle.

M. Bissonnet: M. le Président, vous permettez...

Le Président (M. Tremblay): Il reste à peine quatre minutes.

M. Bissonnet: Ça va. Je reviendrai.

Le Président (M. Tremblay): D'accord. Je pourrais permettre une très courte question au député de Mont-Royal et une très courte réponse de la part du ministre, si vous permettez, parce qu'on doit aussi, dans les quatre minutes qui nous restent, adopter chacun des programmes.

M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Si on dépasse d'une minute, qu'arrive-t-il?

Le Président (M. Tremblay): Cela ne sera pas un très grand...

M. Ciaccia: Ça ne sera pas fatal.

Le Président (M. Tremblay): Cela ne sera pas fatal, mais on fait attendre nos collègues.

M. Ciaccia: La Régie de l'assurance automobile. Apparemment, selon une étude qui a été rendue publique, les actuaires de la Régie de l'assurance automobile ont surestimé le nombre de victimes d'accidents mortels et le nombre d'indemnités de remplacement de revenu. Par exemple, la première estimation des actuaires de la régie était de 2330 décès accidentels. La réalité est qu'il n'y en a eu que 1789 pour la période à laquelle on se réfère et le nombre des indemnités de remplacement de revenu avait également été largement surestimé.

Selon les chiffres contenus dans le rapport d'activités 1982-1983 de la Régie de l'assurance automobile du Québec, le coût des indemnités découlant d'accidents survenus entre le 1er mars et le 28 février 1983 a été de 370 300 000 \$, alors que les actuaires avaient estimé cela à 486 500 000 \$, soit 116 200 000 \$ de plus que le coût réel. Je présume que les primes avaient été basées sur les estimations des actuaires. Il y a un surplus. Maintenant, on voit à une augmentation. Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer ce qui arrive de ce surplus de 116 200 000 \$ qui n'a pas été utilisé? Comment expliquer alors l'augmentation des primes pour l'année courante, augmentation qui a été annoncée par votre prédécesseur au mois de décembre?

M. Léonard: Il y a deux phénomènes qui se sont présentés: quand vous comparez les chiffres, vous comparez les prévisions des actuaires, alors que nous parlons des réalisations sur le plan de la comptabilisation des entrées de fonds. Je demanderais à voir parce que vous me citez un chiffre: 486 000 000 \$. Je n'ai pas la référence exacte d'où vous pouvez l'avoir tiré. Je dirai ceci: il y a eu réévaluation de la réserve en cours d'année 1983 ou fin 1983 et il y a eu également, en 1983, une augmentation substantielle du nombre d'accidents, alors que durant les années précédentes, notamment en 1981-1982, il y avait eu une réduction des accidents, mais ce n'est pas le phénomène que nous constatons à l'heure actuelle. Le phénomène, c'est que le nombre d'accidents a augmenté, le nombre de prestations qui ont dû être versées par la Régie de l'assurance automobile du Québec a augmenté. (16 heures)

M. Ciaccia: D'après les chiffres que j'ai devant moi, même si le nombre d'accidents a augmenté, c'est encore moins que ce qu'il avait été prévu. On s'explique mal le fait que le ministre des Finances soit allé chercher 21 000 000 \$ de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Autrement dit, il a dû y avoir un surplus. Comment expliquer le fait que le ministre des Finances soit allé chercher 21 000 000 \$ et que le gouvernement augmente de 25 000 000 \$ les...

M. Léonard: Vous parlez du discours sur le budget de 1981, le discours du ministre des Finances.

M. Ciaccia: Non, au mois de décembre, pour l'année courante.

M. Léonard: Au mois de décembre.

M. Ciaccia: Pour cette année, l'année 1983-1984.

M. Léonard: Écoutez, je n'ai pas les chiffres de la régie ici, mais je ne pense pas que ce soit en décembre 1983. C'est antérieurement, alors qu'au fond les prévisions d'accidents, de décès, d'accidents mortels en particulier avaient fortement diminué et, à ce moment-là, au ministère des Finances, on a pensé que ce n'était plus nécessaire d'avoir, par exemple, le sou sur l'essence pour financer. Je pense qu'il s'agit plutôt de 1982 que de 1983.

M. Ciaccia: Alors, puisqu'on n'a pas plus de temps, j'aurais aimé avoir un peu... Je voudrais avoir une information.

Le Président (M. Tremblay): Allez-y, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Hier, nous avons parlé de la ligne Montréal-Deux-Montagnes. On s'est référé à une entente entre le gouvernement du Québec et la Communauté urbaine de Montréal. Je sais que, d'après les règlements, on ne peut pas exiger un dépôt de documents en commission parlementaire, mais est-ce que cela serait possible d'avoir communication d'une...

Le Président (M. Tremblay): M. le député, maintenant, d'après le nouveau règlement, avec l'accord du président, on peut...

M. Ciaccia: Oui, avec l'accord du président. M. le Président, avec votre accord et si le ministre est d'accord aussi, est-ce qu'on pourrait avoir copie de l'entente, des deux ententes, celle avec la CUM et celle avec le gouvernement fédéral en 1981?

M. Léonard: M. le Président, oui, je peux fournir...

Le Président (M. Tremblay): Est-ce qu'elle est disponible?

M. Léonard: Il s'agit d'un décret, je crois. Cela me fera plaisir de faire parvenir la copie aux membres de la commission ou au président qui la distribuera. Est-ce qu'on peut m'indiquer de quelle façon procéder?

Le Président (M. Tremblay): Alors, au Secrétariat de la commission qui la distribuera à tous les membres de la commission. Peut-être pourriez-vous, dans cette même veine, inclure les données sur les statistiques de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

M. Ciaccia: J'ai un dernier commentaire.

M. Léonard: Je pense qu'il y a un rapport annuel de la Régie de l'assurance

automobile du Québec. Je ne sais pas s'il y a une question très précise, mais on peut voir comment on concilie les chiffres qui ont été mentionnés tout à l'heure.

Crédits périmés

M. Ciaccia: Juste une dernière question. Dans le programme 3, la construction du réseau routier, il y a 15 000 000 \$ qui, apparemment, l'année dernière, auraient été périmés. L'explication que vous donnez dans les notes explicatives est que plusieurs projets n'ont pu être réalisés parce que tous les permis n'étaient pas émis. Est-ce que vous pourriez nous dire quels permis, parce que cela représente une somme assez substantielle, 15 000 000 \$?

M. Léonard: Est-ce qu'on a un peu de détails pour la construction?

Le Président (M. Tremblay): On va vous donner une demi-minute, vu qu'on n'a pas procédé par programme jusqu'à maintenant. Cela change un peu le fonctionnement des fonctionnaires.

M. Léonard: Je pense que je vais simplement donner une réponse générale...

Le Président (M. Tremblay): Oui.

M. Léonard: ...là-dessus. En attendant, si on trouve les détails... Il reste que sur un budget de 1 650 000 000 \$ nous avons réalisé quelque 35 000 000 \$ de crédits périmés pour l'ensemble du ministère. Donc, environ 15 000 000 \$ au niveau de la construction des routes. Mais le budget de la construction des routes est quand même assez important: il y a la voirie, la grande voirie, les autoroutes et grandes routes nationales, la voirie régionale et il y a toujours des fonds qui restent inemployés à la fin de l'année parce qu'on n'a pas pu terminer les travaux pour toutes sortes de considérations dont, en particulier, parfois, les permis pour des questions d'environnement. Je les ai ici, poste par poste: construction d'autoroutes, il y a 4 000 000 \$ qui n'ont pas été dépensés; 8 000 000 \$ sur des routes principales; 2 000 000 \$ sur des routes régionales; 1 000 000 \$ sur d'autres routes.

Je souligne, par exemple, que, même dans le budget d'amélioration des chemins municipaux où il y a beaucoup de besoins, malgré tout, il arrive qu'on ait quelques crédits périmés dans ce secteur. Pourtant, tout le monde fait des efforts inouïs pour arriver à terminer les travaux. Il s'en trouve quand même. Je pense que cela fait partie...

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

M. Léonard: ...de ce qu'on appellerait les délais de friction dans la machine.

Le Président (M. Tremblay): Là-dessus, si vous me permettez, je pense qu'on devrait...

M. Ciaccia: Je peux comprendre, oui. Je peux comprendre les délais de construction, mais je me demandais pourquoi les permis n'avaient pas été obtenus. Vous me dites que ce sont les permis du ministère de l'Environnement.

M. Léonard: En partie, cela peut être cela.

Le Président (M. Tremblay): Bon. Alors, puisqu'on a écoulé le temps de la commission et que nous grugeons présentement sur celui du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, je passerais immédiatement à l'adoption des crédits par programme. Alors, le secteur: Transports terrestres - un grand chapitre - le programme 1, Systèmes de transports terrestres, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Ciaccia: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Tremblay): Sur division. Programme 2, Commission des transports du Québec, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Tremblay): Adopté. Le programme 3, Construction du réseau routier, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Tremblay): Le programme 3, sur division. Le programme 4, Conservation du réseau routier, est-il adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Tremblay): Sur division?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Tremblay): Adopté sur division, le programme 4. Le programme 5, Gestion interne et soutien, est-il adopté?

M. Ciaccia: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Tremblay): Adopté sur division. Dans le secteur: Administration et

services, le programme 6, Transport scolaire, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Tremblay): Adopté. Le secteur: Transports maritime et aérien, le programme 7, Transports maritime et aérien, est-il adopté?

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Tremblay): Sur division. Le programme 7, adopté sur division. Secteur: Services de soutien, programme 8, Transport aérien gouvernemental, est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Tremblay): Adopté. Et l'ensemble des crédits est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté sur division.

M. Léonard: M. le Président...

Le Président (M. Tremblay): Juste un moment, un moment! Je voudrais tout d'abord, M. le ministre ainsi que tous les fonctionnaires qui se sont déplacés pour venir répondre aux questions des membres de la commission, de même que les membres du cabinet, vous remercier sincèrement pour la façon dont vous vous êtes pliés aux questions de la commission.

M. Léonard: Alors, M. le Président, voilà qu'on termine aujourd'hui l'étude des crédits de huit heures sur un budget de 1 651 000 000 \$. Il me semble que c'est un budget important. Moi aussi, je tiens à remercier le sous-ministre, mes sous-ministres adjoints, le directeur du budget, tous les autres cadres du ministère, en particulier M. Bonneau qui prend sa retraite, comme nous l'avons souligné ce midi, tous les professionnels fonctionnaires ainsi que les dirigeants d'organismes qui relèvent directement de moi, qui ont travaillé à la préparation de l'étude des crédits et qui m'ont assisté au cours de l'exercice qui s'achève.

Je tiens à dire aux membres de cette commission que, déjà, après cinq semaines comme responsable du ministère des Transports, je sens que je peux être fier, que je peux compter sur mes fonctionnaires et que le Québec peut être fier de toutes les compétences dont regorge le ministère des Transports.

Enfin, je pense qu'aux Transports il y a une mission hautement économique et je rappelle que ce ministère est le premier des ministères du Québec par ses dépenses directes, en fonctionnement, en

immobilisation; c'est très important aussi en matière d'emplois par l'effet d'entraînement qu'on crée par les contrats, sous-contrats que l'on donne. C'est, enfin, un ministère de développement régional particulièrement associé au développement régional, région par région du Québec. Je vous remercie.

M. Ciaccia: Je veux remercier les différents fonctionnaires, M. le Président...

Le Président (M. Tremblay): Un instant, s'il vous plaît. À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Ciaccia: Je voudrais seulement, au nom de l'Opposition, remercier tous ceux qui ont participé, qui nous ont fourni des renseignements. Je voudrais ajouter seulement un commentaire: c'est que, pour un ministère qui a plus que 1 000 000 000 \$ de dépenses, de crédits, huit heures, c'est évidemment insuffisant et j'espère que la prochaine année, nous aurons beaucoup plus de temps pour vraiment examiner les crédits du ministère, poser les questions et obtenir les réponses qui sont nécessaires pour une étude adéquate.

Le Président (M. Tremblay): Sur ce, je suspend les travaux de la commission pour 5 minutes, afin de permettre aux fonctionnaires et au ministre de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 11)

(Reprise de la séance à 16 h 13)

Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche

Le Président (M. Fallu): A 16 h 13 débutent les travaux de la commission pour l'étude des crédits du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Au nom de la commission, j'accueille notre invité, M. le ministre, député de Joliette.

Nous avons un certain nombre d'heures à notre disposition, notamment jusqu'à 20 heures ce soir, et nous reprendrons nos travaux demain matin à 9 heures pour terminer vers 11 h 30.

Nous avons convenu ensemble, les partis, à votre demande, M. le ministre, d'étudier le programme 7, c'est-à-dire la Régie des installations olympiques, peut-être en priorité, dès ce soir, puisque vous nous avez signalé que certains de vos fonctionnaires étaient plus disponibles ce soir que demain. Nous en avons convenu entre nous.

Puisque vous n'êtes pas familier encore avec le fonctionnement de nos commissions, vous avez observé, n'est-ce pas, que vous étiez invité de la commission, mais toutefois

avec un privilège remarquable, celui de pouvoir répondre à chaque question aussi souvent que vous le désirez ou de répliquer à des interventions ou des remarques aussi souvent que vous le désirez, pourvu que chacune de vos interventions ne dépasse pas 20 minutes. Néanmoins, à chaque fois que l'un de nos invités se présente devant nous, nous lui recommandons de ne pas trop dépasser un temps raisonnable. Il faut savoir qu'entre nous nous préférons le dialogue au monologue. Le rythme de travail des commissions ressemble à nos anciennes habitudes, à savoir que nous acceptons une déclaration préliminaire du ministre et, ensuite, nous donnons la parole aux divers intervenants. En l'occurrence, nous reconnaissons en premier M. le député de Charlesbourg qui est le porte-parole de l'Opposition dans le dossier. Il y a une seule règle, par la suite, que nous appliquons en cette commission, c'est celle de l'alternance à table.

Donc, M. le ministre, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire.

Exposés préliminaires

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, je vais observer toutes vos consignes, soyez assuré de cela, sauf peut-être que je vous demanderais un petit peu de tolérance. Mon texte devrait avoir 22 ou 23 minutes, au lieu de 20 minutes, mais je répondrai très brièvement aux questions, avec mon style habituel, de sorte que vous pourrez vous reprendre sur le temps.

Je voudrais, dans un premier temps, vous présenter l'équipe qui m'accompagne; je pense que c'est de mise. Il y a Michel Noël De Tilly qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale des opérations régionales; Bernard Lavigne qui est directeur général adjoint et Gilles Barras, également directeur général adjoint; Pierre Bernier, sous-ministre adjoint à la concertation et aux relations extra-ministérielles, Jean Rivet qui est directeur des programmes municipaux; André Magny, directeur général de la faune; Michel Cantin, directeur des territoires fauniques; Gaétan Hamel, chef de service de la gestion déléguée; Pierre-André Paré, directeur général de l'administration et sous-ministre par intérim, puisqu'il est absent pour quelques jours; Byrne Amyot, directeur de la gestion financière; René Billette qui est chef de service de la programmation et de l'analyse financière; Jean Rioux qui est directeur général par intérim du socioculturel; Maurice Renoux qui est directeur du loisir touristique; Monique Bégin, directrice des services aux visiteurs; Conrad Dubuc, directeur des services techniques; Charlotte Roberge, directrice des services

juridiques; Brigitte Tremblay qui est secrétaire du ministère; André Poirier qui est chargé de missions; notre ami Guy Desrosiers qui est directeur général de l'activité physique et du développement sportif de base. À ma droite, M. André Racine, chef de cabinet.

Donc, M. le Président, si l'appellation du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche semble très explicite des mandats de cette unité gouvernementale, elle ne permet pas de voir l'énorme diversité des dossiers que le ministère est appelé à traiter, ni le nombre des programmes qu'il est appelé à gérer, ni encore l'étendue de sa participation à la vie des Québécois. Le ministère ayant à se prononcer tout à tour sur des sujets des plus variés allant des effets d'une ligne de haute tension de 735 kv sur un ravage de chevreuil à l'organisation d'un concours national d'artisanat, de l'élaboration d'un plan de développement d'un réseau de parcs nationaux à l'entretien d'un barrage dans une réserve, il s'est donc fixé trois grandes priorités qui, tout en étant assez englobantes pour recouper nos mandats, permettent de baliser nos interventions vers l'atteinte des objectifs fixés.

L'une de ces priorités est de permettre aux Québécois d'avoir accès au loisir, ce que nous cherchons à atteindre en déployant les moyens qui permettront aux individus et aux groupes d'assumer eux-mêmes le développement de leur expérience en loisir.

La conservation de la faune constitue une autre priorité, et non la moindre, dans un contexte où la pollution - pour faire plaisir à Mme la députée de Chomedey - et la surexploitation sont susceptibles de menacer la survie d'espèces fauniques qui caractérisent notre patrimoine.

Comme notre ministère est, de par son essence, préoccupé que le citoyen ait accès au meilleur service tant lorsqu'il désire pêcher, jouer du clavier dans une harmonie, visiter un parc ou s'initier à la ringuette, notre troisième priorité est donc d'améliorer la qualité de nos services aux citoyens.

Les grands cadres d'actions. Voyons à présent comment les réalisations de l'année écoulée et la programmation de l'année 1984-1985 se conjuguent dans l'atteinte de ces priorités.

L'équipe de mon ministère chargée de la concertation et des relations extraministérielles a mis au point, en 1983-1984, la Politique de reconnaissance et de financement des organismes nationaux de loisir. Cette politique, qui a obtenu l'assentiment des partenaires privés concernés et qui canalise l'ensemble des ressources du ministère à l'égard des objets visés, a fait l'objet d'un accord de principe, en mai 1983, entre le Regroupement des organismes nationaux de loisir du Québec, communément appelé RONLQ, et mon ministère, puis a été

mise en oeuvre sous une forme transitoire qui s'est achevée le 31 mars dernier.

Cette politique, qui sera en application intégrale en 1984-1985 vise, dans le respect des spécificités de chacune des catégories d'organismes nationaux de loisir que soutient le MLCF, à introduire une rationalisation qui distingue notamment le soutien financier pour le fonctionnement de base des organismes de celui pour les activités. Grâce à cette politique, je suis confiant pour l'avenir quant à l'utilisation des 9 000 000 \$ consacrés au soutien financier de cette centaine d'organismes nationaux qui interviennent aussi bien dans le socioculturel et le sport que dans le plein air, le tourisme ou l'utilisation de la faune à des fins de loisir.

En 1984-1985, mon ministère procédera, de concert avec nos partenaires, à un examen du même ordre pour le palier régional. En effet, depuis 1981, mon ministère consacre, bon an mal an, près de 6 000 000 \$ au soutien financier d'organismes d'envergure et de portée régionale couvrant divers secteurs d'activités de loisir. Au moment où non seulement l'ensemble du gouvernement s'interroge sur l'avenir des régions, mais où, dans le secteur du loisir, s'accroît la volonté des citoyens de prendre en main la planification et l'organisation des activités de loisir et souvent la gestion des équipements qu'elles nécessitent, il m'apparaît important de procéder à un examen en profondeur de l'articulation des ressources financières mises à la disposition des organismes régionaux reconnus par le ministère.

La préoccupation qui m'anime dans cette révision consiste à m'assurer que toutes les économies d'échelle possibles sont réalisées au plan du fonctionnement de base de ces organismes et qu'en conséquence un maximum des ressources disponibles est utilisé aux fins d'activités qui touchent les membres et les citoyens et ce, notamment, par un meilleur arrimage de leur soutien aux municipalités maîtres d'oeuvre des activités locales.

Dans le secteur des infrastructures de loisir, j'ai rendu publique en octobre 1983 la Politique québécoise pour le ski alpin. Cette politique, qui se fonde sur un consensus de tous les intervenants privés et publics quant au diagnostic sur l'état de la situation de cette importante industrie de loisir touristique et aux orientations des actions à entreprendre, mérite qu'on s'y attarde à plus d'un titre.

En effet, elle prend en compte toutes les facettes du phénomène du ski alpin, mais plus particulièrement la préoccupation de l'État de voir cette clé du tourisme hivernal au Québec reprendre sa place sur les marchés du nord-est du continent et celle des entreprises privées soucieuses de s'inscrire dans une véritable relance porteuse

d'avenir. Cette politique vise donc à accroître l'attrait de notre potentiel sur les marchés étrangers et à accentuer la pratique de cette activité par les Québécois au Québec et ce, notamment, par la modernisation des infrastructures de nos diverses catégories de centres, mais, en particulier, par celle de nos centres majeurs. Mon ministère a voulu donner l'exemple en investissant dans le mont Sainte-Anne et a donc entrepris des travaux importants pour améliorer la station de ski du mont Sainte-Anne. Ainsi, près de 11 000 000 \$ ont été investis au cours de l'année écoulée pour l'installation d'un système de fabrication de neige qui assurera des conditions d'enneigement garanties sur 64% de la surface skiable du mont Sainte-Anne et pour l'implantation d'un télésiège triple.

Pour l'année 1984-1985, le ministère prévoit compléter le système de fabrication de neige par un investissement supplémentaire de 2 500 000 \$ qui portera à 78% la surface skiable pouvant bénéficier d'enneigement artificiel.

Malheureusement, il y a une ombre au tableau. Le gouvernement fédéral, malgré le fait qu'il ait dépêché au Québec, à plusieurs reprises, de ses fonctionnaires pour traiter d'un projet d'entente auxiliaire sur le ski alpin et que nous ayons manifesté notre intérêt de multiples façons pour une telle entente n'a toujours pas daigné s'associer, dans un cadre respectueux de nos compétences respectives, à la mise en oeuvre de cette politique. Si nous n'avons pas de nouvelles du gouvernement fédéral d'ici quelques semaines, j'annonce que, comptant sur ses propres moyens, le gouvernement québécois prendra des mesures pour aller de l'avant sans plus attendre. Pourtant, le ministre des Finances, M. Marc Lalonde, avait déclaré le 24 octobre que le gouvernement fédéral était intéressé à participer à un plan de relance de l'industrie du ski au Québec.

Les loisirs socioculturels. L'année écoulée et l'année amorcée sont riches en démarches entreprises pour favoriser l'accès du citoyen au loisir et l'émergence de nouveaux créneaux d'expression en activités de loisir. Ainsi, au cours de 1983-1984, de nouveaux programmes ont été lancés: le programme d'assistance financière pour la tenue de manifestations culturelles qui vise à favoriser la tenue de fêtes populaires d'envergure régionale; le programme d'assistance financière aux chantiers de jeunes bénévoles qui permet aux jeunes l'accès à des vacances récréatives tout en cherchant à promouvoir leur sens communautaire et le programme d'assistance financière aux groupes de perfectionnement ou d'excellence en loisir culturel qui vise à permettre à des membres de groupes culturels d'en arriver à une maîtrise

remarquable dans une discipline de loisir culturel.

Dans le cadre de son programme d'assistance financière aux manifestations locales de la fête nationale du Québec qui, cette année, coïncidera avec la période d'ouverture des fêtes 1534-1984, mon ministère appuiera, pour la troisième année consécutive, les initiatives des citoyens et de divers organismes locaux et régionaux afin qu'ils assument la responsabilité d'organiser la fête nationale dans leur milieu. Il est prévu qu'environ 1000 projets impliquant 7000 activités pourront se tenir, touchant quelque 2000 lieux de fête et environ 1000 municipalités.

Cependant, cette année, dans le but d'assurer continuité et cohérence à la fête nationale et de favoriser sa prise en charge progressive par les citoyens et leurs institutions, le ministère a décidé de confier la coordination de cette célébration au Mouvement national des Québécois pour la période de 1984-1988.

Pour sa participation aux célébrations du 450^e anniversaire de la présence du fait français en Amérique, le ministère a retenu deux activités représentatives de ses priorités. Il tiendra une exposition sur le rôle des terres humides pour la protection de la faune et de notre écosystème et supportera la réalisation de quinze expositions régionales suivies d'une exposition nationale en artisanat de loisir.

En cette période où l'informatique et l'électronique sont passées d'outils de travail à instruments quotidiens de loisir, nous accentuerons notre appui financier au loisir scientifique et technique. De plus, en mai, mon ministère rendra public un document d'orientation sur ce type de loisir qui a été préparé après consultation des nombreux organismes du milieu.

L'activité physique et le sport. Dans le domaine de l'activité physique et du sport, le ministère se préoccupe de dégager les grandes lignes de force qui sont appelées à baliser les efforts consentis, tant pour accroître le niveau de la condition physique de l'ensemble des Québécois que pour encourager l'émergence d'une élite sportive.

Pour ce qui est de l'encouragement aux activités physiques pour l'ensemble des Québécois, nous avons voulu, au cours de l'année écoulée, faire le bilan de l'intervention du programme Kino-Québec auprès de nos partenaires, c'est-à-dire, les milliers d'organismes locaux des milieux scolaires, municipaux et du secteur de la santé.

En termes de présence sur l'ensemble du territoire québécois, nous pouvons nous féliciter des succès obtenus. En effet, l'action soutenue des intervenants locaux et régionaux a permis au programme Kino-Québec d'atteindre un taux de notoriété de

83%. Quant à l'action directe des 50 modules Kino sur le territoire québécois, ils sont intervenus auprès de 46% de tous les intervenants locaux qui se préoccupent de la condition physique de la population.

Ce bilan a également permis de dégager les clientèles qui justifieront des stratégies particulières d'intervention. Ainsi, en 1984-1985, mon ministère entend se préoccuper plus particulièrement des jeunes de 6 à 18 ans, des femmes enceintes et au foyer et de l'adulte en milieu de travail.

Après plus de quinze ans d'action soutenue des organismes du milieu relativement à l'invitation à la pratique sportive chez les jeunes, mon ministère annonçait récemment la nécessité de convoquer les grands partenaires de cet univers de plus de 500 000 jeunes sportifs dans le but de redéfinir avec eux les orientations à privilégier à court et à moyen terme.

(16 h 30)

L'Union des municipalités régionales de comté, la Fédération des commissions scolaires, le Regroupement des organismes nationaux de loisir, la Conférence du sport étudiant et la Société des jeux du Québec participeraient à cette révision fondamentale.

Toujours dans le secteur du sport, mon ministère a préparé, au cours de l'année écoulée, un Projet de politique québécoise sur le développement de l'excellence sportive, qui vient de faire l'objet d'une tournée de consultation auprès des milieux intéressés.

Cette politique vise à produire un maximum d'athlètes québécois concurrentiels au plan international. Pour ce faire, elle se tourne résolument vers les acteurs directs du développement, c'est-à-dire, les athlètes, les entraîneurs, les clubs de sport et les organismes nationaux de sport, et répond aux besoins les plus fondamentaux, tels que rendre accessibles à ces partenaires l'encadrement et l'expertise de leur milieu d'appartenance, permettre aux entraîneurs québécois de bénéficier de conditions de travail qui soient à l'égal des exigences de leur tâche et doter les clubs sportifs de toutes les régions du Québec de ressources professionnelles.

Le loisir touristique est une autre forme de loisir dont nous nous préoccupons de façon importante présentement. Ainsi, en plus de proposer de nouvelles formules pour aider les Québécois à prendre des vacances et à découvrir le Québec, mon ministère a poursuivi ses efforts pour améliorer son réseau de parcs et de réserves fauniques.

Dans le but de répondre aux besoins des familles québécoises désirant prendre des vacances, et plus particulièrement des familles à revenu modeste, le ministère a choisi, par voie de concours, les meilleurs projets élaborés par des organismes intéressés

au développement de centres de vacances familiales afin d'expérimenter différents types de formules.

