



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministères: Transports
Environnement
Office de planification et
de développement du Québec

Période: Janvier à juin 1985

Le mardi 24 septembre 1985 - No 49

Président: M. Richard Guay

QUÉBEC

Table des matières

Réponses déposées	CAE-2001
Transports	CAE-2001
Avril	CAE-2001
Juin	CAE-2005
Environnement	CAE-2009
Avril	CAE-2009
Mai	CAE-2013
Juin	CAE-2014
Transports (suite)	CAE-2021
Janvier	CAE-2022
Office de planification et de développement du Québec (OPDQ)	CAE-2039

Intervenants

M. Léopold Marquis, président

M. Guy Tardif

M. John Ciaccia

M. John O'Gallagher

M. Gilles Rocheleau

M. Adrien Ouellette

Mme Lise Bacon

M. Henri Le May

M. Yvon Vallières

M. Jean-Pierre Saintonge

M. Luc Tremblay

* M. Pierre Michaud, ministère des transports

* M. Jacques Charland, idem

* M. Jacques Vézeau, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 24 septembre 1985

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures douze minutes)

Le Président (M. Marquis): La commission permanente de l'aménagement et des équipements est réunie afin de procéder à l'étude des engagements financiers de différents ministères pour les mois d'avril, mai et juin. De 14 heures à 15 heures, ce seront les engagements du ministère des Transports, en présence du ministre, M. Guy Tardif; de 15 heures à 16 heures, ceux du ministère de l'Environnement; de 16 heures à 18 heures, ceux qui concernent l'Office de planification et de développement du Québec, ainsi que le Fonds de développement régional et le ministère des Transports, pour certains programmes, en présence du ministre, M. Henri Le May. À 18 heures, ce seront les engagements du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Réponses déposées

L'assemblée est ouverte. Dépôt de la liste des réponses obtenues depuis les séances des 28 et 30 mai 1985. Le document est déposé.

J'ai oublié de demander au secrétaire de faire l'appel des membres présents, s'il vous plaît!

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Bacon (Chomedey), MM. Beauséjour (Iberville), Ciaccia (Mont-Royal), Gravel (Limoilou), Le Blanc (Montmagny-L'Islet), Marquis (Matapédia), O'Gallagher (Robert Baldwin) et Tremblay (Chambly).

Transports

Le Président (M. Marquis): Merci beaucoup, M. le secrétaire. Est-ce qu'il y a des questions sur des engagements déjà vérifiés du ministère, des Transports? Aucune question. Je passe donc à l'étude des engagements financiers du mois d'avril 1985.

M. le député de Mont-Royal.

Avril

M. Ciaccia: M. le Président, je voudrais poser une question au ministre sur l'engagement 105; concernant la ligne de banlieue de Montréal-Rigaud, engagement au montant de 96 132, 97 \$: "Supplément pour porter à 749 000 \$ le coût des travaux de construction des quais et d'installation d'un

système d'éclairage aux stations Beaurepaire et Baie d'Urfé sur la ligne de banlieue de Montréal-Rigaud." Je voudrais faire porter mes remarques et poser des questions sur cette ligne Montréal-Rigaud.

On a un supplément d'engagement. Le 7 juin, M. le ministre, vous écriviez à M. Benoit Bouchard, ministre d'État aux Transports, à Transports Canada, et vous parliez des deux lignes, Rigaud et Deux-Montagnes. Au deuxième paragraphe de votre lettre, vous disiez: "Le gouvernement pourrait remettre en question la poursuite de l'exploitation de ces deux lignes si les conditions d'exploitation actuelles sont maintenues." Est-ce que le ministre pourrait expliquer le fait que, d'un côté, vous ayez dépensé quelque 750 000 \$ jusqu'à maintenant pour des travaux de construction et que, d'un autre côté, vous sembliez dire au ministre d'État fédéral des Transports que vous pourriez remettre en question l'exploitation de ces deux lignes?

M. Tardif: M. le Président, je pense qu'il faut faire la distinction entre les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'exploitation. Nous nous sommes engagés dans un processus de modernisation des trains de banlieue et un certain nombre de dépenses ou d'engagements ont été encourus qui, pour l'information du député de Mont-Royal, atteignent à ce jour un peu plus de 30 000 000 \$. Je parle ici des trains de banlieue en général, soit la ligne 3 et la ligne CP-Rigaud. Donc, il n'y a pas de contradiction jusque-là.

Lorsque, dans ma lettre au ministre d'État aux Transports, j'ai dit qu'à moins de changements - je ne sais plus très bien le libellé de la lettre - je m'interrogeais sérieusement sur la continuation du service, je parlais des dépenses d'exploitation. Le député de Mont-Royal devrait savoir que l'exploitation de ces trains de banlieue coûte, cette année, à peu près 31 000 000 \$, que les revenus sont de l'ordre de 5 000 000 \$ à 6 000 000 \$, ce qui laisse un déficit de quelque 25 000 000 \$ cette année dont entre 6 000 000 \$ et 7 000 000 \$ sont assumés par la communauté urbaine et 19 000 000 \$, plus ou moins, par le gouvernement du Québec.

La lettre que j'ai envoyée à M. Bouchard, d'ailleurs, n'est qu'un élément dans l'échange de correspondance que j'ai entretenu et dans les échanges verbaux et

par écrit avec M. Mazankowski. En effet, le Québec, à l'instar, d'ailleurs, de l'Ontario, à l'instar de Via Rail a prié et prie solennellement le gouvernement fédéral de revoir la Loi sur les chemins de fer, de façon que, lorsque pour des raisons, disons, de rentabilité les transporteurs ferroviaires CN-CP décident de se retirer d'un territoire, ils le fassent complètement et non pas à demi, c'est-à-dire cesser de donner le service, mais continuer à nous imposer leurs règles du jeu, leurs lois, leurs conventions collectives, entraînant des déficits de l'ordre de ceux que l'on connaît.

Je voudrais faire remarquer au député de Mont-Royal que ces déficits d'exploitation qui, cette année, vont atteindre 25 000 000 \$ sur les trains de banlieue sont pour moi, dans la mesure où c'est récurrent, beaucoup plus une cause de soucis que les dépenses dites d'immobilisations. Les dépenses d'immobilisations sont une chose, mais je serais prêt à faire une croix sur ces dépenses d'immobilisations, à la fois celles qui ont été faites et celles à venir, si nous n'obtenons pas une révision de la Loi sur les chemins de fer.

J'ai reçu, pour le renseignement du député toujours, une copie d'un projet de loi que je trouve totalement inadéquat à cet égard. D'ailleurs, mon collègue, le ministre ontarien des Transports, a eu la même réaction face à ce projet plutôt timide. Nous avons tous les deux rattrapé auprès de M. Mazankowski pour que les modalités soient totalement modifiées et qu'encre une fois, ayant décidé de se retirer, les deux transporteurs ferroviaires nous laissent gérer ces lignes selon nos critères, nos façons de fonctionner comme pour les lignes de métro à Montréal, par exemple.

M. Ciaccia: Je trouve difficile à comprendre la distinction que le ministre semble faire par rapport aux immobilisations. Je comprends que les chiffres ne sont pas du tout comparables, mais l'un est intimement lié à l'autre. Si vous faites des rénovations qui sont des dépenses d'immobilisations d'un côté, et que de l'autre côté vous dites: S'il n'y a pas de changements à la loi, on ne pourra pas continuer l'exploitation, il me semble qu'un ne va pas sans l'autre. Ils sont tous les deux liés. Ce serait un gaspillage de dire: On va cesser d'exploiter la ligne et les immobilisations seront les immobilisations.

M. Tardif: Ce serait un gaspillage de continuer, j'en conviens avec le député.

M. Ciaccia: Le gaspillage, ce serait si vous cessiez. Je ne peux pas le concevoir. C'est un des seuls endroits où il y a un tel service. Il y a beaucoup de villes qui aimeraient avoir un service comme celui qui existe pour Montréal-Rigaud et Montréal-

Deux-Montagnes.

M. Tardif: Je m'excuse.

M. Ciaccia: Au lieu de demander au gouvernement fédéral d'attaquer cela à la pièce et de lui dire: Changez votre loi concernant le mode de fonctionnement quant à la question des conventions collectives, etc., est-ce que vous avez pensé à faire, si je puis dire, un "package deal" et à dire au fédéral: Il y a X nombre de passagers et apparemment, il y a une étude qui démontre que, s'il y avait des rénovations adéquates... Je parle de Montréal-Rigaud, oublions pour le moment Montréal-Deux-Montagnes; c'est peut-être le même principe, mais... Mon comté n'est pas dans Montréal-Rigaud.

M. Tardif: Il longe la ligne Montréal-Rigaud.

M. Ciaccia: Avez-vous pensé à faire un "package deal" au gouvernement fédéral et à lui dire: Si vous faites les changements nécessaires quant à l'exploitation, ce qui va affecter les coûts, nous sommes prêts à faire les modernisations nécessaires qui vont avoir pour effet d'accroître la clientèle? Je remarque que le train de la rive sud n'est pas mentionné ici, mais le même principe s'applique parce que, vraiment, les modernisations n'ont pas été faites sur la rive sud. Je remarque que, plus tard, vous demandez la prolongation des fonds pour la rénovation. Je vais vous demander tantôt si cela a été accordé.

Au lieu de dire: Changez cette loi et d'attaquer le problème à la pièce, faites un "package deal". Dites: On est prêt à faire les modernisations nécessaires, à mettre un certain montant pour les modernisations, ce qui va accroître la clientèle, mais en contrepartie on ne le fera pas à moins que vous ne changiez la loi. Autrement dit, en plaçant quasiment le gouvernement fédéral dans une position où il ne peut pas dire non, vous auriez l'appui de la population, vous auriez l'appui des députés qui sont concernés et vous auriez certainement l'appui du critique du Parti libéral en matière de transports. Faites un "package deal" et dites: Voici ce que le gouvernement est prêt à faire, mais vous changez les lois. Les conséquences seront que les déficits seront réduits non seulement parce que la loi sera changée et que les conventions collectives, etc. ne s'appliqueront pas exactement, mais il y aura les rénovations qui augmenteront la clientèle.

M. Tardif: Je suis bien heureux d'entendre le député de Mont-Royal dire qu'il serait prêt à appuyer une telle position puisque c'est précisément ce qui a été demandé. Nous sommes prêts à nous engager

jusqu'à concurrence des 80 000 000 \$ de rénovations. Nous en avons affecté ou engagé au-delà de 30 000 000 \$. Il reste à peu près 50 000 000 \$. Nous sommes prêts à aller de l'avant avec cela, mais ce que nous disons, c'est que nous ne pouvons financer ces rénovations et, en même temps, encourir des déficits d'exploitation de l'ordre mentionné. C'est exactement ce que j'ai dit et je suis bien heureux d'entendre le député de Mont-Royal me dire qu'il est prêt à appuyer une telle position.

M. Ciaccia: C'est la première fois que j'entends le ministre dire qu'il est prêt à mettre des fonds du gouvernement du Québec en plus des fonds... Ce ne sont pas des montants illimités. C'est évident que les montants qu'il reste dans l'entente fédérale-provinciale existante ne sont peut-être pas suffisants pour faire une rénovation adéquate. Il se peut que cela prenne des montants supplémentaires du gouvernement du Québec. Le rapport Gascon mentionnait, pour la rénovation, par exemple, de la ligne Montréal-Deux-Montagnes, 70 000 000 \$, n'est-ce pas? Si au gouvernement fédéral il reste seulement 36 000 000 \$ ou 40 000 000 \$ de disponibles, cela voudrait dire que le gouvernement du Québec devrait ajouter la différence. Est-ce que le ministre - je veux bien le comprendre - est prêt à dire: Oui, le gouvernement du Québec est prêt à prendre les fonds disponibles du gouvernement fédéral, à ajouter un montant que vous allez décider, soit le montant nécessaire, et à dépenser ces sommes pour la rénovation de ces lignes pourvu que le gouvernement fédéral amende la loi en ce qui concerne l'exploitation?

M. Tardif: Le gouvernement est là, M. le Président, jusqu'à concurrence d'un montant de 80 000 000 \$. Il y a plus de 32 000 000 \$ d'engagés jusqu'à maintenant.

Si le député me parle d'une autre entente en ce qui concerne possiblement la modernisation de la ligne 3 qui, elle, est beaucoup plus coûteuse et qui déborderait largement le cadre de l'entente, on est ouverts à cela. La preuve qu'on est ouverts, c'est qu'il y a un décret gouvernemental qui a été adopté au mois de mars 1981 et qui est public. Ce décret prévoyait la construction de la ligne 6, la construction ou l'aménagement de la ligne 3 et des travaux sur la ligne 5. Il donnait effet à une entente avec la communauté urbaine. Or, la communauté urbaine, à l'intérieur de laquelle siègent des représentants de toutes les villes de la communauté, y compris des villes de la partie ouest de l'île de Montréal, a remis en cause cette entente qui était intervenue entre le gouvernement du Québec et la Communauté urbaine de Montréal. Présentement, la communauté hésite à s'engager dans

d'autres dépenses reliées à la modernisation ou même à la prolongation de toute infrastructure de transport lourde.

Je dis au député que oui, le "package deal" est là pour ce qui est de l'utilisation des sommes sur lesquelles il y a eu une entente en ce qui concerne les 80 000 000 \$ comme tels. D'ailleurs, je dois dire au député que je compte aborder la question personnellement à nouveau avec M. Mazankowski et également avec d'autres ministres des Transports qui ont le même problème lors de la conférence des ministres des Transports qui aura lieu à Vancouver la semaine prochaine.

M. Ciaccia: Pour terminer sur ce sujet, M. le Président - parce que j'aurai des questions concernant d'autres engagements financiers - si je comprends bien, le ministre nous dit qu'il est prêt seulement à dépenser les sommes que le gouvernement fédéral a mises à sa disposition, soit quelque 80 000 000 \$.

M. Tardif: Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit: Jusqu'à concurrence de l'entente que nous avons conclue avec eux et pour laquelle nous assumons... Combien, M. Michaud? 40 %, 50 %?

M. Michaud (Pierre): 50 %.

M. Tardif: 50 %. Alors, ce n'est pas uniquement des sommes que le gouvernement fédéral a mises. Je n'ai jamais dit cela au député.

M. Ciaccia: Vous parlez d'un "package deal" avec toute la communauté urbaine, etc. Vous me donnez l'impression - je peux bien me tromper - que c'est encore le même débat que celui qu'on a fait. Cela fait un an qu'on en parle.

M. Tardif: Ce n'est pas le même débat. (14 h 30)

M. Ciaccia: Cela semble mêler les cartes un peu. On parlait de ces deux lignes-là, Montréal-Rigaud et la rive sud, parce que c'est ça qui touche le fédéral, et de la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Moi, je parlais d'un "package deal" avec le gouvernement fédéral sans inclure, à ce moment-ci, tous les problèmes que la communauté urbaine peut avoir, parce qu'il y a des problèmes qui vont au-delà de la ligne Montréal-Deux-Montagnes avec la communauté urbaine.

M. Tardif: Je m'excuse, mais c'est le député de Mont-Royal qui a fait porter la question au-delà de l'entente intervenue avec Ottawa. Le député de Mont-Royal me dit: Est-ce que le ministre me dit qu'il est prêt à mettre de l'argent en sus de ce qui a été convenu avec Ottawa? Pour répondre à sa

question, je fais référence au décret gouvernemental du mois de mars 1981 où j'ai dit que oui, le gouvernement du Québec était prêt à mettre plus d'argent. Combien plus? Cela voulait dire, entre autres choses, financer les infrastructures en question, de la même manière que le sont les prolongements du métro.

C'est le député de Mont-Royal qui a élargi la question en me demandant si je pouvais mettre plus d'argent. J'ai dit: Oui, il y a un document qui m'autorisait, en quelque sorte, à le faire en mars 1981, mais qui a été remis en question par la communauté.

Si je reviens à l'entente avec Ottawa, je dis que je suis prêt à dépenser les sommes jusqu'à concurrence des montants prévus. J'ai, d'ailleurs, demandé au ministre d'État aux Transports une prolongation des délais, ce qu'il a accepté. Nous utiliserons ces sommes, mais, encore une fois, les déficits d'exploitation croissent selon une courbe exponentielle et inquiètent non seulement celui qui vous parle, mais également les élus de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Ciaccia: Si je comprends bien, le ministre n'est pas prêt, aujourd'hui, à dire: Le gouvernement du Québec est prêt à faire les rénovations aux lignes de la rive sud, de Montréal-Rigaud, et de Montréal-Deux-Montagnes. Je me limite à ces trois-là et j'exclus la Communauté urbaine de Montréal, sous réserve d'une entente, de changements du gouvernement fédéral sur les lois qui s'appliquent à ces trois. Se limitant à ces trois endroits, est-ce que le ministre est prêt à dire aujourd'hui...

M. Tardif: Je suis prêt à faire des travaux de rénovation jusqu'à concurrence des montants prévus à l'entente, M. le Président, à partir du moment où les lois régissant l'exploitation de ces lignes - pas d'autres - seront modifiées. Oui, je suis prêt à prendre cet engagement.