Pour ce qui est des parcs nationaux, au cours de la dernière année, nous avons poursuivi notre programme de création de parcs nationaux québécois. Depuis l'adoption de la Loi sur les parcs en 1977, le gouvernement a procédé à la création de sept parcs nationaux, soit: les parcs, du Mont-Tremblant, de la Gaspésie, du Mont-Orford, de la Jacques-Cartier, des Grands-Jardins, du Saguenay et de la Yamaska. En 1983-1984, nous avons tenu des audiences publiques en vue de la création du parc du Bic. J'espère être en mesure d'annoncer la création officielle de ce parc, au cours des prochaines semaines.

Par ailleurs, nous tiendrons des audiences publiques, les 1er et 2 juin prochains, en vue de la création du parc national d'Aiguebelle dans le Nord-Ouest québécois. À l'automne 1984, nous prévoyons organiser des audiences publiques en vue de la création du parc de l'île Bonaventure et du parc de Miguasha. Les audiences publiques que nous avons tenues et les opinions qui ont alors été exprimées m'ont permis de réfléchir aux modifications que j'entends apporter à la Loi sur les parcs.

Dans sa préoccupation de maximiser l'efficacité de sa gestion et de normaliser les interventions gouvernementales à l'île d'Anticosti, mon ministère a adopté un plan d'action prévoyant la cession de ses équipements ou de certaines des responsabilités qu'il assumait sur l'île. Ce plan d'action, qui a été approuvé par le Conseil des ministres en août 1982, comprend essentiellement la municipalisation effective de l'île, la privatisation des commerces et résidences, ainsi que l'attribution de huit territoires de pourvoirie dont cinq ont déjà été désignés. Les premières élections municipales ont eu lieu au début du mois de février et le transfert des responsabilités est déjà en cours.

Secteur de la faune. Je vous ai indiqué, au début de mon allocution, la priorité que mon ministère a accordée à la conservation de la faune. Pour ce faire, le Parlement s'est donné un instrument important en adoptant, au cours de l'année, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune qui prévoit trois grandes mesures outillant mon ministère pour répondre à cette préoccupation. D'abord, les pouvoirs de s'associer avec des citoyens désireux de contribuer à la conservation et à la mise en valeur des habitats fauniques. Dans cet esprit, une fondation pour la conservation et la mise en valeur de la faune et de ses habitats sera bientôt mise sur pied. Des pouvoirs sont également conférés au ministère pour exproprier des habitats fauniques menacés par des activités de

développement manifestement nuisibles pour la faune. Enfin, dans certains cas d'urgence, la loi nous donne des pouvoirs pour créer des refuges fauniques.

Parallèlement, toujours dans la préoccupation de développer des habitats essentiels et d'assurer une protection générale des habitats fauniques, mon ministère est à mettre au point des règles et des normes qui devraient être déposées à la fin de l'année 1984.

Au sujet du lac Saint-Pierre, un habitat faunique important, mon ministère a préparé un plan directeur démontrant l'importance exceptionnelle de cette région au niveau de notre patrimoine naturel et culturel qui a permis à plus de 50 000 Québécois de satisfaire leurs besoins récréatifs, générant ainsi une activité économique importante de plus de 8 000 000 \$.

Afin de me faire une idée la plus juste possible des activités reliées à l'utilisation du lac Saint-Pierre et de fournir l'occasion aux citoyens de nous exprimer leurs points de vue, nous avons organisé, en février 1984, un colloque sur sa mise en valeur et nous espérons pouvoir présenter sous peu, avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et même le ministère de l'Environnement, une position commune sur l'aménagement de ce site.

Dans notre préoccupation de conservation de la faune, le saumon occupe une place importante en raison de la situation alarmante de l'état des stocks. Après avoir fait le constat du déficit croissant du nombre de géniteurs qui remontent nos rivières et après avoir consulté, à plusieurs reprises, les utilisateurs de cette ressource faunique qui a des retombées économiques et sociales marquantes pour le Québec, j'ai annoncé, à la fin de mars, le train de mesures que le Québec entend prendre pour assurer une conservation maximale de cette espèce. Excusez-moi, "conservation minimale de cette espèce" et non pas "maximale", parce que, si c'était "maximale", je n'aurais pas fait la déclaration ministérielle que j'ai faite cet après-midi. Ces mesures sont minimales car, comme les interceptions par les pêcheurs commerciaux à Terre-Neuve représentent presque 60% des causes de disparition de l'espèce, je ne vois pas pourquoi le Québec se pénaliserait dans l'exploitation de cette ressource pour permettre que davantage de saumons puissent naître au Québec pour ensuite aller grossir les pêches commerciales de Terre-Neuve, et ce alors que le ministre fédéral de Pêches et Océans Canada reconnaît que, logiquement, chaque province devrait profiter des saumons produits dans ses rivières. Donc, j'ai annoncé aujourd'hui le train de mesures additionnelles; je vais passer par-dessus ces chapitres-là.

En ce qui concerne les autochtones,

nous entamons des négociations avec eux en vue de leur assurer un certain nombre de saumons à des fins d'alimentation, tout en respectant des principes de conservation minimale de stock.

Dans sa préoccupation, maintenant, de rendre les territoires de chasse et de pêche plus accessibles à l'ensemble des citoyens, le gouvernement a créé, il y a plus de six ans, les ZEC ou zones d'exploitation contrôlée. Le réseau qui a été mis en place comprend actuellement soixante ZEC-faune et six ZEC-saumon, qui participent globalement pour plus de 78 000 000 \$ à l'activité économique et fournissent de l'emploi à plus de 600 personnes. La fréquentation des ZEC, suivant la même tendance, a augmenté d'environ 6% au cours de l'année 1983.

Au cours de cette sixième année, les associations agréées se sont groupées en fédération. En plus de prendre en charge la tenue du colloque annuel, cette fédération participe avec mon ministère à une dizaine de rencontres en comités de travail, notamment pour revoir la réglementation et les ententes protocolaires en vigueur dans les ZEC et pour me proposer des avenues de solutions au développement de l'hébergement dans les ZEC.

Quant au réseau de pourvoirie, qui a généré une activité économique directe de 30 000 000 \$ et procure de l'emploi à plus de 1500 personnes, il fera l'objet, au cours du présent exercice, d'une attention particulière de mon ministère dans le cadre d'un plan de développement. Par exemple, nous définirons des zones de développement de nouvelles pourvoiries au Québec tout en maintenant une harmonie avec les réseaux existants des ZEC, des réserves et de la villégiature. De plus, des efforts promotionnels seront consentis pour accroître la clientèle des ZEC.

Amélioration des relations avec les citoyens. Au chapitre de la priorité gouvernementale qui porte sur l'amélioration des relations avec les citoyens, mon ministère en a fait une priorité propre, car ses actions rejoignent, de toutes sortes de façons, le citoyen dans l'exercice de ses diverses activités de loisir. Nous avons donc mis sur pied une équipe de concertation et d'action auprès des clientèles qui, en plus de suivre la mise en oeuvre d'un premier plan d'action visant l'amélioration des relations avec les citoyens en général, est chargée de développer des plans d'intervention spécifiques pour les clientèles particulières que sont les personnes handicapées, les jeunes, les personnes âgées et les groupes ethniques. Cette équipe, dont le champ d'intervention s'étend à toutes les directions générales du ministère et à nos partenaires municipaux et aux organismes de loisir, est également chargée de coordonner la poursuite et l'accentuation de l'effort entrepris depuis

maintenant quatre ans à l'égard de la condition faite aux femmes dans le domaine du loisir.

Comme l'accessibilité aux activités et équipements de loisir relève également des ministères de l'Éducation, des Affaires municipales et des Affaires culturelles, mon ministère a présidé un comité interministériel formé des sous-ministres et portant sur la concertation scolaire municipale à des fins de loisir. Ces travaux m'ont permis de soumettre un premier rapport au Conseil des ministres sur l'état de la concertation scolaire municipale sur le territoire. Il en découle la publication, à la fin de 1983, d'un guide réalisé conjointement par les quatre ministères. Ce document se veut un outil à l'usage des instances scolaires et municipales.

L'objectif souhaité par le gouvernement est que ces élus locaux et régionaux peuvent et doivent s'entendre, dans le respect de leur compétence réciproque, pour rendre accessibles leurs locaux à la pratique d'activités de loisir.

En conclusion, et pour m'inscrire dans l'esprit de la préoccupation du gouvernement de promouvoir le développement économique du Québec, il m'apparaît intéressant de dresser un bilan sommaire des retombées économiques de quelques activités qui relèvent de mon ministère.

Ainsi, pour le seul secteur de la faune, les retombées économiques directes, tant pour la chasse, la pêche et le piégeage que pour les activités non consommatrices de la faune, sont de 600 000 000 \$, tandis que les retombées totales incluant les retombées indirectes sont évaluées à 1 020 000 000 \$. Quelque 13 200 emplois, en termes de personnes-année sont rattachés à la faune.

Pour ce qui est des retombées économiques de la villégiature au Québec, elles sont de 640 000 000 \$, dont 370 000 000 \$ en effets directs, et elles procurent des emplois pour 4700 personnes-année.

Si, dans le domaine du sport, je ne retiens que le golf, la motoneige, le ski, le hockey et le cyclisme, nous arrivons aux chiffres de 1 310 000 000 \$ pour les retombées directes et de 2 230 000 000 \$ pour les retombées totales, ce qui génère des emplois pour 19 700 personnes-année.

Ainsi, alors que je n'ai couvert qu'une partie des secteurs sportifs et aucun secteur du loisir socio-éducatif, culturel et scientifique, secteurs pourtant générateurs de dépenses, j'arrive à un bilan très incomplet, j'en conviens, de 3 880 000 000 \$ en dépenses directes et indirectes et à la création d'emplois pour 37 500 personnes-année.

L'importance tant économique qu'ontologique du loisir nécessite qu'on lui accorde l'importance nécessaire. Aussi, je vous annonce que je réaliserai, avant la fin

du présent exercice financier, la dernière mesure annoncée dans le livre blanc sur le loisir, et dont la mise en oeuvre n'a pas encore été amorcée, c'est-à-dire, la conférence nationale sur le loisir.

En effet, et tel que prévu, il convient après cinq ans de réunir autour d'une table les partenaires de l'État pour faire le point sur le chemin parcouru depuis l'annonce de la réforme du loisir au Québec et pour identifier ensemble les perspectives d'avenir.

Cette sorte de sommet, qui devra regrouper les trois grandes catégories d'intervenants majeurs, à savoir, l'État, les municipalités maîtres d'oeuvre et les organismes nationaux et régionaux de loisir, permettra de dresser un tableau de l'état du loisir au Québec dans toutes ses composantes et ses facettes.

Une fois ce tableau dressé, il faudra en arriver à un consensus sur les voies et moyens privilégiés pour réduire les lacunes diagnostiquées et assurer un développement encore plus harmonieux pour l'avenir prévisible. Cette concertation se fera, et je m'y engage formellement, dans le plus grand respect des prérogatives, des responsabilités et du degré d'autonomie reconnu aux partenaires en présence. C'est sur ce postulat, d'ailleurs, que je fonde mon optimisme quant à la réussite de cette entreprise qui aura des effets sur chacun des citoyens et citoyennes du Québec.

Si l'État n'a pas à intervenir dans les multiples choix d'activités de loisir que posent les individus, il est de la responsabilité d'un ministère comme le mien de veiller à ce que les ressources qu'il administre et qui proviennent des citoyens soient utilisées pour le plus grand bien de la collectivité.

C'est, quant à moi, la perspective avec laquelle j'aborderai cette importante étape de l'histoire du loisir au Québec.

Je voudrais peut-être apporter un correctif. J'ai parlé de 78 000 000 \$ et c'est 7 800 000 \$: mauvaise lecture.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Charlesbourg.
(16 h 45)

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté: Mme la Présidente, nous sommes quand même très heureux d'avoir le ministre avec nous quelques six heures, même si c'est très court, pour passer en revue l'analyse du ministère et, à la lumière des faits et gestes posés par le ministre qui s'en occupe, juger de l'évolution du ministère. Je pense qu'au tout début il faut quand même constater que le ministre a hérité d'un très lourd héritage. Cela a dû certainement être sa constatation, au moment où il est arrivé au ministère, qu'il y

avait beaucoup de dossiers qui traînaient et il a dû immédiatement s'affairer à la tâche pour tenter de rattraper à peu près tous les dossiers. Si on fait le bilan de la dernière année, il y a assurément - il faut le dire très honnêtement parce que, même si on est en politique, nous devons admettre les coups qui sont bien faits - des éléments sur lesquels le ministre s'est très bien comporté et beaucoup moins sur d'autres. Je pense que le fait que la loi 9 ait été adoptée en décembre dernier est un des bons coups du ministre. C'est une des pièces législatives très importantes qui avait fait au préalable l'objet d'une consultation à grande échelle. C'est ce qui fait que la loi était, à ce moment-là, acceptable.

Il faut aussi rendre hommage au ministre d'avoir pris le taureau par les cornes et d'avoir su investir et dynamiser le ministère en ce qui concerne les centres de ski. Comme il l'a fort bien dit, c'était nécessaire, et je pense que le principe de la décision prise par le ministre était excellent. Quant à l'administration du projet, on pourra voir en cours de route ce que cela a donné, mais, à ce moment-ci, je ne veux que parler de la décision et du principe qui a été évoqué par le ministre. On verra dans l'avenir ce que cela donnera. Au cours de l'année, plus particulièrement très récemment, c'est probablement un petit Gaétan Boucher qui a donné le coup de pouce nécessaire à la fierté gouvernementale et à la fierté du ministre pour enclencher un processus et une politique du sport d'élite qui autrefois était renié par un de ses prédécesseurs, dans un livre aussi. Cela a été souligné abondamment dans les journaux. Il y a eu un virage majeur effectué par le ministre compte tenu, finalement, de certaines répercussions dans le sillage des patins de Gaétan Boucher.

Il a eu peut-être un peu moins d'audace concernant autre chose, parce que le ministre a utilisé un peu de stratégie concernant le saumon en laissant son collègue fédéral, M. De Bané, prendre les grandes décisions, mais, comme on l'a dit en Chambre et comme on l'a répété à plusieurs reprises, des décisions ont été prises à ce niveau, qui sont de nature à rétablir la situation qui était devenue catastrophique dans le domaine du saumon, dans toute la Gaspésie et la Côte-Nord.

Il y a eu un certain déblocage - il faut le dire aussi - au niveau des pourvoies. C'est quand même tardivement, au cours du mois de mars, qu'il y a eu certaines rencontres et certaines amorces de décision qui sont de nature à résoudre certains problèmes de cette activité et à temporiser, du moins pour le moment, la volonté des pourvoyeurs de dépendre d'un autre ministère. J'ai été très heureux d'apprendre tantôt - c'est peut-être la seule nouvelle que

j'ai eue dans l'exposé du ministre - que tout était en place et en marche pour une conférence sur le loisir. La date est la seule chose que le ministre ne nous a pas donnée. Elle devrait normalement se tenir le 15 avril 1985, deux jours après le quatrième anniversaire de l'élection du PQ. Peut-être qu'à ce moment-là le premier ministre aura décidé d'aller tester son gouvernement, on le verra bien.

En terminant, je pense qu'il y a quand même un dossier qui pourrissait depuis de nombreuses années. Il y a finalement des décisions qui ont été prises. Je pense qu'il était temps que le ministre prenne une décision avant de finir "knock-outé", parce que, dans le cas de la boxe, cela pressait, et le gouvernement a pris des décisions à ce niveau qui sont satisfaisantes pour le moment. On verra ce que cela donnera dans l'avenir. C'est un petit tour de piste sur ce que nous avons perçu comme travail accompli au ministère. Il était quand même bon de souligner ces idées et ces décisions.

Par contre, lorsqu'on regarde tous les programmes du ministère ou les domaines dans lesquels le ministre a oeuvré, il y a des choses sur lesquelles je m'interroge, sur lesquelles j'aurais aimé avoir des bouts de réponse et connaître les intentions du ministre. Dans son exposé d'ouverture, je comprends qu'avec vingt minutes à sa disposition il était limité et qu'on pourra en cours de route, cas par cas, étudier ses interrogations. J'ai déjà avisé le ministre des dossiers sur lesquels on insistera davantage. Cela m'a étonné de ne pas avoir entendu parler de l'archipel et de la rivière Mingan. Cela m'a grandement étonné. Bien sûr, on y reviendra.

Je dois vous dire, M. le ministre, que j'ai été passablement déçu des propos que vous avez tenus concernant les parcs. Je pense que ce n'est pas assez consistant. On y reviendra et on s'attaquera au problème de front. Je pense que c'est un des problèmes majeurs de votre ministère. D'ailleurs, l'étude des crédits le démontre très bien.

J'aurais aimé aussi, parce que le ministre s'est étiré le cou un petit peu, il n'y a pas tellement longtemps, au niveau de la presse, avec un projet qui est caressé au ministère depuis déjà, si je ne m'abuse, 1982 puisque votre successeur avait déposé au Conseil des ministres un mémoire pour tenter de créer une nouvelle société d'État qui serait SOQUETOUR... Bien sûr, je ne veux pas imputer de motif au ministre, mais c'est probablement à cause du manque d'espace dans son texte s'il ne nous a pas fait mention de ses intentions au cours de l'année. Évidemment, aussi, ce qui est inquiétant, ce qui est étonnant... Et c'est un peu le malheur du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, lorsqu'on voit avec quelle vigueur le ministre a défendu tout le

dossier du ski, de se retrouver avec 8 000 000 \$ dans les crédits du tourisme pour le ski. Est-ce que c'est à dire que le ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme patauge allègrement dans les plates-bandes du ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche? C'est un sujet qu'on abordera en cours de route.

Aussi, finalement, certains autres dossiers au niveau des fédérations sportives. Je pense qu'on est rendu au point où il faut s'interroger, il faut donner des orientations. Si jamais il y en a, elles sont très bien cachées. C'est un dossier sur lequel on interviendra et on questionnera le ministre. Le lac Saint-Pierre, bien sûr; et on fera demain, nous l'espérons bien, le tour de toute la faune avec tout le problème que cela comporte au niveau des agents de conservation. Je préviens le ministre tout de suite qu'évidemment on parlera des 100 agents de conservation additionnels qu'il nous avait promis lors de l'étude du projet de loi 9 qui ont été touchés par le Conseil du trésor et qui ne sont pas dans le champ au moment où on s'apprête à tenter de répartir, sur le plan de la Gaspésie, des effectifs pour être capable de mieux protéger le saumon.

Assurément vous me permettrez, M. le ministre, d'aborder le problème des ZEC parce que ce n'est pas un problème qui est réglé. C'est le temps de faire le point. Vous me permettrez de même de vous faire état de mes inquiétudes, de mes profondes inquiétudes, et vous comprendrez pourquoi, au sujet du ministère vis-à-vis le Jardin zoologique de Charlesbourg dans les statuts dits de Québec, mais de Charlesbourg. Il y a des inquiétudes profondes qui ont suivi l'enthousiasme de votre visite en novembre dernier au jardin, de très sérieux problèmes d'ordre financier. J'ai l'impression, M. le ministre, que vous comprendrez un petit peu plus tard, lorsqu'on abordera ce sujet-là.

Finalement, il faudra certainement aborder l'appétit glouton du ministre Biron et du ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme qui, après avoir littéralement siphonné du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche l'aspect du tourisme qui est devenu un aspect secondaire pour le ministre, tente d'aller chercher certaines autres affaires et prête une oreille attentive au niveau des pourvoyeurs. Donc, au sujet de ces relations du ministre avec ses collègues du cabinet, du MAPAQ, du MICT, il y a des interrelations et il ne faudrait pas oublier non plus celui de l'Environnement parce que, bien sûr, quand on parle du lac Saint-Pierre, si on oublie, comme vous l'avez fait, celui de l'Environnement, on risque d'avoir des problèmes; peut-être pas vous, comme votre collègue du MAPAQ.

Alors, Mme la Présidente, c'est un tour de piste très rapide des dossiers qu'on devra aborder en cours de route. On espère qu'on

aura le temps. Ce que je veux vous dire, c'est que dans un premier temps il y a eu des actions intéressantes et concrètes faites par le ministère. Il y a toute une série de sujets sur lesquels on devra s'attarder et discuter pour tenter de voir les intentions du ministre et où le ministre s'en va, à la lumière des crédits.

Je pense que le ministre a une très bonne volonté et une détermination de régler certains problèmes. Ce qui m'étonne et ce qui m'inquiète, c'est que c'est peut-être la volonté gouvernementale qui n'y est pas parce que, comme tout le monde le sait, des crédits, cela se discute au Conseil du trésor, il faut les obtenir. Dieu sait que le ministre éprouve des difficultés à passer des projets au niveau du Conseil du trésor! La plus belle preuve, c'est lorsqu'on constate qu'au niveau du budget du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche il y a une diminution des crédits de 13 000 000 \$, soit 6%. Compte tenu de l'inflation, cela devient inquiétant et, finalement, on se retrouve à peu près au même niveau qu'en 1982-1983 pour les crédits avec à peu près 10% d'inflation en cours de route. Donc, lorsqu'on calcule tout cela, il y a des inquiétudes. C'est dans les crédits que l'on peut constater la volonté gouvernementale. La volonté du ministre, je pense qu'on ne la met pas en doute. Il y a sûrement de la part du ministre une volonté de régler certains problèmes. Mais, a-t-il - et je me pose la question - tout l'appui dont il a besoin ou dont il aurait besoin pour être capable de justifier les sommes au Conseil du trésor?

Un des problèmes majeurs à ce niveau est certainement dû au fait que le tourisme ne fait plus partie du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et que la section du tourisme était celle qui permettait d'aller justifier auprès du Conseil du trésor des sommes additionnelles pour faire des choses dans d'autres domaines. Le ministère dans sa globalité rapportait à l'État, alors que maintenant, c'est devenu un ministère qui dépense. Je pense que cela a été une erreur. Si le ministre voulait entreprendre demain des démarches pour tenter de rapatrier à son ministère toute la section du tourisme qui est laissée pour compte au ministère de l'Industrie et du Commerce, parce que le ministre Biron considère cela comme une quantité négligeable, je peux l'assurer dès à présent qu'il aurait l'appui de l'Opposition et certainement celui de tout le milieu du tourisme qui, il faut vous le dire, M. le ministre, s'ennuie énormément, pas nécessairement de vous, mais d'un ministère où il serait quand même considéré.

À la lumière de cela, il faut regarder à l'intérieur des crédits ce que cela donne. J'ai retenu pour le moment, puisqu'on les étudiera en cours de route, trois volets. D'abord - on parlait de parcs tantôt - le

programme 3, Plein air, parcs et réserves. Il y a quand même une diminution de 20%, un cinquième du budget. C'est un budget qui passe de 85 280 000 \$ à 68 264 000 \$. Donc, 17 000 000 \$ de moins pour les parcs. Est-ce qu'il y a une relation avec SOQUETOUR? Non. Je ne pense pas. On le verra tantôt, mais j'ai l'impression que le ministère a décidé de garder les parcs, d'en faire sa priorité, sur le plan des idées, pas nécessairement sur le plan du budget, parce qu'on le voit à ce moment-ci. Cela m'étonne et on verra au cours de l'étude particulière du budget ce que cela donne.

Une deuxième constatation, c'est le programme 1, Soutien aux municipalités et aux organismes de loisir. Le ministre me dira que ce n'est quand même pas un très gros budget, mais il y a une diminution de 5,4%, une diminution de 1 800 000 \$. On sait l'importance que peut avoir pour ce programme le fait qu'il y ait une diminution de 1 800 000 \$. Et ce n'est que la diminution que les chiffres nous révèlent. On ne tient pas compte de l'inflation et de l'augmentation des prix à peu près partout. Je pense que c'est une interrogation justifiée dans la mesure où la politique du ministère depuis quelques années a été de transférer aux municipalités la responsabilité de certains équipements hors parcs ou hors réserves. Donc, ce sont des charges additionnelles aux municipalités, mais sur le plan de la masse disponible pour supporter cela, il n'y a pas de connotation avec les budgets. C'est donc un processus à l'inverse. Au moment où les budgets doivent augmenter pour les supporter, les budgets diminuent. Il y a donc là un problème majeur qu'on désire aborder au moment où on étudiera ces crédits.

Le programme 5. Le ministre me dira, bien sûr, que, dans la gestion interne et le soutien, il y a une augmentation de 11% - et c'est l'augmentation la plus substantielle - soit une augmentation de quelque 3 000 000 \$. On répondra très aisément que l'année dernière cela paraissait bien parce qu'on avait coupé les salaires des fonctionnaires de 20% - tout le monde s'en souvient, tout le monde a dû le subir, même les fonctionnaires qui sont près du ministre - et que cette année le retour à la normale fait que le budget doit être haussé et que c'est l'explication qu'on retrouve.

(17 heures)

Bien sûr, M. le ministre, je pense que c'est un petit tour de piste très rapide sur les sujets qu'on veut aborder d'une manière non formelle comme il y a beaucoup de matières. Là-dessus, je me tais en disant qu'il y a des bons points au dossier du ministre. Il y a des points en suspens. Finalement, à la lumière des crédits, on a des interrogations quant à l'avenir et à toute la responsabilité du ministre. S'il a

effectivement toutes les sommes nécessaires et s'il a l'appui du Conseil des ministres pour être capable d'avoir cette vocation économique dont lui-même parlait tantôt... Le ministre a terminé son exposé avec des chiffres très révélateurs, mais dont le gouvernement ou le Conseil du trésor ne tient pas tellement compte.

M. le ministre, c'était mes propos préliminaires. J'anticipe déjà les échanges très intéressants que nous pourrions avoir sur chacun des programmes et éléments de programme.

La Présidente (Mme Bacon): M. le ministre, si vous voulez répondre.

M. Guy Chevette (réplique)

M. Chevette: Je ne sais pas si je devrais répondre tout de suite, puisque le député veut revenir au niveau des programmes. Je vais tout simplement remercier le député de Charlesbourg pour le constat qu'il fait. Je remarque qu'il a au moins sept constats positifs. Ce n'est pas si mal en l'occurrence et j'ai l'impression que, lorsque j'aurai répondu à l'ensemble de ses interrogations, cela passera facilement de sept à quatorze, de sorte qu'on pourra se reparler, bien sûr, d'ici la fin de la commission.

Je le remercie des constats positifs et je pense que, oui, cela s'est fait en concertation. J'en profiterai peut-être pour rendre hommage aux gens avec qui on a travaillé. L'ensemble de ces points, que je prenne la loi 9 où je me suis permis des rencontres à deux reprises avec mes fonctionnaires qui ont travaillé très fort avec les associations, celle de la faune en particulier, tant en commission parlementaire, à deux reprises, qu'à un colloque le 12 novembre dernier, s'est fait en collaboration: fonctionnaires, ministre et associations. Ce fut un travail d'équipe et, aujourd'hui, on peut avoir le mérite de se dire que cela a été une bonne chose.

Au niveau du ski, ce fut la même chose. Nous avons travaillé en collaboration avec les propriétaires des centres de ski. Je pense que cette politique, longuement attendue, était la bienvenue. Je souhaite encore - et je le répète - que les 30 000 000 \$ promis par le gouvernement fédéral nous parviennent au cours des prochaines semaines; je pense que oui.

Quant à la politique de l'excellence, je désire vous informer tout de suite que, malgré les trois colloques d'information ou de consultation que nous avons tenus, je vais faire un dernier appel aux fédérations pour qu'elles nous fassent connaître, par écrit, les derniers points sur lesquels elles aimeraient nous donner leur avis avant de conclure, d'une façon définitive, la politique de

l'excellence.