M. Ciaccia: J'exclus la CUM.

M. Tardif: J'exclus la CUM également.

M. Ciaccia: Je parle strictement de la rive sud, de Montréal-Rigaud et de Montréal...

M. Tardif: La rive sud fait plus ou moins partie de l'entente, encore.

M. Ciaccia: C'est un problème qui existe, il y a un besoin de rénovation, les fonds fédéraux sont là.

M. Tardif: La même règle s'appliquerait si tant est qu'elle était couverte par l'entente, c'est-à-dire que nous ferons des travaux de rénovation là à partir du moment

où on pourra exploiter cela sur une base plus économique et plus rentable. Ce qui n'était pas rentable pour le CN-CP ne le sera pas plus pour nous, pour la communauté urbaine ou pour quiconque en fonctionnant selon ces règles-là.

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

M. O'Gallagher: Je voudrais tout simplement parler de la ligne 3, la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Il est vrai qu'on a dépensé quelques milliers de dollars pour des rénovations.

M. Tardif: Quelques millions.

M. O'Gallagher: Pardon?

M. Tardif: Quelques millions.

M. O'Gallagher: Quelques millions, mais ces millions ont été dépensés tout simplement dans des parcs de stationnement et pour l'amélioration des gares. Pour l'équipement désuet, vieux de 65 ans, rien du tout n'a été fait. Je ne vois pas de quelle manière on pourrait attirer plus de passagers sur cette ligne-là quand on utilise un équipement qui ne peut répondre aux besoins d'aujourd'hui. On voit encore des délais épouvantables en hiver. Les gens ont perdu confiance dans cette ligne. De cette façon, on ne pourra jamais augmenter la clientèle si on ne change pas l'équipement. Il va falloir prendre la décision, un jour prochain, de changer l'équipement et le système de signalisation pour augmenter le rendement de la ligne et le nombre de passagers qui pourraient l'utiliser. Si on remet en question les lignes de chemins de fer comme la ligne no 3, aussi bien remettre en question les lignes de métro de surface ailleurs sur l'île de Montréal.

M. Tardif: Non. Il n'y a pas de comparaison. M. le Président, pour l'information du député de Robert Baldwin, les dernières estimations pour la modernisation complète de la ligne 3 s'élèvent à plus de 150 000 000 \$. Deuxièmement, s'il est intéressé par la desserte des trains dans l'ouest, qu'il nous appuie donc dans la démarche que nous faisons pour amender la Loi sur les chemins de fer et qu'il appuie le maire Boll et le maire Maurille Séguin de la Conférence des maires de banlieue; ils sont parfaitement au courant et ils se rendent bien compte, eux aussi, que cela n'a pas d'allure de nous obliger à fonctionner dans ces conditions. Je lui dis tout simplement de nous appuyer dans cette démarche. On ne peut pas agir dans ces conditions.

M. Ciaccia: Voulez-vous dire qu'avec

l'amendement à la loi vous seriez prêt à procéder à la rénovation de la ligue Montréal-Deux-Montagnes?

M. Tardif: Je suis prêt à aller pour le moment jusqu'à concurrence des sommes engagées et autorisées, c'est-à-dire 80 000 000 \$.

M. Ciaccia: Ce sont des sommes fédérales seulement?

M. Tardif: Non, ce ne sont pas des sommes fédérales.

M. Ciaccia: Non? Combien? Non, non, d'accord.

M. Tardif: Le député a donc l'oreille dure!

M. Ciaccia: Excusez-moi, je vous demande une information.

M. Tardif: C'est moitié-moitié.

M. Ciaccia: 40-40.

M. Tardif: Non, ce n'est pas exact. C'est moitié-moitié pour 70 000 000 \$ et c'est 10 000 000 \$ venant direct du CN, c'est cela?

M. Ciaccia: Sur les 80 000 000 \$, combien de fonds fédéraux y avait-il?

M. Tardif: Je corrige à l'intention du député. Les 80 000 000 \$ proviennent uniquement d'Ottawa. Ce que nous investissons, nous, vient en-deça de ce montant. C'est cela.

M. Ciaccia: Si la loi est changée, combien...

M. Tardif: 50-50.

M. Ciaccia: Vous êtes prêts à aller à 50-50? Alors, s'il reste 40 000 000 \$ au fédéral, vous pourriez mettre 40 000 000 \$ additionnels, s'il reste 50 000 000 \$, ce sera 50 000 000 \$.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: C'est bon à savoir.

Le **Président (M. Marquis):** Les engagements financiers d'avril 1985 sont-ils vérifiés?

M. Ciaccia: Avril? Oui, terminé pour moi.

Le **Président (M. Marquis):** Les engagements financiers d'avril 1985 sont vérifiés.

Les engagements de mai 1985. Aucune question sur les engagements de mai 1985? Donc, les engagements de mai 1985 sont vérifiés.

J'appelle les engagements de juin 1985.
M. le député de Mont-Royal.

Juin

M. Ciaccia: Bon! Les engagements de juin 1985. Les engagements 40, 41, 42 et 43, ce sont des renouvellements de contrats de services pour agir à titre d'experts-conseils pour assister le ministère dans certaines études relatives au transport terrestre des personnes. Les fournisseurs sont Canatrans Inc., Transurb, etc. Il y a différents fournisseurs. S'il y a des mandats précis pour ces contrats, le ministre pourrait-il nous les décrire?

M. Tardif: M. le Président, ceci est de la prestation de services de gens qui travaillent essentiellement sous la direction de cadres du ministère, en quelque sorte pour suppléer au fait que le ministère des Transports ne possédait pas de structures ou d'expertise dans le domaine précis des trains de banlieue, d'une part. Je voudrais simplement rappeler que les travaux qui ont impliqué des déboursés de quelque 32 000 000 \$ sur la ligne CP Rigaud, CN Deux-Montagnes, les études reliées à la ligne Saint-Hilaire font partie d'un mandat précis, mais il y en a d'autres également. Je pense, entre autres, à la desserte de la CTRSM, notamment vers Montréal - le terminus d'autobus de la CTRSM - et l'obligation dans laquelle nous avons été de déplacer ce terminus à la suite des demandes du CN, notamment, et de la ville de Montréal.

Alors, il y a des études de traitement préférentiel sur le pont Viau et au sud du pont Viau. Donc, on pense, entre autres, en termes de voies réservées. Il y a l'accessibilité prioritaire à la station de métro Longueuil, les traitements préférentiels pour les autobus et le terminus de la CTRSM au centre-ville de Montréal, les améliorations des voies réservées sur le pont Champlain, la signalisation pour les véhicules de transport collectif, le potentiel de traitement préférentiel pour les autobus dans l'axe Henri-Bourassa, l'évaluation du potentiel de covoiturage. Là-dessus, peut-être que le député a manqué cet événement, mais par exemple, nous avons mis au point un logiciel pour le covoiturage qui permet à toute personne qui le désire de s'inscrire en donnant son nom, son adresse et son code postal. Alors, il s'agit d'autant de travaux qui ont été faits par ces groupes sous la direction des cadres du ministère.

M. Ciaccia: Le problème qui existe maintenant à la STCUM semble être un

problème de déficit. Il semble y avoir une crise aiguë, selon eux, en ce qui concerne le financement. Je voudrais savoir si vos études portent sur le financement soit de la construction du métro ou de son fonctionnement; c'est ce qui semble être le vrai problème à la société de transport. Je voudrais demander au ministre s'il ne croit pas qu'il y a un manque de planification à son ministère car, d'un côté, vous financez, vous payez, vous construisez - vous ou vos mandataires par le biais de l'argent que vous investissez - le prolongement de la ligne 5, par exemple, et la STCUM dit: On ne peut pas l'ouvrir parce qu'on a trop de déficit. Qu'est-ce que le ministre entend faire dans cette situation? C'est une situation très sérieuse, un problème aigu pour la Communauté urbaine de Montréal. Qu'est-ce que le ministre va faire?

M. Tardif: J'ai rencontré les gens de la Communauté urbaine de Montréal pas plus tard qu'hier, entre autres. Je voudrais simplement rappeler un certain nombre de chiffres élémentaires au député de Mont-Royal, chiffres qui lui ont peut-être échappé. Le transport en commun sur l'île de Montréal coûte 600 000 000 \$. Là-dessus, les usagers paient à peu près 200 000 000 \$, c'est-à-dire 33 1/3 %. Cela veut donc dire que les deniers publics, les fonds publics assument les 2/3, 66 2/3 % ou 400 000 000 \$. Cette contribution des fonds publics provient pour 44 % des 66 % du gouvernement du Québec et pour 22 % des villes de la communauté.

Faites le calcul: pour chaque dollar que coûte le transport en commun sur l'île de Montréal, 0,22 \$ proviennent des municipalités, 0,33 \$ des usagers et 0,44 \$ de l'État. Cela fait 0,99 \$; l'autre cent, je vous le donne en mille. C'est le partage actuel. Quand le député me demande ce qu'on a fait, je trouve que l'on a contribué largement au coût du transport en commun sur l'île de Montréal.

Quant à la planification des lignes - puisque c'est ce qui le préoccupe - cette planification avait été faite à une époque, il faut bien l'avouer, de croissance démographique pour ce qui est, en tout cas, de la couronne autour de l'île de Montréal. Cette planification, dans le temps, de la desserte par métro, qui était basée sur ces projections de croissance démographique, ne s'est pas révélées exactes non seulement, d'abord, pour la ville de Montréal mais, ensuite, même pour la Communauté urbaine de Montréal qui a perdu une partie de sa population au profit de la couronne nord, de Laval, notamment. Si Laval est rendue à 275 000 habitants - je pense, selon les derniers chiffres connus - c'est que ces gens sont venus de quelque part et un bon nombre d'entre eux sont venus de l'île de Montréal.

Même chose sur la rive sud.

(14 h 45)

C'est donc cet exode vers la banlieue qui est venu renverser passablement les tendances. Il faut prendre acte de cela et peut-être, effectivement, s'interroger sur un certain nombre de décisions. Le député me demande: Si cela était à refaire aujourd'hui, est-ce que les lignes de métro qui avaient été planifiées à l'époque devraient être continuées? Je me pose des questions aussi, compte tenu des renversements de la tendance démographique.

M. Ciaccia: C'est une bonne attitude que vous prenez pour l'avenir. Quand le ministre nous donne les chiffres, on est conscient des chiffres. Je pense que c'est de notoriété publique. On sait que l'usager paie approximativement un tiers à 40 % des coûts et le reste est payé par la municipalité et le gouvernement du Québec. On ne remet pas en question le fait que le gouvernement du Québec en paie une portion assez élevée, mais la question n'est pas là.

M. Tardif: Quelle est-elle?

M. Ciaccia: Quelles politiques nous ont menés à ce point-là? Malgré la contribution du gouvernement du Québec, la crise existe quand même selon la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Le ministre oublie de nous dire que le gouvernement modifie les règles du jeu quand il le veut. Quand le gouvernement du Québec a vu que sa contribution commençait à s'élever, il l'a plafonnée. Le gouvernement du Québec - ce n'est pas nécessairement par l'entremise du ministre - par ses politiques: taxe ascenseur, taxe sur le carburant, coûts de la CSST, primes d'assurances, est venu ajouter aux dépenses de la STCUM et augmenter le déficit.

On se trouve aujourd'hui dans une situation où le déficit commence à être inquiétant pour tout le monde. La Communauté urbaine de Montréal ne sait pas ce qu'elle doit faire pour essayer de trouver les fonds nécessaires. Elle a augmenté les tarifs, mais il y a des pressions... Plus elle va augmenter les tarifs, moins elle aura d'usagers et c'est presque "contreproductif". C'est dans ce sens-là que je demande au ministre ce qu'il va faire. Je ne dis pas que vous n'avez pas contribué, mais votre politique de financement a peut-être été une des causes du fait qu'on se trouve dans la situation où on se trouve aujourd'hui. Vous financez le métro à 100 % et les autobus à 75 %. Il y a donc une pression pour construire des métros. Vous venez de dire: Si c'était à repenser, on ne referait pas la même chose. Cela concerne le passé, on ne peut pas le défaire.

Qu'allez-vous faire pour l'avenir? Est-ce

que vous êtes prêt à prendre l'engagement formel, premièrement, d'étudier ce problème publiquement devant une commission parlementaire ou autre, où les gens peuvent présenter leur point de vue, autant les usagers que les élus de la STCUM et le gouvernement? Êtes-vous prêt à prendre l'engagement formel que vous allez trouver une nouvelle formule de financement non seulement pour les coûts de fonctionnement, mais aussi pour les immobilisations futures pour les constructions en vue de fournir le transport en commun à Montréal?

M. Tardif: D'une part, pour ce qui est des immobilisations, cela a toujours été la décision de la Communauté urbaine de Montréal et du BTM de planifier l'organisation des infrastructures, leur construction, sujet, évidemment à l'approbation du ministère des Transports et du Conseil des ministres puisque, finalement, on ramasse la note.

Pour ce qui est des dépenses d'exploitation, M. le Président, que voulez-vous que je vous dise? Le député de Mont-Royal, avec nous, en commission parlementaire et en Chambre, a voté pour le principe et même pour les modalités d'une loi que nous avons adoptée lors de la dernière session, qui remet la totalité de la gestion du transport en commun sur l'île de Montréal aux élus locaux. La loi a été adoptée au mois de juin dernier. Nous sommes rendus au mois de septembre et le conseil que prévoit ladite loi n'est pas encore formé. Les autorités de la Communauté urbaine de Montréal ont, à l'égard de la gestion du niveau de la qualité et de la quantité des services à offrir, pleine latitude pour prendre des décisions.

Ce que je dis au député présentement, c'est que les conditions opérationnelles - je crois comprendre qu'il y a eu diverses fuites concernant la proposition budgétaire de la STCUM - semblent nous indiquer, effectivement, un accroissement des dépenses assez considérable. J'ai jeté un coup d'oeil rapide, notamment, pour me rendre compte qu'une bonne partie de ces dépenses sont liées à une augmentation de près de 500 personnes. L'une des questions qu'on peut se poser - et c'est la question que j'ai, d'ailleurs, posée aux gens de Communauté urbaine de Montréal - c'est: Est-ce qu'un tel ajout est nécessaire dans l'immédiat? Ce que je dis présentement, c'est que, de tous les partenaires, notre contribution est celle qui est la plus élevée. Il faudra très certainement que les autres partenaires songent aussi à faire leur part.

Lorsque le député dit que nous avons plafonné nos contributions au transport en commun, je voudrais le corriger à cet égard. Nous les avons accrochées à celles des municipalités. Ce n'est pas pareil. Nous

étions les seuls dindons de la farce: notre contribution augmentait et celle des municipalités plafonnait. Maintenant, on est accroché ensemble. C'est la différence, M. le Président. Le résultat de mes rencontres d'hier avec les gens de la ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal démontre, je pense, qu'ils sont aussi d'accord pour essayer de revoir les propositions budgétaires de la STCUM. Ce n'est peut-être pas la bonne année pour engager 500 personnes.

M. Ciaccia: Si je comprends bien, vous leur avez dit: C'est votre faute et ils vous ont répondu: Merci beaucoup.

M. Tardif: Ce n'est pas cela que j'ai dit. C'est le député qui dit cela.

M. Ciaccia: Non, mais quand vous dites que vous n'avez pas plafonné... C'est vrai que la conséquence de la nouvelle formule fait que la contribution des municipalités va toujours en augmentant, mais quand vous dites que c'est la CUM qui décide des immobilisations...

M. Tardif: Je serais prudent avant de dire cela. J'apporterai des graphiques au député pour lui montrer que c'est plutôt l'inverse qui s'est produit dans le cas de la contribution des municipalités.

M. Ciaccia: Dans le passé.

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Dans le passé, mais votre nouvelle formule va renverser cela.

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Quand vous dites que c'est la CUM qui décide des immobilisations, vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas un peu de "tordage de bras" de la part du ministre ou du ministère des Transports. Prenez la ligne 6. Votre prédécesseur voulait absolument qu'elle soit construite. Ils n'ont pas pu prendre de décision autre que celle que le ministère des Transports voulait prendre. En théorie, vous avez raison, mais, en pratique, vous avez plus que votre part de la responsabilité. Je ne vous blâme pas d'une certaine façon, parce que c'est vous qui payez 100 %. Avec cette formule, si vous payez 100 %, vous allez décider où vos 100 % vont aller. Mais ne dites pas que c'est la CUM qui décide; c'est vous qui décidez. Peut-être que cela explique qu'une ligne peut s'ouvrir, que la ligne 5 peut être construite et rester inactive parce que, de l'autre côté, ceux qui paient l'exploitation, les déficits, disent: Nous ne pouvons nous permettre de payer 7 000 000 \$ supplé-

mentaires de déficit pour cette ligne. Vous allez payer les immobilisations à 100 % et la population aura des dépenses d'immobilisations pour une ligne qui n'est pas ouverte.

C'est pour cela que je vous dis que c'est un peu aberrant et que cela mériterait certainement une étude pour voir quelle devrait être la vraie formule de financement. Peut-être que la formule, ce n'est pas de payer 100 % d'immobilisations et de dire: Arrangez-vous avec le reste. Peut-être qu'il devrait y avoir un autre... Si vous financez 100 % de mes dépenses, je vais dépenser. C'est quasiment une incitation à dépenser dans un certain milieu. Il a dû y avoir une raison de dire 100 % pour les immobilisations des lignes de métro, 75 % pour les immobilisations des autobus.

C'est peut-être le temps de changer maintenant qu'on est arrivé à ce point-ci et qu'on voit le genre de déficit que l'on a. Ce n'est pas drôle. C'est toute une décision de la part de la STCUM de dire: La ligne est construite et on ne l'ouvre pas. C'est assez sérieux. Ils ont raison de dire que c'est une crise. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Je ne dis pas que vous avez trop contribué au passé, mais certainement c'est le temps de revoir la méthode de financement.