Quant au saumon, on a en parlé longuement et on pourra peut-être entrer dans le détail de certains règlements tantôt. Je vous dirai tout simplement que je suis heureux que l'APSSQ ait fait un travail aussi magnifique avec nos fonctionnaires. Cela nous apporte, je pense, des restrictions, mais des restrictions au moins acceptées et c'est beaucoup.

Quant au déblocage au niveau des pourvoiries, soyez assurés qu'on en parlera plus longuement. Je vais me taire pour le moment, parce que je sais que vous avez insinué des choses. Vous allez me poser des questions précises, parce que vos insinuations allaient déboucher, bien sûr, sur des questions concrètes. Donc, je vais attendre les questions concrètes pour vous répondre. À la conférence nationale du loisir, il serait peut-être bon que l'Opposition soit présente pour constater, justement, le degré de concertation qu'on est capable de réussir.

Pour la boxe, en juin nous aurons une réglementation qui nous permettra sans doute d'assister à des combats équilibrés et sanctionnés sur le plan médical et des compétences au niveau des arbitres et des juges.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Mme la Présidente, j'aurais une première interrogation d'ordre général avant de tomber dans le particulier. Dans les budgets 1984-1985, dans les renseignements supplémentaires des crédits, c'est à la page 10, sous la rubrique nouvelles initiatives, il est inscrit, dans le secteur du tourisme - et cela fait allusion à l'un des points que j'ai soulevés tantôt - un montant de 8 000 000 \$ destiné au développement des stations de ski.

Qu'est-ce qui fait que, comme ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ayant commencé le dossier du ski, ce budget ne se retrouve pas chez vous? Ce n'est quand même pas de la promotion. On parle de développement de ski.

M. Chevette: Oui, je vais vous l'expliquer. Tout d'abord, un protocole a été signé entre le M1CT et le MLCP lorsqu'on nous a attribué la somme de 20 000 000 \$ sur quatre ans. Selon le protocole qu'on a signé, une portion allait aux crédits touristiques pour fins des immobilisations dans les hébergements, alors que mon ministère se préoccupe des équipements de montagne comme tels. Ceci explique le partage de budget entre les deux ministères.

L'hébergement comme tel relève de la Loi sur l'hôtellerie et nous avons conclu une entente disant que mon ministère sera responsable de l'aménagement des

équipements de montagne et que le MICT sera responsable de l'hébergement au bas des pentes. Dans une politique unifiée, bien sûr.

M. Côté: Si j'ai bien compris, vous avez dit 20 000 000 \$ sur quatre ans ou 80 000 000 \$ sur quatre ans à 20 000 000 \$ par année?

M. Chevette: Il ne s'agit pas de 80 000 000 \$. L'entente que nous devions signer avec le gouvernement fédéral était une entente de 50 000 000 \$ dont 30 000 000 \$ devaient venir de lui et 20 000 000 \$ de nous. A ces montants-là s'ajoute un certain montant du fonds de développement régional pour les centres intermédiaires et les centres locaux et une partie du programme PADEL qui doit s'ajouter à ces montants-là également pour les centres dits de nature purement locale.

M. Côté: Ce qui est quand même étonnant dans les 8 000 000 \$, c'est 8 000 000 \$ pour l'hébergement sur 20 000 000 \$ et ces 8 000 000 \$, sont aux renseignements supplémentaires pour un an.

M. Chevette: J'ai l'impression que, s'il prend tout le montant de 8 000 000 \$ pour faire de l'hébergement en un an, il défonce la politique. L'esprit de la politique, en tout cas tel que, moi, je l'ai comprise et tel que je l'ai signée avec mon collègue, c'est vraiment que le ministère a conclu l'entente suivante: Moi, personnellement, je me préoccupe dans un pourcentage allant jusqu'à 75%. Mais, vous parlez de la page 10 des crédits?

M. Côté: Oui, c'est bien cela.

M. Chevette: Dans le secteur du tourisme, un montant de 8 000 000 \$ est destiné au développement des stations de ski. Il s'agit là de nos 8 000 000\$.

La Présidente (Mme Bacon): M. le ministre, j'aimerais vous signaler que vous avez droit de faire appel à l'aide de vos fonctionnaires qui peuvent s'exprimer en leur nom, avec les nouveaux règlements de la commission.

M. Chevette: Oui, mais je pensais qu'il parlait de la politique globale. Si vous ne parlez que des 8 000 000 \$ tels quels, il s'agit des nôtres.

M. Côté: Mais, c'est du secteur du tourisme.

M. Chevette: Oui, mais le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, pour votre gouverne, possède 11% de toute l'offre touristique québécoise. Donc, on ne peut tout

de même pas appeler cela autrement que de l'offre touristique ou du tourisme, quand cela regarde précisément cela.

Le développement touristique normal, en dehors des équipements du ministère et en dehors du Québec, relève du MICT. Mais, à l'intérieur de nos propres immobilisations, lorsqu'on y apporte des aménagements, cela relève carrément de mon ministère puisqu'on est propriétaire de 11% de l'offre touristique québécoise.

M. Côté: J'aimerais peut-être, Mme la Présidente, aborder...

M. Chevette: Vous pourriez peut-être relire, pour votre information, la page 50; il y a un complément d'information, au paragraphe "soutien aux municipalités et aux organismes de loisir". Vous remarquerez que ce programme affiche une croissance sensiblement supérieure à l'inflation, ce qui démontre l'intérêt du gouvernement au soutien des municipalités et organismes de loisir. Plus particulièrement, cela reflète l'intention du gouvernement de favoriser le développement des infrastructures de ski au Québec en y consacrant 8 000 000 \$.

M. Côté: On aura avantage à en reparler au moment où on étudiera très précisément les dépenses qui sont faites à ce jour, dans des cas précis.

J'aimerais d'abord aborder le programme 1. À l'intérieur du programme 1...

M. Chevette: Je ne voudrais pas... Mme la Présidente-

La Présidente (Mme Bacon): Il faudrait peut-être faire une entente. Est-ce que vous voulez procéder programme par programme?

M. Chevette: C'est parce que je voulais... Je ne sais pas si M. Fallu en a fait une règle avant vous. C'est parce qu'on m'avait dit qu'on commencerait par le programme 7, la Régie des installations olympiques, puisque M. Deschamps, P.-D.G., est arrivé. Si c'est le cas, on pourrait passer à cela, conformément à l'entente qu'il avait prise.

La Présidente (Mme Bacon): Ça va, M. le député de Charlesbourg?

M. Côté: Oui.

Régie des installations olympiques

La Présidente (Mme Bacon): Programme 7, Régie des installations olympiques.

M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Je voudrais aborder très brièvement, avec le ministre, le cas du

village olympique. Dans la Presse du 10 février dernier, on faisait état d'une vente éventuelle, par le gouvernement du Québec, du village olympique à l'entreprise privée. Est-ce que M. le ministre pourrait nous dire quel est l'état du dossier, quelles sont les intentions, si effectivement il y a un fondement à cette nouvelle?

M. Chevette: Cela n'a jamais fait l'objet d'une décision gouvernementale. C'est purement et simplement une demande du Conseil du trésor qui était directement adressée à la Régie des installations olympiques demandant si on ne pouvait pas, au niveau des hypothèses de gestion, penser à cette formule ou à cette étude. Nous avons fourni une réponse à cet effet au Conseil du trésor et nous en sommes là au moment où je vous parle. Il a reçu notre réponse.

M. Côté: Et votre réponse a quelle teneur?

M. Chevette: Notre réponse était que nous n'avions nullement pensé à la vente du village olympique, que c'est un des seuls équipements, en tout cas l'équipement le plus rentable qui existe sur le complexe de la RIO, si nous regardons l'ensemble des bâtisses que nous gérons. Nous avons au-delà de 947 baux de location, je crois, au moment où je vous parle, peut-être un peu plus, et nous n'avions pas pensé procéder à la vente, d'aucune façon, et nous en faisons part au Conseil du trésor.

M. Côté: Cela rapporte quoi en dollars?

M. Chevette: D'autant plus que vous savez fort bien que, dans les ententes que nous avons signées avec la ville de Montréal, au moment où les lois ont été adoptées, le gouvernement avait une responsabilité jusqu'au moment où la remise de capital est terminée; le tout passe automatiquement à la ville de Montréal, de sorte que nous avons des façons de gérer, présentement, qui nous incitent à payer le capital le plus tôt possible, bien sûr, quand on le peut, parce que le stade olympique devrait normalement passer à la ville de Montréal en 1992, si ma mémoire est fidèle et le village olympique devrait passer en 2037, si nous n'avions rien changé. Vous vous rappellerez les Terrasses Zarolega dans cela et tout. Je ne veux pas... Je ne pense pas que ce soit l'objet de votre question, c'est juste pour savoir si nous avons l'idée de vendre ou non. Nous avons répondu que non.

M. Assad: Sur le même sujet, Mme la Présidente. Vous avez mentionné, M. le ministre, le village olympique. Nous parlons évidemment de l'endroit où étaient logés les

athlètes en 1976.

M. Chevette: Les deux tours.

M. Assad: Oui, d'accord. Combien de logements y a-t-il dans ces deux complexes?

M. Chevette: 980; j'avais dit 947 et un peu plus, c'est 980, le chiffre précis.

M. Assad: Quel est le coût par unité?

M. Chevette: Le coût par unité de logement?

M. Assad: Combien cela a-t-il coûté à peu près?

M. Chevette: Pour le bâtir?

M. Assad: Oui.

M. Chevette: Le village comme tel est évalué à 92 000 000 \$. Donc 92 000 000 \$, 982 baux, faites vos jeux; mais là, il faut dire qu'il y a des baux pour certains ministères qui sont logés là. Il y a des appartements plus luxueux, certains autres moins. C'est difficile de vous donner un coût moyen. C'est le genre de question que vous pourriez peut-être me poser au feuilleton. J'y répondrais et nous ferons faire les calculs, parce que c'est impossible pour le moment.

M. Assad: Ce n'est pas pour le calcul. Si vous aviez une offre d'une entreprise privée - évidemment toute offre sera basée sur la rentabilité - vous êtes prêt à accepter une offre qui sera moindre que le coût initial?

M. Chevette: Écoutez, s'il y a une offre de l'entreprise privée, je ne vous dirai pas que... D'abord, moi ce que je vais faire, je vais regarder avec nos contentieux les capacités de vente d'abord de la régie par rapport aux lois existantes. Deuxièmement, je pense bien qu'il y a des protocoles de signés qu'il faut regarder également. Au moment où je vous parle, je ne suis pas en mesure de vous dire qu'avoir une offre sérieuse qui serait inférieure au coût coûtant... Il faudrait regarder les chiffres et puis dire combien peuvent nous rapporter sur tant d'années les 980 baux existants par rapport à une vente, parce que la remise de capital global, ce sont les Québécois qui la remboursent, avec leurs impôts. Donc, il faudrait faire bien attention, c'est un calcul. Vous me demandez un exercice qui est très complexe à faire.

M. Assad: En tout cas, je pourrais mettre cela par écrit.

M. Côté: Lorsque le Conseil du trésor

vous a demandé d'examiner cette possibilité, j'imagine que le Conseil du trésor, lui, avait derrière la tête la possibilité de vendre?

M. Chevette: C'est possible, mais je peux vous dire que nous l'avons appris, autant M. Deschamps que moi-même, par la voie des médias d'information; nous n'avions pas encore reçu cette demande du Trésor. Donc, le premier geste que nous avons posé a été de nous enquérir d'où venait cette demande, pour apprendre qu'effectivement au niveau des fonctionnaires du Conseil du trésor, on voulait faire étudier par la RIO cette hypothèse de sorte que nous avons répondu, M. Deschamps et moi-même, à la lettre du Trésor.

M. Côté: C'est bien. Passons à un autre sujet, parce que je pense qu'éventuellement les décisions d'ordre ministériel seront amenées en Chambre, car certains prétendaient à l'époque, de ce que j'ai lu pour le moins, que, si nous vendions le village olympique, ce seraient peut-être des sommes suffisantes pour être capable de mettre un toit sur le stade, toit qui fait parler tout le monde. Je sais que le ministre est un amateur de base-bail, tout comme ses prédécesseurs, d'ailleurs.
(17 h 15)

Le Président (M. Fallu): De hockey également, M. le député de Charlesbourg.

M. Chevette: Autant que le député de Charlesbourg.

M. Côté: Est-ce que le ministre pourrait nous parler un peu de ce qui arrive au niveau du toit du stade, avec tous les problèmes que cela comporte et qui sont dans le décor depuis déjà de nombreuses années?

M. Chevette: Je peux vous dire qu'on est à étudier toutes sortes d'hypothèses. Vous savez qu'il y a un moratoire, théoriquement jusqu'en juin cette année, et qu'on aura à prendre des décisions et à les rendre publiques d'ici juin. Je ne peux entrer dans les hypothèses parce que vous savez très bien qu'il entre des suggestions tous les jours à la RIO: du ballon gonflé à l'hélium au toit fixe métallique, en verre, en acrylique, à la toile, telle qu'elle entre dans le mât dans sa conception originale, ou à la toile fixe sans qu'on la fasse entrer dans le mât. Il y a une foule d'hypothèses présentement.

M. Côté: Est-ce que, présentement, le ministre... J'imagine qu'il en entre tous les jours et qu'il peut en entrer à partir du moment où vous aurez trouvé une solution aussi. Cela va continuer.

M. Chevette: Je suis sûr qu'on n'aura

jamais pris la bonne décision, pour certains.

M. Côté: De toute façon, on verra. Actuellement, avez-vous arrêté un certain nombre d'hypothèses sur lesquelles vous allez vous pencher? Si vous devez prendre...

M. Chevette: Oui.

M. Côté: ...la décision en juin, j'imagine qu'il y a quand même un peu de travail de fait.

M. Chevette: Oui, il y a des hypothèses d'arrêtées, claires et nettes. D'ailleurs, il y a deux ans - deux ans, deux ans et demi peut-être - une décision formelle du Conseil des ministres, en juin 1982, disait de terminer le toit du stade avec la toile qui a été fabriquée à cet effet et de décaler les sommes allant jusqu'à 66 000 000 \$: 35 000 000 \$ pour le toit et le reste pour la réfection, l'imperméabilisation, etc. Cette décision a été prise, les crédits sont débloqués, mais il y a un moratoire jusqu'en juin de cette année.

M. Côté: Le ministre me dit, d'une part, qu'il y a des études sur des solutions proposées et, d'autre part, qu'il y a une décision qui a été prise. Est-ce que les décisions ou les études que vous menez actuellement dans le but de prendre une décision...

M. Chevette: Je vous donnerai un exemple.

M. Côté: ...peuvent remettre en cause la décision antérieure?

M. Chevette: Non, mais je vous donne un exemple. Le genre d'étude qui se fait présentement, c'est qu'il faut coudre cette toile. Cela nous prend donc une étude du CRIQ pour tâcher de nous inventer une machine qui va coudre cette toile qui est quand même passablement épaisse et, s'il faut avancer la toile, ça va prendre un entrepôt je ne sais combien long. Donc, cela prend une machine à coudre qui va se promener, dans les circonstances. Le CRIQ travaille là-dessus. C'est un genre d'étude qui se fait présentement. Je pourrais vous donner d'autres types d'études qui se font, mais je pense...

M. Côté: Si je comprends bien, ce sont des études qui visent à installer la toile.

M. Chevette: Qui visent à la concrétisation de la décision.

M. Côté: Donc, vous avez décidé d'installer la toile comme dans le projet

initial. Ce qu'il vous reste à trouver, ce sont les moyens de l'installer.

M. Chevette: Ça ressemble à cela.

M. Côté: Finalement, ce sont des études accessoires qui permettront l'installation.

M. Chevette: Mais est-ce que la toile entrera dans le mât ou si elle sera fixe? Ce sont des décisions à prendre.

M. Côté: Il reste que c'est la toile. Ce n'est plus le ballon ou les idées dont vous parliez tout à l'heure.

M. Chevette: Non, non.

M. Côté: C'est donc une nomenclature pour essayer de noyer le poisson?

M. Chevette: Je n'ai pas noyé le poisson. Je ne le noie pas, je le prends à la mouche.

M. Côté: Ça, c'en est un trop gros, vous allez être obligé de le remettre à l'eau.

M. Chevette: C'est seulement sur la Restigouche. Vous avez mal compris.

M. Côté: D'accord, ça va.

M. Chevette: On l'étiquettera, M. le député.

M. Côté: Pardon?

M. Chevette: On l'étiquettera aussi.

M. Côté: Ça va là-dessus, il n'y a pas d'autres questions. Le bail des Expos qui a suscité tant de problèmes est signé pour combien d'années?

M. Chevette: Il est signé pour cinq ans, avec cinq ans d'option.

M. Côté: Avec les Alouettes? Excusez, je suis un peu en retard. Les Concordes, plutôt.

M. Chevette: Il est signé pour trois ans, avec deux ans d'option. Malheureusement, on a perdu, comme vous le savez, le soccer.

M. Côté: Oui. Ma collègue fait allusion au fait que je viens de Québec. Effectivement, je suis un Nordique. C'est pour cela que je mêlais les Concordes avec les Alouettes. Si j'avais été plus large, je vous aurais parlé des Alouettes et des Canadiens.

M. le ministre, à moins que mes

collègues aient d'autres questions, sur ce programme, il n'y a pas d'autres questions.

Le Président (M. Fallu): M. le député de Matapédia.

M. Marquis: M. le Président, une seule question: dans les crédits, on constate qu'il y a une augmentation des crédits destinés à la RIO de 28,3%. Est-ce que, pour l'avantage de la commission et des gens qui nous liront ou nous écouteront, il serait possible d'expliquer cette augmentation?

M. Chevette: Un instant! Le gros de l'augmentation est dû à la servitude du village olympique qui totalise 1 620 000 \$. C'était donc 5 400 000 \$ et on demande 6 900 000 \$. D'accord?

M. Marquis: Pourriez-vous préciser davantage quand vous parlez de servitude?

M. Chevette: Oui, je vais demander à M. Deschamps de vous expliquer exactement la notion de servitude.

M. Deschamps (Jean): M. le Président, le village olympique, une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas le vendre, c'est qu'il est situé sur un terrain qui appartient à la ville de Montréal, et la ville de Montréal l'avait cédé pour 1 \$ aux Terrasses Zarolega chargées de construire quelque 10 000 appartements pour les athlètes. Aujourd'hui, ce village est transformé en logements qui sont loués. Nous avons finalement réglé cette année un litige qui nous avait conduits en cour avec la ville de Montréal, alors que nous gérons pour son compte le problème de la servitude. La ville de Montréal avait cédé pour 1 \$ aux Terrasses Zarolega le terrain sur lequel se trouvent les deux pyramides, à la condition que celles-ci paient 30 000 \$ par mois de servitude aux lieu et taxes du terrain dont elles ne sont pas propriétaires.

Alors, 30 000 \$ par mois depuis 1967, cela fait une jolie somme; pour un an, cela fait déjà 360 000 \$. Nous avons, cette année, réglé ce vieux passé et le budget de la RIO a été augmenté à 6 900 000 \$ pour tenir compte de ce paiement que nous devons faire à la ville de Montréal.

Le Président (M. Fallu): Donc, ainsi se clôt, à toutes fins utiles, l'étude du programme 7, bien que nous ne l'adopterons pas tout de suite; nous laissons les programmes ouverts et nous en ferons l'adoption par une liturgie générale très circonstanciée à la fin de la commission.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais remercier les membres de la commission d'avoir accepté que M.

Deschamps et son équipe se présentent aujourd'hui, car demain ils seront en conseil d'administration. Cela me fait plaisir de remercier les membres de la commission d'avoir accepté ce chambardement. Je voudrais remercier également M. Deschamps qui pourrait nous présenter son équipe parce que n'étant pas arrivée, je n'ai pu la présenter.

M. Deschamps: M. Jean-Pierre Payette, qui agit comme trésorier et contrôleur par intérim, et M. François Beauchamp, qui est chef des services comptables et qui agit également par intérim; tout cela parce que le trésorier et contrôleur qui était chez nous depuis six ans a été sollicité et il a succombé à la proposition de la Communauté urbaine de Montréal dont il est devenu ces jours derniers trésorier.

Le Président (M. Fallu): Alors, au nom de la commission, M. Deschamps et toute votre équipe, nous vous remercions de vous être si bien prêtés à cette séance des crédits. Vous savez d'ailleurs que, selon nos nouvelles règles de procédure des commissions parlementaires, vous pourriez éventuellement être appelés comme organisme gouvernemental, selon le désir de la commission, un jour à témoigner devant cette commission comme organisme. C'est la nouvelle forme d'imputabilité maintenant que prévoit le règlement de l'Assemblée nationale. Entre-temps, nous vous remercions de vous être prêtés de bonne grâce aux questions des membres de la commission.

M. Deschamps: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Fallu): Pour l'organisation de nos travaux, est-ce que nous continuons sur des...

M. Côté: Les programmes.

Soutien aux municipalités et au organismes de loisir

Le Président (M. Fallu): À partir des programmes. Donc, nous appellerions le programme 1, c'est-à-dire Soutien aux municipalités et aux organismes de loisir. Il y a là des crédits de 30 088 400 \$. Rappelons qu'il s'agit du soutien aux activités de loisir, aux équipements de loisir et aux organismes régionaux et de regroupement de loisir. M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Si on se souvient, en 1982, le gouvernement instaurait le programme national de soutien aux loisirs. Du même coup, il faisait disparaître neuf programmes destinés aux municipalités. Cependant, le budget de ce programme allait être distribué

sur la base de l'indice de la richesse des municipalités. Est-ce que le ministre a fait une évaluation à ce jour de ce programme et, en particulier, du critère de richesse des municipalités?

M. Chevette: Nous avons, cette année, changé l'indice puisque l'an dernier le programme était basé sur l'indice des salaires moyens des individus dans les municipalités. Cette année, nous avons, à la demande des deux unions, pris l'indice de richesse reconnu dans tout le Québec, dans les programmes des autres ministères du gouvernement, de sorte que cette année vous retrouvez le même indice que le ministère des Affaires municipales au niveau du programme qui a fait changer certaines municipalités qui étaient admissibles l'an dernier et qui ne le sont pas cette année; un nombre un peu plus élevé a été accepté par rapport à l'an dernier.

M. Côté: Finalement, il y a quand même une certaine contestation de ce choix comme critère. Je pense que le ministre devait recevoir, en septembre 1983, une lettre du Conseil des loisirs de l'Est du Québec. J'aimerais lui rappeler deux ou trois petits paragraphes qui, je pense, traduisent très bien l'esprit et les revendications de ces gens.

Il était dit, au troisième paragraphe: "Toutefois, l'approche privilégiée par le programme a eu des répercussions néfastes au niveau scolaire, principalement au niveau des réseaux ou programmes d'activités touchant plusieurs municipalités. De plus, le mode de calcul de la population ne rend pas justice aux institutions d'envergure régionale." Plus loin, il était dit: "De plus, nous considérons - j'ouvre la porte au ministre pour qu'il nous dise si des choses vont changer à ce niveau - que l'admissibilité à ce volet doit être ouverte également aux municipalités de 2500 à 5000, compte tenu de leur rôle moteur en fonction des petites localités environnantes. Finalement, nous considérons que des argents supplémentaires se doivent d'être accordés à ce volet si nous voulons que ces ententes deviennent significatives et que l'intention incitative soit adaptée aux exigences de ce volet."

M. Chevette: Oui, ce n'est pas la lettre où les trois premiers paragraphes sont très positifs?

M. Côté: Oui, mais... Pas les trois premiers, vous vous trompez, ce sont les deux premiers.

M. Chevette: Les deux premiers?

M. Côté: Les deux premiers, oui.

M. Chevette: Je me souviens vaguement.

M. Côté: Mais, comme je l'ai dit au ministre, mes fleurs étaient au début. Maintenant, on questionne sur ce que le ministre devrait faire.

M. Chevette: Je me rappelais qu'il y avait des fleurs dans la lettre. Ceci dit, M. le député, vous avez raison de dire que le volet incitatif à l'intermunicipalisation - j'en suis bien conscient - n'est pas très incitatif. Ce n'est pas avec des sommes de 500 \$, 600 \$ ou 700 \$ qu'on incitera à l'intermunicipalisation du loisir d'une façon plus accentuée qu'elle ne l'est actuellement.

D'ailleurs, je pense bien que, même mon prédécesseur, lorsqu'il a regroupé les neuf programmes en un seul et qu'il en a fait le programme de soutien au loisir municipal... On pensait bien, n'eût été la conjoncture économique qu'on traversait à l'époque, qu'il faudrait beaucoup plus d'argent dans ce volet pour le rendre encore plus incitatif. Là-dessus, je suis d'accord avec vous, même au niveau du programme de soutien lui-même.

On a tenu compte, d'autre part, à la suite d'une étude qu'on a fait faire au niveau des villages de villégiature, les fameuses municipalités de villégiature, on a introduit un critère pour corriger. On a corrigé cela cette année. Il reste toutefois des lacunes au niveau du programme, j'en suis fort conscient, mais, avec les restrictions budgétaires, on ne pouvait pas améliorer l'ensemble du programme.

M. Côté: Il y a quand même, M. le ministre, une diminution de 5,4%.

M. Chevette: Oui, mais les 5,4%, si ma mémoire est fidèle, sont dus à l'entente auxiliaire sur les équipements de loisir. Ce n'est que la partie qui a été enlevée. Quant aux montants aux municipalités, rien n'est changé. Ce sont les montants intégraux de l'année dernière. Le programme lui-même comprenait le troisième volet, qui était l'entente Canada-Québec qui nous donnait de l'argent additionnel et qui a pris fin cette année.

(17 h 30)

Je pourrais peut-être vous l'expliquer en détail. Tout d'abord, la diminution des crédits liés à la terminaison de l'entente fédérale-provinciale pour le soutien aux équipements de loisir est de 2 363 000 \$. Il y a une addition nette d'un montant de 1 000 000 \$ pour les infrastructures de ski alpin qui va aux municipalités, ce qui le porte à 8 000 000 \$. Budget initial 1983-1984, 3 500 000 \$; budget supplémentaire 1983-1984, 3 500 000 \$; crédits non récurrents 1984-1985, 7 000 000 \$ - c'était

pour le ski - ajustements mécaniques 1984-1985, 8 000 000 \$; addition au titre de l'indexation, 655 800 \$; compressions diverses demandées par le Conseil du trésor, 1 006 800 \$ - la section II de ce document donne le détail, on le verra plus tard - plans de rangement des activités, 370 000 \$; compressions standards au Conseil du trésor, 628 000 \$. En résumé, on devait perdre 2 363 600 \$, mais dans les faits on a perdu 1 714 000 \$ parce qu'on a reçu une indexation.

Au sujet du scolaire, vous avez fait allusion aux commissions scolaires où le sport scolaire aurait connu des chutes dramatiques. Je vous avoue que je suis peu ébranlé par cet argument parce qu'au moment où on se parle il y a des commissions scolaires qui ont fait des surplus budgétaires de 1 300 000 \$ et, parce qu'elles ont perdu les 20 000 \$ de subvention qui allaient dans ce programme avant la fusion des neuf programmes, elles disent que le MLCP est responsable de la chute dramatique du sport scolaire. Écoutez une minute! On pourrait payer, pendant quarante ou cinquante ans, la compensation, même avec les surplus budgétaires. Il ne faut quand même pas ambitionner dans les déclarations surtout quand elles ont la transférabilité des enveloppes et tout. Il y a des limites!