La raison d'une commission parlementaire, c'est d'étudier pourquoi on est arrivé à ce point-ci. Pourquoi ici paie-t-on moins que 40 % pour les usagers? Pourquoi la municipalité 22 % et le gouvernement 40 %? Cela peut seulement se voir dans une étude ouverte où les gens peuvent venir exposer leurs points de vue, où on peut obtenir tous les faits. Le but de cette commission parlementaire serait d'arriver à une meilleure formule, d'essayer d'arrêter l'hémorragie, l'écoulement de fonds. Si, comme vous dites, vous, une des raisons, c'est parce qu'il y a trop de nouveaux employés, si c'est vraiment cela, cela va se voir devant une commission parlementaire, l'opinion publique va être informée et une opinion publique informée va imposer des changements. Êtes-vous d'accord pour une commission parlementaire?

M. Tardif: Non. Je pense qu'il faudrait simplement référer le député de Mont-Royal - je pense que le député de Hull serait plus au courant de cette partie-là - au fait que, lors de la réforme de la fiscalité municipale, le monde municipal, notamment celui de la Communauté urbaine de Montréal, avait fait valoir au gouvernement: Écoutez, vous payez pour les autoroutes à 100 %, les infrastructures lourdes de transport devraient être assumées de la même manière, à 100 %. C'était une demande du monde municipal pour ce qui est de la façon de défrayer les infrastructures lourdes de

transport. Je voulais juste rappeler cela pour l'histoire.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Hull.

M. Rocheleau: Je ne veux pas engager un débat avec le ministre des Transports, mais je voulais souligner au ministre des Transports qu'en 1980, au congrès de l'Union des municipalités, le gouvernement du Parti québécois s'était engagé aussi pour 6 000 000 000 \$ en ce qui concerne l'assainissement des eaux. On attend encore que le gouvernement s'implique dans ce domaine en grande partie. Je ne veux pas ouvrir la partie qui concerne les transports.

M. Tardif: Vous êtes mieux de ne pas l'ouvrir parce que vous allez être perdant bien vite.

M. Rocheleau: Je ne parlerai pas.

M. Tardif: Juste sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, c'est 1 500 000 000 \$ qui sont déjà réalisés.

M. Rocheleau: Je vous en parlerai tantôt.

M. Ciaccia: M. le Président, je pense que le temps...

Le Président (M. Marquis):... serait écoulé, oui.

M. Ciaccia: J'aurais simplement une autre question...

Le Président (M. Marquis): Vous pouvez y aller.

M. Ciaccia:... si vous me le permettez, à l'engagement 143. C'est un "paiement à Kromstrom, Turmel, Desjardins et Villeneuve, avocats, pour services rendus suite à l'effondrement du pont de la rivière Sainte-Marguerite". Est-ce que le ministre peut nous dire quel était le mandat qui a été confié à cette étude? Est-ce que les commissaires ont produit un rapport? Et, si oui, est-ce que le ministre pourrait déposer le rapport?

M. Tardif: On me dit que le rapport va être rendu public à Sept-Îles le 26 septembre, donc, dans deux jours.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on pourrait demander à la commission si on pourrait avoir une copie du rapport une fois qu'il sera rendu public?

M. Tardif: Oui, ça va être rendu public. Par courtoisie, il me fera plaisir d'en envoyer un au député de Mont-Royal, oui.

M. Ciaccia: Merci, M. le ministre.

M. Tardif: C'est un document qui va être rendu public.

M. Ciaccia: La raison pour laquelle je le demande, c'est que je voudrais avoir le document au complet plutôt que de lire seulement des extraits.

M. Tardif: Je m'excuse, on me fait remarquer... Je n'ai pas compris l'allusion du député.

M. Ciaccia: J'ai dit que je voulais lire le document au complet plutôt que de seulement lire des extraits...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... qui pourraient être publiés dans le journal.

M. Tardif: C'est parce que j'avais cru comprendre qu'il demandait que je lui envoie le document au complet. On me fait remarquer que c'est le ministre du Travail qui est le responsable et non pas le ministère des Transports. Étant donné qu'on était en cause là-dedans, on comprendra que... Mais je vais m'assurer, par courtoisie, que cela parvienne au député.

Le Président (M. Marquis): Merci. Est-ce que les engagements du mois de juin 1985 sont vérifiés?

M. Ciaccia: Vérifié.

Le Président (M. Marquis): Vérifié. Les engagements financiers du ministère des Transports des mois d'avril, mai et juin, sous la responsabilité de M. Guy Tardif, sont vérifiés. La séance est suspendue pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 2)

(Reprise à 15 h 8)

Environnement

Le Président (M. Marquis): Nous allons procéder à la vérification des engagements financiers des mois d'avril, mai et juin 1985 du ministère de l'Environnement en présence du ministre, M. Adrien Ouellette, à qui je dis bonjour, ainsi qu'aux gens qui l'accompagnent. Mme la députée de Chomedey, pour les engagements du mois d'avril 1985, à vous la parole.

Mme Bacon: Je pensais que vous vouliez me dire bonjour aussi, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): C'est déjà fait.

Avril

Mme Bacon: C'est déjà fait. Je commencerais peut-être au no 14 du mois d'avril. "Contrat de services pour la production de plantes arbustives indigènes typiques des lacs et cours d'eau du Québec, dans le cadre du programme des lacs."

Il y a un fournisseur qui a été choisi par un comité de sélection. Est-ce qu'il est possible de connaître le montant et peut-être l'identification des autres fournisseurs?

M. Ouellette: Le montant c'est celui de l'engagement, 195 000 \$. Vous voulez connaître le nom des autres personnes ou des autres groupes qui ont soumissionné là-dessus?

Mme Bacon: Est-ce qu'il y a des centres spécifiques qui peuvent être des fournisseurs?

M. Ouellette: Non.

Mme Bacon: Mais, vous avez quand même eu d'autres...

M. Ouellette: Je peux quand même vous donner la liste des gens qui ont soumissionné là-dessus...

Mme Bacon: Les montants aussi, peut-être?

M. Ouellette:... et qui ont fait l'objet d'une pondération. C'est une question de pondération. Il y a eu Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme, Lapointe Inc.; il y a eu Lalonde, Girouard, Letendre et Associés Ltée; Environnement Illimité Inc.; Sima Géographes-Conseils Ltée et la Société technique d'aménagement régional. En fait, je m'excuse, les deux derniers n'ont pas soumissionné même s'ils ont été appelés. Cet appel a été fait selon le fichier central.

Mme Bacon: Est-ce que c'est le plus bas soumissionnaire, celui de 195 000 \$?

M. Ouellette: C'est celui qui a reçu la meilleure pondération, c'est-à-dire 84 points. Il est 18 points au moins au-dessus du plus près de ceux qui ont fait l'objet du fichier.

Mme Bacon: Entre le plus bas soumissionnaire et le plus haut soumissionnaire, il s'est classé comment? C'est quoi le montant du plus bas soumissionnaire et du plus haut?

M. Ouellette: Il ne s'agit pas d'un appel d'offres traditionnel où on va chercher le

plus bas soumissionnaire. Ce qu'on fait ce sont des travaux pour 195 000 \$ dans le secteur qui est mentionné en titre et on détermine, à l'aide du fichier, la firme qui est la plus apte à répondre à notre commande selon son expertise.

Mme Bacon: Est-ce que la commande est remplie par cette firme-là? Est-ce que c'est complété?

M. Ouellette: Oui.

Mme Bacon: Il n'y a pas d'autres montants qui peuvent être chargés au ministère par la suite?

M. Ouellette: Non, c'est un montant fixe.

Mme Bacon: C'est un montant global. Engagement 15, M. le Président? "Contrat de services pour effectuer la mise en oeuvre du programme de régénération des rives dans le cadre du programme des lacs." Encore une fois c'est choisi par un comité de sélection. Est-ce qu'on peut aussi savoir l'identification des autres et les montants?

M. Ouellette: Les firmes qui sont passées elles aussi par le fichier étaient: TEC-EST Consultants Inc., Pasquin, Saint-Jean et Associés Inc. Nous avons fait appel à trois autres firmes qui n'ont pas soumissionné. Il s'agit de: ÉCO-recherches (Canada) Inc.; Jean Isabelle et Associés Limitée et le Groupe Conseil IEC Beak Inc. Seules les deux premières, TEC-EST et Pasquin, ont répondu à notre appel.

Mme Bacon: Les soumissions étaient plus élevées?

M. Ouellette: En fait, la pondération ne s'est appliquée qu'à ces deux firmes et c'est Pasquin qui a été retenu parce que plus valable.

Mme Bacon: Engagement 16? Est-ce qu'il est possible de faire un bilan de cette étude? "Contrat de services pour réaliser une étude sur la quantité et la composition des déchets ménagers générés au Québec et pour développer un modèle prévisionnel à partir des données recueillies." Est-ce qu'on pourrait avoir un court bilan des étapes qui ont précédé cette étude et s'il y en a d'autres qui ont suivi?

M. Ouellette: Les étapes qu'on retrouve dans ce dossier étaient d'abord la sélection des municipalités à échantillonner parce qu'on recherchait un échantillonnage de ce que peuvent être les déchets domestiques au Québec. Les villes d'ailleurs qui ont été retenues sont: Sherbrooke, Lachute,

Cowansville, Black-Lake, Saint-Pascal ville et paroisse, La Pocatière et Saint-Pierre-de-Broughton. La deuxième étape c'est l'élaboration et la réalisation d'un programme d'échantillonnage. La troisième, c'est la compilation et l'analyse des données à la suite de cet échantillonnage et, finalement, le développement et la mise au point d'un modèle prévisionnel.

Mme Bacon: Est-ce que l'étude est terminée? C'était en avril quand même, cela fait longtemps.

M. Ouellette: C'est en voie d'être terminé, mais cela ne l'est pas encore.

Mme Bacon: Est-ce qu'il y a d'autres étapes qui vont suivre cette étude? Est-ce qu'il y a d'autres études qui sont prévues ou si c'est la dernière étape?

M. Ouellette: C'est la dernière étape dans ce dossier-là comme tel.
(15 h 15)

Mme Bacon: Cela fait partie des étapes qui ont précédé. Engagement 17? On y mentionne des mécanismes permanents de concertation. En quoi consistent ces mécanismes permanents? C'est pour les services de Mme Robert, pour l'implantation de mécanismes permanents de concertation entre la Direction des communications et de l'éducation et les directions régionales, pour une période d'un an.

M. Ouellette: En fait, nous avons obtenu les services de Mme Robert par une dérogation auprès du Conseil du trésor. En fait, c'est un prêt de services de Télé-Université au ministère de l'Environnement, et elle est retournée maintenant à Télé-Université. C'est sa compétence qui nous avait fait faire appel à ses services. Elle est maintenant retournée à la Télé-Université.

Mme Bacon: Cela consiste en quoi, ces mécanismes permanents de concertation? Ce sont des mécanismes qu'on a mis en place? C'est pour ça qu'on paie 50 000 \$?

M. Ouellette: Il s'agissait de faire le lien entre le service central au ministère de l'Environnement, le service des communications, et chacun des services qu'on retrouve dans les dix régions administratives du ministère. Madame était tout à fait compétente dans ce domaine; on a donc fait appel à ses services via un prêt, comme je le disais tout à l'heure. En fait, le montant de l'engagement était de 50 000 \$, mais les dépenses réelles n'ont été que de 11 852 \$, et cela, c'est la partie salariale durant la durée du prêt, qui n'a pas été d'un an.

Mme Bacon: En fait, c'est d'établir la

communication entre la direction générale du ministère et les directions régionales.

M. Ouellette: C'était harmoniser, si on veut, la direction des communications centrale avec chacune de celles qu'on retrouve en région.

Mme Bacon: Est-ce qu'on peut penser qu'il y aura d'autres mécanismes qui seront mis sur pied ou si c'est une dernière étape?

M. Ouellette: Quant aux communications, on pense que la phase est complétée. Il se peut qu'on fasse appel à d'autres personnes pour d'autres services du ministère du central vers les régions. Pour l'instant, il n'y en a pas de déterminé, mais il n'est pas impossible qu'on fasse appel à d'autres spécialistes pour assurer cette coordination ministère-régions.

Mme Bacon: C'est-à-dire qu'on peut revoir ça dans d'autres services que les communications, par exemple, on peut voir ça ailleurs.

M. Ouellette: Exactement.

Mme Bacon: D'accord. À l'engagement 18, on parle d'un "supplément pour porter à 125 000 \$ le coût des honoraires pour la préparation des plans et devis des travaux de construction d'une usine pilote de traitement aérobie et de valorisation du lisier de porc." Le montant de l'engagement est de 69 500 \$. Quelles sont les raisons de ce supplément? On avait prévu combien, au départ?

M. Ouellette: En fait, la prévision initiale était de 55 000 \$ et elle est portée maintenant à 125 000 \$. C'est donc un accroissement très considérable qui est dû essentiellement au fait que nous sommes à la fois dans la pratique courante, si on veut, sur le concret, et dans le domaine de la recherche. Le but recherché dans ce programme est de mettre au point deux usines, une de type régional, dont l'expérimentation se fait dans la vallée de L'Assomption, et une autre beaucoup plus modeste, qui serait appelée à devenir une usine à la ferme, de transformation du purin et qui, elle, trouve son expérience à Saint-Elzéar de Beauce.

Nous sommes à la fois dans le domaine de la recherche et de la recherche appliquée. Et l'entrepreneur et le ministère n'avaient pas évalué l'ampleur de la recherche qui serait nécessaire pour la conception du procédé. C'est pourquoi nous avons dû demander à la firme d'aller plus loin dans ses recherches pour nous permettre d'établir un procédé dont la mise en marche serait plus efficace, sans quoi, évidemment, on

risquait que cette expérience ne se termine pas de façon concluante.

Mme Bacon: Il y a une chose que je ne m'explique pas. Quand vous avez mis sur pied les deux usines pilotes, votre but n'était que des usines pilotes; maintenant, vous avez changé pour que ce soit plus pratique.

M. Ouellette: En fait, ce sont toujours des usines pilotes, mais qui font appel à des technologies qui ont été expérimentées ailleurs, bien souvent en Europe, notamment. Nous devons les adapter à la réalité québécoise. Donc, on a fait appel à une firme compétente à laquelle on avait présenté un éventail d'analyses, etc., et on s'est aperçu à l'usage, lorsqu'est venu le temps de préparer les plans et devis précis de ces deux usines - ici, on parle de celle de la Beauce - qu'il faudrait aller chercher des informations additionnelles et faire de la recherche additionnelle. Les quelques milliers de dollars dont on parle ici sont du temps horaire affecté à des ingénieurs seniors dont le rôle était d'approfondir la recherche en vue de concevoir une usine plus pratique et plus fonctionnelle par rapport au climat québécois.

Mme Bacon: M. le Président, quelques milliers de dollars... Si vous passez de 55 000 \$ à 125 000 \$, ce n'est par la même chose.

M. Ouellette: Non, non, je ne veux pas minimiser l'écart, je sais qu'il est considérable, je le disais tout à l'heure. Mais nous sommes dans le domaine de la recherche. Si nous voulons atteindre l'objectif qu'on recherchait dès le départ, c'est-à-dire solutionner le grave problème des surplus de purin au Québec, je ne pense pas qu'il faille mesquiner, mais qu'au contraire on y mette l'argent nécessaire pour trouver une solution, sinon on va devoir vivre avec ce problème-là.

Mme Bacon: Je suis parfaitement d'accord avec vous, M. le ministre, mais...

M. Ouellette: C'est cela.

Mme Bacon:... est-ce qu'au départ on n'aurait pas pu faire une recherche plus en profondeur, des analyses qui soient plus adéquates pour qu'on soit capable de définir quel est le montant ou les sommes qui sont nécessaires et avoir un meilleur dossier peut-être?

M. Ouellette: Non, je peux vous dire, par exemple, qu'au moment où on a fait nos appels d'offres le ministère évaluait autour de 90 000 \$ le coût de ces recherches. On a procédé à des appels d'offres et le plus bas

soumissionnaire nous est arrivé avec une offre de 55 000 \$. Il y a eu des discussions...

Mme Bacon: Oui.

M. Ouellette:... entre les fonctionnaires et la firme...

Mme Bacon: Vous trouviez cela réaliste à ce moment-là...

M. Ouellette: En fait...

Mme Bacon:... par rapport à vos sommes à vous?

M. Ouellette: La firme s'appuyait sur son expertise, sur la qualité de ses ingénieurs et soutenait qu'il lui était possible de répondre à toutes les questions du ministère dans un temps horaire à l'intérieur de l'enveloppe de 55 000 \$. Par la suite, une réponse attirant souvent une autre question, il a fallu aller beaucoup plus loin et il a fallu exiger un nombre d'heures additionnelles et passer, dans certains cas, d'ingénieurs réguliers à ingénieurs seniors, ce qui a provoqué, bien sûr, un coût horaire plus élevé. C'est ce qui justifie cette augmentation de coût dans le domaine de la recherche.

Mme Bacon: Cela est seulement pour une usine, celle de la Beauce?

M. Ouellette: C'est cela.

Mme Bacon: Avez-vous les mêmes problèmes pour l'autre?

M. Ouellette: Nous avons aussi des problèmes dans le cas de L'Assomption, mais les écarts sont quand même moins significatifs.

Mme Bacon: Il y a aussi un nouveau supplément pour le no 19: "Porter à 150 000 \$ le coût des honoraires pour effectuer le contrôle qualitatif de la fabrication et l'installation de 10 vannes bascules dans le cadre des travaux de contrôle des crues à l'entrée de la rivière des Mille Îles." Vous aviez prévu 100 000 \$, je suppose, et vous demandez maintenant 50 000 \$ supplémentaires ou si c'est en plus des 150 000 \$?