M. Côté: Si le ministre est prêt, on pourrait peut-être aborder... À moins que des collègues...

Le Président (M. Fallu): M. le député de Matapédia.

M. Marquis: M. le Président, M. le député de Charlesbourg a posé une question et je n'ai pas entendu la réponse d'une façon assez claire. Il a parlé, dans le cas de l'intermunicipalisation, de changements qui avaient été demandés pour tenir compte des municipalités qui avaient de 2500 à 5000 habitants. Ma question serait: Est-ce que cela a été étudié au ministère, est-ce qu'il y a une décision de prise à cet effet? Si oui, quand sera-t-elle connue des municipalités qui sont concernées?

M. Chevette: Oui, cela a été étudié. Je pense bien qu'on va être capable d'y donner suite. Oui, mais on doit faire des vérifications au préalable parce que, quand tu modifies les chiffres, il faut que tu regardes si l'enveloppe globale n'est pas défoncée. Donc, oui, cela a été étudié. J'ai peut-être oublié d'autres éléments de réponse.

M. Côté: Pour quand est prévue votre décision?

M. Chevette: C'est très prochainement

parce qu'on doit faire connaître les programmes aux municipalités.

M. Côté: Merci. Au niveau des CRL, on sait que le ministre a connu un été ou un automne chaud. Il a été obligé de sortir ses talents de négociateur. Dans un document de consultation du ministère qui s'intitulait: Cadre d'une politique de financement des Conseils régionaux de loisir, et qui date quand même un peu d'avant vous, d'avant votre période, novembre 1981, on notait, en page 4, dans les propositions relatives au financement, les points suivants: premièrement, une enveloppe de base qui assure des ressources humaines et un fonctionnement minimal pour chaque CRL; deuxièmement, une enveloppe supplémentaire liée aux particularités régionales; troisièmement, un fonds supplémentaire à l'enveloppe globale de tous les CRL sera constituée par le MLCP pour les projets spéciaux, la sélection des projets étant assurée par le ministère.

J'imagine que vous avez pris connaissance de ce dossier au moment où vous êtes arrivé au ministère. Qu'arrive-t-il dans ces cas-là? Est-ce que c'est une politique qui risque d'être appliquée ou si elle est oubliée?

M. Chevette: Non, on a discuté encore jusqu'à tout dernièrement avec la CORLQ. Le dilemme est le suivant, c'est qu'on s'entend à peu près sur l'ensemble de la politique, mais, quand on vient pour la mettre en pratique, les CRL nous disent qu'il faut conserver les droits acquis, ce qui aurait pour effet de défoncer l'enveloppe budgétaire qui m'est allouée pour la politique de financement des CRL. Je pense qu'il n'y a pas beaucoup de divergence. On a même accepté plusieurs de leurs suggestions sur les différences régionales, justement, sur le millage entre certaines municipalités à franchir, etc. Tant et aussi longtemps que la CORLQ va tenir à défoncer l'enveloppe budgétaire, c'est regrettable, mais je ne peux démorde. Je n'ai que l'argent qu'on m'alloue. Et, avec tout le respect que j'ai pour cet organisme, j'accepte ses principes. Elle accepte la politique, mais il faudrait qu'on la mette en pratique. Est-ce qu'il y a des acquis dans les subventions gouvernementales, oui ou non? Ce n'est pas une négociation d'une convention collective. Je pense que, lorsque l'État a des mandats à donner, je pourrais aussi bien, une année donnée, n'avoir aucun mandat à donner parce qu'il y a trois volets dans cette politique: il y a les projets issus des membres, c'est-à-dire l'enveloppe de base qui leur assure un minimum vital; il y a les mandats issus des membres et il y a les mandats issus du ministère. Mais, quand on ne veut même pas reconnaître la possibilité d'appliquer la

politique et que cela ait des effets pour diminuer certains CRL et d'en augmenter d'autres, parce que cette politique vise à une plus grande équité, qu'on m'arrive avec la notion de droits acquis dans cela, je ne marche pas.

M. Côté: Vous parliez de négociations tantôt. Êtes-vous sur le point de vous entendre?

M. Chevette: Non, je pense que les dernières rencontres laissent percevoir une possibilité d'entente puisque je leur ai carrément dit: Je suis capable d'accepter certaines de vos revendications, mais celle de défoncer les enveloppes permises, non. Et là, j'attends leur réponse parce qu'on leur a transmis des contrepropositions à cet effet. Mon adjoint parlementaire devrait compléter le dossier d'ici une quinzaine de jours.

M. Côté: D'ici une quinzaine de jours. Donc, beaucoup de travail qui arrive à échéance.

M. Chevette: Oui, mais on n'a pas peur...

M. Côté: Mai et juin.

M. Chevette: ...de cela.

M. Côté: D'ailleurs, c'est ce que l'on disait un peu tantôt. Est-ce que l'orientation fondamentale des CRL peut être remise en question? Est-ce que ce sont des questions que vous vous posez?

M. Chevette: Oui, je vous avoue que ce sont des questions que je me pose encore. Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas d'idée faite, claire et précise, sur la régionalisation, c'est difficile de dire qu'on peut concevoir le maintien des CRL tels qu'ils sont. Vous allez me dire: Vous êtes à la remorque des décisions d'un autre ministère. On est à la remorque d'une décision gouvernementale. Suivant les changements d'orientation sur la décentralisation ou sur la régionalisation, il est bien évident qu'il faudra adapter nos structures de financement en conséquence. On ne peut pas maintenir des réseaux pour le plaisir de maintenir des réseaux qui ne correspondent pas nécessairement au désir même des élus régionaux ou municipaux. Mais tant et aussi longtemps que cela ne changera pas, les CRL sont là pour rendre des services à des municipalités. Selon l'enquête qu'on a menée l'an dernier sur le degré de satisfaction des pouvoirs municipaux, et même des MRC vis-à-vis des CRL, la satisfaction est assez grande, elle est au-delà de 80% des services rendus, mais la satisfaction est encore plus grande quand

vous allez au niveau des petites municipalités. C'est normal parce qu'elles ont moins de ressources pour remplir leurs plans d'action, par exemple, leurs projections sur trois ans, comme on le leur demande.

M. Côté: Alors, d'ici une quinzaine de jours, vous allez être fixé?

M. Chevette: On devrait avoir une réponse définitive s'ils acceptent ou bien le statu quo, ou bien s'ils acceptent de vivre la nouvelle politique. Si c'est le statu quo, cela veut dire que les enveloppes de l'an dernier s'appliquent in extenso à cette année.

M. Côté: Cela va. M. le Président, j'aimerais aborder le programme 2.

M. Chevette: Deux?

Le Président (M. Fallu): Deux.

M. Côté: Le programme 2.

Le Président (M. Fallu): Vous me permettriez une question?

M. Côté: M. le Président, vous avez toute ma bénédiction. Et, même, si vous voulez que j'arbitre, vous me le direz.

Le Président (M. Fallu): Merci, M. le député de Charlesbourg. M. le ministre, c'est peut-être une question un peu théorique, mais je tiens à la poser, surtout en cette journée où nous avons déposé en Chambre la politique de revitalisation des centres-villes.

Votre ministère est un ministère des loisirs, un ministère des activités physiques également, comprises comme étant un loisir, mais de plus en plus défini comme étant celui de la bonne forme des Québécois et des Québécoises. Or, cette bonne forme se prend, évidemment, dans nos parcs - trop rarement, hélas! mais c'est parce qu'on travaille, vous le savez - par un certain nombre d'activités physiques à travers des équipements, mais il y a aussi ce loisir, qui est son va-et-vient du travail, qui est aussi son plein air, qui est aussi son activité physique. Et cela, pour la plupart des citoyens, c'est l'activité que l'on fait tout près de chez soi. Est-ce que dans votre ministère, en relation notamment avec la revitalisation des centres-villes, vous avez quelque outil - quelque outil intellectuel notamment - de réflexion pour vous insérer dans les programmes de revitalisation des centres-villes pour faire en sorte que le centre-ville, c'est-à-dire l'endroit où le citoyen prend son plein air, puisqu'il n'est pas toujours dans vos grands parcs et dans vos grandes réserves, par sa marche, par son aller-retour au travail, à l'épicerie, à la taverne - et pourquoi pas? - chez le

cordonnier, etc., pour faire en sorte que le centre-ville ait aussi cette dimension de plein air puisque c'est là, précisément, qu'on le prend pour la plupart d'entre nous qui vivons en ville? Quels outils avez-vous? Quels outils de réflexion, quels outils pratiques également, quels guides avez-vous?

J'ai entendu parler, mais c'était à l'époque où on préparait le document alors que j'étais adjoint parlementaire, d'une expérience vécue à Saint-Léonard, à Montréal. Apparemment, c'étaient des gens de chez vous qui avaient un peu guidé les élus municipaux de Saint-Léonard qui, à mon avis, ont fait une véritable réussite: le plein air en ville. C'est le Kino-Québec de tous les jours, celui de son aller-retour au travail ou à l'épicerie. Est-ce que vous avez quelque outil de réflexion, peut-être même très concret, à mettre au service des projets particuliers d'urbanisme qui vont se développer d'ici quelques mois maintenant - parce que ça urge - dans nos centres-villes?

M. Chevette: Au niveau des PPU ou des programmes particuliers d'urbanisme, tout ce qu'on peut offrir, c'est notre support technique et l'expertise que l'on a au sein des équipes du ministère. Vous comprendrez que c'est à la charge exclusive des municipalités, subventionnées, d'autre part, par le gouvernement.

D'autre part, le ministre des Affaires municipales, en collaboration avec le MLCP - puisqu'on siège au même comité d'aménagement et de développement - parle très régulièrement de la capacité d'intervention du gouvernement comme tel. Là où il y a des interventions plus visibles, c'est là où il y a un manque d'espaces verts, où on peut faire des suggestions et des programmes particuliers, comme cela a été le cas quand j'ai obtenu du Conseil des ministres le mandat de me pencher sur les espaces verts dans la région de Montréal et sur les parcs urbains de la région de Montréal; par la suite, sur le parc des Mille-Îles, dans la région de Laval, et dans l'archipel comme tel, la MRC de Champlain. Là-dessus, on a des mandats précis.

Les autres formes d'intervention, des guides ou des outils nous permettant d'intervenir directement pour l'aménagement des centres-villes, on n'a pas d'outils, ni législatifs, pas de guides non plus, au moment où on se parle, qui nous permettent de le soutenir; ce ne sont que l'expertise et les compétences du ministère que l'on a à offrir aux villes et aux municipalités.

Promotion du loisir socioculturel

Le Président (M. Fallu): Mais c'est déjà beaucoup. Le programme 2: Promotion du loisir socioculturel, comporte quatre éléments: loisir socio-éducatif, loisir culturel,

loisir scientifique et loisir touristique. M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Le ministre a annoncé, dans son exposé d'ouverture, qu'il favoriserait le loisir scientifique. Il nous en a malheureusement dit très peu. J'aimerais qu'il soit un petit peu plus explicite.

M. Chevette: Au niveau du loisir scientifique, qu'est-ce qu'on entend soutenir concrètement pour l'année 1984-1985? Vous voyez, je suppose, les 30,5%? Je vais demander à M. Rioux de donner l'ensemble de la programmation prévue pour 1984-1985.

M. Rioux (Jean): L'augmentation va couvrir en partie les assistances financières à un certain nombre d'organismes nationaux de loisir scientifique qui recevaient un certain montant l'année dernière et qui, en vertu de la nouvelle politique, seront augmentés assez substantiellement, ce qui amène donc l'augmentation qui est là. C'est une part de développement du ministère dans ce secteur. (17 h 45)

D'autre part, il y a aussi des soutiens à des projets de loisir scientifique qui sont annoncés. Il y a des projets ponctuels qui reçoivent une assistance financière du ministère en collaboration avec d'autres ministères, soit le ministère de l'Éducation en particulier, le ministère de la Science et de la Technologie, comme le Salon de la science, la Semaine de la science, Expo-science, etc., certains organismes d'information comme Hebdo Sciences, agence de presse, et nous préparons pour l'année 1984-1985 un programme pour des stages d'animation, d'animateurs en loisir scientifique.

Voilà, c'est un petit peu le programme de cette année. De la part du ministère comme tel, il y eu la publication toute récente d'une brochure sur le loisir scientifique qui a été distribuée dans tout le Québec et - le ministre l'a d'ailleurs annoncé tout à l'heure dans son discours - il y aura un document d'orientation qui sera présenté d'ici quelques jours au ministre et qui fera...

M. Chevette: Décisions en mai.

M. Côté: Le moment des décisions, c'est encore mai et juin?

M. Chevette: Mais je pensais que la période d'étude des crédits était à la fois une occasion de faire un bilan et de la prospective. On n'a pas à cacher nos intentions; c'est souvent en se fixant des objectifs qu'on en atteint qui plaisent.

Subventions aux fédérations •et associations de loisir

M. Côté: M. le ministre, de toute

façon, au niveau de ce programme, j'aimerais entamer l'étude de deux dossiers particuliers, pas au niveau du loisir scientifique, mais au niveau du programme: les fédérations et associations de loisir, et la fête nationale. J'aimerais tout d'abord, si mes collègues n'ont pas d'autres questions sur ce sujet, aborder les fédérations et associations de loisir, l'aide financière octroyée aux fédérations et associations de loisir.

M. Chevette: Loisir pris dans son sens large. Le RONLQ?

M. Côté: Pour être bien sûr que le ministre saisisse bien ce que je veux dire, j'ai un texte que je veux lui lire, avec des questions. Il y a sept ou huit questions auxquelles le ministre pourra me répondre en bloc par la suite.

À la suite d'analyse de différents documents indiquant les sommes d'argent versées par le gouvernement aux fédérations et aux associations de loisir, nous ne pouvons passer sous silence la confusion et l'incohérence qui semblent régner à ce chapitre. Cette analyse nous a permis de faire certaines constatations que je me dois de vous livrer.

Premièrement, les revenus des fédérations et associations de loisir proviennent principalement de subventions gouvernementales, alors que la participation financière des membres ne représente qu'un faible pourcentage. Ainsi, pour l'année 1980-1981 - c'est tout ce que j'ai pu obtenir comme renseignement et le ministre me dira si cela a évolué au cours des années subséquentes - on constate que la cotisation des membres équivalait à moins de 15% des revenus des fédérations pour 88% d'entre elles; deuxièmement, moins de 20% des fédérations autogénèrent plus de 40% de leur revenu.

M. Chevette: J'ai oublié un chiffre, je m'excuse.

M. Côté: Je pourrais envoyer un petit bout de texte au ministre.

M. Chevette: Oui, si vous voulez.

M. Côté: Troisièmement, un pourcentage important de subventions octroyées par le gouvernement est destiné au fonctionnement et à la structure même des organismes. Ainsi, 40% des revenus globaux de neuf fédérations sur dix sont consacrés à des dépenses reliées à des frais d'administration et de gestion servant à l'entretien des, et je le dis, assistés sociaux du loisir.

Il y a des exemples que je veux vous donner, M. le ministre. J'ai pris quelques

fédérations, entre autres, la Fédération d'athlétisme du Québec. Pour 1980-1981, 68% des fonds proviennent du ministère, 12,8% des cotisations et 19% d'autres sources. La Fédération de basket-ball du Québec: sur un budget global de 258 000 \$, 173 000 \$ proviennent du ministère. Aucun sou ne provient des membres et 84 000 \$ proviennent d'autres sources. Les exemples que je vous donne, vous ne les avez pas dans le petit document que je vous ai transmis, je les ai ici.

Troisièmement, fédération québécoise de canoë...

M. Chevette: Est-ce que c'est toujours pour 1980-1981?

M. Côté: Oui, les montants que je vous donne sont pour 1980-1981. Ce sont les seuls que j'ai pu avoir étant donné que je n'ai pas à ma disposition la ressource du ministère.

Fédération québécoise de canoë-kayak d'eaux-vives: subvention du ministère, 57 000 \$, sur un budget de 67 000 \$; cotisation des membres, pas un sou, et 10 000 \$ qui proviennent d'autres sources.

Fédération québécoise de canot long parcours: sur un budget de 10 000 \$, 9900 \$ proviennent du ministère et 444 \$ des membres; autres sources de revenus, rien.

Fédération québécoise de curling: sur un budget de 56 000 \$, 55 500 \$ du ministère; pas un sou de la cotisation de membres et 1300 \$ provenant de l'extérieur.

Nous ne pouvons que nous interroger sur le montant qui sera véritablement dépensé pour les activités récréatives. Certains budgets appréciables d'au-delà de 60 000 000 \$ sont transférés à différents secteurs du loisir, mais il nous apparaît qu'une très mince part sera destinée à l'organisation de telles activités, car environ 60% de cette somme servira à assumer les frais inhérents au fonctionnement et à la gestion des fédérations et des associations. Nous déplorons que les données statistiques du ministère ne permettent pas de déterminer précisément les montants d'argent investis ayant un impact sur le dynamisme du loisir. L'évaluation des résultats générés par un investissement considérable n'apparaît pas être une priorité pour votre ministère.

Outre ce montant de plus de 60 000 000 \$, dont la majeure partie est reliée à des dépenses d'administration, comme je viens de le mentionner, au cours de l'exercice financier 1983-1984, 3 500 000 \$ ont été engagés pour des frais fixes de bureau, tels que des services téléphoniques et de papeterie, et pour la tenue de tables de concertation qui, à elles seules, ont coûté plus de 700 000 \$, pour réunir les permanents des fédérations et des associations payés à même les subventions

gouvernementales. Il m'apparaît que cet exercice est fort coûteux. Je tiens à ajouter que ces 3 500 000 \$ n'incluent pas l'utilisation des structures mises à la disposition de chacune des fédérations RONLQ dont les locaux sont situés rue Jarry.

Il apparaît donc clairement que le gouvernement injecte plusieurs millions de dollars dans le domaine du loisir, mais que l'utilisation qui en est faite est principalement destinée à la "structurite". Avec tout cela, bien peu d'argent est disponible pour mettre en place une organisation d'activités récréatives, telles que des stages de formation et des compétitions.

Deux premières questions. M. le ministre, saviez-vous que près du tiers des crédits de votre ministère destinés à des transferts pour différents organismes sont majoritairement utilisés pour bâtir une structure, structure que vous venez presque de démolir au niveau de l'élite?

Deuxièmement, vous qui voulez en finir avec la "structurite", qu'entendez-vous faire afin de mettre un frein à cette situation et que l'argent prévu pour les loisirs soit bien dépensé à cette fin? Il est essentiel que cette situation déplorable soit corrigée, car trop de crédits destinés à une source bien précise se perdent en cheminant dans le mauvais canal. Quant à nous, cette situation peut se traduire par le mot gaspillage. Je désire que le ministre nous fasse connaître les critères déterminant l'admissibilité d'une fédération à l'octroi d'une subvention de son ministère: pour une fédération: le nombre de membres qu'elle regroupe, la participation financière de ceux-ci, le type d'activité, la capacité d'autofinancement de l'organisme. Est-ce que les éléments précités sont pris en considération lors de l'étude d'une demande de subvention et cela est-il proportionnel au montant octroyé? Existe-t-il réellement des critères ou bien procède-t-on d'une manière plus ou moins discrétionnaire?

Le ministre pourrait-il nous informer de ce qu'il entend faire ou de ce qu'il a fait des recommandations formulées par des professionnels du ministère en regard de l'établissement de critères pour l'octroi de subventions? Afin de bien situer le ministre, afin que l'on se comprenne très bien, ces recommandations émanent des trois rapports suivants: Lupien, Tremblay, Gascon, Nadeau, et de documents de consultation du CRL établissant trois barèmes principaux: premièrement, l'octroi d'une subvention de base fixe assurant le minimum vital à l'organisme; deuxièmement, l'octroi d'un montant additionnel représentant environ 10% du budget réel de l'année précédente relié au développement de l'organisme, en parallèle aux priorités fixées par le gouvernement, et troisièmement, afin d'inciter un organisme à s'autofinancer, un octroi d'un montant

proportionnel au degré d'initiatives rentables.

Il me semble, M. le ministre, que ces éléments pourraient combler ce qui sont, à notre avis, à moins que vous nous prouviez le contraire, des lacunes flagrantes dans l'octroi de ces subventions.

M. Chevette: Je vous remercie de la question. D'ailleurs, les exemples que vous donnez illustrent très bien ce qui existait en 1980-1981. Je ne nierai aucun de ces chiffres puisque c'est exactement à partir de situations aussi aberrantes que le ministère s'est penché très sérieusement sur une politique de financement et qu'on vise précisément à assumer, bien sûr, nos responsabilités en donnant un minimum d'argent à ces fédérations pour qu'elles s'administrent, mais on vise à accroître partout l'autofinancement et surtout qu'il y ait des sommes concrètes aux fins de la création d'activités. C'est exactement le but de la nouvelle politique qu'on a mise en application sur une base provisoire l'an dernier et qu'on va appliquer intégralement cette année. Cela veut dire qu'il y a des fédérations qui ne se classifient pas, carrément, pour certains volets de la politique et qui vont se voir refuser des sommes fort importantes par rapport à ce qu'elles ont retiré antérieurement.

D'autre part, il y a des fédérations qui vont précisément se classifier et qui vont - à cause de leur nombre de membres, à cause des projets qu'elles présentent en termes d'activités - passer d'un niveau 1 à un niveau 2 et ceci va leur permettre justement, d'accroître sensiblement leurs subventions, mais il est évident qu'on ne maintiendra pas la politique de 1981. Les aberrations que vous avez soulignées sont celles précisément qui nous ont servi à modifier la politique de financement des organismes nationaux.

On vous dit plus que cela. Dans mon exposé, je vous ai dit que je m'en allais sur le même patron en ce qui regarde les régions. On veut mettre de l'ordre dans cela, vous avez entièrement raison. Mais, comme cela prend une période de rodage, l'an passé a constitué une période de rodage et, cette année, la politique s'applique intégralement. Remarquez bien qu'elle fait mal. Le Regroupement des organismes nationaux de loisir ne la trouve pas drôle, l'orientation qu'on a prise, celle de réorienter les subventions, comme vous le dites, mais cela va de soi que certains organismes, qui ne présentaient à peu près pas d'initiatives et qui accaparaient la grosse part du morceau en termes de fonctionnement seulement, ne se classifient pas, purement et simplement.

Je peux vous dire que cette politique qui a été suivie jusqu'en 1981 est celle qui prévalait depuis les années 1972-1973, mais on est arrivé à la création de multiples

fédérations. On est passé de dix à quelque cinquante fédérations, qui se cotaient selon une procédure tout à fait normale: tant pour l'enveloppe de base et tant pour les projets, point final. Mais l'introduction de trois volets maintenant: l'enveloppe de base assurant un minimum vital à la gestion et l'enveloppe qui va servir aux projets ou aux initiatives de développement va les inciter, en plus, à aller chercher une part d'autofinancement, qui est de 15% cette année au minimum, et qui va être croissante dans les années à venir. C'est cela.

Le Président (M. Fallu): Je vous interromps un moment, je m'excuse, mais ce n'est pas sur le fond, nullement. Il me faudrait, à ce moment-ci, puisqu'il nous reste deux minutes avant 18 heures, établir que nous avons le consensus de la commission...

M. Chevette: Oui, il y a un ordre de la Chambre, M. le Président.

Le Président (M. Fallu): Non.

M. Chevette: Non?

Le Président (M. Fallu): L'ordre est relatif au consensus de la commission, parce que la Chambre ne peut pas déterminer que nous dérogeons nous-mêmes au règlement de l'Assemblée nationale. Donc, nous constatons, à l'heure qu'il est, qu'il y a un consensus pour poursuivre nos travaux jusqu'à 20 heures.

Une voix: D'accord.

Le Président (M. Fallu): C'est une liturgie, mais encore fallait-il l'accomplir pour qu'il n'y ait pas de vice de forme dans l'approbation des crédits.

M. Chevette: On n'a rien contre le culte!

M. Côté: Est-ce que le ministre avait terminé?

M. Chevette: Non. J'allais vous expliquer... je pensais vous résumer cela en trois phrases. C'est vrai que cela a existé. Depuis l'an dernier, cela a commencé à disparaître. Cette année, cela se concrétise d'une façon encore plus évidente par l'application intégrale de la politique, et, l'an prochain, l'apport d'autofinancement sera encore plus croissant, c'est évident. (18 heures)

Il faut admettre, d'autre part - cela m'amènera sans doute à des modifications, je ne me leurre pas, parce que, lorsqu'on s'en va vers une révolution au niveau de cette approche de financement... Certaines disciplines auront énormément de difficulté quant à l'autofinancement. Si on pense, par

exemple, à des disciplines qui ne s'exercent pas devant de grands auditoires où les commanditaires peuvent être moins portés à vouloir financer les types d'activités ou les types de spectacles ou de démonstrations quelconques, il faudra peut-être avoir un volet, éventuellement, dans le raffinement de notre politique qui tiendra compte de ces difficultés. On aura justement des rencontres pour chercher à identifier des sources de financement avec le RONLQ parce que lui-même éprouve de la difficulté. On sait que certains commanditaires sont sollicités de toutes parts. Ils nous disent: On a de plus en plus de misère à aller chercher des montants d'argent. Il faudra peut-être voir en détail le rôle concret que doit jouer une fédération ou une association à caractère national. Est-ce qu'elles doivent mettre tous leurs oeufs dans le fonctionnement? Je n'y crois pas plus que vous. Je pense qu'il faut accentuer nos démarches dans la politique vers les sommes, les pourcentages à attribuer à l'activité. C'est ce à quoi je me suis consacré depuis 18 mois et je pense que des résultats plus concrets seront plus évidents l'an prochain.

M. Côté: C'est-à-dire l'exercice financier 1984-1985?

M. Chevette: Oui. Nécessairement, cela sera l'application intégrale de la politique et les trois volets que vous avez mentionnés s'appliquent.

M. Côté: À partir de ce moment, on constate qu'il va beaucoup plus d'argent dans la structure, dans le fonctionnement, qu'à ceux qui, normalement, devraient bénéficier de ces sommes. On ne solutionnera pas le problème en allant chercher de l'autofinancement. Je pense que le problème est beaucoup plus à la base.

M. Chevette: Je pense que oui, en partie. Je vais vous dire pourquoi. C'est parce que les commanditaires ne subventionnent pas le fonctionnement. Ils vont subventionner les activités où ils vont pouvoir être en évidence. Une fédération qui irait chercher des commandites pour payer du fonctionnement n'aurait pas grand chance de succès. Dans n'importe quel type d'événements, pourquoi de grandes compagnies comme Sealtest, Québec-Lait ou une brasserie quelconque participent-elles à des activités? C'est purement et simplement parce qu'elles ont la chance de mettre en évidence leurs produits au vu et au su d'une multitude de gens. Elles ne commanditeraient pas nécessairement le fonctionnement à l'intérieur du 1415 rue Jarry.

M. Côté: Je pense que je ne suis pas très bien saisi par le ministre. Je m'exprime peut-être mal. On constate les deux; pour les

chiffres de 1980-1981 que je lui ai donnés, il semble que, selon certains chiffres que je viens de voir, la situation était la même pour 1983.

Il y a beaucoup trop d'argent qui sert au fonctionnement et qui ne se rend pas à la base. Le ministre me dit: Si on force et on tend à de l'autofinancement en allant à l'extérieur, on va subventionner d'abord les activités, mais cela ne règle pas le problème de la structure qui est beaucoup trop lourde, beaucoup trop chargée et beaucoup trop exigeante à ce niveau.

Spécifiquement sur le plan du fonctionnement, sur le plan de l'argent qui est littéralement mangé par la structure, est-ce qu'il y a des moyens particuliers que vous allez mettre en place pour changer cette situation?