M. Ouellette: C'est 50 000 \$ qui s'ajoutent aux 100 000 \$ prévus, ce qui porte le total à 150 000 \$.

Mme Bacon: C'est cela. Mais comment la recherche a-t-elle été faite? Est-ce à cause de la recherche? Est-ce à cause de la planification et des analyses préliminaires

ou...?

M. Ouellette: Non. C'est véritablement de l'application, c'est-à-dire la nécessité d'une vérification serrée des soudures qui va solliciter diverses étapes, le revêtement protecteur et de sévères tolérances imposées par le dimensionnement des diverses composantes... Là, on parle d'un barrage sur la rivière des Mille Îles, si je comprends bien. C'est cela?

Mme Bacon: Oui.

M. Ouellette: Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de visiter les travaux de ce barrage. Ce sont d'énormes pelles métalliques qui sont fabriquées, si ma mémoire est bonne, à Rimouski. Lorsqu'est venu le temps de les poser sur place, on s'est aperçu qu'elles devraient être renforcées, notamment au niveau des soudures. Nous avons également connu des difficultés dans le bétonnage des structures qui reçoivent ces vannes. C'est l'ensemble de ces travaux qui a exigé une dépense additionnelle de 50 000 \$. Maintenant, j'aimerais vous signaler que le coût global de cet aménagement qui vise à contrôler les eaux, notamment dans la rivière des Mille Îles, est nettement inférieur à ce qui avait été prévu, vraiment nettement inférieur, même s'il y a une participation fédérale. On a réussi à couper les coûts de façon impressionnante. En fait, on prévoyait, si ma mémoire est bonne, 13 100 000 \$ pour ces travaux et on va les réaliser autour de 9 000 000 \$.

Mme Bacon: Et la participation du gouvernement fédéral?

M. Ouellette: Il y a une participation du gouvernement fédéral qui doit être de 45 %. C'est cela.

Mme Bacon: Il y a un autre supplément - il semble qu'il y ait plusieurs suppléments dans le mois d'avril - au no 20, M. le Président, pour porter à 175 000 \$ le coût des honoraires encore une fois. Y a-t-il des raisons bien spécifiques à ce supplément? C'est la même chose?

M. Ouellette: Il s'agit ici des endiguements de la ville de Richmond; il s'agit aussi d'une entente avec le gouvernement fédéral qui, je pense, paie également 45 %, le Québec 45 % et la ville 10 %. Au début, nous avions prévu endiguer une partie de la ville et ne résoudre qu'environ 90 % des problèmes. On oubliait un ruisseau qui se situe, si ma mémoire est bonne, au sud de la ville. Compte tenu du peu de dégâts qui pouvaient être causés par l'entrée de l'eau dans ce ruisseau, à la suite

de discussions avec le fédéral et avec la ville, on a changé d'idée et on a décidé d'inclure ce ruisseau de façon que la ville soit entièrement protégée ainsi que tous les résidents de ce secteur. C'est ce qui fait que les coûts ont été augmentés, puisqu'on a augmenté la quantité des travaux.

Mme Bacon: Dans un cas semblable, est-ce la municipalité qui vous fait part d'un projet et qui oublie ces choses-là? Est-ce un oubli de la municipalité ou un oubli des travaux préliminaires?

M. Ouellette: Ce n'était pas un oubli. C'était une décision tripartite, ville, fédéral et Québec puisque, évidemment, même s'il y a une participation généreuse des deux paliers de gouvernement, il reste 10 % qui doivent être assumés par la ville. Comme cela accompagnait l'assainissement des eaux et que là aussi il y a 10 % résiduels pour la ville, elle avait jugé à propos de ne pas englober cette partie qui était moins importante que le reste. Finalement, après révision des chiffres, la ville est revenue à la charge et nous a fait la demande de l'inclure, et les deux paliers de gouvernement ont consenti.

Mme Bacon: Dans un dossier semblable, est-ce que les deux paliers de gouvernement analysent le dossier au préalable et est-ce qu'on a tenu compte de cette mise de côté, ni plus ni moins, d'une partie du dossier, au fond?

M. Ouellette: Il se fait des échanges réguliers entre les fonctionnaires du ministère québécois, ceux du ministère fédéral et les représentants de la firme d'ingénieurs-conseils au service de la municipalité. Ce sont pratiquement toujours des discussions tripartites au niveau des fonctionnaires.

Mme Bacon: Cela a été accepté par le ministère de ne pas l'inclure au départ.

M. Ouellette: Au départ, on avait convenu de ne pas l'inclure.

Mme Bacon: Avril, accepté, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Les engagements financiers du ministère de l'Environnement pour avril 1985 sont vérifiés.

M. Ouellette: M. le Président...

Le Président (M. Marquis): Oui?

M. Ouellette:... me permettriez-vous d'ajouter une petite explication qui pourrait faire comprendre à Mme la députée de

Chomedey pourquoi les trois parties au contrat ont choisi d'ajouter? Au départ, on prévoyait que les travaux coûteraient 4 070 000 \$ en excluant cette partie. On s'est aperçu que les coûts seraient inférieurs et qu'on pourrait ajouter le ruisseau et ne payer que 4 300 000 \$. Je m'excuse, c'est 4 300 000 \$ au départ et on va réaliser, en ajoutant le ruisseau, l'ensemble des travaux pour 4 070 000 \$. C'est donc la réduction des coûts qui nous a permis d'inclure ce ruisseau.

Mme Bacon: La municipalité vous a suggéré cela?

M. Ouellette: Bien sûr! Et nous étions tout à fait d'accord.

Mme Bacon: Cela va pour le mois d'avril, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Les engagements financiers d'avril 1985 sont vérifiés.

Nous passons à mai 1985. Mme la ministre.

Mai

Mme Bacon: Mai 1985, le no 10.

Le Président (M. Marquis): Mme la députée.

Mme Bacon: Oui. "Contrat pour l'achat d'un mini-ordinateur". Pourquoi un contrat négocié avec la firme qui vous a fourni un mini-ordinateur? "Traitement des données de la Direction de l'assainissement de l'air". Est-ce qu'il y a plusieurs fournisseurs ou un seul?

M. Ouellette: Évidemment, M. le Président, quand on ajoute une pièce d'équipement à l'équipement qu'on possède déjà, on doit rechercher une pièce d'équipement qui est compatible avec ce que nous possédons déjà. Seule la fourniture de Hewlett-Packard était compatible avec les équipements que nous possédions déjà au ministère de l'Environnement. C'est pourquoi nous avons procédé par voie de négociation avec cette firme puisqu'elle était la seule à pouvoir nous offrir l'équipement désiré.

Mme Bacon: Est-ce qu'à ce moment-là on peut faire des comparaisons avec le même type d'équipement qui peut être fourni par d'autres compagnies? Est-ce fait au moment où on négocie le contrat, parce qu'on appelle cela un contrat négocié?

M. Ouellette: Oui, évidemment. La première question qu'on se pose, c'est: Est-ce que l'équipement recherché va être

compatible avec ce que nous possédons déjà? Dans la mesure où on répond oui à deux, trois ou quatre pièces d'équipement fournis par deux, trois ou quatre compagnies différentes, on choisirait d'emblée d'aller par soumissions sur appel, mais, comme dans ce cas-là seule cette compagnie pouvait nous offrir la pièce en question, il fallait nécessairement procéder par voie de négociation plutôt que par appels d'offres.

Mme Bacon: Est-ce comparé avantageusement avec les autres qui pourraient vous fournir?

M. Ouellette: Ce genre de négociation se fait pour le Service des achats et...

Mme Bacon: Cela ne se fait pas par le ministère.

M. Ouellette: Non, ce n'est pas le ministère. C'est vraiment...

Mme Bacon: Mais il doit les faire, ces comparaisons.
(15 h 30)

M. Ouellette: Il pourrait le faire, mais les véritables spécialistes en négociation se retrouvent plutôt au Service des achats du gouvernement.

Mme Bacon: Cela va. L'engagement 11, M. le Président. Encore là, c'est choisi par un comité de sélection. Est-ce qu'ils étaient nombreux, ceux qui ont fait des offres au ministère sur le degré d'artificialisation des lacs?

M. Ouellette: Il s'agit ici du fichier central, encore une fois, auquel on a fait appel pour sélectionner les firmes.

Mme Bacon: Combien?

M. Ouellette: Vous avez Aquatech Société de gestion de l'eau, Société d'ingénierie Cartier Ltée, Tecwato Inc., Marcel Saint-Louis et Lemieux, Roy & Associés. Lemieux, Roy & Associés n'a toutefois pas répondu à notre appel. Là encore, cela s'est fait par pondération. La firme qui a retenu la plus grande pondération est Marcel Saint-Louis et elle a obtenu le contrat.

Mme Bacon: Est-ce que cette classification des lacs - par exemple, un lac artificiel - est connue du grand public? Est-ce que le public peut avoir accès à ce dossier?

M. Ouellette: Oui, ce sont des documents publics.

Mme Bacon: Ils sont rendus publics?

M. Ouellette: Ils sont accessibles à quiconque désire les consulter.

Mme Bacon: D'accord, cela va pour nous, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): Les engagements financiers de mai 1985 sont vérifiés. Nous abordons ceux de juin 1985.

Mme la députée de Chomedey.

Juin

Mme Bacon: Oui, l'engagement 7, M. le Président: "Contrat de services pour effectuer l'étude géotechnique de la digue du barrage Choinière, près de Granby." On inscrit ici que quatre propositions ont été faites et quatre ont été reçues. Le choix a été fait par un comité de sélection. Est-ce qu'on peut avoir les montants des autres fournisseurs?

M. Ouellette: Là encore, comme dans les dossiers précédents, il s'agit d'une procédure qui est passée par le fichier et la pondération. On a fait appel à quatre firmes: Rousseau, Sauvé, Warren Inc., qui s'est vu attribuer 90 points; ABBDL Tecslut Inc., 81 points; le groupe SNC, 87 points et la Compagnie nationale de forrages et de sondages Inc., 92 points. Cette pondération a été faite, bien sûr, par un comité de sélection.

Mme Bacon: Ce qui veut dire que ce n'est pas nécessairement le plus bas soumissionnaire.

M. Ouellette: Non, c'est une pondération en fonction d'une enveloppe de 210 000 \$.

Mme Bacon: D'accord.

À l'engagement 10, un "contrat pour la location d'un bateau-passeur avec équipage, de capacité de 55 passagers, pour une période de 56 jours." On inscrit ici un seul soumissionnaire et que le montant de l'engagement est de 118 000 \$. Pourquoi avoir loué un bateau-passeur?

M. Ouellette: On parle bien ici de l'île Sainte-Thérèse. C'est pour permettre aux gens de la rive sud d'avoir accès l'été à l'île Sainte-Thérèse.

Mme Bacon: On ne l'indique pas ici.

M. Ouellette: C'est une démarche que nous faisons, je pense, au moins depuis trois ans.

Mme Bacon: D'accord, c'est parce que ce n'est pas inscrit à l'engagement.

M. Ouellette: C'est pour l'île Sainte-Thérèse.

Mme Bacon: Chaque été.

M. Ouellette: C'est cela.

Mme Bacon: C'est celui-là, d'accord. Cela va. Il n'y a qu'un seul soumissionnaire. Il n'y en a pas d'autres qui font des soumissions. Il n'y en a qu'un seul qui peut fournir ces services.

M. Ouellette: Non, il semblerait qu'il n'y ait qu'un seul soumissionnaire.

Mme Bacon: C'est le même chaque année?

M. Ouellette: C'est négocié par le Service des achats du gouvernement.

Mme Bacon: C'est le même chaque année?

M. Ouellette: Oui, à ma connaissance, c'est le même.

Mme Bacon: D'accord.

Engagement 11, il s'agit d'une subvention de fonctionnement à FAPEL, de 25 000 \$. Vous aviez donné combien l'an dernier?

M. Ouellette: Je crois que c'est 25 000 \$ également.

Mme Bacon: Il n'y a pas eu de diminution cette année par rapport à l'an dernier?

M. Ouellette: Non, il n'y a pas eu de diminution.

Mme Bacon: Ni d'augmentation?

M. Ouellette: Non plus. Mon problème est que mon budget, lui aussi, est fixe.

Mme Bacon: Vous voulez dire, M. le ministre, que vous avez besoin d'un plus gros budget?

Est-ce que le montant demandé était de 25 000 \$ ou si on demandait plus?

M. Ouellette: De mémoire... Je suis certain qu'ils ont demandé davantage sauf que ce n'est pas la seule contribution du ministère de l'Environnement à la fédération. Nous avons donné, par les années passées, une subvention de 20 000 \$ additionnels pour lui permettre de maintenir une roulotte qui circule autour des lacs où on retrouve des associations pour les sensibiliser à la protection des lacs.

Mme Bacon: Est-ce que le ministère envisage de subventionner des recherches qui pourraient être faites par FAPEL, par exemple? Est-ce que cela vous a déjà été demandé?

M. Ouellette: En fait, nous répondons aux demandes qui nous sont faites par les associations des lacs. Cela porte, bien sûr, sur certains éléments de recherche. On fait des analyses d'eau; on fait l'analyse de l'état des fosses septiques des différents chalets autour des lacs. Dans le cadre du programme d'assainissement des eaux, nous faisons d'autres recherches et on fait une compilation qui nous permet d'évoluer. On fait appel également au centre de recherches, qui se trouve à Ottawa, depuis quelque temps, pour essayer de perfectionner nos méthodes. Il faut dire qu'on est dans un domaine où il y a déjà eu énormément de recherches puisque le traitement des eaux usées en Amérique du Nord est une chose qui date. On essaie de prendre l'information de tous les milieux qui sont comparables au Québec, selon le climat, par exemple, et de perfectionner nos méthodes à nous.

En fait, ce que nous faisons pour FAPEL, ce sont des études particulières sur la situation d'un lac donné, et c'est vraiment du cas par cas.

Mme Bacon: Est-ce que cela est entrepris par le ministère ou est-ce FAPEL qui le fait?

M. Ouellette: C'est le ministère, la Direction des lacs et des cours d'eau, qui choisit les lacs et qui fait faire les études par l'entreprise privée en bonne partie.

Mme Bacon: Est-ce qu'il y a des critères de base pour donner des subventions à des organismes comme FAPEL ou d'autres?

M. Ouellette: Il n'y a pas vraiment de critères de base. On tient compte, bien sûr, de la population qui peut se trouver autour d'un lac. C'est à peu près le seul critère. On n'a pas voulu que ce programme soit trop balisé. On a voulu, au contraire, répondre, entre autres, à l'initiative locale, c'est-à-dire à l'ardeur que peuvent mettre les citoyens propriétaires de chalets, répondre à leurs besoins plutôt que de susciter un peu partout un engouement qui ferait en sorte que nos budgets deviendraient nettement insuffisants. On répond véritablement à l'intérêt et à l'enthousiasme des gens, et au désir qu'ils ont d'améliorer la qualité de leurs lacs.

Mme Bacon: Cela reste quand même des pouvoirs discrétionnaires de la part du ministre.

M. Ouellette: C'est largement discrétionnaire.

tionnaire. À ce moment-là, j'ai des spécialistes qui me font des recommandations. Je dois vous dire que je les écoute assez gentiment.

Mme Bacon:...

M. Ouellette: Oui, des fois c'est bon.

Mme Bacon: Engagement 12. Centre de recherche en bactériologie de l'Institut Armand-Frappier, 138 000 \$. Est-ce que des échéanciers de travail ont été fixés par rapport à cette recherche de l'Institut Armand-Frappier? Il s'agit de la valorisation et du traitement du lisier de porc. On revient encore à ce dossier-là.

M. Ouellette: En fait, on est dans le domaine de la recherche encore une fois. Il serait très difficile de fixer des échéanciers. Cela s'inscrit dans des propositions qui sont retenues dans le cadre du programme de recherche et de développement sur les fumiers. La période à laquelle nous nous référons porte sur 1985-1986, ce qui n'exclut pas que, pour les années budgétaires subséquentes, ce même type de recherche soit poursuivi jusqu'à...

Mme Bacon: Je m'excuse, M. le ministre, mais vous allez à 1986-1987 aussi pour le montant total de 138 000 \$. Est-ce que cela s'inscrit dans le même cadre de recherches que vous faites dans les deux usines pilotes, par exemple? Est-ce qu'il y a une relation entre les recherches de l'Institut Armand-Frappier et les autres recherches qui sont faites, ou est-ce tout à fait différent?

M. Ouellette: Sur le plan strictement administratif, c'est vraiment en parallèle.

Mme Bacon: Sur le plan des recherches.

M. Ouellette: Ce sont des recherches parallèles. Ce n'est pas en interconnexion avec les usines de traitement. Évidemment, les échanges d'informations se font mais ce sont véritablement deux opérations parallèles.

Mme Bacon: Vous avez sûrement fixé des échéanciers de travail puisque vous vous en allez à l'imputation budgétaire de 1985-1986 et, ensuite, de 1986-1987. Jusqu'à maintenant, est-ce qu'on a respecté ces échéanciers, s'il y en a?

M. Ouellette: À ma connaissance, oui.

Mme Bacon: Cela a été respecté.

M. Ouellette: Oui. En fait, on reçoit des rapports trimestriels.

Mme Bacon: Est-ce qu'on a fixé des

échéanciers plus serrés pour que ces recherches soient vraiment terminées en 1987 ou s'il est prévu que cela continuera après?

M. Ouellette: Notre échéancier, enfin, la date limite qu'on souhaite tous, c'est mars 1987.

Mme Bacon: Pour que cela arrive en même temps que les grandes recherches qui sont faites pour les usines pilotes, je suppose?

M. Ouellette: Et cela pourra servir, justement, d'information additionnelle à ceux qui font la conception des deux usines pilotes dont on parlait tout à l'heure.

Mme Bacon: Est-ce qu'elles ont des échéanciers aussi serrés que ceux-là?

M. Ouellette: Voilà! C'est un programme de cinq ans. Il y a déjà une année d'écoulée. Ce qui veut dire qu'on prévoit encore un an pour la construction des usines et, ensuite, trois ans pour l'exploitation. Si on obtient des résultats à l'intérieur des trois années, déjà, on pourra commencer à multiplier cet équipement. Il faut dire également qu'en plus des deux usines il y a toujours un troisième élément qui est de taille. On exploite également un laboratoire qui permet aux concepteurs et aux constructeurs des deux usines de faire procéder régulièrement à des analyses pour être certain qu'on est dans la bonne voie en matière de développement ou d'ajustement des méthodes de traitement.

Mme Bacon: Au sujet des recherches, est-ce qu'on finance ailleurs qu'à l'Institut Armand-Frappier ou les usines pilotes... Je pense au collège Macdonald, par exemple. Est-ce que le ministère s'est penché là-dessus? Il y a des recherches qui sont faites au collège Macdonald.

M. Ouellette: Oui, en fait, on a des recherches...

Mme Bacon: Cela dépasse un peu le cadre de cela, mais...

M. Ouellette:... on fait effectuer des recherches à Aquatech-Epco, 98 000 \$; au CRIQ, INRS-Eau, 15 000 \$; aux Entreprises ODEP Ltée, démonstration d'un séparateur de particules fines, 20 000 \$; l'Institut Armand-Frappier, 40 000 \$; d'autres à l'Institut Armand-Frappier, 45 000 \$; Paquet, Dutil et Associés Ltée, 35 000 \$; Université Laval, 30 000 \$. J'ai un autre contrat à l'Université Laval de 18 000 \$ et un troisième contrat à Laval, de 10 500 \$. Alors, il se fait de la recherche dans plusieurs centres.

Mme Bacon: C'est la même chose que le montant de 110 000 \$ qui suit, le 13: Subventions au département de génie chimique de l'Université Laval. C'est celui-là que vous mentionniez, je suppose.

M. Ouellette: C'est la même chose.

Mme Bacon: C'est la même chose?

M. Ouellette: Oui.

Mme Bacon: Là aussi, est-ce qu'on a des échéanciers de travail? Vous vous rendez jusqu'en 1987 avec le montant de 110 000 \$ qui se répartit en: 90 000 \$ et 20 000 \$.

M. Ouellette: C'est le même délai. C'est toujours mars 1987.

Mme Bacon: Ce sont les mêmes échéanciers pour eux aussi que vous fixez à Armand-Frappier?

M. Ouellette: Je vous ferai remarquer, cependant, que ces échéanciers pourraient être mis de côté en mars 1987 si nous n'avions pas atteint les objectifs et que nous sentions qu'il faille aller plus loin dans la recherche. C'est pourquoi tout à l'heure j'hésitais à parler d'échéancier ferme. Dans le domaine de la recherche, on ne peut que souhaiter. Si, évidemment, on atteint nos objectifs avant la fin de l'échéancier, on met fin à nos recherches, on a ce qu'on cherchait. Sinon, on peut toujours se permettre d'aller au-delà et de formuler une nouvelle demande ou un nouveau programme.

Mme Bacon: Est-ce que ces recherches sont aussi commandées par le ministère ou si ce sont des recherches que ces institutions aimeraient faire et qu'elles vous soumettent à un moment donné comme possibilité de travail?

M. Ouellette: En fait, on demande des propositions aux différents centres de recherche et on retient celles qui répondent à nos critères et à nos besoins ou aux questions qu'on se pose dans des sujets bien précis.

Mme Bacon: Est-ce que le Macdonald Collège a été... Je pense que vous n'avez pas répondu à ma question. Est-ce qu'on a donné des subventions au Macdonald Collège?

M. Ouellette: Non. En fait, il y a eu 23 propositions, mais aucune ne nous est parvenue du Macdonald Collège.

Mme Bacon: Ah bon! On n'a pas proposé, non plus, de la part du ministère, des rencontres ou des...

M. Ouellette: Non. En fait, on a informé le Macdonald Collège au même titre que les autres intervenants...

Mme Bacon: Ah bon! D'accord.

M. Ouellette:... mais il n'a pas jugé bon de nous soumettre des propositions.

Mme Bacon: D'accord. À l'engagement 14, c'est un supplément pour porter à 209 690 \$ le coût des honoraires pour la préparation de plans et devis. Encore une fois, il s'agit d'une usine pilote, celle de L'Assomption, je suppose, celle-là?

M. Ouellette: C'est cela. C'est ce dont je parlais tout à l'heure. Je vous disais que nous avions connu des problèmes de coût également au sujet de la recherche pour la mise en place de la méthodologie et pour préparer, en somme, la mise en place de l'usine. Évidemment, les coûts ont moins grimpé du côté de L'Assomption que du côté de la Beauce. Ici, on est passé de 149 000 \$ à 209 690 \$ et c'est sensiblement pour les mêmes raisons que celles qu'on a rencontrées dans l'usine à la ferme.

Mme Bacon: Excusez-moi. On parle de coût d'honoraires. Est-ce que ce sont d'autres recherches et d'autres travaux qui ont été effectués qui n'étaient pas prévus au départ ou...
(15 h 45)

M. Ouellette: C'est cela. On s'est aperçu que, dans nos prévisions, ou nous avions oublié ou nous n'avions pas jugé à propos de prévoir de l'ultrafiltration pour les éléments superfins. Il a fallu aller plus loin et demander qu'on nous prépare un dossier sur la mise en place éventuelle de cet équipement. Évidemment, ce sont des coûts horaires comme dans le cas de l'usine à la ferme et ce sont des heures de travail additionnelles, puisqu'on a exigé des recherches additionnelles de sophistication de la solution.

Mme Bacon: D'accord. Engagement 15, encore sur la construction d'un ouvrage de contrôle sur la rivière des Mille Îles. Il y a un autre supplément de 45 000 \$. Quelles sont les raisons pour un dépassement de coûts comme ça?

M. Ouellette: Nous avons prévu la mise en place du béton sur une période de quatre mois et pour des raisons techniques on a dû l'étaler sur six mois. C'est ce qui justifie l'augmentation de coûts. Maintenant, j' imagine que vous allez me demander pourquoi on a dû l'étaler sur six mois plutôt que quatre. Je vérifie.

Mme Bacon: On n'avait pas prévu cela

au départ.

M. Ouellette: Qu'est-ce qui a fait qu'on a dû faire cela? On me signale qu'il y a d'abord eu le fait que le rythme des coulées a été plus long que prévu. Nous avons dû tenir compte également d'un débit minimum du cours d'eau, ce qui nous a obligés à étaler les travaux sur une période plus longue. Ce sont ces deux éléments qui font que cela a coûté 45 000 \$ de plus.

Mme Bacon: Est-ce que c'est normal? On vient de voir plusieurs dossiers où il y a eu vraiment des suppléments qui ont été demandés. Il y en a plusieurs aujourd'hui dans les engagements financiers. C'est presque juste des suppléments. Est-ce que c'est parce qu'on ne prévoyait pas au départ toutes les implications que cela peut amener?

M. Ouellette: Je crois que, dans ce genre de dossier, il y a tellement d'éléments...

Mme Bacon: C'est sur le plan technique qu'il est difficile de prévoir?

M. Ouellette: C'est sur le plan technique. C'est d'une grande complexité et on a affaire à des éléments de la nature qui sont variables et imprévisibles. Dans certains cas, c'est vraiment impossible d'être plus précis. Je vous ferai remarquer, cependant, qu'au Conseil du trésor on ne présente que des demandes d'augmentations de coûts, mais il arrive que, dans d'autres dossiers, nous rencontrions des coûts inférieurs à ceux que nous avions prévus. C'est le cas, par exemple, des endiguements de Richmond. C'est le cas du dossier global du barrage de la rivière des Mille Îles, et cela arrive fréquemment aussi dans le domaine de l'assainissement des eaux où les coûts sont nettement inférieurs à ceux qu'on avait pu prévoir parce que le sol rencontré était plus facile à travailler, il y avait moins de roc, etc. C'est pourquoi, d'ailleurs, dans ce genre de contrat, on procède généralement par des coûts unitaires parce qu'on travaille en sous-sol, et cela devient très difficile de prévoir avec exactitude tout ce qu'on trouvera. C'est en creusant qu'on le voit. Les prix unitaires nous permettent d'ajuster, à l'intérieur d'une enveloppe, les coûts réels.

Mme Bacon: Je serais tentée de vous dire que, dans le cas de l'assainissement des eaux, ça peut compenser pour les cas où on doit doubler et tripler le coût.

M. Ouellette: Là encore il faut faire attention entre une évaluation préliminaire qui relève jusqu'à un certain point de la théorie et la confection des plans réels.

Entre les deux étapes, il y a eu de nombreuses discussions au cours desquelles on a pu choisir, par exemple, d'ajouter des éléments, de prolonger le réseau, où on a dû, par exemple, déplacer les bassins par rapport à la place initiale où on les y avait fixés. Il y a une foule de raisons qui font que les prix peuvent être très variables. Il arrive, croyez-le ou non, que, dans bien des dossiers, les prix sont inférieurs à ceux qu'on avait prévus parce qu'au moment de la confection des plans on a imaginé des solutions moins coûteuses ou, encore, on a découvert des terrains propices à l'implantation des bassins d'aération, par exemple, plus près du réseau, ce qui fait qu'on économise sur la pose des conduites.

Mme Bacon: Si les municipalités n'avaient pas été pressées par le temps, par exemple, pour réaliser le programme d'assainissement des eaux, est-ce qu'à ce moment on n'aurait pas à rencontrer de tels problèmes, est-ce que ce serait plus facile d'analyser en profondeur, de faire une recherche, de faire des analyses préliminaires peut-être plus exactes que maintenant, parce qu'elles sont pressées par le temps et par cette limite que le ministère de l'Environnement leur a fixée?

M. Ouellette: Je dirais que, dans la mesure où les firmes d'ingénieurs-conseils peuvent répondre aux commandes, il n'y a pas eu d'accélération qui puisse provoquer des augmentations de coûts ou qui puisse provoquer des travaux moins bien réalisés.

Mme Bacon: Ce n'est pas ce que dit l'Ordre des ingénieurs.

M. Ouellette: En fait, l'Ordre des ingénieurs est revenu sur ses propos. Ce qu'il tenait comme propos, quant à moi, n'était pas justifié, puisqu'il y a au Québec une quantité étonnante d'ingénieurs, de firmes compétentes, et je pense que l'ordre s'est laissé inquiéter par la croissance du rythme des travaux qui était suscitée par la prime d'accélération. Il y a à peine trois ans, on réalisait des travaux de 45 000 000 \$ à 50 000 000 \$. Vous vous en souvenez, Mme la députée, vous trouviez que ce n'était pas assez. On a annoncé, à ce moment, une prime d'accélération, ce qui nous a permis de réaliser l'an dernier des travaux de 302 000 000 \$. Cette année on s'oriente vers des travaux réalisés de 500 000 000 \$ à 600 000 000 \$. Évidemment, il y a eu une croissance extrêmement rapide qui nous a permis d'atteindre notre rythme de croisière qu'on évaluait autour de 500 000 000 \$ et même de le dépasser peut-être de 60 000 000 \$, 70 000 000 \$.

Jusque-là, on n'a vu nulle part que ce rythme outrepassait les capacités de nos

ingénieurs. Il est évident que, si, l'an prochain, on réalisait 1 000 000 000 \$ ou 1 500 000 000 \$, à un moment donné, on arriverait à saturation. On va faire en sorte que cela ne se produise pas. Je crois, et l'Ordre des ingénieurs a compris à la suite des explications qu'on a eues ensemble, que jusqu'à 500 000 000 \$ ou 600 000 000 \$ il n'y a pas de problème puisque ce sont nos ingénieurs québécois, par exemple, qui ont réalisé les travaux de la Baie James. C'était là des travaux d'ingénierie fort impressionnants. Simultanément, on faisait le parc olympique à Montréal, on construisait Mirabel, on prolongeait le métro de Montréal. Tous ces travaux qui représentent des milliards et des milliards ont été réalisés grâce à l'ingénierie québécoise. C'était nettement supérieur au montant qu'on peut placer dans le programme d'assainissement des eaux.

Je pense que les explications, les échanges qu'on a eus ensemble ont fait en sorte que l'Ordre des ingénieurs a été rassuré et n'a jamais répété cette affirmation.

Mme Bacon: Sur cela, je ne suis pas tout à fait d'accord avec le ministre. Est-ce que vous êtes en train de me dire que la date de mars 1986 ne sera pas changée ou si vous attendez en période électorale pour annoncer aux municipalités que vous leur donnez une prolongation jusqu'en 1987?

M. Ouellette: En fait, j'ai déjà fait plusieurs déclarations publiques à cet égard. J'ai toujours fait connaître mes couleurs, en ce sens que je présenterais incessamment au gouvernement, au Conseil des ministres, une proposition de modification de cette date du 31 mars 1986.

Mme Bacon:... 1987.

M. Ouellette: Je n'ai jamais dit que ce serait une prolongation d'une année, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars 1987. Au contraire, nous cherchons une formule - et je pense qu'on l'a trouvée, elle sera soumise incessamment - qui nous permette de ne pas être inéquitable envers les municipalités qui n'ont pas encore réalisé leurs travaux et surtout envers celles qui ne sont pas encore retenues à la programmation, mais qui nous permettent en même temps d'assurer un minimum de travaux et aussi un maximum pour ne pas qu'on dépasse, par exemple, les 500 000 000 \$ ou 600 000 000 \$ par année. Donc, on a mis au point une formule qui sera soumise incessamment au gouvernement, qui sera plus souple et moins "paniquante", si vous me permettez. Tout à l'heure vous disiez que...

Mme Bacon: Avouez qu'il y a de la

panique, M. le ministre.

M. Ouellette: En fait, il fallait peut-être créer une certaine panique, c'est-à-dire mettre un délai à l'intérieur duquel elles devaient réaliser leurs travaux, si on voulait qu'elles commencent à faire effectivement des travaux. Je pense que cela a porté son fruit. Le niveau est maintenant très élevé. Il suffit maintenant de le contrôler à un niveau acceptable et aux ingénieurs et aux entrepreneurs et aux villes.

Mme Bacon: Comment pensez-vous que les municipalités peuvent arriver à un certain moment donné à faire la maintenance de tout cela?

M. Ouellette: À faire la...

Mme Bacon: La maintenance de ces travaux par la suite? Ce n'est pas tout que de les construire, recevoir 90 % de la part du gouvernement, cela va bien, mais, après, avez-vous prévu cela?

M. Ouellette: Pour l'instant, il y en a déjà un certain nombre en exploitation. Ce sont les municipalités qui en assurent le fonctionnement et le tout se fait sous la surveillance de notre personnel en région.

Lorsqu'on aura plusieurs centaines de ces usines en exploitation, il n'est pas exclu qu'on voit naître, dans différents bassins, des firmes spécialisées qui pourraient prendre, éventuellement, la gérance de tout cela auprès des municipalités ou qu'on s'assure que tout un bassin, par exemple, ou une partie importante d'un bassin soit sous la gestion ou la gérance d'une de ces firmes spécialisées. On l'a vu en France, et il n'est pas exclu que cela apparaisse tranquillement au Québec. On sait que déjà des firmes se préparent dans cette optique.

Mme Bacon: Je suis d'accord avec vous, mais il y a des coûts à payer. Comment on explique le fait que le ministère de l'Environnement a poussé les municipalités à signer un protocole d'entente pour se prévaloir des 90 % et que, dans certains cas, on a vu des exemples où le ministère des Affaires municipales écrivait à ces mêmes municipalités pour leur dire: Un instant, faites attention, avant de signer, soyez sûres que vous pouvez assumer les frais de maintenance, non seulement les frais de construction, mais les frais de maintenance? Vous avez les deux ministères qui sont presque en conflit d'intérêts à un certain moment donné, un qui veut faire les travaux - et c'est normal, il faut que cela se fasse, l'assainissement des eaux - et l'autre qui dit: Faites attention, il faut arrêter. On a vu encore récemment une municipalité qui a dit: Je n'en signe pas parce que je n'ai pas les

moyens de le faire, à cause des délais et à cause des sommes à déboursier par la suite et l'incapacité des municipalités de payer. En fin de compte, ce sont les contribuables qui vont payer ces taxes, à un moment donné.

M. Ouellette: Globalement - je n'ai pas les chiffres sous les yeux et je le regrette - les municipalités au Québec n'ont jamais été dans une meilleure situation financière que présentement, ce qui n'exclut pas que certaines d'entre elles - elles sont quand même 1550 - aient un niveau d'endettement inquiétant. De mémoire, je crois qu'on commence à allumer la lumière rouge lorsqu'une municipalité a 15 % de sa valeur foncière en endettement. Ce que nous avons convenu, nous, avec les Affaires municipales, étant donné qu'on procède d'amont en aval et à l'intérieur d'un bassin, c'est qu'il serait regrettable qu'une ou deux municipalités d'un bassin ne se prévalent pas du programme d'assainissement des eaux et ne fassent pas les travaux de telle sorte que la rivière ne soit pas complètement dépolluée.