M. Chevette: Je pourrais vous poser une sous-question pour essayer de bien comprendre où vous voulez m'amener à vous répondre.

M. Côté: Ce n'est pas dans une trappe.

M. Chevette: Non, non. Ce n'est pas cela. Lorsque vous parlez de la lourdeur de la structure, est-ce que c'est dans le nombre d'employés ou si c'est dans les montants d'argent dépensés pour faire fonctionner purement et simplement la structure politique? Est-ce le nombre d'organismes?

M. Côté: J'en prends un ici: Fédération de la crosse du Québec - je viens d'avoir un document sous les yeux - sur une subvention totale de 95 000 \$, il y a 40,8% qui vont au personnel. Quand j'en regarde une autre ici: curling, 60%; Fédération du cyclisme, 48%; 55% pour l'équestre; 62% pour l'escrime. Il me semble que, si on continue à ce rythme, il n'y a pas grand monde, en fin de compte, qui va en bénéficier.

M. le ministre, je suis généreux quand je vous dis cela parce que je fais abstraction... Du document que j'ai sous les yeux, si je ne prenais que les projets: dans le cas de la crosse, sur 95 000 \$, il y a 35 000 \$ qui vont à la base; dans le cas du cyclisme, sur 123 000 \$, il y a 46 000 \$ qui vont à la base; dans le cas de l'escrime, sur 78 000 \$, c'est 14 000 \$ qui vont à la base. Cela ne peut continuer. Même si vous allez chercher de l'autofinancement et que vous augmentez à 200 000 \$ le budget de l'autofinancement, il reste que la part grugée par l'administration, par le personnel, est beaucoup trop élevée.

M. Chevette: Mais ceux qui n'iront pas chercher, l'an prochain, les 15% d'autofinancement ne se classeront pas justement.

Je vais demander, pour le bénéfice des membres de la commission, à M. Bernier

d'expliquer les trois volets de la politique pour vous montrer que c'est elle qui sera en application intégralement cette année.

M. Côté: Peut-être pourra-t-il répondre en même temps à la question. Vous avez dit que, l'année dernière, il s'agissait d'une expérience pilote, d'un projet pilote.

M. Chevette: Transitoire.

M. Côté: Transitoire. Est-ce que cela a été appliqué à tout le monde?

M. Chevette: Oui, exactement. Il y en a plusieurs qui y ont perdu, d'autres y ont gagné parce que c'étaient des fédérations qui affichaient un dynamisme, justement, qui n'avaient même pas l'équivalent de celles qui étaient en décroissance et qui, en "membership", par exemple, baissaient énormément et qui conservaient des sommes assez importantes, de sorte qu'il y a eu un déplacement d'argent vers les fédérations dynamiques par rapport à celles qui l'étaient moins et qui perdaient. Cette année, ce serait l'application intégrale et on va lui demander de l'exprimer.

M. Bernier (Pierre): Pour bien nous situer, peut-être qu'il faut faire très brièvement le rappel suivant: l'année dernière, le ministre a rappelé, dans son discours de mai 1983, qu'il y a eu un accord de principe sur la politique de financement et de reconnaissance des organismes nationaux de loisir. Il faut comprendre qu'on s'adresse à plus de 110 ou 115 organismes puisqu'il y a les fédérations sportives, bien sûr, les associations d'envergure nationale de plein air, du loisir socioculturel, récréatif, touristique, de même que des organismes qui ont la mission, si vous voulez, d'offrir un certain nombre de services. Je pense, par exemple, à Agricotours, aux associations de rassemblement pour le loisir touristique.

Ces organismes ont été considérés, dans leur ensemble, tous secteurs confondus, pour en arriver à définir quels devraient être et quels sont donc, dorénavant, les critères qui font en sorte que ces organismes sont reconnus d'intérêt national, au titre de la politique. Il fallait donc que ces organismes puissent être en mesure d'avoir une existence légale et réelle sur le terrain, puissent se retrouver sous une forme ou sous une autre dans au moins huit régions du Québec, qu'on puisse retrouver l'activité en question dans au moins 150 ou 200 municipalités au Québec de plus de 5000 habitants. Il faut bien s'assurer que l'objet de l'organisme constitue bel et bien un élément important ou significatif du loisir au Québec.

À partir de ce moment-là, donc, cela nous a permis d'arriver à deux catégories d'organismes, c'est-à-dire ceux qui réussissent

à franchir pour être reconnus au titre de la politique et, à l'intérieur de cela, ceux qui sont d'un calibre et d'un raisonnement ou qui suscitent un écho suffisant en matière de loisirs au Québec pour avoir accès à un financement de base qui, l'année dernière, était de 58 000 \$ et qui, cette année, est porté, à cause de l'ajustement indexé, à 60 800 \$. S'ajoutent à cela deux volets de financement - je parle toujours des organismes qui ont performé - soit un soutien aux projets s'inscrivant dans les activités régulières de ce type d'organisme... Prenons, par exemple, le sport; cela veut dire toutes les questions de régie et des membres en fonction des résultats obtenus dans les compétitions. L'autre catégorie, ou le troisième volet, ce sont les projets dits spéciaux, c'est-à-dire ceux qui n'ont pas un caractère récurrent, qui peuvent être ponctuels; ce peut être une manifestation de type national: par exemple, la tenue, ici, à Québec, d'une compétition sur la natation de tel calibre et de tel niveau; c'est un événement, par exemple, pancanadien qui n'est que ponctuel et qui ne sera pas récurrent. Donc, il fait partie d'un financement particulier dans un troisième volet.

Tous les organismes qui sont reconnaissables, mais qui n'ont pas atteint un certain niveau, font partie de la première catégorie et n'ont droit qu'à un soutien financier ponctuel de l'ordre de 5000 \$. En toute hypothèse, tous ces organismes doivent - en particulier ceux qui profitent de ressources plus importantes du ministère - avoir un autofinancement de l'ordre, pour l'année dont on parle, 1984-1985, d'au moins 15%.

Il est toujours important d'avoir à l'esprit, lorsqu'on examine ce genre de données si nous partons des budgets totaux des organismes pour pouvoir ventiler le fonctionnement et les projets qui vont aux membres ou à la population en général, ou si nous partons uniquement du total de la subvention versée par le ministère, elle-même pouvant être ventilée en fonction des trois projets. Je vous donne un exemple simple: en matière de hockey, par exemple, le budget ou la subvention que le ministère donne à la fédération est extrêmement considérable; c'est de l'ordre de 400 000 \$, mais le budget total de l'organisme dépasse 1 100 000 \$. Donc - c'est là qu'on revient à ce que disait M. le ministre, et je peux terminer là-dessus - on revient à la dimension suivante: Est-ce que le ministère va soutenir et jusqu'à quel point ce fonctionnement pourra-t-il permettre un autofinancement plus grand sur un certain nombre d'activités plus visibles pour d'éventuels commanditaires? Si cette approche est retenue, jusqu'où, jusqu'à quel seuil? Or, actuellement, ce que nous

assurons, c'est, que en vertu de l'enveloppe de base, les 60 000 \$ qui sont calculés de la façon suivante: c'est le point milieu entre deux échelles de secrétaires sténo-dactylos au gouvernement - le point milieu donne un montant d'à peu près 25 000 \$ - et le point milieu entre deux échelons de professionnels au gouvernement de tâche comparable. Tout cela forme un tout par-dessus lequel nous mettons 12% pour les avantages sociaux de tout ordre et cela donne une enveloppe de base de 60 800 \$ à laquelle s'ajoutera, en fonction de la normalisation et des projets soumis, un soutien financier spécifique à différentes catégories de projets jusqu'à épuisement des ressources disponibles au ministère.

M. Côté: Étant donné que c'est une situation qu'il faudra surveiller de très près - j'imagine que le ministre va le faire - est-ce qu'il serait possible d'obtenir de la part du ministre, pour la commission, la situation comparative depuis 1980-1981 pour chacune des années et chacune des fédérations, avec les structures politiques telles qu'on les a ici: personnel et avantages sociaux, administration générale, projets, coût total, nombre d'employés, nombre de membres - c'est important - et la participation financière de chacun des membres de façon à être capable de suivre cela de très près? J'imagine qu'au ministère vous avez toutes ces données pour chacune des fédérations, pour justifier leur budget.

M. Chevette: Je peux vous le donner jusqu'à 1983-1984. C'est en septembre qu'on saura comment elles se qualifient en fonction de la nouvelle et on vous le donnera à ce moment-là.

M. Côté: Je ne doute pas des intentions du ministre de prendre le contrôle de cela, parce que je pense que cela a été passablement cahoteux comme application administrative. Je pense que le but visé, finalement, c'est que la base en profite davantage qu'elle ne le fait actuellement pour être en mesure de voir, l'an prochain, à l'étude des crédits, si on se rend là avant les élections générales.

M. Chevette: On va se rendre.

M. Côté: C'est discuté au Conseil des ministres, je pense. C'est le premier ministre qui va prendre la décision.

M. Chevette: On va se rendre là.

M. Côté: Qu'on puisse analyser cela, finalement, et voir l'évolution. Je pense que le ministre est sensible au problème. Il l'était, d'après ce que je peux voir, mais il y a sûrement des coups de barre à donner et

on pourra, l'an prochain, examiner davantage la situation pour voir si, effectivement, les correctifs apportés par le ministère ont été suffisants pour que cela donne des résultats et pour que la base, une fois pour toutes, en profite.

M. Chevette: On pourrait vous remettre immédiatement le texte de la politique, vous faire parvenir 1982-1983 et 1983-1984 et, en septembre prochain, vous faire parvenir 1984-1985, parce qu'elles auront été cotées aux fins du paiement. Donc, on pourra vous les faire parvenir.

M. Côté: En tout cas, je pense que le ministre s'adresse à moi personnellement. Je n'aurais aucune objection à ce que ce soit la commission... Je ne sais pas s'il y a des règles de procédure. J'imagine que tout le monde peut être intéressé à suivre cela.

M. Chevette: C'est cela. On pourrait en donner une copie au Secrétariat de la commission et la faire parvenir à chacun des membres.

Fête nationale

M. Côté: Cela va pour cette première partie sur les fédérations. On y reviendra à la prochaine étude des crédits. Si on passait maintenant, avant d'aborder des dossiers de moindre importance, à la fête nationale.

M. Chevette: Certainement.
(18 h 15)

M. Côté: M. le ministre, vous avez annoncé récemment - cela a étonné plusieurs personnes, pas seulement les libéraux - pas le principe de la tenue des fêtes, mais vous avez annoncé une entente qui avait été conclue avec le Mouvement national des Québécois pour la tenue de la fête nationale, il y a une semaine à peine, je pense, au début de la semaine. En regardant un des communiqués qui accompagnaient la pochette de presse, il était dit, à la page 2 - vous allez certainement vous en souvenir: Après une consultation auprès des députés responsables des caucus régionaux et de nombreux bénévoles, nous avons choisi de remettre la coordination nationale entre les mains d'un groupe indépendant des structures gouvernementales. Je ne prétends pas être le responsable du caucus régional du Parti libéral de la région de Québec, mais, après vérification auprès de mon collègue de Jean-Talon et mon collègue de Louis-Hébert, ni l'un ni l'autre, ni mon collègue de Portneuf, ni mon collègue de Charlevoix, ni mon collègue de Beauce-Sud, qui sont dans la grande région de Québec, n'ont été consultés. J'imagine que, lorsque le ministre fait allusion à cela, c'est certainement les caucus du Parti québécois.

M. Chevette: Exact.

M. Côté: La fête nationale, pour les libéraux, cela n'a pas d'importance?

M. Chevette: Je suppose que cela en a beaucoup.

M. Côté: Oui, mais qu'est-ce qui fait que votre consultation est limitée? Est-ce que c'est exclusif au Parti québécois ou aux membres de votre parti?

M. Chevette: Voici comment j'ai procédé, si vous voulez le savoir: La démarche exacte est la suivante: j'ai demandé au caucus des députés s'il y avait un groupe de députés intéressés à travailler sur diverses hypothèses que je pourrais leur soumettre. C'est en septembre ou octobre dernier qu'un groupe de députés, sept ou huit, se sont partagé la tâche de consulter des députés ministériels sur certaines hypothèses. Ils m'ont présenté certaines hypothèses de travail parce qu'à l'époque il y avait les COFNQ en région qui demandaient la fête avec la possibilité de se créer un COFNQ national. Il y avait les sociétés nationales, quelques sociétés nationales, Van passé, qui demandaient également de confier cela au Mouvement national des Québécois. J'avais deux sociétés Saint-Jean-Baptiste dans le décor également qui voulaient avoir la fête.

Vous savez que, lorsque je suis arrivé au ministère j'ai dû, à la dernière minute, enlever le mandat à la Société des festivals populaires à cause des coûts qu'on me demandait. On me demandait 2 300 000 \$ exclusivement pour la structure nationale et la structure régionale et, à l'époque, j'avais 1 200 000 \$ ou 1 300 000 \$ seulement - c'est ce que cela a coûté, somme toute - de sorte que, après avoir consulté, j'avais des solutions, certains milieux disaient: Confie cela aux CRL chez nous; d'autres députés me disaient: Confie cela aux COFNQ parce qu'ils ont bien fait cela chez nous ou: C'est la société nationale chez nous qui a le plus d'expertise. Face à cela, j'ai pris l'initiative de convoquer les COFNQ et le Mouvement national des Québécois, et je leur ai demandé s'il était possible de cohabiter parce que mon objectif premier était de garder tous les éléments dynamiques d'organisation qu'on avait en région. C'est exactement ce que j'ai réussi à faire avec l'aide de mes fonctionnaires qui ont réussi à convaincre à la fois les COFNQ et le Mouvement national des Québécois de marcher conjointement. Cela me prenait une structure nationale et on a nommé trois personnes au niveau du MNQ pour gérer au niveau national. Les délégués régionaux qui forment la table de concertation se composent comme suit: sept SNQ, six

COFNQ et deux sociétés Saint-Jean-Baptiste qui n'ont pas encore changé leur nom en Société nationale des Québécois, de sorte que je me retrouve avec quinze organismes régionaux fort dynamiques, que je remercie d'ailleurs d'avoir accepté le mandat qu'on leur donne. J'ai la conviction, comme le disait si bien M. Fernand Lalonde le 13 décembre 1982... Il disait: M. le ministre, vous savez fort bien que les sociétés Saint-Jean-Baptiste de Montréal, entre autres, ont été mises de côté dans l'organisation de ces fêtes. Cela avait soulevé des inquiétudes et pourtant elles avaient l'expertise. On est allé chercher l'expertise et on est allé chercher des éléments dynamiques dans chacune des régions du Québec. J'ose espérer que la fête nationale sera un franc succès.

M. Côté: Le ministre vient de faire un tour du parterre...

M. Chevette: J'ai essayé de répondre à votre question.

M. Côté: Oui, vous avez essayé, mais vous êtes passé complètement à côté. Je suis très heureux. Le ministre m'ouvre une porte, parce qu'il a pris la peine de citer un parlementaire libéral, Fernand Lalonde. Alors, il faut croire qu'il reste encore des Québécois qui s'intéressent à la fête nationale, surtout des libéraux.

M. le ministre, cela m'étonne grandement - je pense qu'il faut appeler les choses par leur nom - la consultation que vous avez menée auprès des caucuses régionaux du Parti québécois, qui ont le droit d'être consultés - je ne mets pas cela de côté - mais vous avez négligé, inconsciemment ou volontairement, de consulter aussi des caucuses du Parti libéral. Je trouve qu'à ce moment vous politisez la fête nationale. J'aimerais bien savoir à quel moment vous avez pu consulter un libéral, parce que, que je sache... Vous pouvez peut-être reprocher au député libéral de Charlesbourg d'être fédéraliste, un des durs du caucus sur le plan fédéraliste, mais il reste qu'il y a, à l'intérieur du Parti libéral du Québec, des gens de tendance nationaliste - ce sont deux tendances très clairement établies à l'intérieur du parti - des gens qui se sentent autant Québécois que ceux que vous avez consultés et qui auraient pu être consultés au même titre que vous avez consulté vos collègues. Qu'est-ce qui fait que vous avez dit...

M. Chevette: C'est la responsabilité gouvernementale d'établir des politiques, de conclure des protocoles et des ententes. Que je sache, pendant vos six ans de pouvoir, vous n'êtes pas allés consulter les péquistes pour savoir ce que vous aviez à décider. Je pense donc qu'il est tout à fait normal pour

un ministre issu d'un gouvernement de consulter ses collègues de travail et, c'est ce que j'ai fait.

L'ensemble des ministres devrait peut-être même aller plus souvent vers leurs propres députés, parce qu'on parle de valorisation du rôle du député. En ce qui me concerne, j'en ai formé des comités sur les ZEC, sur la fête nationale et je vais en former sur autre chose, mais la responsabilité gouvernementale exige qu'un ministre décide. Je ne crois pas qu'il soit de coutume dans ce Parlement d'aller consulter l'Opposition avant d'établir nos politiques. Je ne pense pas que ce soit cela.

M. Côté: Là-dessus, j'admets que vous trouvez une réponse pour tenter de vous en sortir.

M. Chevette: Ce n'est pas une réponse pour m'en sortir. Êtes-vous capable de me dire qui, durant six ans, vous avez consulté du côté du Parti québécois pour former une politique?

M. Côté: M. le ministre, une chose est certaine: lorsque vous revenez en arrière comme cela, le Parti libéral, s'il a commis des erreurs dans le passé, a été jugé. Il a été jugé en 1976, et Dieu sait que vous avez largement contribué à faire porter le jugement qui a été porté sur le Parti libéral! C'est clair. Cela fait quand même huit ans; on arrive à huit ans. On est sur huit années d'administration du Parti québécois.

Je ne mets absolument pas en doute la capacité des députés du Parti québécois, de la partie gouvernementale, d'être intégrés au processus de décision. Je ne pense pas que vous veniez de découvrir quelque chose en disant qu'il faut consulter les députés à la base et les embarquer dans des comités. C'est excellent et c'est votre problème. Je vous dis que vous avez décidé, et c'est votre responsabilité et vous allez l'assumer, c'est votre responsabilité et vous avez vous-même décidé que la fête nationale était l'affaire du Parti québécois en ne consultant que les...

M. Chevette: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Si Mme la Présidente me le permet, je vais rectifier ceci: je n'ai jamais affirmé que la fête nationale était la fête du Parti québécois. C'est la fête de l'ensemble des Québécois, comme la question de la faune est l'affaire de l'ensemble des Québécois. Je n'ai pas consulté le Parti libéral avant de décider de ma politique sur la faune, le saumon, le trappage ou le ski, j'ai consulté mes collègues ministériels.

Quand on est élu majoritairement, on a la responsabilité d'établir les politiques, et c'est ce que, j'ai fait, je pense, d'une façon correcte. Je suis convaincu que l'objet de vos propos présentement n'est pas d'essayer

d'atténuer, ou encore votre manque... Je vais me reprendre pour bien me faire comprendre et pour ne pas dépasser ma pensée. J'espère que l'objet de vos propos présentement n'est pas de diminuer la qualité des choix faits au niveau régional ou de diminuer le fait que le Mouvement national des Québécois n'a pas l'expertise. Si vous voulez vous en prendre à cela, j'aimerais vous entendre sur le fond. Je pourrais discuter et prendre mes vingt minutes pour vous expliquer quelle importance peut représenter pour l'ensemble d'une collectivité d'avoir des organismes responsables en région et des organismes responsables au niveau national, qui ont l'expertise, qui sont nés il y a 150 ans, exactement comme M. Duvernay, quand il a fondé le Mouvement national des Québécois; c'était pour réaliser la fête de la Saint-Jean, à l'époque. Ils ont donc l'expertise, toutes les structures qu'on a réussi à trouver. Le fait d'avoir relevé le défi et d'avoir conservé les comités organisateurs des fêtes en région, qui étaient les plus dynamiques, agencer cela et les faire travailler ensemble dans une même table de concertation avec deux sociétés Saint-Jean-Baptiste et sept sociétés nationales des Québécois, cela m'apparaît être la preuve d'une grande maturité et d'un grand désir de réaliser une fête selon les aspirations de l'ensemble de la collectivité québécoise.

M. Côté: Je pense que, finalement, les libéraux font partie de l'ensemble de la collectivité québécoise.

M. Chevette: Exact. Et on vous invite à fêter avec nous...

M. Côté: Un instant, si vous voulez...

M. Chevette: ...et à susciter des projets.

M. Côté: ...me laisser finir! Vous avez ouvert des portes et je veux vous répondre. Vous avez dit: Les libéraux, dans le passé, avez-vous consulté les péquistes? On ne les a pas consultés, on les a nommés à des commissions. S'il y en a un qui peut le savoir, c'est bien vous. On ne les a pas consultés, on les a nommés à des commissions. Je pense que c'est bien clair.

M. Chevette: Je vais répondre tantôt.

M. Côté: Oui. Et, à partir de cela, je pense qu'il aurait été sage, parce que, dans d'autres domaines, il y a eu des consultations... Vous avez parlé de la faune? Effectivement, il y a eu un très large débat sur la faune, avec une commission parlementaire, et l'exemple est très mal choisi, où l'Opposition a pu s'exprimer, questionner les intervenants du milieu.

M. le ministre, vous avez pris cette décision parce qu'au mois de janvier, au moment où les discussions s'amorçaient entre la Corporation des fêtes 1534-1984 et le commissariat, de même qu'avec les interrogations qui se posaient à l'intérieur du ministère, il vous fallait prendre une décision pour que des choses s'organisent. Je ne veux pas, par mes propos, laisser croire au ministre que je lui reproche d'avoir consulté ses collègues; je pense que c'est la moindre des choses et d'autres de ses collègues du cabinet devraient le faire davantage. Cela ferait probablement des politiques plus éclairées, plus réalistes à la base.

Mais ce que je vous dis, c'est que, dans un communiqué - je l'ai pris dans un de vos communiqués: Consulter des caucus... Vous auriez pu marquer des caucus du Parti québécois, cela aurait été bien plus simple que de tenter de couvrir cela sous le couvercle des caucus régionaux. C'est à ce niveau-là.

Quant au fond, M. le ministre, ne vous inquiétez pas, on va l'aborder dans un deuxième temps. On y va pour le fond?

M. Chevette: Ah! bien oui! Vous m'avez dit que vous les nommiez aux commissions. Je voulais ajouter une réponse.

M. Côté: Oui.

M. Chevette: Vous avez nommé un péquiste à une commission et ce péquiste-là, c'est moi. C'est à la commission Cliche.

M. Côté: Oui.

M. Chevette: C'est correct.

M. Côté: Oui.

M. Chevette: C'est à cela que vous faites allusion, dites-le donc carrément.

M. Côté: Non, c'était clair. Il me semble que vous aviez bien compris. Tout le monde a compris.

M. Chevette: Et je pense que le péquiste qui a été nommé à une commission a fait un travail très honnête, au dire de l'ensemble de la population québécoise.

M. Côté: Je n'ai jamais laissé sous-entendre que vous n'aviez pas fait un travail très honnête.

M. Chevette: Merci.

M. Côté: D'ailleurs, ce qu'il s'agit de dire au niveau de la commission, c'est qu'il n'y avait aucun libéral à la commission. Il y avait, si je me souviens bien, un qui est rendu maintenant chef du Parti conservateur;

il y avait vous et il y avait une autre personne de la CEQ, que je sache, qui n'était pas libérale.

M. Chevette: J'ai prononcé un serment d'office à cette commission...

M. Côté: Oui.

M. Chevette: ...parce que je vous en conteras plus long que cela.

M. Côté: Oui, en tout cas, vous ne viendrez sûrement pas me dire que M. Lucien Bouchard est un libéral.

M. Chevette: Non.

M. Côté: D'accord. Mettons un terme à cela. Abordons le fond, si le ministre me le permet.

M. Chevette: Mais les avocats!

M. Côté: Pardon?

M. Chevette: On pourrait se parler des avocats de la commission.

M. Côté: Est-ce que vous avez fait un travail honnête?

M. Chevette: Je pense que oui.

M. Côté: Vous l'avez dit: Oui. Je n'en doute pas moi non plus. Alors, je ne doute pas que les avocats qui étaient à la commission aient fait un travail honnête.

M. Chevette: Donc, à partir de là, n'essayez pas de parler du péquiste qui était là.

M. Côté: Non, je ne parle pas du péquiste. J'ai parlé...

M. Chevette: C'est en dehors des crédits, de toute façon.

M. Côté: D'accord. Mettons un terme à cela. C'est parce que le ministre a accusé les libéraux de n'avoir rien fait de ce côté-là. C'est un exemple qui tombait très bien.

La Présidente (Mme Bacon): Vous pourriez revenir au programme 2.

M. Côté: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que vous avez eu des négociations avec...

La Présidente (Mme Bacon): Je gagne mon salaire?

M. Côté: ...le Commissariat général aux célébrations 1534-1984 pour tenter de faire des célébrations ou d'organiser des

manifestations conjointes?

M. Chevette: Il y a des démarches de faites entre le secrétariat... Est-ce le commissariat? Comment s'appelle-t-il? M. Loisel. Oui, j'ai eu deux rencontres avec M. Loisel et je pense qu'il y a eu une rencontre entre le mouvement national et le commissariat. Il est permissible, dans le cadre actuel, d'avoir des complémentarités au niveau de l'organisation à la fois de la fête et un volet 1534; c'est possible et j'en ai même parlé en conférence de presse à une question d'un journaliste. Ce serait même tant mieux parce que cela pourrait provoquer deux événements d'envergure un peu plus nationale, Québec et Montréal, entre autres.
(18 h 30)

M. Côté: Des négociations sont encore en cours?

M. Chevette: On me dit qu'il y a des pourparlers. D'ailleurs, si M. Richard avait été ici aujourd'hui... Je pense qu'il avait une réunion de convoquée pour que l'on puisse justement se parler en ce qui regarde les diverses complémentarités que l'on peut se donner.

M. Côté: Est-ce qu'il y a du travail de fait au niveau de la thématique?

M. Chevette: La thématique devrait nous parvenir d'ici trois semaines, selon ce qu'a déclaré M. Rhéaume.

M. Côté: Parce que c'est la responsabilité de M. Rhéaume?

M. Chevette: C'est la responsabilité de la table de concertation nationale qui regroupe un représentant de chacune des sept SNQ, des six COFNQ, des deux sociétés Saint Jean-Baptiste, plus les trois membres du MNQ.

M. Côté: Est-ce que vous comme ministre avez droit de regard sur la thématique?

M. Chevette: Je pense qu'il est de mise qu'un ministre regarde. Je leur ai demandé que cela tienne compte des événements de 1534-1984, afin qu'on n'arrive pas avec une thématique qui sorte du contexte dans lequel nous sommes présentement, car il y a beaucoup de fêtes présentement: il y a l'anniversaire de Trois-Rivières, les 450 ans du fait français, le 150^e anniversaire de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal et puis la fête nationale qui, elle, n'est pas un événement ponctuel, mais bien un événement annuel. Il n'y a rien qui empêche que la thématique... Moi, ce que j'ai demandé à M. Rhéaume et

à son groupe, c'est que la thématique colle le plus possible au contexte de 1534-1984.

M. Côté: Lorsque vous négociez avec le commissariat, est-ce que c'est dans le but de privilégier des temps forts, par exemple, le 24 juin, qui est quand même... ou le 23. Est-ce qu'il y a des tentatives de la part du regroupement de dire, par exemple, au commissariat: Tassez-vous et laissez-nous la place le 23 et le 24. Nous ferons une action conjointe de façon...