On s'est engagé, nous, à toujours avertir le ministère des Affaires municipales et lui permettre de dire aux municipalités - c'est arrivé dans quelques cas: Attention, messieurs et mesdames, maires et échevins, si vous optez pour profiter du programme d'assainissement des eaux, même si vous ne choisissez pas de passer par... On considère même la SQAÉ. Voici que ce sera le dernier grand emprunt que vous réaliserez pour les X prochaines années, compte tenu de votre niveau actuel d'endettement. On ne les a pas forcées. On les a fortement incitées, cela va de soi, et le ministère des Affaires municipales ne leur a pas interdit non plus d'emprunter, mais les a avisées que leur choix politique serait peut-être le dernier au cours des quatre, cinq ou six prochaines années, compte tenu de l'endettement qu'elles avaient déjà dans d'autres secteurs. Cependant, on n'a pas eu de problèmes à ce niveau-là. Les municipalités, malgré cet avertissement, ont opté pour l'assainissement des eaux, sachant qu'elles devraient dorénavant réduire.

Mme Bacon:... les 90 %.

M. Ouellette: Évidemment.

Mme Bacon: Cela aide un peu. Est-ce que le ministre va nous faire ses annonces bientôt?

M. Ouellette: Je le souhaite.

Mme Bacon: Cela fait partie de vos recommandations au Conseil des ministres comme d'autres recommandations qui doivent être faites?

M. Ouellette: Il y en a quelques-unes, effectivement.

Mme Bacon: Bonne chance!

M. Ouellette: Merci.

Mme Bacon: Merci. Cela va.

Le Président (M. Marquis): Les engagements financiers du ministère de l'Environnement pour les mois... Ah! Une question de M. le député de Hull.

M. Rocheleau: Merci, M. le Président. C'est une question d'intérêt régional, sûrement. Certaines gens dans l'Outaouais m'ont demandé de leur préciser qui il faudrait voir en ce qui concerne le flottage de billots ou de billes, plus particulièrement, sur la rivière des Outaouais qui connaît, depuis quelques années, une activité assez particulière depuis la construction de la marina. Plusieurs de ces sportifs ont des problèmes assez particuliers avec le flottage des billes, plus particulièrement le flottage des billes qui sont entre deux eaux et qui occasionnent des accidents quand même assez graves. Je voulais savoir du ministre de l'Environnement si son ministère est préoccupé par le flottage de billes dans certaines rivières du Québec, entre autres la rivière Gatineau et la rivière des Outaouais, et quelles recommandations on pourrait faire à ceux qui veulent utiliser ces cours d'eau pour le sport ou d'autres activités du même genre.

M. Ouellette: M. le député de Hull me demande si le ministère de l'Environnement est préoccupé par le flottage du bois. Oui, nous le sommes. Nous sommes également préoccupés par les coûts financiers que pourrait engendrer pour les compagnies papetières l'interdiction du flottage du bois. Nous le sommes environnementalement parce que dans les écorces, notamment, se retrouvent des produits quasi toxiques qui polluent l'eau. On en est conscient. Nous le sommes aussi pour les sportifs qui ne peuvent pratiquer leur sport sur les rivières qui servent encore au flottage. Nous avons entamé, il y a déjà plus d'un an, des discussions avec le ministère de l'Énergie et des Ressources qui est lui-même - enfin, aujourd'hui les Forêts - impliqué dans ce genre de dossier, puisque les utilisateurs des cours d'eau aux fins de flottage sont les industries papetières. Ce ministère a commandé une étude il y a un peu plus d'un an afin de vérifier les coûts économiques que comporterait une décision d'en venir à interdire même progressivement le flottage du bois. Cette étude n'est pas encore terminée, elle le sera incessamment et elle pourra servir à la mise en place d'une

politique, peut-être progressive, d'abandon du flottage du bois parce que nous sommes bien conscients que, du côté de l'environnement et du loisir, ce n'est pas très recommandable.

M. Rocheleau: Je voudrais mentionner au ministre que nous sommes conscients du fait qu'on ne pourrait interdire demain matin le flottage des billes sur les rivières, le transport du bois, tenant compte des coûts d'impact, mais est-ce que le ministère de l'Environnement surveille de près le fait que les compagnies qui ont l'autorisation de faire du flottage doivent aussi faire la récupération de leurs billes qui traînent un peu partout sur le bord des rivières? Même si l'autorisation est donnée par le ministère de l'Énergie et des Ressources ou par le ministère de l'Environnement, j'aimerais savoir s'il y a quand même une certaine surveillance qui se fait et s'il y a une certaine obligation de la part de ces compagnies de maintenir les cours d'eau dans un état navigable pour ceux qui veulent les emprunter.

M. Ouellette: Je dirais qu'au départ, bien sûr, la compagnie qui paie le bois, le fait abattre et le met à l'eau a intérêt, même pécuniaire, à ce que la totalité du bois se rende à l'usine, que la moins grande quantité possible se noie en cours de route ou reste prise sur les rives. Donc, au départ, il y a un intérêt certain pour le signataire d'un bail qui utilise un cours d'eau pour le flottage.

Maintenant, il y a quelques centaines de kilomètres de ces cours d'eau qui sont utilisés. Je ne vous dirai pas que nous avons un nombre d'inspecteurs suffisant pour nous assurer que tout se fait dans l'ordre. Cependant, nous avons, par les baux d'autorisation, un moyen de contrôle assez sévère auprès des compagnies. Je dois vous dire que dans l'étude dont je parlais tout à l'heure cet élément va faire l'objet d'une étude particulière afin de signaler aux entreprises que, dans certains cas, le pourcentage de bois mis à l'eau et perdu par rapport à celui qui est récupéré à l'usine est tel qu'elles auraient intérêt, pour la durée de leur bail, à améliorer la surveillance qu'elles font elles-mêmes du bois qui doit flotter.

M. Rocheleau: Le ministre pourrait-il me dire si les personnes en question, qui sont préoccupées par l'utilisation à d'autres fins que le flottage des billes, peuvent faire appel à son ministère pour avoir des renseignements ou de l'information pertinente? Est-ce que ces personnes peuvent être assurées par le ministre que, si les compagnies dérogent à la règle et aux conventions, le ministère se fera un devoir de les contacter afin que l'on puisse

sauvegarder certains de ces cours d'eau, plus spécifiquement là où les gouvernements supérieurs ont dépensé des sommes d'argent considérables pour faire l'aménagement de marinas?

M. Ouellette: Dans la logique de l'assainissement des eaux, de Berges neuves, etc., tous les propos du député sont tout à fait cohérents. Quant à savoir si les gens peuvent obtenir de nos directions régionales ou de notre centrale de l'environnement de l'information, oui, car cela est accessible au public. Nous sommes également ouverts à toute dénonciation qui pourrait nous parvenir ayant trait à des abus de certaines entreprises qui détiennent un bail de flottage du bois. On se fera un devoir d'intervenir parce que, comme je le disais tout à l'heure, nous avons comme gouvernement un outil puissant qui est le permis ou le bail qui pourrait être révoqué dans le cas où les règles ne seraient pas respectées.

M. Rocheleau: Merci.

Le Président (M. Marquis): Merci beaucoup. Les engagements financiers du ministère de l'Environnement pour les mois d'avril, mai et juin 1985 sont vérifiés.

La séance est suspendue pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 5)

(Reprise à 16 h 8)

Le Président (M. Marquis): La commission parlementaire de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de procéder à la vérification des engagements financiers des mois de janvier, février, mars, avril, mai et juin 1985 en ce qui concerne l'Office de planification et de développement du Québec, le Fonds de développement régional et le ministère des Transports, programmes 3, 4 et 5-4, en présence du ministre, M. Henri Le May, qui peut, évidemment, comme c'est la coutume, faire intervenir des gens qui l'accompagnent pour répondre à certaines questions. Nous commençons avec les engagements... Je ne sais pas s'il y a eu une entente entre les deux critiques.

M. Rocheleau: Nous négocions, M. le Président.

Transports (suite)

Le Président (M. Marquis): Oui. On m'a fait savoir que nous commencerions avec les programmes relevant du ministère des Transports. À ce titre, M. le député de Richmond, n'étant pas membre de la

commission, intervient, cependant, en vertu de l'article 132 de notre règlement. M. le député de Richmond, sur les engagements de janvier 1985.

Janvier

M. Vallières: Merci, M. le Président. Il va de soi que mon collègue de Hull aura tout à l'heure une série de questions à adresser au ministre concernant les objets qui relèvent de sa compétence. Je voudrais, à ce moment-ci, sur le premier engagement, poser quelques questions au ministre sur ce qu'on appelle les contrats négociés pour travaux d'entretien de différentes routes de la province au cours de la saison hivernale 1984-1985. J'imagine que c'est pour le déneigement. Est-ce que le ministre est en mesure de nous indiquer quelle est la procédure normalement suivie pour déterminer le choix des entrepreneurs pour le déneigement?

M. Le May: M. le Président, comme vous l'avez signalé, vous m'avez autorisé, je pense, à utiliser les ressources humaines qui m'accompagnent. Étant donné que la question du député de Richmond est très technique, je demanderais à mon sous-ministre de nous dire exactement le processus qu'on emploie habituellement pour négocier ces contrats.

M. Michaud: Il y a une directive du Conseil du trésor qui stipule qu'au début de chaque année, au mois de mai, le ministère publie dans les journaux locaux les circuits qu'il se propose de rendre disponibles à l'entreprise privée. Au début de juin, les offres de services sont reçues au service de l'entretien d'hiver. Elles sont préparées par district et par région pour examen par un comité ad hoc formé de l'adjoint régional à l'entretien, du chef de district et de représentants du service de l'entretien d'hiver.

Au cours des mois de juin et juillet, le comité siège et évalue les soumissions selon une grille de pointage fondée sur la localisation, l'expérience et ainsi de suite. À la fin de juillet, les procès-verbaux sont transmis aux autorités du ministère pour décision finale. Les critères de sélection sont fondés sur la localisation, l'expérience des travaux, le matériel requis, l'accord au niveau de certains points qui leur sont donnés. C'est ainsi qu'on en arrive à déterminer celui qui est le plus apte à nettoyer nos routes en hiver pour les contrats de routes qu'on veut bien attribuer à l'entreprise privée. Il est évident que le ministère se garde une partie de l'entretien de ces routes pour être témoin du coût de cette opération.

M. Vallières: Quand vous parlez d'une

directive du Conseil du trésor concernant la procédure qui est suivie, est-ce une directive qui est publique, à la disposition des gens qui veulent en prendre connaissance?

M. Le May: Oui. Elle peut être déposée.

M. Vallières: J'aimerais, si c'est possible, qu'on puisse la déposer.

Pour ce qui est de l'examen par un comité ad hoc, vous parliez d'une grille de pointage qui est utilisée. Est-ce qu'il est possible également d'avoir un exemplaire de cette grille de pointage?

M. Le May: Elle fait, d'ailleurs, partie de la directive.

M. Vallières: Très bien. Vous parlez de critères comme ceux de la localisation, de l'expérience et du matériel requis. Au niveau du matériel requis, je me mets dans la situation de deux ou de plusieurs entrepreneurs qui veulent négocier pour l'obtention d'un contrat. À partir du moment où ils sont deux, trois ou quatre, dans quelle mesure prenez-vous toutes les assurances pour que, par exemple, le matériel que l'entrepreneur choisi déclare avoir à sa disposition est véritablement celui qu'il a déclaré? Est-ce qu'il y a une façon de le vérifier et est-ce que c'est fait systématiquement?

M. Michaud: Je pense que, depuis quelques années, avec l'expérience du ministère aussi dans les régions étant donné que c'est décentralisé au niveau de l'octroi de ces contrats, les entrepreneurs sont connus de la part du ministère, d'une part. La machinerie peut être vérifiée par les officiers en région, à savoir quel est le parc de la firme. Basé là-dessus, il faut nécessairement que, quand elle signe une déclaration, elle s'engage sur son honneur, toute fausse déclaration pouvant être portée contre elle. Quant aux camions, aux charrues, aux niveleuses, aux épandeurs et aux souffleuses, c'est vérifié assez strictement.

M. Vallières: Si j'emploie votre langage, vous me dites: Cela peut être vérifié. Mais il n'y a pas de vérification, par exemple, systématique de la déclaration de la liste de matériel dont un entrepreneur dispose.

M. Michaud: Non, pas systématiquement.

M. Vallières: Dans le cas où, dans un certain district, un projet d'entretien serait convoité par plusieurs entrepreneurs et que le ministère décide de l'allouer à tel entrepreneur à la suite de l'évaluation avec

la grille, quels sont les recours des autres entrepreneurs, par exemple, pour vérifier si les déclarations qui ont été faites par l'autre entrepreneur sont d'une exactitude absolument certaine? Est-ce que ces gens ont des possibilités, par exemple, de contester une décision du ministère qui a décidé d'engager tel entrepreneur plutôt qu'eux?

M. Le May: Pendant qu'il y a un conciliabule, j'aimerais déposer deux documents, d'abord, un document du Conseil du trésor, directive no 1178, le règlement concernant les contrats et services du gouvernement relatif au service relié au déneigement des routes et aussi les critères, un document qui vient du ministère concernant les contrats d'entretien d'hiver. Je dépose immédiatement ces deux documents.

Le Président (M. Marquis): Documents déposés.

M. Michaud: Si des plaintes sont émises par des entrepreneurs relativement à la quantité de machinerie d'un entrepreneur qui a soumissionné et obtenu un contrat, la plainte est vérifiée plus haut par la Direction de l'entretien du ministère et le service d'entretien d'hiver qui existe au niveau de la direction centrale au ministère. Les vérifications sont faites.

M. Vallières: Est-ce que la grille d'évaluation dont vous parliez tantôt, d'un concurrent de l'entrepreneur qui a été choisi, peut être mise à la disposition de cet entrepreneur concurrent?

M. Michaud: Non.

M. Vallières: Vous n'en voyez pas l'utilité?

M. Michaud: Dans aucun cas. Dans toute sélection entre firmes, on ne dépose pas les documents à ceux qui n'ont pas été retenus.

M. Vallières: Celui qui n'a pas été retenu peut avoir ses notes?

M. Michaud: Les siennes.

M. Vallières: Les siennes.

M. Michaud: Oui, c'est ça.

M. Vallières: La question que je me pose, c'est à partir du moment où un ou des entrepreneurs ne sont pas retenus et qu'ils ne peuvent avoir accès à l'autre grille qui, finalement, est une déclaration, comme vous dites, de possession de matériel ou de location de matériel ou d'expérience dont ils

disposent, est-ce que l'entrepreneur concurrent ne serait pas en droit de s'attendre à recevoir ce que le ministère a considéré comme étant véridique comme déclaration de la part de l'autre entrepreneur?

M. Michaud: Il est évident que tout entrepreneur qui n'a pas reçu le contrat peut vérifier l'équipement de l'entrepreneur qui exécute un contrat en hiver, d'accord?

M. Vallières: À titre d'exemple, M. le sous-ministre, supposons qu'un entrepreneur vous aurait déclaré qu'il était propriétaire d'une machinerie, alors qu'il en est le locataire, j'imagine que le pointage n'est pas le même. L'entrepreneur concurrent, s'il n'a pas la formule, la grille, et qu'il a été informé que, finalement, l'entrepreneur a déclaré que c'était de la machinerie dont il était propriétaire plutôt que louée, comment peut-il de façon éclairée vérifier ce qui a été déclaré par son concurrent? C'est là que je voyais l'utilité, finalement, de la possibilité d'une vérification parce qu'il y a peut-être des choses dont les entrepreneurs compétiteurs aimeraient pouvoir prendre connaissance.

M. Michaud: À la Direction de l'entretien, je dois dire que c'est très rare que des entrepreneurs qui n'ont pas été sélectionnés contestent du côté de la machinerie. Je pense que les cas où, principalement, les entrepreneurs se plaignent, c'est qu'ils ont reçu une cote de rendement insuffisant sur les contrats de services antérieurs et que peut-être ils ont été déplacés, parce qu'il y a une cote qui est basée sur le rendement insuffisant d'une firme qui est une partie négative. L'entrepreneur qui a donné un mauvais rendement lors d'un contrat exécuté pour le compte du ministère au cours des trois dernières années se verra soustraire cinq points chaque fois que le ministère a dû intervenir avec du matériel en compensation des manques de l'entrepreneur. Donc, c'est pourquoi principalement des entrepreneurs qui étaient peut-être en poste antérieurement se font déplacer par un autre entrepreneur qui a son garage d'exploitation situé aussi près que l'autre ou deux fois plus près. Ce qui fait mal, je pense aux entrepreneurs en place qui donnent un mauvais service, c'est le rendement, la cote négative qu'on met dans le pointage. Je pense que cela existe dans toutes les tables de décision que ce soit au niveau de la sélection de firmes pour des services professionnels ou au niveau des contrats de services pour l'entretien d'hiver.

M. Vallières: Maintenant, d'expérience, ce que vous me dites, c'est que le parc de machinerie des entrepreneurs est très bien

connu du ministère compte tenu qu'assez souvent ce sont des gens qui ont déjà eu des contrats chez vous.

M. Michaud: C'est cela. Et aussi, la plupart du temps, c'est de la machinerie qui est adaptée à l'hiver, comme les charruées. On ajoute des pièces d'équipement.

Une voix: On exige l'enregistrement aussi.

M. Michaud: Oui, l'enregistrement du véhicule.

M. Vallières: Parmi les entrepreneurs qui font du déneigement pour le ministère, est-ce qu'il y en a une très forte proportion ou une moyenne proportion qui font également du déneigement pour les municipalités? Est-ce que vous êtes informé de cela ou non?

M. Michaud: C'est-à-dire que nous donnons des subventions aux municipalités sur un certain réseau. C'est évident que, lorsque la firme se cote sur notre réseau, c'est en fonction de sa machinerie disponible sur notre réseau. Si la firme en question a d'autre machinerie qu'elle cote sur un réseau municipal, libre à elle, mais je ne pense pas, à part quelques gros entrepreneurs, que cela se présente. Je ne sais pas quels critères les villes emploient pour octroyer des contrats, mais il arrive sûrement que, si un entrepreneur obtient du ministère un contrat entre le village X et le village Y, les deux villages au bout, je pense bien, doivent essayer d'avoir les contrats. Il n'y a rien d'anormal à cela.

M. Vallières: Puisqu'on parle de l'entretien d'hiver, est-ce que vous avez une indication, tout au moins un ordre de grandeur du nombre d'entrepreneurs que cela peut représenter - il y en a un paquet qui sont nommés ici - et du nombre de kilomètres de route également que cela peut représenter?

M. Michaud: L'engagement qui est devant vous est de l'ordre de 16 000 000 \$ pour 499 contrats d'hiver de moins de 75 000 \$.

M. Vallières: Est-ce que ce sont tous les contrats de déneigement du ministère qui sont inclus dans ce document?

M. Michaud: Ce sont des contrats qui reviennent tous les trois ans. Donc, c'est la portion de contrats renouvelés, c'est-à-dire de nouveaux contrats. Cela nous coûte 35 000 000 \$ de contrats en hiver. C'est la totalité du montant des contrats qu'on donne.

M. Vallières: Grosso modo, cela représenterait près de la moitié.

M. Michaud: À peu près la moitié que vous avez ici en engagements.

M. Vallières: D'accord. Maintenant, en ce qui concerne le déneigement par les municipalités, le ministre a certainement été informé, comme bien d'autres députés, de la volonté de certaines municipalités de procéder à l'entretien des chemins d'hiver avec leur propre équipement. Je sais que plusieurs municipalités se sont dotées d'équipement pour entretenir leurs chemins d'hiver. Est-ce que vous avez des données sur la proportion que cela a pris depuis quelques années, ce transfert du secteur privé au secteur municipal pour l'entretien des chemins d'hiver?

M. Michaud: On me signale qu'il y en a très peu qui l'ont fait, mais de toute façon, je pense que les municipalités sont libres de posséder leur propre équipement. Cela ne les empêche pas d'avoir la subvention qu'on accorde aux municipalités pour certains bouts de route.

M. Vallières: Vous m'indiquez que la proportion est très faible, mais est-ce qu'on a des données précises qui indiquent le nombre de municipalités au Québec qui, présentement, font leur propre entretien d'hiver, qui ne le donnent pas à l'entreprise privée?

M. Michaud: Dans leur propre réseau à elles? Non, nous ne le connaissons pas, mais au niveau...

M. Vallières: Mais dans le réseau qui est subventionné?

M. Le May: Sur un réseau, disons, de contrats, il y en a environ quatre ou cinq...

M. Vallières: Quatre ou cinq...

M. Michaud:... présentement.

M. Vallières:... tout au plus? Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer quelle est sa position dans le cas d'une municipalité qui se serait équipée pour faire son propre déneigement à l'intérieur de son territoire et qui offrirait ses services au ministère pour faire le déneigement sur une route numérotée? Est-ce que le ministère accepte des soumissions de la part de ces municipalités?

M. Michaud: Oui. On accepte n'importe quel compétiteur. Quand on va en soumissions, on y va pour tout le monde. Tous ceux qui veulent soumissionner peuvent

le faire et ils sont jugés exactement comme un entrepreneur.

M. Vallières: Exactement comme un entrepreneur privé?

M. Le May: Selon les critères qu'on vous a remis.

M. Vallières: Ce qui signifie que, malgré tout cela, il n'y a pas eu de ruée de la part des municipalités pour aller vers l'entretien des chemins qui ne sont pas dans leurs propres limites.

M. Michaud: Il faut absolument que leur réseau soit à l'intérieur de la municipalité. Il n'y a qu'une municipalité, je pense, au Québec, qui a un réseau extérieur à elle, mais en accord avec les intervenants.

M. Vallières: C'est une précision importante, parce que c'est ce que je cherchais à savoir avec ma première question dans laquelle j'indiquais ceci: Est-ce qu'une municipalité qui offre ses services sur une route numérotée à l'extérieur de son territoire est considérée au même titre qu'un entrepreneur privé qui le fait? Si je comprends bien, M. le sous-ministre, elle ne peut le faire si ce n'est pas à l'intérieur de son territoire municipal?

M. Michaud: L'avantage, dans la table de décision, est toujours donné à l'entrepreneur privé versus la municipalité qui sort de son territoire.

M. Vallières: Quand on parle d'avantage, est-ce qu'on peut préciser? Est-ce que cela signifie 'que, dans le cas d'égalité, ce serait l'entrepreneur?

M. Michaud: Oui, c'est cela.

M. Vallières: Oui, mais dans le cas où la soumission serait plus basse?

M. Michaud: Au niveau aussi du garage d'exploitation, elle est peut-être assez loin de la route, à un moment donné.

M. Vallières: D'accord. Je ne sais pas si c'est une directive ministérielle qui a été envoyée aux bureaux de district ou dans les régions de voirie au Québec, disant que certains chemins d'hiver qui étaient subventionnés à 100 % par le ministère des Transports continuent d'être subventionnés, mais sont remis à la municipalité. C'est une politique qui dirait qu'une seule voie, une seule sortie par village doit être entretenue à 100 % par le ministère, je pense. Est-ce une directive ministérielle et est-ce qu'on pourrait obtenir une copie de cette directive ministérielle?

M. Michaud: Cela pourrait être déposé à la commission.

M. Vallières: Est-ce que vous pourriez m'expliquer grosso modo en quoi elle consiste?

M. Michaud: On entretient une sortie par village à 100 %. Il y a d'autres cas aussi. Si on construit une route de contournement, c'est évident qu'on remet l'entretien de la route antérieure à la municipalité; la plupart du temps - je dirais à 98 % des cas - la municipalité est consentante à cette opération. Il y a peut-être eu quelques cas mineurs où des municipalités ont réellement été ou se sont senties lésées dans ce processus, mais, dans la plupart des cas, on demande à nos chefs de district et à nos directeurs régionaux de s'entendre avec les municipalités avant que le ministre remette à la **Gazette officielle** l'entretien de ces routes aux municipalités.

M. Vallières: Dans le cas où les municipalités continuent d'être réticentes, cela devient une directive qui s'applique uniformément à tout le Québec?

M. Michaud: C'est cela.
(16 h 30)

M. Vallières: Cette politique d'une sortie entretenue à 100 % par le ministère date de quand, précisément? L'autre politique datait de quand, elle? La politique qui a été modifiée datait de quelle époque?

M. Le May: Sous toutes réserves, comme le directeur des opérations me l'indique, elle daterait de quatre ou cinq ans, la nouvelle directive.

M. Vallières: Cela veut dire qu'auparavant...

M. Le May: Auparavant, je pense que l'entretien était beaucoup plus à la charge du ministère; il y a eu un délestage de fait vers les municipalités.

M. Vallières: Qu'est-ce qui a justifié cette décision?

M. Le May: C'est justement quand on a regardé le réseau. Le réseau primaire ou essentiel est à la charge du ministère, mais le reste est à la charge des municipalités. Il y a eu un partage de responsabilités de l'entretien entre le ministère et les municipalités.

M. Vallières: Je suis conscient que certaines municipalités, à la suite de cette politique, doivent supporter un fardeau fiscal additionnel. Je pense à de petites

municipalités, entre autres. Est-ce que cette façon de procéder vous a permis d'établir dans quel ordre de grandeur ces montants pouvaient être établis à la suite de l'adoption de cette nouvelle politique? Quel est le fardeau fiscal additionnel qui a été finalement remis aux municipalités? Avez-vous une idée de son ordre de grandeur?

M. Le May: C'est environ 800 \$ le kilomètre. Le coût d'entretien est de 1500 \$ et la subvention qui est donnée, qui continue à être donnée est de 700 \$. Le fardeau additionnel à la municipalité est donc environ 800 \$ le kilomètre. Maintenant, sur le coût global général, je n'ai pas d'indice.

M. Vallières: Vous ne pouvez donc pas m'indiquer aujourd'hui combien de kilomètres de route ont été remis aux municipalités par le biais de cette politique?

M. Le May: Cela doit être inscrit dans les arrêtés ministériels, je ne sais pas. Cela pourra vous être transmis.

M. Vallières: Ma question est cette fois-ci plus directement dirigée vers le ministre. J'aimerais qu'il m'indique ce qu'il répond aux municipalités et aux contribuables qui, à l'occasion de ce transfert de responsabilités, argumentent que de cette façon le gouvernement du Québec retourne sur le dos des contribuables, vers les municipalités, une partie de l'entretien des chemins. Quelle argumentation présentez-vous à la réaction de la population face à une telle politique qui, j'imagine, a été établie dans le but de faire faire des économies au ministère? Ces économies réalisées par le ministère des Transports deviennent un fardeau fiscal additionnel pour les contribuables des municipalités et, dans plusieurs cas, de petites municipalités.

M. Le May: Vous savez, quand les municipalités vont en soumissions, elles peuvent économiser. Cela peut leur coûter pas mal moins cher qu'au ministère des Transports. Cela, vous le savez. À la suite des subventions que nous offrons, environ 800 \$ par kilomètre, quand une municipalité va en soumissions, très souvent, elle fait ses frais et elle n'a pas de déficit marqué. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'exception mais, habituellement, c'est très rare qu'il y ait des déficits.

Une autre chose qui mérite d'être signalée est que nous avons eu beaucoup de plaintes auparavant, quand c'était le ministère des Transports qui faisait l'entretien de ces routes. Comme on n'est jamais si bien servi que par soi-même, la majorité des municipalités aujourd'hui est satisfaite de s'occuper elle-même de l'entretien de ses routes. Quand les

contribuables ne sont pas satisfaits, ils n'ont pas à aller jusqu'au ministère des Transports, qui est très loin d'eux, ils vont simplement frapper à la porte de la municipalité. C'est souvent beaucoup plus facile de régler le problème, il se règle beaucoup plus rapidement aussi.

M. Saintonge: M. le ministre, est-ce à dire, si elles font leurs frais et puisque vous leur donnez 800 \$ le kilomètre, que si cela coûtait moins cher cela irait au crédit de la municipalité, à supposer que cela coûterait moins cher?

M. Le May: Les municipalités n'ont pas les conventions collectives que nous avons à respecter. Nous devons souvent tenir des employés en état de garde 24 heures sur 24 en hiver dans nos stations de transport au cas où il surviendrait une tempête, etc. On doit payer ces gens 24 heures sur 24. La municipalité n'a pas à défrayer ces coûts-là. Elle donne des contrats et l'entrepreneur est payé à contrat. C'est beaucoup plus facile d'économiser.

M. Saintonge: Votre subvention est versée, peu importe le coût des travaux. Si cela coûte moins cher pour l'entretien, est-ce que cela tombe au crédit de la municipalité?

M. Le May: Oui.

M. Vallières: Cela m'amène à une autre question. J'ai constaté dans mon propre comté que certaines municipalités pouvaient réaliser des profits avec la subvention que le ministère verse pour l'entretien des chemins d'hiver. Par ailleurs j'ai constaté, à l'intérieur du même comté, des disparités extraordinaires entre les montants qui peuvent être versés à l'intérieur d'une même région à certaines municipalités où cela coûte un prix additionnel énorme à couvrir par la municipalité. Cela s'explique pour le fait que dans les normes que le ministère utilise pour subventionner la municipalité la question géographique intervient beaucoup, je crois, et il y a des régions qui sont de type transitoire. Par exemple, dans le district d'Arthabaska, à Victoriaville - je le prends au hasard - certaines municipalités qui sont dans un territoire de montagne touchent exactement le même montant qu'une municipalité qui serait dans une région où c'est absolument et parfaitement plat, où il n'y a pas de dénivellation.

Le ministère refuse de déroger à cette politique de grande région, ce qui fait en sorte que certaines municipalités font des profits avec votre subvention et que d'autres "mangent" de l'argent au cours de l'hiver. Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité qu'à l'intérieur de ces régions que vous délimitez,

là où il y a des transitions géographiques à l'intérieur du district, on crée des sous-régions, ce qui permettrait d'ajuster ces subventions en tenant compte de l'expérience qui vous permet de constater peut-être que depuis trois ou quatre ans certaines municipalités font des profits? Il pourrait alors y avoir un transfert vers les municipalités qui sont obligées de faire des déboursés additionnels chaque année.

M. Le **May**: À la suite de votre réflexion je dois vous avouer que j'ai fait également la même réflexion et que cela ne sera peut-être pas changé cette année. On a l'intention de se pencher sur ce problème qui comporte deux volets. Premièrement, les quantités de neige qui tombent concernant la géographie, comme vous le disiez, et, deuxièmement, le moment où la neige tombe, parce qu'elle ne tombe pas partout en même temps. Si on va chez nous en Gaspésie, par exemple, c'est très rare que notre première neige tombe avant le 20 décembre alors que les contrats sont donnés le 15 novembre. Les contrats se terminent le 1er avril, ou à peu près, alors qu'il neige jusqu'au 15 avril.

Ailleurs, si on va dans le Lac-Saint-Jean, les dates peuvent être différentes. J'ai demandé qu'on se penche sur ces deux volets, le volet géographique et le volet température selon les régions où on est, qu'on ait un climat maritime ou continental, de façon que cela soit plus juste pour ceux qui contractent et également pour les municipalités et tout le monde.

Ce n'est pas facile de mettre une ligne sur une carte et dire: Là, il neige et, là, il ne neige pas. Là, il neige au mois de décembre et, là, il neige au mois de novembre. C'est très difficile et très délicat. On pense à ce que vous nous avez dit concernant les deux volets que je vous ai cités.

M. Vallières: Vous m'en voyez ravi. Puisqu'on parlait de directives ministérielles concernant l'entretien d'hiver, est-ce que le ministre peut m'indiquer si de semblables directives ont été émises dans d'autres secteurs de l'entretien, auprès des bureaux de district? Je pense par exemple à la coupe du foin, des branches, etc. Est-ce la seule directive qui a été émise récemment par votre ministère visant à ce que l'attitude des districts soit changée vis-à-vis d'un secteur donné de l'entretien, pour des raisons d'économie, j'imagine?

M. Le **May**: Sur l'ensemble des activités d'entretien, qui sont multiples sur une route, il y a des activités qu'on a dû diminuer au fil des ans à cause de la hausse des coûts dans certains secteurs, comme les couches d'usure, etc. Concernant la coupe de l'herbe, plutôt que de faire trois coupes, on en fait

seulement deux. Il y a des directives qui sont données et les contrats sont donnés en conséquence.

M. Vallières: Moi, je parlais des endroits où vous ne faites plus de coupe.

M. Le **May**: Je pense qu'au Québec on fait autant que dans les provinces limitrophes pour ce qui est de cette activité qui ne touche pas à la sécurité de la voie. Donc, on garde notre argent pour le déblaiement en hiver, pour le traçage des lignes blanches et jaunes et aussi pour la surface de roulement elle-même. Il a fallu délester sur l'ampleur des sommes d'argent à consacrer aux abords des routes.

M. Vallières: Je trouve déjà chanceux les endroits où il y a deux coupes. Moi, je parle des endroits où il n'y a pas de coupe, des endroits où, depuis cinq ou six ans, il n'y a pas eu de coupe et où le foin est devenu de la branche et où certaines branches sont presque devenues des arbres. Les réflexions qu'on reçoit de la part des municipalités qui ont à entretenir les chemins d'hiver, entre autres, sont que cela a des incidences directes sur les coûts d'entretien des chemins d'hiver de ces municipalités. La tendance, actuellement - je ne sais pas si c'est ce que le ministère recherche - c'est que certaines municipalités s'interrogent à savoir si elles ne vont pas investir pour faire elles-mêmes les travaux. Dans certains cas, la signalisation routière est même cachée par le feuillage des branches à bien des endroits sur des routes numérotées, des routes principales au Québec. Est-ce que vous prévoyez une intervention? Est-ce que votre intention, c'est de voir les municipalités s'en charger, finalement, à l'intérieur de leur territoire? J'aimerais que vous m'indiquiez si les chefs de district ou les directeurs régionaux ont reçu des directives précises concernant cet entretien particulier de la coupe du foin et, s'il y a lieu, la date de cette directive.

M. Le **May**: D'abord, je pense que cela revient aux municipalités de faire ce genre d'entretien. Surtout depuis qu'on a un programme qui s'appelle Amélioration du réseau routier municipal, il y a une subvention qui est versée directement aux municipalités et dont vous êtes certainement au courant. Avec cet argent, elles peuvent faire cet entretien. Nous, actuellement, on va attacher de l'importance, par exemple, à des interventions qui sont bien spécifiques. Je me souviens d'une plainte que nous faisait votre collègue, M. Pagé, député de...

Une voix: Portneuf.