M. Chevette: Justement, s'il y avait complémentarité, on ne se pilerait pas sur les pieds; cela, c'est important. S'il n'y a pas complémentarité, nous avons demandé justement de négocier afin que nous n'ayons pas deux événements forts au même endroit, dans la même ville, Québec, par exemple, la même journée.

M. Côté: Québec ou Montréal.

M. Chevette: Oui, la même chose pour Montréal.

M. Côté: Est-ce qu'il est prévu un grand rassemblement à Montréal? J'ai ouï-dire à un certain moment qu'il était question d'une réunion au stade olympique avec des artistes.

M. Chevette: Moi, ce que j'en sais au moment où je vous parle - je ne peux pas présumer de la programmation complète - mais ce qui est escompté à Montréal, cela pourrait être un défilé qui se terminerait au parc Maisonneuve. C'est ce qui est dans l'air présentement, je ne peux pas présumer de la programmation. Les histoires du stade olympique, cela semble avoir été mis de côté. Cela a fait l'objet de discussions, je m'en souviens, car cela a été porté à ma connaissance, mais on me dit que ce sera un défilé plutôt qu'un rassemblement assez majeur au parc Maisonneuve, si ma mémoire est fidèle.

À Québec, ce serait quelque chose sur les Plaines. Ce ne serait pas nécessairement un défilé, ce serait une manifestation d'envergure, qui pourrait encore là avoir une complémentarité avec la fête nationale, mais c'est à eux de le décider. Si je leur ai confié la gérance de la fête, je ne m'autoriserai pas à leur donner le contenu d'un programme.

M. Côté: Vous avez quand même un droit de regard sur l'ensemble?

M. Chevette: Oui, surtout un regard sur l'administration de l'argent, oui, monsieur.

M. Côté: Est-ce que le premier

ministre sera appelé à jouer un rôle particulier?

M. Chevette: Cela vous ferait trop plaisir.

M. Côté: Je pose la question. Pas question de plaisir.

M. Chevette: Non, je vous réponds non. C'est non.

M. Côté: Cela a peut-être été décidé autrement, mais, dans un document du 18 janvier 1983 signé par M. Lefebvre, qui était adressé à M. Pierre Le François - peut-être que la décision a été différente - il était dit ceci, certaines constatations: "Pour ce faire, il m'apparaît essentiel..." et le dernier point: "de nous assurer que dans chacune de ses interventions le premier ministre fasse mention explicite de la fête nationale à l'occasion des événements qu'il sera appelé à inaugurer les 22, 23 et 24 juin."

Est-ce que le ministre veut que je relise?

M. Chevette: C'est parce qu'on me parlait.

M. Côté: Donc, vous avez la référence du document. Il était dit de s'assurer que dans chacune de ses interventions le premier ministre fasse mention explicite de la fête nationale à l'occasion des événements qu'il sera appelé à inaugurer les 22, 23 et 24 juin.

M. Chevette: C'est un document en préparation des négociations avec l'organisation de 1534-1984. Je me souviens d'avoir lu cela. Effectivement, cela a été écrit; je ne le nie pas. Mais ce qu'on a voulu très bien démontrer et ce que M. Lefebvre, même avant son départ, a toujours soutenu - M. Lefebvre est rendu, je ne sais pas à quel ministère... au ministère des Communications - avant son départ, M. Lefebvre a toujours craint et a toujours été d'une loyauté totale en nous disant ceci: La fête nationale n'est pas un événement ponctuel qui doit être noyé dans un événement ponctuel - c'était là son souci - et que, chaque fois qu'on aurait la chance de le répéter, de bien dire que la fête nationale, c'est la fête de l'ensemble des Québécois, qui est statutaire de par la loi. Ce n'est pas un événement ponctuel qui vient prendre place et qui ferait, à toutes fins utiles, que la fête nationale n'aurait à peu près pas de visibilité. C'est cela. Ce n'est pas plus malin que cela. Cela peut être le premier ministre, ce peuvent être tous les ministres, y compris les députés libéraux et péquistes.

M. Côté: Si cela continue comme c'est

parti, ils ne seront pas tellement invités.

M. Chevette: Bon, là-dessus, je vous autorise à le faire.

M. Côté: Ils ne sont pas tellement invités. J'ai hâte de voir dans cette programmation ce qui arrivera et si l'attitude du ministre changera vis-à-vis des députés libéraux qui sont quand même des Québécois à part entière. On pourra juger l'arbre à ses fruits et on attendra que ces manifestations se tiennent un peu partout. Je ne sais pas s'il y avait des collègues...

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Il y a, M. le ministre, dans le programme 2, à l'élément 1, Loisir socio-éducatif, une très importante baisse dans les budgets de 1983 comparativement à ceux de 1984-1985. Est-ce que vous pourriez nous l'expliquer?

M. Chevette: Oui, c'est purement et simplement un jeu comptable. Il y avait 400 000 \$ à Chantier qui ont été remis à un autre élément d'un autre programme. Je vais vous le dire tout de suite: au programme 4. C'est ce qui explique la baisse.

M. Tremblay: Je vous informe immédiatement qu'il y a aussi une baisse au programme 4.

M. Chevette: Je sais que c'est 400 000 \$ des jeunes bénévoles qui sont remis ailleurs. On va vous dire à quel élément.

M. Tremblay: Merci.

La Présidente (Mme Bacon): Une question, M. le député de Chambly? M. le député de Charlesbourg?

Vacances-Familles

M. Côté: Pour terminer le programme 2, concernant Vacances-Familles.

M. Chevette: Oui.

M. Côté: C'est un débat qui existe depuis longtemps. Il y a certaines agences de voyage qui se sentent un peu lésées au plan de la concurrence. Est-ce que c'est limité au Québec en ce sens que l'organisation de Vacances-Familles, qui, d'ailleurs, donne un excellent service - je pense que beaucoup de Québécois l'apprécient... On a eu certaines représentations d'agences de voyage qui trouvaient que la concurrence était un peu sévère. Est-ce que, par exemple, il y a possibilité de débordement à l'extérieur du

Québec?

M. Chevette: Oui. Il y a eu même des voyages sur le plan international.

M. Côté: Je pense que, comme philosophie de base, on encourage à faire le tour du Québec. C'était la promotion du ministère à l'époque et c'est encore la même. Qu'on encourage de visiter le Québec par l'entremise de Vacances-Familles, je pense que c'est entièrement acceptable et il s'agit d'encourager et de promouvoir cet aspect, mais est-ce que, à partir du moment où on sort du Québec, qu'on va en Europe, par exemple, ou aux États-Unis, il n'y a pas le risque de créer une compétition qui est peut-être un peu déloyale vis-à-vis de ceux qui font cela dans le privé?

M. Chevette: C'est prioritairement au Québec et l'expérience qui se mène présentement sur le plan international, à ce qu'on me dit, ce sont des échanges sans sortie de devises avec le Portugal et INATEL.

M. Côté: Sans sortie de devises. Est-ce une politique qui va être encouragée par le ministère? Est-ce qu'il va y avoir une analyse de cette politique?

M. Chevette: C'est une expérience que l'on fait présentement. Si cela s'avère bien, on va l'encourager.

M. Côté: Qu'est-ce qu'on peut en tirer comme avantages?

M. Chevette: Actuellement, quels avantages peuvent en tirer les familles québécoises? Est-ce que vous voyez les avantages des familles impliquées?

M. Côté: Non, c'est-à-dire sur le plan de l'organisme. Qu'on sorte du Québec... Il me semble que sa vocation première, c'est à l'intérieur du Québec, comme vous l'avez dit. On fait une expérience pilote.

M. Chevette: C'est sa vocation première. C'est sur une base expérimentale qu'on pourrait même qualifier de marginale. Présentement, il se mène des expériences. Eux font l'analyse de leur expérience et on travaille avec eux pour faire cette analyse, voir ce que cela donnera et ce qu'on devra faire, si on devra soutenir cette expérience ou leur conseiller purement et simplement d'abolir ce secteur expérimental pour s'en tenir exclusivement à la promotion du Québec, qui est d'ailleurs leur raison d'être.

M. Côté: Oui, mais c'est pour cela que cela étonne un peu certaines personnes du secteur privé. On dit: Finalement, en faisant

l'expérience, vous devez avoir certaines visées, certaines intentions. J'imagine qu'on ne décide pas du jour au lendemain de tenter cette expérience sans avoir un objectif. Qu'est-ce que vous visez avec cela? Même si elle est marginale dans l'état actuel des choses, si cela devenait intéressant, j'imagine qu'il y aura une expansion.

M. Chevette: Ce sont des familles et un groupement qui veulent vivre une expérience. Ils sont libres de vivre certaines expériences. Le support financier qu'on donne, c'est vraiment en fonction du but premier qui est la promotion de Vacances-Familles à l'intérieur du Québec comme tel. C'est pour des gens à revenus moyens.

M. Côté: Cela va là-dessus.

M. Chevette: Et la subvention totale est de 45 000 \$.

M. Côté: Ce n'est pas énorme, mais cela crée quand même... Au moment où vous tentez, à l'intérieur du ministère de...

M. Chevette: On va s'enquérir de leurs propres expériences et s'ils ont l'idée d'y mettre fin ou si c'est concluant pour en maintenir un minimum et on vous fera rapport.

M. Côté: On voyait quelque chose dans le Soleil au niveau des camps de vacances. Le journaliste du quotidien Le Soleil faisait état l'an dernier d'un projet du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui permettrait de subventionner directement le vacancier québécois par l'émission de chèques vacances. On retrouvait cela en mai 1983 et c'était sous la signature de M. Jacques Drapeau. Qu'en est-il de ce projet? Est-ce que c'est mort-né ou si c'est un projet qui risque d'aboutir?

M. Chevette: On a fait passablement de travail sur cette formule. On s'est rendu compte que, plus on mettait d'hypothèses sur la table, moins cela répondait aux objectifs visés. Je vais vous donner des exemples. Bien souvent, on subventionne des camps pour recevoir des gens à revenus moyens ou pour inciter nos gens démunis à aller dans certains camps, puis, parce que la promotion a été plus ou moins forte, on y retrouve des fils de gens passablement en moyens. On a évalué qu'on devait présenter cette formule à un comité ministériel et non pas à un comité exclusivement du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Si on veut vraiment être cohérent dans nos mesures et atteindre des objectifs, il faudrait que ce soit une politique globale pour l'ensemble des ministères, si on veut vraiment atteindre nos objectifs. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a

demandé à nos fonctionnaires, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, d'y aller au sein d'un comité interministériel pour évaluer le tout.

M. Côté: Quant au programme 2, Mme la Présidente, si mes collègues n'ont pas de questions, on serait disposé à...

Plein air, parcs et réserves

La Présidente (Mme Bacon): Est-ce qu'il y a d'autres questions concernant le programme 2? Cela va? Nous abordons le programme 3: Plein air, parcs et réserves.

M. Côté: M. le Président, je pense que je vais me permettre... Mme la Présidente, excusez-moi.

La Présidente (Mme Bacon): On pourrait faire la nomenclature des éléments. Il y a: Promotion du plein air, Parcs et réserves, Implantation et amélioration d'équipements et Fonds renouvelable.

M. Côté: Si mes collègues sont d'accord, on pourrait le discuter globalement: Plein air, parcs et réserves, et vider les questions sur lesquelles on s'interroge.

La Présidente (Mme Bacon): Cela va?

M. Tremblay: C'est ce qu'on a fait jusqu'à maintenant.

La Présidente (Mme Bacon): M. le ministre.
(18 h 45)

Jardin zoologique de Québec

M. Côté: M. le ministre, vous allez me permettre d'être égoïste et de commencer par un plus petit dossier avant d'aborder le plus gros, un dossier qui me tient bien à coeur, c'est celui du jardin zoologique de Charlesbourg. Il y a un plan quinquennal qui a été déposé au niveau du ministère par les autorités du jardin et qui visait, finalement, à dépoussiérer le jardin parce qu'il en avait grandement besoin. Le jardin a des problèmes de fréquentation: 258 000 visiteurs comparativement à près de 300 000 à Saint-Félicien. Il y a donc beaucoup de choses à faire et d'argent à investir.

Je sais que le ministre s'est rendu sur place en novembre. J'ai eu la chance d'avoir un des collaborateurs de son cabinet durant l'élection du mois de juin; il était venu nous rendre visite, il travaillait un peu dans Charlesbourg. Il s'est rendu, en novembre, visiter le jardin. Il est certainement informé du plan quinquennal et de tout ce que, normalement, le jardin a besoin pour être capable de prendre une place importante.

C'est un attrait touristique qui devrait attirer davantage que les 258 000 personnes par année, et ce chiffre inclut les étudiants qui vont faire des visites au jardin.

D'abord, une question précise sur le budget de 1984-1985: Quel est le montant en immobilisations?

M. Chevette: Cette année?

M. Côté: Oui.

M. Chevette: Je vais commencer par vous dire qu'on a mis, depuis deux ou trois ans, au-delà de 1 300 000 \$ en immobilisations. Cette année, on a l'intention de construire la bâtisse des loutres. On va finir la bâtisse des singes. On va...

M. Côté: Pourquoi faites-vous une pause en parlant des singes?

M. Chevette: Je n'ai pas fait de pause. C'est parce que j'avais de la difficulté à lire l'autre mot. On va finir également les enclos extérieurs parce que cela nous apparaît assez important. L'effort, au niveau de l'aménagement, cette année, ira plus à l'Aquarium de Québec qu'au zoo. À cause du 25^e anniversaire de l'aquarium et des événements de 1534-1984, j'ai plutôt transféré des crédits à l'aquarium pour faire le bassin des phoques, réparer le restaurant et le stationnement qui en avaient grand besoin.

M. Côté: En termes de piastres et de cents?

M. Chevette: En piastres et cents, vous allez avoir environ 100 000 \$ pour finir ce que je vous ai dit.

M. Côté: Parce qu'il y a un projet qui a été déposé, qui est un plan quinquennal. Il y a du monde qui travaille là, qui veut l'expansion du jardin, et il y avait une demande de 320 000 \$ qui s'inscrivait dans la moyenne générale des investissements des dernières années. Mes informations sont que c'est entre 25 000 \$ et 50 000 \$ qui seraient investis en immobilisations. Le ministre me dit 100 000 \$. L'intervention vient de faire gagner 100%.

M. Chevette: Bon!

M. Côté: Le ministre me dit qu'au cours des deux ou trois dernières années...

M. Chevette: 1 300 000 \$.

M. Côté: Pour les deux ou trois dernières années?

M. Chevette: Ces trois dernières

années.

M. Côté: Combien, selon les années, pour les investissements?

M. Chevette: Les chiffres annuels? Je vais les sortir et vous les donner.

M. Côté: D'accord. Finalement, la demande est quand même équilibrée sur cinq ans. C'est un plan quinquennal qui est important. C'est fait par des gens responsables que vous avez mis en place, dont le Dr Demers qui a été mis là pour tenter de rétablir la situation du jardin, situation qui était presque catastrophique il n'y a pas tellement longtemps. On se retrouve avec un budget d'immobilisations de 100 000 \$, alors que, si je ne m'abuse, le déficit d'opération du jardin est de 1 500 000 \$ par année et que la demande initiale du jardin était de 320 000 \$. Il me semble que ce n'est pas très exigeant comme demande de base pour le jardin. Le ministre me dit: J'ai pris l'argent, je l'ai transféré à l'aquarium parce qu'il y a un 25e anniversaire.

M. Chevette: C'est relié à l'eau, entre vous et moi. L'Aquarium de Québec cadre carrément dans 1534-1984. Il faut bien que je répartisse les sommes qui me sont allouées, et, cette année, cela aurait vraiment été... D'ailleurs, vous savez fort bien qu'au niveau de la corporation 1534-1984, on a déjà inscrit, dans le passeport, l'Aquarium de Québec. Si on veut recevoir le monde adéquatement, lui offrir au moins un restaurant qui a de l'allure et améliorer les situations, je pense qu'il n'y a pas seulement le 25e anniversaire. C'est un élément du 25e anniversaire qui cadre dans le 450e anniversaire et qui est relié directement au nautisme, directement à toute la fête de l'eau que représente l'année 1984.

M. Côté: Je pense, M. le ministre...

M. Chevette: Les chiffres que vous vouliez: 1981-1982, 370 000 \$, 1982-1983, 525 000 \$ et, 1983-1984, 360 000 \$.

M. Côté: Le plan quinquennal qui a été déposé avait quand même un objectif quinquennal et cette coupure majeure dans l'investissement au niveau du jardin cette année reporte aux calendes grecques le minimum vital du jardin. Il s'agit de discuter avec les gens qui sont en place, avec les biologistes, avec le responsable, pour s'apercevoir que c'est un drame pour le jardin que l'on repousse finalement un plan quinquennal de 200 000 \$, et le ministre est à me dire qu'il a épuisé ces 200 000 \$. C'est ce qui lui manque actuellement. Finalement, ces 200 000 \$ ont été pris à

même le jardin, puis transférés à l'aquarium. C'est la situation actuelle.

M. Chevette: Quand vous parlez d'un plan quinquennal d'immobilisations de l'équipe du jardin, c'est fort possible. Toutes nos directions régionales ont des plans triennaux, quinquennaux. Moi, lorsque j'arrive pour séparer l'enveloppe, je dois décider où je mets les priorités pour une année parce que je suis limité en termes d'immobilisations. Cette année, la priorité que j'ai décidée, en collaboration avec mes hauts fonctionnaires et avec mon cabinet, a été de dire qu'il y a une priorité pour l'Aquarium de Québec. C'est relié directement à la fête de 1534-1984. C'est là que cela nécessite quelques centaines de milliers de dollars. Cela devient de plus en plus un lieu fréquenté par la clientèle scolaire, il y a de plus en plus de cours qui se donnent sur place, de visites d'étudiants. Il y a là des besoins vraiment urgents. Cela a donc été ma décision. Elle peut être critiquable. Je vous ai donné les motifs pour lesquels je l'ai fait et je pense que c'était bien fondé dans les circonstances.

M. Côté: Oui, mais j'imagine que le ministre est pleinement conscient que l'aspect eau de l'aquarium... Je ne veux pas dire qu'il n'y a pas de besoins au niveau de l'aquarium. Je pense que c'est un équipement touristique très intéressant pour la région de Québec qui mérite d'être développé.

Lorsque le ministre fait référence aux fêtes de 1534-1984, je m'excuse, mais, sur la butte en haut, à Charlesbourg, il risque d'y avoir un peu de monde qui aille faire un tour là aussi. Que je sache, le jardin zoologique est encore la propriété du gouvernement et fait aussi partie des équipements de loisir susceptibles de recevoir du gouvernement des investissements pour que les gens soient intéressés d'y aller. Il y a un problème majeur de fréquentation, vous le savez. Si vous avez un déficit d'opération de 1 500 000 \$, c'est sûrement qu'il n'y a pas assez de monde qui visite le jardin.

M. Chevette: Je vais d'abord ajouter à ma réponse, M. le député de Charlesbourg, que la décision a aussi été motivée par un autre élément.

M. Côté: Pas par le 20 juin?

M. Chevette: Non. On a décidé au ministère qu'on aurait une politique sur les jardins zoologiques qui devrait normalement être rendue publique en septembre prochain, ou l'automne prochain. Cela a aussi fait partie des éléments qui m'ont aidé à prendre une décision cette année.

M. Côté: En tout cas...

M. Chevette: Une politique pour l'ensemble du réseau des zoos québécois.

M. Côté: Est-ce que le ministre pourrait nous déposer les subventions qui sont données à l'ensemble des zoos au Québec? À titre d'exemple, est-ce que Saint-Félicien est en négociation actuellement avec le ministère pour une subvention?

M. Chevette: Le Jardin zoologique de Saint-Félicien est en négociation, non seulement avec le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, mais j'ai l'impression qu'il est aussi en négociation avec l'OPDQ, avec le MICT et plusieurs ministères.

M. Côté: Dans ce cas précis. Il s'agit quand même d'un jardin extrêmement dynamique.

M. Chevette: J'ai répondu à ceux qui m'ont présenté le dossier du jardin de Saint-Félicien qu'en septembre prochain j'aurai une politique financière ou une politique de développement des zoos québécois.

M. Côté: Cela veut dire que sur le plan financier ce serait une politique qui s'appliquerait sur le budget de 1985-1986.

M. Chevette: Elle ne s'appliquera sûrement pas pour 1984-1985 parce que je n'ai pas de politique au moment où on se parle.

M. Côté: Mais si vous avez une politique, est-ce que vous entendez avant cela aller au Conseil du trésor pour faire dégager des sommes?

M. Chevette: C'est fort possible, mais je ne présumerai pas de ma politique au moment où je vous parle. Les documents de travail, les hypothèses sont à se construire. Comment on va intervenir dans tout cela? Est-ce qu'on va exiger des preuves de rentabilité avant de commencer à injecter des sommes partout, dans tout le Québec, dans l'ensemble des zoos? C'est le genre de question qu'il faut se poser aussi. Est-ce que les retombées économiques, si on apporte des subventions à un zoo, sont suffisantes dans un milieu pour que cela vaille la peine de donner des subventions? Ce sont des questions fondamentales qu'il faut se poser avant de commencer à bâtir une politique qui peut nécessiter de gros investissements par la suite.

Dans un milieu, si cela n'amène rien d'additionnel, si ce sont purement et simplement des visites d'étudiants et que cela ne débouche pas sur de l'argent dans le domaine de la restauration, de l'hôtellerie en général et de l'achalandage des commerces, il faut se poser des questions avant d'investir

5 000 000 \$, 10 000 000 \$ ou 15 000 000 \$ dans quelque structure que ce soit pour garder l'impact économique de nos subventions. Vous nous reprocheriez d'être des pères Noël et de garrocher l'argent sans nous préoccuper des retombées économiques sur le milieu par la suite.

M. Côté: Je comprends que le ministre veuille créer une politique... D'ailleurs, c'est une politique qui n'existait pas, s'il faut en créer une...

M. Chevette: J'ai aussi des demandes d'ouverture de zoos qui se font. Avant de m'aligner là-dessus, je veux voir clair. Je veux voir où je vais.

M. Côté: D'accord, mais est-ce qu'à ce niveau vous n'avez pas une certaine responsabilité envers les équipements déjà existants qui dépendent du ministère? Je prends le cas du jardin, parce que c'est mon comté, mais cela peut s'appliquer à d'autres dans d'autres comtés. Je comprends que, cette année, tout ce qu'on réussira à faire, ou à peu près, c'est d'avoir des gens qui maintiendront cela le moins possible propre sans nécessairement améliorer la qualité des équipements intérieurs. Cela me paraît inquiétant pour un jardin comme celui de chez nous; ce doivent être les mêmes inquiétudes ailleurs aussi. En tout cas, cela m'étonne. Cela m'étonne que cette année on ne consacre de l'argent qu'à l'entretien et qu'au maintien, pour que rien ne tombe dans un jardin comme celui-là.

M. Chevette: Comme je vous l'ai dit, on va quand même faire des immobilisations. Elles ne sont pas majeures, c'est un fait; environ 100 000 \$ qui vont contribuer à terminer deux bâtisses et à corriger les enclos extérieurs.

M. Côté: Une dernière question: il y a un projet sur le jardin qui a été soumis. On sait que, depuis quelques années, la compétition Rothmans se fait promener et galvauder partout dans le Québec. Dans la région de Québec, elle s'est rendue, à un moment donné, dans le Jardin des gouverneurs; elle est maintenant rendue à l'hippodrome. Un projet a été soumis au ministère pour aménager une partie du terrain vacant au niveau du jardin zoologique pour un projet équestre qui aurait invité le prix Rothmans à s'y installer. Selon les estimations des autorités du jardin, comme personne ne le veut nulle part, un espace serait aménageable pour la somme de 75 000 \$. Cela ferait un événement annuel qui amènerait des retombées économiques intéressantes pour le jardin.

On nous dit actuellement - à moins que mes informations soient fausses - que ce

projet a été rejeté par le ministère.

M. Chevette: Je vais prendre avis de votre question et je vous garantis une réponse d'ici à mardi prochain sur ce dossier.

M. Côté: Je comprends que le ministre...

M. Chevette: Je ne suis pas au courant du dossier; donc, je préférerais en prendre connaissance.

M. Côté: Ce sont des dossiers spécifiques. Cela a été, pour le moins, soumis à la direction régionale. Quand le ministre parle de retombées économiques, je pense que c'est un cas très patent qui aurait permis au jardin d'avoir des revenus additionnels et d'occuper des terrains inoccupés actuellement pour une somme d'environ 75 000 \$.

En terminant, au niveau du jardin ou des zoos dans l'ensemble du Québec, serait-il possible d'obtenir les subventions octroyées aux jardins et aux zoos pour les années 1983-1984 et 1984-1985? Vous allez les donner inévitablement pour 1984-1985.

M. Chevette: D'accord.

M. Côté: Il y avait le député de...

La Présidente (Mme Bacon): Le député de Chambly et le député de Dubuc. M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Ma question ne porte ni sur les zoos ni sur les coyotes...

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Dubuc, est-ce que votre intervention porte sur les jardins zoologiques?

M. Desbiens: Non.

La Présidente (Mme Bacon): Non? D'accord.
(19 heures)

Parc du mont Saint-Bruno

M. Tremblay: ...sur le programme en général, à l'élément 2, Parcs et réserves. Cela ne vous surprendra pas, M. le ministre, que je vous pose une question sur un parc qui vous tient à coeur autant qu'il me tient à coeur et à la population du comté et de la région en général, le parc du mont Saint-Bruno. Il faut se rappeler que le parc a été nommé parc en 1974 ou 1975, sous le gouvernement précédent. Depuis, le ministère a acquis des terrains, fait des aménagements. Soit dit en passant, je suis persuadé que, si l'on faisait un sondage dans la population sur la qualité des aménagements et sur le

service que vous offrez à la population, je pense que, très largement, la population serait très heureuse du travail qui a été fait là et des équipements qui sont en place.

Par contre, le gouvernement du Québec a une loi sur les parcs maintenant et il y a eu des audiences publiques l'an passé. Cela fait plus d'un an - en fait, c'était au mois de décembre 1982 - et, comme la loi le prescrit, les opposants à la vocation de récréation sont venus s'exprimer très clairement pour que le parc soit désigné parc de conservation plutôt que de récréation. Ces intervenants incluent des groupes qui ne sont pas des groupes locaux, comme, par exemple, le RCM, le Rassemblement des citoyens de Montréal, qui s'est prononcé également pour un parc de conservation.

Je crois que ce que la population cherche au-delà de toute désignation, c'est une façon de s'assurer que les équipements, qui soient présentement mis à la disposition des citoyens, seront conservés dans l'avenir. Ils veulent des garanties que le parc ne se détériorera pas plus qu'il n'est nécessaire. Bien sûr, dès lors qu'il y a des citoyens qui utilisent le parc, qu'il y a une forme de détérioration qui se fait dans un parc qui est petit, en fait, qui est très petit et où il y a quand même des quantités assez énormes de citoyens qui veulent l'utiliser, il y a une détérioration évidente et normale. Maintenant, les gens veulent, d'une part, s'assurer qu'il n'y aura pas de détérioration exagérée et incontrôlée, dirais-je, et, d'autre part, que les équipements qui sont là seront encore là dans plusieurs années, qu'il n'y aura pas d'équipements plus lourds qui seront installés.

Alors, je veux vous dire que la population attend avec impatience votre décision. Elle espère que ce sera dans le sens de ce que je viens de dire, c'est-à-dire en s'assurant que le parc ne sera pas surutilisé et que, d'autre part, le ministère ou un ministre ultérieur ne pourra pas installer, sans consultation de la population, des équipements lourds dans ce parc.

Ma question est celle-ci: Quand prévoyez-vous nous annoncer la bonne nouvelle?

M. Chevette: Pour vous, une bonne nouvelle, ce serait quoi?

M. Tremblay: Ce serait, comme le disait le député de Charlesbourg, la volonté populaire, et ma perception de la volonté populaire, pour avoir vécu le dossier depuis le début des consultations, c'est que les citoyens s'attendent à une décision qui va faire en sorte que le parc ne sera pas surutilisé; deuxièmement, que le ministère ne pourra pas venir faire des modifications importantes d'équipements lourds dans le parc du mont Saint-Bruno sans qu'il y ait

non seulement une consultation populaire, mais aussi un consensus dans la population pour faire ces modifications.

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

M. Chevette: Mme la Présidente, il me fait plaisir de répondre à la question. Tout d'abord, il y a une loi qui existe depuis 1977, qui a été votée à l'unanimité de la Chambre, qui consiste en ceci: lorsque l'on crée des parcs au Québec, on les crée en fonction de deux grands facteurs, soit un paysage extrêmement propice à la conservation ou propice à la récréation. Je n'ai d'autre choix que de créer des parcs de conservation ou des parcs de récréation dans la conjoncture de la loi actuelle. C'est clair, c'est textuel.

Pour ce qui est de Saint-Bruno, les gens me demandent de créer un parc de conservation là où c'est un parc carrément de récréation; vous avez même un monte-pente dans le parc, vous avez les équipements de loisir. Donc, je ne peux pas aller vers le vœu de la population sans amender la loi. La bonne nouvelle pour la création de votre parc, votre parc sera créé le jour où la loi sera amendée. Cela ne me donnerait rien de créer un parc, parce que les gens se sont battus sur une étiquette. Ils ont dit: Il faut un parc de conservation. Je m'excuse, ce n'est pas une pouponnière pour l'original, le mont Saint-Bruno; ce n'est pas une pouponnière pour le chevreuil, ce n'est pas une pouponnière pour la faune terrestre, et pas trop aquatique non plus, il y a un lac.

M. Tremblay: Il y en a plusieurs, il y en a quatre ou cinq.

M. Chevette: Le seul lac qui est propice à la pêche.

M. Tremblay: Je vous emmènerai, M. le ministre, vous allez voir comme c'est beau.

M. Chevette: En tout cas. Je l'ai survolé en hélicoptère, puis je sais...

M. Tremblay: Il n'y a pas eu de consultation. Vous auriez dû m'emmener....

M. Chevette: Cependant, les gens ont carrément buté sur l'épithète: il leur fallait un parc de conservation, alors que c'est carrément un parc de récréation. À partir de la loi actuelle, il n'y a donc pas possibilité de se rendre populaire auprès de vos tenants d'un parc de conservation. Je suis sûr de cela. Donc, les décisions, oui, elles sont prises à mon niveau, mais cela doit suivre le canal législatif, aller au comité de développement régional et de l'aménagement du territoire. Le projet de loi est quasi

finalisé au moment où je vous parle, mais je dois aller, bien sûr, devant le comité et, après cela, devant le Conseil des ministres.

Mon intention est d'éviter que l'on se bute à des batailles sur l'épithète lors des consultations publiques. Cela devient extrêmement désagréable, car tu leur proposes un schéma d'aménagement, un schéma de développement du parc et personne n'en parle, on crie après un parc de conservation ou un parc de récréation sans trop savoir pourquoi on crie.

Ce que j'ai compris dans les consultations et dans les audiences publiques de Saint-Bruno, c'est que les gens ne voulaient pas que ce parc là soit surexploité. Ils considéraient qu'actuellement 400 000 ou 500 000 personnes par année, c'était suffisant. J'ai pris l'engagement, lors des audiences publiques, de ne pas surexploiter le parc précisément pour limiter à peu près au nombre actuel le nombre d'utilisateurs, de sorte que c'est facile de répondre oui à la population de Saint-Bruno sur le nombre de personnes ou l'achalandage comme tel du parc. Oui, c'est facile de répondre oui. C'est également facile de dire que dorénavant je vais m'engager par loi, car je n'étais pas tenu, en vertu des audiences publiques, de consulter sur le schéma d'aménagement et le schéma de développement du parc. Je le faisais quand même, mais là je vais me lier par la loi, de sorte que cela sera la proposition de développement qu'ils auront. C'est là-dessus qu'ils pourront se prononcer et non plus sur le simple mot conservation ou récréation, qui est vide de sens dans la tête de certains, après avoir lu les mémoires surtout de certains.

Il ne faut pas se le cacher, ils se sont battus sur une épithète. Chaque groupe à qui j'ai demandé: Trouvez-vous que les équipements que nous avons l'intention de mettre dans votre parc, cela a de l'allure? Tout le monde me répondait oui. Trouvez-vous que décréter cette zone-là zone de préservation intensive, cela a de l'allure? Ils ont dit oui. Trouvez-vous que cela a de l'allure de mettre des tables de pique-nique là? Oui, oui, oui, mais nous voulons une épithète en haut qui n'est pas pareille. Donc, nous allons sûrement changer cela pour mettre les audiences publiques sur les schémas de développement et d'aménagement.

Quant à l'association du public, oui, j'ai l'intention de faire en sorte que nos directions de parc soient tenues même de consulter obligatoirement et annuellement les populations avoisinantes, afin qu'elles puissent venir dire ce qu'elles aiment dans la gestion de leur parc et ce qu'elles n'aiment pas. J'ai pris cet engagement lors des audiences publiques et je vais le tenir. Donc, vous aurez tout ce que vous demandez, M. le député.

M. Tremblay: Je vous remercie et je vais annoncer cela moi-même, mais j'aurais aimé vous avoir afin que nous l'annoncions ensemble, M. le ministre, à la population du comté et de la région, parce que c'est un parc, effectivement, qui draine une forte proportion de citoyens qui viennent d'ailleurs. Je pense que je suis très heureux de les accueillir dans le comté. Il y a, de toute évidence, une différence fondamentale d'objectifs entre certains groupes qui sont minoritaires, je pense, parmi les 106 qui sont venus témoigner pour la conservation. Parmi les 106 qui sont venus, il y a bien des gens qui désirent tout d'abord conserver la qualité des équipements qu'on a présentement, mais de façon à permettre aux citoyens, aux humains, de pouvoir les occuper tandis qu'il y a d'autres gens, plus écologistes, qui tentent de faire en sorte de limiter le plus possible l'accès aux citoyens de façon à permettre à la faune et à la flore de se développer dans le parc. Ce que je souhaite - et je pense que vous vous en allez dans la bonne direction - c'est que nous prenions les mesures nécessaires pour s'assurer que le parc ne se détériorera pas, dans le maximum, mais aussi pour permettre à plus de gens possible d'avoir accès à cet équipement qui est extraordinaire.

M. Chevette: Il y a une affaire que je voudrais préciser, Mme la Présidente.

La **Présidente (Mme Bacon):** J'aurai quelques questions aussi sur le même sujet.

M. Chevette: Cela me fera plaisir. Il faut bien comprendre qu'un parc national payé par les deniers des Québécois doit donner accès à des Québécois. J'ai aussi compris, dans certains mémoires et dans certaines réponses à des questions que je posais, qu'il y aurait des gens qui voudraient limiter cela purement et simplement aux citoyens des municipalités impliquées. Lorsqu'on crée un parc national, qu'il soit de récréation ou qu'il soit de conservation, je m'excuse, mais c'est l'ensemble des deniers québécois qui contribuent à cela. On peut, par les équipements qu'on y met à l'intérieur, diminuer ou limiter le nombre de personnes qui pourraient y avoir accès. On ne peut pas, absolument pas, je pense, fermer l'accès à des populations, comme les Montréalais, qui veulent y aller.

M. Tremblay: Je pense, M. le ministre, que c'est là la différence entre les deux groupes. Il y a des gens qui veulent un beau parc pour l'accès des humains et d'autres qui, par toutes sortes de moyens, veulent faire en sorte d'en limiter l'accès non pas par mauvaise volonté, non pas parce qu'ils veulent le conserver pour eux, mais parce que ce sont des gens qui sont plus orientés

vers la nature et qui trouvent que nous devons protéger plus les animaux, par exemple, qui sont là-dedans. Récemment je parlais avec quelqu'un qui est orienté vers cela. Je ne sais pas si vous avez reçu ma lettre relativement aux ratons laveurs qui pullulent et qui sont rendus dans la ville de Saint-Bruno. Cela commence à devenir inquiétant. Cette personne, qui est plus orientée vers les animaux et la flore, me disait: Si le monde n'aime pas les animaux, qu'il aille sur la rue Saint-Hubert à Montréal. Je pense qu'il y a moyen de vivre en banlieue et de ne pas nécessairement avoir des vidanges chapardées tous les soirs par les ratons laveurs.

Alors, il doit y avoir un juste milieu entre les gens qui voudraient qu'on fasse des rues Saint-Hubert sur la montagne et les gens qui voudraient la fermer complètement à toute circulation humaine. Je pense que le juste milieu... Je pense que vous allez dans cette direction, ce qui fait que les équipements qu'on a présentement, qu'on connaît présentement, sont des équipements à peu près terminés quoique, dans le plan d'aménagement, à mon avis, il y a des exagérations, par exemple, dans le nombre de tables de pique-nique qu'on veut mettre à la disposition des pique-niqueurs, quand il n'y a pas de pique-niqueurs encore; si on a à mettre des tables de pique-nique... Je crois qu'on doit le faire pour protéger les lacs, en particulier, puisque, présentement, les gens ne peuvent pas se rendre aux abords des lacs et s'asseoir là; ils doivent s'asseoir sur le bord du lac et, là, ça crée des problèmes plus grands pour le lac, cela détériore les abords du lac, je parle du lac Seignurial en particulier. Il faut mettre des tables de pique-nique, mais il faut peut-être en mettre cinquante et, quand celles-ci seront occupées, eh bien! on en mettra cinquante autres. On n'est pas obligé d'en mettre 300 sans savoir si elles vont être occupées tout d'un coup. Alors, je pense que vous vous en allez dans la bonne direction. Ce que veulent les gens, c'est conserver la montagne comme elle est et s'assurer qu'elle va être conservée. Je pense que les mesures que vous prenez s'en vont dans la bonne direction.

M. Chevette: Merci.

(19 h 15)

La **Présidente (Mme Bacon):** Je ne voudrais pas allonger le débat sur ce sujet, M. le ministre, mais est-ce qu'on a fait des études au ministère sur la capacité d'accueil de ce parc? Est-ce qu'on sait quand il faudra s'arrêter d'accueillir, le nombre de personnes qu'on peut accueillir par année sans... Et je ne reviendrai pas sur les orientations dont le député de Chambly charge certaines personnes. Il a parlé beaucoup plus que le ministre là-dessus. Est-ce que, tout en... Au nom de la protection de l'environnement et

de la qualité de vie, il faut quand même penser à la conservation. Quand on fait une consultation, il faut quand même équilibrer un peu l'écoute qu'on peut avoir pour les deux tenants. Si, tout en étant un endroit de récréation, on veut quand même protéger et conserver ce qui existe, est-ce qu'il y a une limite à la capacité d'accueil?

M. Chevette: Oui, madame. D'ailleurs, on l'a rendue publique. On n'a pas rendu les études publiques, mais je peux vous dire qu'on est bien conscient qu'on ne peut plus ajouter d'équipements qui auraient pour effet d'offrir une accessibilité accrue au mont Saint-Bruno. D'ailleurs, on a zone les parties les plus écologiquement rentables à conserver. On les a divisées en zones de protection extrême pour éviter, précisément, que des gens aillent piétiner la flore et peut-être même l'endommager dans certains coins, en particulier dans l'érablière qui a une valeur certaine. Elle ne servira que sur une base éducative ou scientifique. C'est pensé au niveau du schéma d'aménagement. Ce n'est pas nos intentions non plus - je le répète - d'ajouter des équipements récréatifs qui auraient pour effet de gonfler le nombre actuel. Il s'agit de maintenir le taux de fréquentation actuel. Et cela répond à un vœu de la population, je pense.

La Présidente (Mme Bacon): Si le taux de fréquentation augmentait sensiblement, est-ce que le ministère est en mesure de prendre des décisions rapides pour corriger la situation, pour protéger ou conserver davantage?

M. Chevette: J'ai perdu le début de votre question.

La Présidente (Mme Bacon): Si le taux de fréquentation augmentait sensiblement, est-ce que le ministère est en mesure de corriger la situation? Est-ce qu'il désire le faire ou s'il va laisser aller la situation telle quelle? Est-ce qu'il peut rapidement corriger la situation pour conserver davantage?

M. Chevette: Oui. D'ailleurs, par la façon dont on a aménagé nous-mêmes les stationnements, on a limité l'accès délibérément. Ceux qui allaient au mont Saint-Bruno antérieurement se cordaient un peu partout sur les voies d'accès et c'était tout croche, tout de travers; on avait de la difficulté à sortir du stationnement quand on y allait. On a ordonné un stationnement qui contient le même nombre d'automobiles mais mieux organisé, qui limite le nombre d'automobilistes automatiquement. Avec l'aide des forces constabulaires pour débayer les rues où on stationnait un peu pêle-mêle, automatiquement, c'est un frein naturel pour l'accessibilité, un frein très naturel. À part

cela, advenant le cas où des gens prendraient le transport en commun pour amener une plus grande affluence, on pourrait, par règlement, à l'intérieur du parc réagir très rapidement.

La Présidente (Mme Bacon): D'accord. M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Vous pensez bien que mes questions vont se rapporter au parc du Saguenay.

M. Chevette: Au parc du Saguenay, j'y ai pensé.

Parc du Saguenay

M. Desbiens: Avant toute chose, j'aimerais avoir une information à l'élément 3, Implantation et amélioration d'équipements. Est-ce que vous pourriez me donner des précisions là-dessus, de même que sur le nouveau...

M. Chevette: Implantation et amélioration d'équipements?

M. Desbiens: Oui. C'est dans les parcs ou quoi?

M. Chevette: C'est dans les parcs, dans les équipements qui appartiennent au ministère.

M. Desbiens: Et le fonds renouvelable, c'est nouveau?

M. Chevette: Le fonds renouvelable, c'est une somme qui est là en fonction de la création d'une société d'État qui s'appelle SOQUETOUR.

M. Desbiens: Soc?

M. Chevette: SOQUETOUR. C'est une société d'État qui gèrerait les équipements hors parcs et hors réserves.

M. Desbiens: Des équipements du ministère?

M. Chevette: Bien oui.

M. Desbiens: Oui, d'accord. En réponse au député de Chambly, vous avez parlé de la modification à la Loi sur les parcs. C'est d'une modification à la Loi sur les parcs que vous avez...

M. Chevette: SOQUETOUR, c'est la création...

M. Desbiens: Non, non. Vous avez mentionné tantôt, en réponse au député de Chambly, qu'il y aurait une modification à la

Loi sur les parcs...

M. Chevette: Qu'il y aurait une modification, oui.

M. Desbiens: ...qui aurait pour effet de faire en sorte que les schémas d'aménagement et de développement des parcs soient l'objet de consultations populaires.

M. Chevette: Oui, plutôt que de faire des audiences publiques qui portent sur les limites du parc et sur sa classification, les audiences publiques porteraient également sur la proposition gouvernementale d'aménagement que l'on projette.

M. Desbiens: Je pose la question pour savoir si, dans le cadre du parc du Saguenay ou des autres parcs qui sont déjà créés, il y aurait de nouvelles audiences.

M. Chevette: Non. Toutes les audiences sont faites.

M. Desbiens: Il y a une diminution de 11,9% au budget 1984-1985 par rapport à 1983-1984 et de 43,9% à Implantation et amélioration d'équipements.

M. Chevette: Oui. On va vous expliquer cela assez rapidement. Je peux vous dire qu'un des gros morceaux c'est purement et simplement que l'entente auxiliaire fédérale-provinciale qui nous donnait des montants d'environ 10 000 000 \$ par année est terminée.

Une voix: 12 000 000 \$.

M. Chevette: 12 000 000 \$ annuellement. Cela explique donc une baisse. Dans les implantations et améliorations d'équipements, je vais demander à M. Noël De Tilly de vous parler d'Anticosti. Cela fait partie de cela.

M. Noël De Tilly (Michel): Oui. Il y a notamment à Anticosti le transfert du quai et de l'aéroport qui étaient jusqu'à maintenant des activités du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui ont été transférées au ministère des Transports puisqu'il s'agit de fonctions qui sont plus reliées aux activités du ministère des Transports. Il y a donc des budgets qui partent du ministère pour être transférés à celui du ministère des Transports.

Il y a aussi un plan d'action qui a été approuvé par le gouvernement il y a deux ans et qui est en voie de réalisation à Anticosti. Il vise notamment à faire de Port Menier une municipalité et à transférer à cette municipalité les fonctions municipales que le ministère exerçait à venir jusqu'à

maintenant, que ce soit l'enlèvement des vidanges ou le nettoyage des rues. Depuis janvier de cette année, il y a un conseil municipal dûment élu à Anticosti qui exerce des fonctions municipales que le ministère exerçait autrefois.

Il y a également dans ce plan d'action un certain nombre de transferts de responsabilités qui sont faits en faveur de l'entreprise privée. Peut-être le savez-vous, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, à venir jusqu'à l'année dernière, exerçait toutes les fonctions possibles et imaginables à l'île d'Anticosti, y compris des fonctions commerciales. Le ministère tenait un bar, une auberge, tous les commerces de l'île, tous les immeubles résidentiels. Le ministère gérait également l'église, le cimetière. Cela allait jusque là.

Dans le plan d'action qui a été présenté au gouvernement, il a été prévu de transférer des choses à l'entreprise privée ou aux organismes concernés. À l'occasion, c'est à la fabrique, à d'autres occasions, c'est à la commission scolaire et, à d'autres occasions, c'est à l'organisme social chargé du dispensaire. Dans un paquet d'autres cas, c'est une série de commerces et, notamment, le commerce de boisson que le ministère administrait. Cette série de transferts est en train de se réaliser et les équipements en question ont été vendus ou donnés, selon les cas, à des entreprises à Anticosti. Ce sont maintenant des citoyens qui gèrent les commerces. Il y a une diminution assez importante du montant d'argent dans le budget des parcs et réserves qui concerne l'élément du plan d'action de l'île d'Anticosti, dont la cession des équipements et la municipalisation de l'île.

M. Desbiens: Je voulais parler uniquement du parc de Saguenay, mais vous m'ouvrez la porte en parlant des équipements qui sont remis à l'entreprise privée. Dans la réserve des Laurentides - c'est comme cela qu'on appelle maintenant la réserve faunique des Laurentides - il y a le restaurant Châtelaine mais la nouvelle bâtisse, l'auberge, est-elle aussi remise à l'entreprise privée?

M. Chevette: C'était en concession l'an dernier, mais ce n'est pas cédé.

M. Desbiens: Merci. Je reviens au parc du Saguenay. Vous avez sûrement suivi toutes les audiences et vous savez tout l'intérêt que la population a manifesté aux audiences dans la région. Il s'est également produit une espèce de mésentente, de méconnaissance entre ce que pouvait être un parc de conservation, un parc de récréation et ce que cela pouvait créer comme situation. Vous avez créé à ce moment-là - je pense que c'est devenu une espèce de projet pilote - un

comité interministériel et un comité du milieu sur le développement de la zone hors parc. Alors, ce comité s'est réuni depuis le mois d'août, l'an dernier. Ce que je voudrais savoir: Où en est rendu le travail et quelles sont les étapes, à partir de ce moment-ci, qu'il reste à franchir?

M. Chevette: Le comité devrait rendre son rapport final d'ici une quinzaine de jours, me dit-on; du moins, à la réunion d'hier, on m'a dit que, d'ici quinze jours, il y aurait un rapport final, où l'on saura ce que chacun des ministères peut réaliser dans un échéancier précis. Je sais que le crédit touristique a été consulté via le MICT et ce que pourront faire le ministère des Transports, le ministère des Affaires municipales, l'OPDQ, le MLCP et, également - il y avait un autre ministère dont je ne me souviens pas - les Affaires culturelles.

M. Desbiens: Le MICT.

M. Chevette: De sorte que vous allez avoir les résultats de cela d'ici au maximum un mois par des engagements précis sur certains projets.

Quant à l'intérieur du parc, il y a également des sommes de prévues pour les immobilisations, cette année. Mais je peux vous dire que, sur l'ensemble des parcs urbains, parcs régionaux et parcs nationaux, il y a un dossier pendant au Conseil des ministres pour décrocher des crédits additionnels ainsi que pour les réserves fauniques. J'attends une décision du Conseil des ministres pour venir gonfler les chiffres que vous avez là.

M. Desbiens: Est-ce que c'est votre intention, dans le cas du comité interministériel, de proposer une enveloppe globale de développement?

M. Chevette: En tout cas, je pense qu'on va y aller ministère par ministère, selon nos capacités et selon les projets qui nous sont propres. Je ne pense pas qu'on y aille pour dire: Écoute, c'est 2 000 000 \$ dans la région périphérique. Je peux vous dire que, à l'intérieur du parc, selon l'enveloppe additionnelle qu'on m'octroiera, je pourrais annoncer, par exemple, que c'est 1 000 000 \$ d'investissements dès l'an prochain et que, sur une période de cinq ou six ans, on se rendra aux 15 000 000 \$ annoncés pour le parc du Saguenay. Ce sont des engagements que je peux prendre. Mais je ne crois pas qu'on y aille en disant: C'est 3 000 000 \$ par année pour l'ensemble des ministères, sur une période de cinq ans. Je serais surpris qu'on s'enlignasse vers cela. Ce seront plutôt des projets concrets de chacun des ministères qui seront réalisés dans la zone périphérique et à l'intérieur aussi.

M. Desbiens: Est-ce que c'est dans votre esprit que, pour les ministères impliqués, ce seront des enveloppes supplémentaires aux enveloppes régulières?

M. Chevette: C'est embêtant de répondre à votre question parce que l'on pourrait très bien, à l'intérieur des enveloppes régulières, "prioriser" certains projets qui n'auraient pas été faits. Donc, quand on parle toujours d'enveloppes supplémentaires, pour avoir l'impression qu'on va chercher de l'argent de plus, des fois on se met un doigt dans l'oeil. Je préfère de beaucoup demander la "priorisation".

La Présidente (Mme Bacon): Avez-vous d'autres questions, M. le député de Dubuc?

M. Desbiens: Cela va, je pense, je vous remercie.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Charlesbourg.

L'avenir des parcs nationaux au Québec

M. Côté: M. le Président, comme on est encore au programme 3, il y a un élément, je pense, qu'il faut regarder plus globalement, ce sont les parcs. Le ministre a fait état, tantôt, de lois qui ont été adoptées pour classer les parcs. J'en ai un aux portes de comté et, dans mon coin d'origine, j'en ai un splendide, que le ministre Duhaime avait visité d'ailleurs en hélicoptère.

(19 h 30)

Lorsqu'on regarde les crédits affectés à ce programme, il y a une diminution de 17 000 000 \$, ce qui est quand même majeur comme diminution de crédits. Et, à l'analyse de tout cela, à un moment donné, j'ai dit: Bon, le ministre, c'est un homme qui est au-dessus du ministère; il prend les décisions finales ou recommande au Conseil des ministres les décisions finales et, par le fait même, il consulte à l'intérieur de son ministère de façon à être le plus éclairé possible et à prendre les meilleures décisions. J'ai tenté l'exercice. On va aller voir le coeur de la machine. On va aller voir à l'intérieur ce que les gens pensent de l'avenir des parcs au niveau du ministère parce qu'il y a de bonnes chances que cela aboutisse sur le bureau du ministre et qu'effectivement, de ce côté, ce soient, peut-être, éventuellement, les orientations du ministre. Pour le moins, ce sont des employés du ministère et les 13 et 15 mars derniers il y avait une conférence sur les parcs au Manoir Montmorency. J'ai ramassé quelques textes. J'en ai fait la lecture pour tenter de voir à l'intérieur de la machine si, effectivement, il y avait, soit sur le plan du fonctionnaire, la possibilité de déboucher sur

quelque chose au niveau des parcs et aussi examiner ce qui est la responsabilité plus directe du ministre, s'il y avait une volonté politique de la part du ministre, ce qui, par la suite, devrait normalement se traduire, au niveau du Conseil du trésor, par des sommes d'argent.

Je veux porter à l'attention du ministre certains bouts de textes que j'ai recueillis qui...

M. Chevette: C'est le texte de Bussière que vous voulez lire?

M. Côté: Un instant! Je peux finir, M. le ministre?

M. Chevette: Pouvez-vous citer?

M. Côté: Le texte de Bussière, et pas seulement celui-là.

M. Chevette: Saint-Onge?

M. Côté: Il y en a quand même quelques-uns, mais je pense que c'est important. Il faut quand même se dire les choses telles qu'elles le sont.

M. Chevette: Saint-Onge et Bussière.

M. Côté: M. le ministre, la discussion viendra après. Finalement, à la lumière des débats que l'on a actuellement, je pense que c'est très bon.

M. Bussière, qui est effectivement un fonctionnaire du ministre, ose dire que le ministre ne sait pas ce qu'est un parc national, se rapportant aux propos de M. Chevette quand il a dit: Le parc national des chutes Montmorency sera géré par une société autonome. C'est à l'intérieur d'un texte que j'ai ici, si le ministre...

M. Chevette: Ce n'est pas moi qui ai dit ça.

M. Côté: Un article est même paru sous ce titre dans le Soleil. Le ministre aura l'occasion de rectifier les choses et je ne demande pas mieux. Finalement, c'est fait pour cela.

Bien sûr, les autres ministères ne font rien non plus pour aider le MLCP et ceci est dû à leur méconnaissance ou au peu de respect qu'ils manifestent envers le dossier des parcs. C'était finalement un texte de M. Bussière, comme le ministre l'avait bien deviné, et intitulé L'avenir des parcs au Québec.

Il y a aussi M. Guy Lemieux qui, lui, s'interrogeait sur les procédures assez longues. Selon celui-ci, le MLCP doit toujours céder le territoire québécois aux autres ministères dits économiques: Terres et Forêts; Agriculture, Pêcheries et

Alimentation; Transports. Il disait à la page 4: On a toutes les misères du monde à sauver des bribes d'anciens territoires où le MLCP avait déjà une certaine autorité. Par exemple: le parc des Laurentides, de la Gaspésie, Orford, Mont-Tremblant. On en arrive à se demander si, un jour, un gouvernement sera convaincu de l'importance d'avoir des parcs au Québec. Le gouvernement actuel a peut-être fait certains efforts mais par sa politique des parcs - toujours selon M. Lemieux - avec les longues procédures qu'il faut suivre, on finit par tomber dans la fausse démocratie. Les procédures sont tellement longues et ça prend tellement de temps, en plus, avant qu'il y ait un consensus au Conseil des ministres pour prendre une décision quelconque sur un territoire donné qu'il arrive ce qui est arrivé pour les îles Mingan, lesquelles sont passées aux mains du fédéral. Et je le cite: "Les procédures actuelles ne font que reporter les décisions et retarder les aménagements". C'est tiré d'un texte: "Les parcs nationaux ont-ils un avenir au Québec?" de M. Lemieux.

Dans la nomenclature, tantôt, M. le ministre en a oublié un autre: M. André Bouchard qui, lui, parle de manque de volonté politique. M. Bouchard n'est pas un fonctionnaire du ministère. Il est du Jardin botanique de Montréal.

Il n'y a pas que M. Lemieux qui s'en remet au gouvernement provincial pour la perte des îles Mingan. Selon M. Bouchard, conservateur du Jardin botanique de Montréal et professeur agrégé à l'Institut de botanique de l'Université de Montréal, le gouvernement a fait preuve d'un manque de volonté politique et c'est comme cela qu'on a perdu les îles Mingan.

Je cite des extraits de la page 4 et 5 de son document: "Le gouvernement du Québec ne sut pas reconnaître le potentiel exceptionnel de ce site pour les fins d'un parc national... Il est probable que le gouvernement du Canada n'aurait pas pu agir ainsi - acheter les îles - si le gouvernement du Québec avait fait preuve de volonté politique. Une autre manifestation de ce manque de volonté politique est le récent désir de faire disparaître la distinction entre parc de conservation et parc de récréation".

Dans un article paru dans le Devoir du 27 octobre 1983, nous pouvons lire ce qui suit: "La direction des parcs serait favorable à l'abolition pure et simple de la distinction législative établie entre parc de conservation et de récréation. Elle espère ainsi éviter d'autres confrontations avec le milieu lorsqu'elle doit divulguer ses projets d'aménagement avant de procéder à la mise en place d'un nouveau parc. Il était cité. Je pense que le...

M. Chevette: Avez-vous la référence

pour celle-ci, M. le député?

M. Côté: Oui, monsieur. C'est dans un article du Devoir, paru le 27 octobre 1983. Je le donne au ministre. Si le ministre n'en a pas de copie, j'en ai et je peux lui en remettre.

M. Chevette: Non, cela va. Je voulais voir l'origine. Je pensais que le nom d'un fonctionnaire était collé à cet article.

M. Côté: Non, ce n'est pas un fonctionnaire. C'est M. Bouchard, le même que tout à l'heure. Et il était dit, au niveau du parc du mont Saint-Bruno - c'est bon de se le dire parce que cela fait partie de l'ensemble: C'est le parc du mont Saint-Bruno qui a provoqué - et je pense qu'on en eu un exemple tantôt - toute cette ambiguïté. En vue des audiences publiques de décembre 1983, le côté gouvernemental proposait le parc de récréation. Le comité pour la protection ne l'entendait pas ainsi et, paraît-il, un nombre assez considérable de mémoires allaient dans le même sens, selon M. Guy Bussière, l'Avenir des parcs du Québec. C'est pour contourner la difficulté qu'il a été envisagé de supprimer, dans la loi, la classification des parcs. On l'a abordé tantôt et le ministre pourra répondre.

Le plan quinquennal et les budgets de fonctionnement. C'est quand même intéressant, c'est un élément important dans... Une autre raison qui peut nous faire craindre pour l'avenir des parcs est le plan quinquennal et les budgets de fonctionnement. C'est toujours M. Bussière, aux pages 6 et 7 de son document. A l'unisson ou presque, les directeurs régionaux demandent de ne pas réaliser les programmations prévues au plan quinquennal, ni les postes ni les budgets n'étant disponibles pour le fonctionnement. Et puis, il y a cette vieille idée de SOQUETOUR dont on discutera probablement demain, n'ayant pas le temps de le faire ce soir.

Cette fois, semble-t-il, c'est le Conseil du trésor qui est le plus ardent défenseur de la formule. Il ne serait pas sans danger que le conseil impose l'entrée de SOQUETOUR dans la gestion des parcs. À entendre quelques propos du ministre tantôt au sujet de SOQUETOUR, il y a de l'inquiétude.

Une autre sommité dans le monde du tourisme, M. Jacques Demers, a aussi des choses à dire. Il dit que, pour beaucoup de gens, l'avenir des parcs est incertain. M. Jacques Demers relie l'avenir des parcs nationaux du Québec à celui du tourisme au Québec. Voilà ce qu'il nous dit sur l'avenir du tourisme: Si nous maintenons le tempo actuel, si nous demeurons réciproquement à l'écart, je crains fortement pour notre avenir touristique puisque nous construisons des éléments difficilement intégrables. C'est à la

page 7 du document: Y a-t-il un avenir pour les parcs nationaux du Québec?

Pour mieux exploiter nos ressources, selon M. Demers, le gouvernement doit cesser de concevoir inlassablement de grands projets. Il y a également M. Pierre Boucher, sous-ministre adjoint, qui parlait de parcs historiques. L'avenir serait aux parcs historiques, semble-t-il. Ceux-ci joueraient un rôle de premier plan pour la protection et la mise en valeur du patrimoine national. Il dit: Que Parcs Canada ou le gouvernement fédéral veuille créer d'autres parcs historiques au Québec et développer ceux qui existent est hors de notre contrôle, mais plusieurs sites n'en constituent pas moins un patrimoine historique national important auquel le gouvernement du Québec ne peut se dérober. Il y a donc un créneau québécois qu'il appartient au Québécois d'occuper lui-même, sans que soit nécessairement remise en question l'action du gouvernement fédéral. C'était à la page 3 d'un texte de M. Boucher, les Parcs historiques, peut-être.

Même si ces sites historiques sont protégés par la Loi sur les biens culturels, on ne pourra jamais les mettre en valeur s'il n'y a pas de volonté gouvernementale de les traiter sérieusement dans le cadre d'un plan d'action voulu et dans la perspective d'un réseau intégré. C'est encore cette fameuse notion de volonté politique qui revient.

M. Bédard parlait, quant à lui, de réglementation. De son côté, M. Jean-Paul Bédard, de la Direction générale du plein air et des parcs du ministère, service des politiques et des programmes, nous parle de la réglementation des parcs. Selon lui, ces règlements mériteraient des ajustements. L'information est encore insuffisante, la signalisation fait défaut, on manque de personnel qualifié - entre autres, il spécifiait l'absence d'agents de conservation - l'accès au territoire est généralement mal contrôlé. On voit bien par là que les efforts du gouvernement québécois en matière de parcs ne donnent pas des résultats trop convaincants.

Il y avait un groupe de travail de la DGPAP et de l'association du public. Je pense que c'est un volet très important, parce qu'on a voulu déborder pour aller voir auprès de la population ce qu'elle pensait, pour être capable de bien les classer. Pour ce qui est de la participation du public au développement et à la gestion des parcs, c'est un thème qui reste encore à développer. Les formules sont à découvrir et à expérimenter et ce, dans une perspective d'équilibre entre les rôles et responsabilités de l'État et ceux des citoyens. C'est du moins ce que pense un groupe formé de la DGPAP, Direction générale du plein air et des parcs et du MLCP.

La volonté du public de s'impliquer dans le développement et dans l'exploitation

des parcs québécois n'est plus à prouver. Du côté gouvernemental, on a toutefois des interrogations, des souhaits, des craintes et parfois même des réticences et je cite, à la page 4: "On pourrait traduire la pensée de plusieurs ainsi: Est-ce vraiment profitable d'associer le public? Jusqu'où l'État peut-il encourager l'implication des citoyens où ils demeurent à la fois propriétaires et gestionnaires? Croyons-nous vraiment à l'association du public ou si, au fond, nous consultons pour la forme et déléguons par manque de ressource". C'est un document du ministère que j'ai cité, l'Association du public au développement et à la gestion.

Il y a finalement, je pense que le ministre l'a mentionné tantôt, M. Daniel Saint-Onge, et l'action du gouvernement. C'est quand même un directeur régional. J'aimerais vous faire part de cette déclaration-là, parce qu'au coeur de toute cette machine, il y a tout ce monde qui consulte le ministre ou qui informe le ministre, et c'est important. Et je termine avec cette citation de M. Saint-Onge dans l'Avenir des parcs ou les parcs de l'avenir. Il dit: "Les parcs de conservation créés sont encore aujourd'hui, pour plusieurs, vides de cette clientèle que l'on recherchait tant. Toutes les énergies et les ressources sont portées sur le développement du squelette, la pose du cosmétique et l'habillement. On a oublié l'étape principal lui donner une vie."

Finalement, comme je le disais au ministre tantôt, il y a eu une journée, il y a eu des textes qui ont été distribués et quand même des prises de position de gens à l'extérieur du ministère et aussi à l'intérieur du ministère. Il y a quand même de très grosses affirmations là-dedans sur les parcs et l'on sait que c'est une richesse absolument exceptionnelle. Lorsqu'on regarde dans les crédits, l'on se rend compte qu'il y a une diminution de 17 000 000 \$. Le ministre me dira dans les explications supplémentaires que c'est l'entente fédérale-provinciale qui prend fin, mais je pense que ce sont quand même des textes qui ont été publics, si je ne m'abuse, pour certains pour le moins, qui posent des interrogations majeures quant à l'action du gouvernement, quant à la volonté du gouvernement en ce qui concerne l'avenir des parcs. J'aimerais là-dessus entendre le ministre.

M. Chevette: Je vous remercie d'abord d'avoir cité... D'abord, ce sont trois jours d'étude qu'ils ont eus entre eux autres, les fonctionnaires des parcs, où ils ont invité différents bonhommes émanant soit du MICT, responsable du développement touristique en passant, de l'OPDQ qui investit ponctuellement ici et là, selon les demandes, de M. Lemieux et d'autres comme M. Bouchard du jardin botanique de Montréal. A partir de là, je les ai lus, les textes, et je

voudrais corriger parce que vous avez peut-être... Pour les fins du procès-verbal, je ne voudrais pas que vous fassiez dire à M. Bussière ce qu'il n'a pas dit. Je pense qu'il ne dit pas que c'est moi qui ai parlé d'un parc national des chutes Montmorency, il doit parler plutôt d'un autre ministre. Vous vérifierez, car je ne voudrais pas être injuste envers ses propos. J'ai bien lu le document et je ne crois pas qu'il parlait de moi à ce moment-là. Il parle de moi à un autre moment. Il parlait de moi en particulier sur la classification des parcs et non pas sur la chute Montmorency.

Ceci dit, je vais quand même répondre...

M. Côté: On peut le régler tout de suite, j'ai le texte entre les mains. Je peux me permettre de lire, à la page 3, le paragraphe. Si j'ai mal compris, je suis prêt... Il est dit à ce paragraphe: "Je pense à un article publié dans le journal Le Soleil, il y a quelques semaines, l'article coiffé du titre suivant qui rapportait les propos du député-ministre concerné..."

M. Chevette: Oui, mais le député-ministre concerné, c'est le ministre actuel des Affaires culturelles qui a parlé de ces chutes Montmorency; moi, je n'ai jamais fait de déclarations sur les chutes Montmorency.

M. Côté: Je suis prêt à amender...

M. Chevette: Donc, je ne voudrais pas faire dire... C'est parce que vous avez dit M. Chevette, tantôt, dans votre exposé.

M. Côté: Oui, d'accord. Effectivement je l'ai dit, je croyais que c'était cela. Donc, je le retire finalement si...

M. Chevette: C'est aux fins des procès-verbaux, cela rend justice à son texte. C'est seulement cela.

M. Côté: Et au ministre aussi.

M. Chevette: Oui; dans mon cas, je suis capable d'en prendre.

Voici. Pour répondre à votre question, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt l'ensemble de ces dossiers-là, moi aussi, et cela m'a fait découvrir qu'il y en a qui sont de l'école de 1940 et puis d'autres qui voient en l'an 2000. Entre autres, le texte de M. Saint-Onge m'a particulièrement plu parce qu'il a une vision de l'avenir sur les parcs et le texte de Larue me semble aussi très pragmatique, par rapport à la gestion des parcs actuelle. (19 h 45)

Ceci dit, il y en a qui devront évoluer; dans quelque société que ce soit, nous ne sommes pas à l'ère de 1940 où l'État doit imposer ses volontés. Si nous avons cru bon

en 1977 d'adopter une loi pour associer le public à la définition du concept même du type de parc qu'il voulait, ce n'est pas pour rien et ce n'est pas pour une région donnée, je l'ai dit tantôt, c'est pour l'ensemble des Québécois qu'on bâtit un parc. Il est normal qu'il y ait des biologistes et des écologistes qui soient de Montréal, qui viennent se préoccuper, au cours des audiences publiques qui viennent donner leur point de vue pour le mont Saint-Bruno, qui viennent donner leur point de vue sur le parc du Saguenay. Je pense que c'est tout à fait normal et c'est cela, l'association du public.

Quand un ministre désire que les débats portent sur les véritables objectifs et non pas sur les épithètes, c'est tenir compte exactement de ce que le public nous dit en audiences publiques. Le public vient nous dire en audiences publiques: Tel secteur du parc du Saguenay doit être conservé intact. Cela serait facile pour le ministre de bâtir sa proposition et dire: Voici, c'est qu'il faut absolument pour le monde de cette région et pour les Québécois. Il y en a qui voudraient cela. Moi, je ne suis pas de cette école. Il y en a qui se sentent peut-être mal à l'aise dans ce type de fonctionnement, mais on ne doit pas faire des consultations bidon quand on s'en va devant le public. On ne doit pas avoir peur de modifier des propositions qu'on fait, même si on y a travaillé avec acharnement, même si on y a consacré des heures immenses et intenses. On doit tenir compte de ce que le public nous dit. On doit tenir compte de ceux qui pataugent dans le milieu et qui connaissent, de fil en aiguille, chaque pouce de leur territoire.

Il est facile, derrière un bureau, de pontifier au niveau de nos hypothèses, de croire qu'on a la vérité absolue et d'accuser quelqu'un de manquer de couilles parce qu'il ose apporter des amendements à une proposition originelle. Mais, moi, ce n'est pas ma perception et ceux qui n'aiment pas ma perception, eh bien! vous savez ce qu'ils ont à faire. Tant que je serai là, je ne ferai pas d'audiences bidon, je vous jure cela. J'écoute les gens et, quand ce qu'ils disent a du gros bon sens, quand je crois fondamentalement que cela a de l'allure, quand je pose les questions et qu'on n'est pas capable de réfuter un mémoire que j'ai entendu en audiences publiques et qu'il est rempli de bon sens, si par le fait même, je me range du côté d'un mémoire et que je passe pour quelqu'un qui n'a pas de colonne vertébrale parce qu'il ose modifier sa proposition de départ, j'aime mieux passer pour un gars qui n'a pas de colonne vertébrale, mais qui vit aux heures de 1984 et non pas en 1940.

Ceci dit, pour moi personnellement, il n'y a pas de fausse démocratie dans les audiences publiques sur un parc. Il y a des gens qui veulent voir accoler des territoires qu'on a oubliés dans nos délimitations. Il y a

des gens qui nous disent: Telle aire de récréation, vous la faites trop vaste, il y a un danger pour tel type de flore que vous avez oublié ou que vous n'avez purement pas observé et que nous, écologistes ou biologistes, avons pu constater sur place. Je pense que c'est cela, des audiences publiques. C'est loin d'être de la fausse démocratie. Au contraire, on permet aux gens de s'exprimer sur leurs besoins, sur leurs désirs, sur leurs objectifs pour un parc.

Personnellement j'en ai déjà mené six ou sept, depuis que je suis ministre, en 18 mois et je suis très heureux de les avoir menées. On va arriver à des amendements à la loi qui plairont à du public, à certains publics, qui plairont à des fonctionnaires vivant aux heures de 1984 et qui déplairont à ceux qui sont accrochés à un concept très conservateur qui n'évolue point. C'est un fait. Mais, un ministre ne doit pas être là purement et simplement pour se laisser influencer par une seule catégorie; il doit être là pour avoir une vision globale dans tout cela et trancher selon une politique du gros bon sens. En tout cas, c'est mon approche.

Quant aux îles Mingan, on peut nous avoir taxés d'avoir manqué de volonté politique, mais je m'excuse. Pour un territoire évalué par les Travaux publics à quelque 230 000 \$, nous étions prêts à y mettre jusqu'à 2 500 000 \$ et Dome Petroleum, qui est en dette avec le fédéral, a mis 5 000 000 \$. Nous n'avions pas les capacités financières pour acheter quelque chose qui était d'un coût tout à fait démesuré. Je vois les questions en Chambre s'il avait fallu payer un territoire 5 000 000 \$ alors qu'il était évalué par les Travaux publics à 230 000 \$! On aurait passé pour faire du gaspillage, de la dilapidation des biens publics, etc., et je vois toute la ribambelle des questions. On a fait nos devoirs. On était allé au Conseil des ministres et le mandat que nous avions était de 2 500 000 \$. C'était trop bien payé à 2 500 000 \$; imaginez-vous à 5 000 000 \$! Donc, il ne faut pas avoir peur d'appeler les choses par leur nom.

Maintenant, vous me parlez... Vous m'avez parlé de ce qu'il y avait eu dans les parcs depuis les cinq dernières années. Il n'y a jamais eu autant d'argent dans les parcs depuis les cinq dernières années. On a mis le paquet et la reconnaissance juridique des parcs se fait graduellement conformément au plan quinquennal. J'ai un dossier pendant devant le Conseil des ministres pour mettre de l'argent accru par rapport à ce qu'il y a dans les crédits ici. Il y a des sommes d'argent accrues pour les parcs nationaux, mais il y a aussi des parcs régionaux qui ont besoin d'argent et qui attirent passablement de gens, entre vous et moi. Je pense au parc des chutes Darwin à Rawdon qui attire au-

delà de 100 000 visiteurs par année dans un petit parc régional. Est-ce qu'on doit ne pas soutenir aussi d'une certaine façon ces petites entités qui constituent un attrait touristique extraordinaire et qui contribuent à l'essor économique de petites municipalités? Député par député, pensez-y à vos dossiers, quand vous en avez. Vous réclamez des sommes au ministère; vous en réclamez à l'OPDQ et à juste titre. Je pense qu'il faut... Vous en réclamez vous-même tantôt, M. le député de Charlesbourg, pour un attrait touristique dans votre milieu. Et je trouve cela sain. Je trouve sain que chaque député se préoccupe du développement économique de son milieu. C'est certain que, si je suivais certaines recommandations, j'injecterais l'argent à un endroit, je me chromerais un parc national bien chromé. Il serait fini et tout le monde crierait bravo. Mais, entre-temps, j'aurais contribué à la diminution de l'essor économique dans plusieurs des milieux. Il me faut faire un partage équitable des ressources financières qu'on me donne et mon dossier qui est pendant devant le Conseil des ministres devrait me donner des crédits additionnels pour maintenir cet essor économique un peu partout au Québec, parce qu'on n'a pas le droit de centraliser à une même place.

Également, je peux vous dire que, dans l'ensemble, nous avons une gestion de nos parcs qui est saine actuellement. Je peux vous dire qu'on a un personnel qui répond fort bien à nos clientèles. Nous avons amélioré - pas moi, mais le personnel s'est amélioré de beaucoup. On ne reçoit plus de lettres de bêtises au ministère. On reçoit même des lettres de félicitations sur le comportement de nos employés à l'intérieur de nos parcs. Nous allons continuer à développer notre réseau de parcs nationaux. Nous allons continuer à développer un réseau de parcs régionaux. Et, si possible, nous allons même embarquer sur le terrain des parcs urbains où il y a un manque d'espaces verts chronique, entre autres, dans la région de Montréal. Je pense que c'est là l'objectif de mon ministère. Je serai toujours très heureux de collaborer et de travailler avec quiconque n'a pas peur de dire son point de vue, n'a pas peur d'avancer des hypothèses, mais a la sagesse de reconnaître que, dans une société qui évolue, on se doit de suivre le courant évolutif. Sinon, on s'encabane, on s'encarcane dans de vieilles traditions, de vieux concepts et on ne répond pas aux attentes des gens qui sont de plus en plus éveillés. Mme la députée, qui est présidente de cette commission, sait combien de plus en plus de gens sont éveillés aux aspects de la nature, de l'écologie, de la biologie en général. Vous le savez très bien, on en a parlé et je suis entièrement d'accord pour qu'on ouvre nos parcs aux amants de la

nature, qu'on arrête de penser à de vieux concepts et de vieux schèmes et que nos parcs deviennent des endroits éducatifs, que ne ce soit pas nécessairement pour les pêcheurs qui veulent aller taquiner le poisson. Cela en prend, mais il y a aussi les chasseurs d'images, ceux qui aiment l'interprétation de la nature, ceux qui veulent aller faire de l'observation de la nature, ceux qui veulent faire du canoë-kayak. Il faut ouvrir à l'ensemble de nos clientèles. Ceux qui ne désirent pas suivre ce courant évolutif n'ont qu'à demander des réaffectations.

La Présidente (Mme Bacon): M. le député de Charlesbourg.

Une voix: Il a répondu à votre question?

M. Côté: Non, à certaines de mes questions. Je pense que le ministre a...

M. Chevette: On pourra...

M. Côté: C'est une discussion très honnête. Finalement, je pense que c'est comme cela. À partir du moment où vous avez des fonctionnaires du ministère qui posent des questions comme celles-là dans des documents publics - peut-être pas publics, mais dont on a eu copie...

M. Chevette: Ce n'est pas sûr. J'espère que vous ne les avez pas reçus par la poste, par celui que je pense.

M. Côté: Non. Je ne les ai pas reçus par la poste, M. le ministre.

M. Chevette: D'accord.

M. Côté: Il est sûr que ce sont des documents qui étaient publics, finalement, qui étaient là-bas. Je pense que l'interrogation que je posais au ministre, parce que c'est une bonne partie de l'avenir du Québec, les parcs... Si on a pris la peine de créer... Pour décrier le ministre qui semble bien crispé...

M. Chevette: Je suis en pleine forme.

M. Côté: ... c'est 1 à 0 pour le Canadien.

M. Chevette: C'est vrai?

M. Côté: Oui.

M. Chevette: Merci, M. le député de Charlesbourg. Je vous permets deux minutes additionnelles, le temps d'en "scorer" un deuxième.

M. Côté: Il est quand même très important... Finalement, l'avenir des parcs au Québec, c'est capital. Si on a pris la peine d'adopter une loi ou de dépoussiérer celle qu'on avait en 1977, c'est parce qu'on avait une vision de l'avenir. Je suis heureux d'entendre que le ministre est devant le Conseil des ministres pour tenter d'avoir des sommes additionnelles. Est-ce que le ministre pourrait nous dire sur quelle base... Dans son envolée le ministre nous a parlé de toutes sortes de belles choses très intéressantes. Mais, au niveau du ministère, est-ce que vous avez actuellement des politiques établies concernant l'avenir des parcs? Où s'en va-t-on? Si je prends ce qu'il y a là-dedans, on ne sait pas où on s'en va. Vous semblez vouloir nous dire que vous savez où vous allez.

M. Chevette: Sur les parcs nationaux, je pourrais vous dire carrément tout de suite que les parcs nationaux sont gérés, administrés et les immobilisations seront faites par le ministère mais on y associera des associations qui voudront bien remplir des rôles précis, par exemple, les postes d'interprétation de la nature. Pourquoi est-ce toujours confié à une main-d'oeuvre régulière alors que les associations de jeunes naturalistes s'offrent spontanément pour venir occuper les services dans un centre d'interprétation de la nature? C'est ma perception et c'est vers cela qu'on va aller.

En ce qui regarde les parcs régionaux, on paiera pour les immobilisations avec les communautés locales ou régionales qui voudront bien embarquer mais il n'est pas question d'assumer la gérance des parcs régionaux. Cela va être clair dans la nouvelle politique. Ce seront les communautés intermunicipales ou, encore, les associations sans but lucratif qui en feront la gérance, mais ce ne sera pas l'État.

Quant aux parcs urbains, c'est naturellement le soutien technique et le soutien financier de l'État, mais cela sera confié aux municipalités responsables, la gérance. On s'en vient avec des politiques claires où on connaîtra les degrés d'autorité et les devoirs de chacun. Je pense que cela va clarifier beaucoup de choses.

M. Côté: Comme il est presque 20 heures, est-ce que le ministre pourrait demain matin et, si ce n'est pas possible, ultérieurement, nous donner les investissements qui ont été faits en immobilisations dans les différents parcs?

M. Chevette: Pas de problème.

M. Côté: Au cours des quatre ou cinq dernières années parce que le ministre nous a dit que cela avait été exceptionnel au cours des quatre ou cinq dernières années.

M. Chevette: Oui. Vous les aurez. Il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Bacon): Est-ce qu'il y a une dernière question? Il nous reste à peine trois minutes.

M. Rodrigue: Oui, Mme la Présidente. Le ministre a effleuré la question des espaces verts en milieu urbain tout à l'heure dans sa réponse. Il y a quelques mois, le ministre avait indiqué qu'il était à énoncer une politique dans ce domaine. Pour les gens de la ville de Laval, évidemment, c'est attendu avec beaucoup d'impatience et d'intérêt, également, puisque la ville de Laval, pour une bonne partie de son territoire, est zonée agricole mais également offre actuellement sur son territoire des boisés extrêmement vastes et importants que les citoyens nous demandent de protéger. J'aimerais savoir ce qu'il en est de la politique de protection et de développement des espaces verts. Où en sommes-nous rendus actuellement?

M. Chevette: J'avais obtenu - je crois que c'est le printemps ou l'automne dernier - un mandat de bâtir une proposition en ce qui regarde les parcs urbains et les espaces verts dans la région de Montréal. Mes fonctionnaires et une équipe fort dynamique ont préparé un projet fort intéressant qui a été soumis au COMPADR, comité d'aménagement et de développement régional. C'est rendu sur la table du Conseil des ministres pour décision. Là où il y a des décisions importantes à prendre, c'est: Est-ce que la dimension locale, ce qu'on appelle des parcs purement locaux, ne devrait pas être complètement du ressort, même sur le plan financier, des municipalités alors que les parcs dits intermédiaires qui desservent des populations de villes sur des territoires qui appartiennent à des communautés beaucoup plus larges, comme la Communauté urbaine de Montréal ou comme sur les rives, par exemple, de Rivière-des-Prairies à la ville de Laval, ou encore dans la MRC Champlain - on appelle cela le réseau intermédiaire ou les parcs urbains dits régionaux... Est-ce qu'on doit y aller immédiatement? Cela me prend d'abord le mandat d'aller consulter formellement les autorités municipales parce qu'elles ont des schémas d'aménagement dans leurs propres milieux. Dès que le Conseil des ministres m'autorisera à consulter formellement les autorités, j'irai à la ville de Laval, à Montréal, à la Communauté urbaine de Montréal et à la MRC Champlain pour leur présenter cette proposition qui est une hypothèse de sorte que, à l'aide de leurs techniciens - parce qu'à Montréal on a probablement plus de techniciens et plus de spécialistes qu'en compte mon propre ministère en ce qui regarde l'aménagement

de parcs urbains - on pourra s'asseoir et trouver une solution qui répondra au manque d'espaces verts chronique à Montréal.

D'autre part, je peux vous dire que dans les espaces... On a beaucoup d'espaces libres à Montréal qui sont inutilisés présentement. Je pense à toutes les servitudes, par exemple, d'Hydro-Québec, à des résidus de terrains pour le ministère des Transports, à des terrains qui appartiennent au ministère des Affaires sociales. On pense à toutes les voies ferroviaires désaffectées. On pense au fédéral qui a aussi des résidus de terrains. On pense que, pour faire un réseau intégré de parcs à Montréal, on a déjà 80% des espaces qui appartiennent à l'État, soit à des sociétés d'État, soit aux deux paliers de gouvernement, Québec-Canada, de sorte qu'on peut présenter une proposition fort intéressante pour les édiles municipaux et pour les collectivités locales qui ont grandement besoin de se voir confier des espaces verts additionnels.

La Présidente (Mme Bacon): Merci, M. le ministre. Il est 20 heures. Nous ajournons les travaux de cette commission à demain matin, 9 heures, à la salle du Conseil législatif.

(Fin de la séance à 20 h 1)