M. Le **May**:... Portneuf, lors d'une rencontre qu'on a eue cet automne. Il nous

disait que, sur l'autoroute 40, il fallait que la forêt soit nettoyée entre les deux voies parce que c'était extrêmement laid. On a constaté que c'était vrai et on va corriger cette situation. Donc, c'est bien spécifique. À certains endroits, également, à la suite de la construction de routes, on va planter des arbres. Cela va se faire dès cet automne. Surtout aux abords des autoroutes, il y aura plantation d'arbres. Ce sont des interventions bien spécifiques de la part du ministère. Pour ce qui est de la coupe du foin, on en fait une partie, mais lorsque c'est à l'intérieur des municipalités, on considère que c'est vraiment leur rôle, surtout qu'on leur donne des subventions qu'elles peuvent utiliser à cette fin. Pour ce qui est du numéro de la directive et de la directive proprement dite, peut-être que le sous-ministre, M. Michaud, pourrait en dire davantage.

M. Michaud: Quand la Direction de l'entretien rencontre les directeurs adjoints à l'entretien, ils exposent, justement, de quelle façon ils peuvent intervenir dans le réseau routier. Il demeure que certaines régions sont libres de le faire selon leur réseau. Si, à un moment donné, comme vous l'exprimez, il y a des problèmes de drainage, etc., la direction concernée d'une région peut allouer à un district un montant d'argent à l'intérieur de son enveloppe globale; elle peut répartir... Mais, globalement, comme je le mentionnais tout à l'heure, concernant les deux coupes par année aux abords des routes, la tonte du gazon, etc., c'est assez rigide dans les contrats qu'on donne. Mais il y a une certaine latitude pour les chefs de district, qui peuvent déplacer des sommes d'argent venant d'un autre poste budgétaire pour faire ce travail.

M. Vallières: Alors, si, par exemple, certains chefs de district disent aux maires et aux conseillers municipaux de certaines municipalités qu'actuellement, s'ils ne font pas la coupe le long des chemins, c'est une conséquence des directives émanant de la haute direction du ministère des Transports, on peut dire à ces maires et conseillers municipaux que les chefs de district ne disent pas toute la vérité quand ils parlent de cette façon.

(16 h 45)

M. Michaud: C'est-à-dire qu'ils ont une certaine autonomie vis-à-vis de leur direction régionale en région. Tout ne vient pas de Québec. Je pense que le réseau est plutôt local et c'est pour cela que le ministère est décentralisé. Il demeure que quelquefois, je pense, entre le besoin de gravier sur la route et la branche, peut-être qu'il ferait un choix qui sera dans le sens du gravier.

M. Vallières: En fait, ce que vous me

dites, c'est que pour le budget d'entretien, si on avait plus d'argent, il y a peut-être des besoins comme ceux-là qu'on pourrait combler. Maintenant, je reviens aux commentaires de M. le ministre qui nous disait que les municipalités disposent de subventions qu'elles peuvent utiliser pour faire la coupe des branches. Si ma mémoire est fidèle, il y a des subventions qui sont accordées aux municipalités et c'est pour procéder à des travaux sur des chemins dont elles doivent faire l'entretien. Quand je vous parle de branches, je pense à des routes numérotées, et des fois à des routes qui ne sont pas numérotées mais dont l'entretien relève du ministère des Transports. Est-ce à dire que dorénavant votre ministère permet ou permettra aux municipalités, à l'aide des subventions qui sont versées, de faire de l'entretien sur votre propre réseau routier?

M. Le May: Non. Moi, quand je parlais du programme, c'était sur les routes qui appartiennent aux municipalités, je ne parlais pas de routes qui appartiennent au ministère.

M. Vallières: Non, alors...

M. Le May: Je pense qu'il y a eu...

M. Vallières: Confusion?

M. Le May: Il y a eu confusion de ce côté.

M. Vallières: Ma question visait précisément les routes qui appartiennent au ministère. Les municipalités présentement se posent la question à savoir si, compte tenu que c'est un secteur de l'entretien que vous délaissiez parce que peut-être moins prioritaire que du gravier ou que du drainage, à certains moments, et compte tenu des coûts d'exploitation divers, elles ne doivent pas procéder à des travaux sur des chemins dont l'entretien relève de vous. Voici la question que je pose au ministre: Est-ce que nous devons répondre aux municipalités qu'elles doivent, effectivement, faire la coupe de ces branches, parce qu'à certains endroits ce n'est plus du foin, ce sont des branches? Qu'est-ce que vous proposez aux municipalités qui font face au problème présentement?

M. Le May: Je pense que les municipalités sont exactement placées comme nous. Elles ont des choix à faire. Quand on arrive avec des sommes d'argent à dépenser dans les municipalités ou encore aux abords des municipalités, elles ont également des choix à faire. Si on leur dit: Est-ce que vous aimez mieux qu'on coupe les branches ou encore qu'on renforce votre chaussée ou qu'on fasse du drainage? j'ai bien l'impression qu'elles vont choisir le drainage

et le renforcement de la chaussée. Elles ont des choix à faire parce que nous aussi on en

M. Vailières: Oui, mais c'est qu'on ne parle pas de la même chose. Quand vous parlez de drainage et de renforcement, vous parlez de routes subventionnées, donc, dont l'entretien relève des municipalités. Ce dont je vous parle, c'est de l'entretien, de la coupe de branches et dans certains cas d'arbres qui sont sur les chemins du ministère des Transports.

M. Le May: Très souvent, la demande d'entretien vient de la municipalité, même si la route nous appartient. On nous envoie des résolutions de conseil. On reçoit plusieurs résolutions par jour, nous demandant d'intervenir dans tel ou tel secteur qui nous appartient mais qui est rattaché à la municipalité ou dont la route... Je ne sais pas... Pour la 132, qui parcourt une partie du Québec, qui passe souvent dans les municipalités, c'est rare qu'on va nous demander de couper les branches. Quand on nous demande de couper les branches, c'est parce que vraiment la route est très bien entretenue. Ce qu'on nous demande, c'est souvent du renforcement. C'est souvent de l'asphalte. C'est souvent... Mais c'est très rare qu'on va nous demander de couper les branches.

M. Vailières: La Loi sur la voirie... Oui.

M. Le May: Si on nous demandait de couper les branches, on donnerait le choix. On dirait: D'accord, on veut bien couper les branches, mais il y a tel tronçon qu'on se propose de faire qu'on ne pourra pas faire cette année parce qu'il faut faire des choix.

M. Vailières: Est-ce à dire qu'on va attendre que les arbres empiètent sur le pavage avant de les couper? Finalement, c'est la question que je me pose. J'aimerais bien savoir du ministre ce que la Loi sur la voirie dit vis-à-vis de l'entretien, par exemple, de ces accotements de route. Est-ce que c'est une responsabilité du ministère des Transports ou si c'est une responsabilité municipale?

M. Le May: Des municipalités.

M. Vailières: Donc, chaque fois que vous coupez les branches ou le foin le long des routes, c'est un cadeau que vous faites aux municipalités du Québec.

M. Le May: Quand le branchage ou les arbres, comme vous dites, nuisent au drainage de notre route, on les coupe, même si cela ne nous appartient pas.

M. Vailières: Je vous parle des routes qui vous appartiennent.

M. Le May: Non, même si les branches ne nous appartiennent pas. Quand la route nous appartient.

M. Vailières: La Loi sur la voirie dit quoi sur les chemins, sur l'emprise qui appartient au ministère des Transports? La Loi sur la voirie dit quoi vis-à-vis des accotements et des branches qui peuvent pousser, du foin qui peut pousser? Est-ce que l'entretien relève du ministère des Transports ou est-ce que c'est une responsabilité municipale? On parle des routes dont l'entretien relève de vous.

M. Le May: Vous allez permettre à M. le sous-ministre aux opérations de donner plus d'éclaircissements. M. Charland.

M. Charland (Jacques): J'aimerais d'abord faire référence à une question qui est celle de la Loi sur la voirie, c'est-à-dire que nominalement la Loi sur la voirie dit que le ministère entretient les routes si ce n'est dans les villes de plus de 5000 de population. C'est là le caractère juridique de la loi. Ce n'est pas ce qu'on a, du point de vue historique, hérité à ce jour. Je pense que le ministère a largement dépassé cela en bien des endroits.

C'est ce qui explique d'ailleurs qu'avec les budgets de conservation que nous avons nous sommes obligés de distinguer dans les réseaux ceux qui appartiennent ou qui appartiendraient "nominalement" aux villes par rapport à ceux du ministère.

Dans les activités qu'exerce le ministère en conservation de réseaux, il y en a qui sont nécessaires et récurrentes. On n'arrêtera pas de faire l'entretien d'hiver, on n'arrêtera pas de faire les barres blanches au centre de la route, on n'arrêtera pas d'éclairer à certains endroits et on n'arrêtera pas de faire de la signalisation. Alors, il y a une répartition de nos activités là-dedans.

Parmi les autres activités, celles que j'appellerais connexes à la route, qui sont de prime abord plutôt esthétiques qu'autre chose, mais que, si on les délaisse vont devenir autre chose qu'esthétiques, quand on fait le rangement des activités les moins prioritaires on commence d'abord par celles-là. Quand il y avait des gens chez nous qui, en certains secteurs, pouvaient nettoyer les fossés trois, quatre et cinq fois par année, on les a ramenés à moins que cela. On a mis un plafond là-dessus.

Alors, dans certains secteurs, cela apparaît très dramatique de voir le changement qui est intervenu. En d'autres endroits, il y a des gens qui ont fait des choix, comme on l'a dit tout à l'heure, comme le ministre l'a dit, entre des

activités plus prioritaires que celles-là.

Naturellement, à l'inspection par la Direction de l'entretien, on aperçoit ceux qui, véritablement, ont pris les restrictions trop à la lettre. Ceux-là auront à s'activer justement dans les coupes que vous souhaitez. C'est-à-dire que nous ne souhaitons pas que les herbes deviennent des arbres dans les fossés parce que cela va nous conduire à des entretiens plus onéreux. De ce côté, je pense que la ligne d'autorité part des opérations au niveau de la direction générale, cela va aux régions et cela va aux districts. Les ordres sont donnés comme cela en descendant.

M. Vallières: La question précise que je posais, c'est: À qui appartient l'entretien dont on parle présentement de la coupe de branches ou de foin sur le réseau provincial?

M. Chariand: Si je reviens à la Loi sur la voirie, tous les fonds immobiliers des routes du Québec appartiennent aux municipalités, excepté que le ministre, par son pouvoir en vertu de la Loi sur la voirie, peut exercer les droits du propriétaire à l'entretien. Cette manière de déclarer que c'est un entretien ou non c'est par décret, par la **Gazette officielle**. C'est pour cela qu'on a, à l'intérieur des règles, des remises à faire parfois et parfois des prises en charge, selon le pouvoir du ministre.

Lorsque c'est à nous, lorsque nous exerçons les droits du propriétaire, c'est à nous de nous impliquer dans le nettoyage des fossés comme dans le dégagement des surfaces routières ou de l'entretien.

M. Vallières: Donc, là où vous n'avez pas eu de remise, cela veut dire que l'entretien relève de vous.

M. Charland: C'est au ministère de faire l'entretien.

M. Vallières: Donc, on n'est pas justifié de dire, par exemple, à des municipalités de faire la coupe des branches sur des chemins qui n'auraient pas été l'objet d'une remise à une municipalité. C'est donc la responsabilité du ministère de faire ce travail

M. Charland: Oui. Mais j'ai compris que le ministre parlait des routes dont l'entretien relevait des municipalités. C'est ce que j'avais compris.

M. Vallières: Moi, je parle des routes dont l'entretien relève du ministère des Transports et qui, présentement...

M. Charland: Le ministre, à ce moment, exerce les droits du propriétaire et...

M. Vallières:... souffrent d'un mauvais entretien dans bien des cas. C'est la raison pour laquelle je soulève le problème. Encore cet après-midi, je discutais avec le député d'Argenteuil qui, lui-même, dans sa circonscription, doit répondre à certaines questions qui sont posées par les municipalités. Je pense que c'est normal que dans les comtés on soit en mesure d'indiquer aux maires des municipalités qui nous interrogent à qui appartient l'entretien véridique, réel de certaines sections de routes.

En tout cas, ce que vous me dites m'éclaire. Je prends l'exemple de routes numérotées où, présentement, à certains endroits, votre propre signalisation est littéralement enterrée par des arbustes. Ce qu'on doit répondre aux gens c'est que faute de budget le ministère est peut-être en train de faire des sacrifices au plan de la sécurité même des usagers des routes?

M. Charland: Je ne pourrais certainement pas souscrire à cela parce que parmi les choix que nous avons à faire aux opérations, justement, la priorité est d'abord accordée à la sécurité; deuxièmement, aux caractéristiques structurales des routes. Il nous faut, de temps en temps, au regard d'une certaine dégradation, recouvrir le tout de couches d'usure ou intervenir, par exemple, dans des rechargements. Le côté structural, c'est le deuxième. Là où on a été obligé, par la force des choses, c'est dans les autres activités, celles qui ne touchent ni à la structure des routes, ni à la sécurité.

M. Vallières: Tantôt, vous nous parliez du critère de 5000 de population pour la question de la loi comme telle mais, si le ministère a dans les faits décidé de ne pas faire de coupe sur certaines catégories de route, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'en aviser officiellement les municipalités pour qu'elles sachent que, depuis X temps, vous ne faites plus l'entretien de ces routes en termes de coupe de foin ou d'arbustes et qu'il n'est pas de votre intention de le faire pour X temps encore, pour que les municipalités prennent des dispositions, si leur enveloppe budgétaire le leur permet, pour améliorer la sécurité des usagers et aussi faire des économies au niveau de l'entretien d'hiver? Mais l'espoir est toujours là que le ministère va s'occuper de ses affaires et qu'il va couper le foin et les branches. Quelqu'un devra en être informé tantôt.

M. Charland: M. le Président, le ministère n'a abandonné aucune activité d'entretien. La nuance, c'est que finalement on a diminué la fréquence des interventions. Dans certains secteurs, je ne nie pas qu'on

puisse voir apparaître des branches assez grosses pour tout le monde.

M. Saintonge: Dans un cas comme cela, est-ce que le ministre pourrait nous dire si le ministère ne serait pas obligé de payer l'entretien que les municipalités devraient faire sur des terrains dominants ou à fonds dominant du ministère, c'est-à-dire que si la municipalité, se rendant compte que le gouvernement ne fait pas la coupe du foin sur ces chemins, sur les côtés du chemin ou même sur les terre-pleins, des choses comme cela... On sait que les règlements municipaux de nuisance, par exemple, obligent les propriétaires de terrains à faire un tel entretien, à défaut de quoi, sur avis du conseil municipal, avec un certain délai qui peut être assez bref, qui peut être un délai d'une semaine et parfois de cinq jours, la municipalité a le droit en vertu de son règlement municipal de faire la coupe du gazon, du foin ou des arbustes qui se trouvent sur un terrain et peut réclamer du propriétaire du terrain, tel que la Loi sur les cités et villes le permet et le Code municipal également, les coûts pour de tels travaux. Cela peut même aller jusqu'à une espèce de privilège enregistré sur le fonds au même titre que les taxes foncières. Dans un tel cadre, est-ce que le ministère des Transports se trouverait obligé de payer de tels coûts d'entretien que les municipalités feraient sur les terrains appartenant au ministère?

M. Le May: Je ne pense pas que cela soit un fait qui soit concret parce que ce n'est jamais arrivé. On me dit, en tout cas, que ce n'est jamais arrivé qu'une municipalité est intervenue et qu'elle nous ait refilé la facture après. Ce n'est jamais arrivé.

M. Saintonge: Le problème qui se pose, c'est que même chez nous, dans mon comté, c'est arrivé dans des endroits où j'ai eu des citoyens qui sont venus à mon bureau de comté, justement dans un cas précis comme cela, où, sur leur terrain adjacent à la route, ils étaient obligés de faire la coupe du foin et tout cela et, là, ils me disent: La ville me poursuit pour que je paie cela, mais sur le terrain du gouvernement à côté, ce n'est même pas fait. Cela empiète sur le chemin public, sur l'accotement. Pourquoi faire que, moi, je suis obligé de le payer et que la municipalité, à côté, ne poursuit pas le gouvernement et que le gouvernement ne fait pas sa "job", ne fait pas le travail qu'il doit faire sur son terrain, tel que le règlement municipal le prescrit? C'est arrivé dans le comté chez nous. J'ai eu des échos comme mon confrère le mentionne. Parfois, dans des congrès municipaux, j'ai vu des maires soulever cette chose-là.

Une voix: Dans le comté de Chambly aussi et dans le comté de Limoilou.

M. Le May: En tout cas, votre intervention concernant la coupe des branches et concernant le gazon, la coupe du foin... Je pense qu'on retient la critique que vous faites. On va essayer de corriger de notre mieux dans l'avenir mais, comme je vous le disais tout à l'heure, on a également des choix à faire et on se demande si... On intervient, et on interviendra certainement, quand il s'agit de la sécurité des gens, quand il s'agit de dégager les panneaux de signalisation. Je pense bien qu'on n'a pas à nous critiquer là-dessus parce que je pense que cela a été fait, mais pour ce qui est de l'esthétique, si vraiment cela semble nuire au bon état de la route ou de son drainage, on devra intervenir peut-être davantage, peut-être pas arrêter d'intervenir, parce qu'on n'a pas arrêté d'intervenir, mais peut-être augmenter la fréquence, toujours, évidemment, si les budgets nous le permettent.

(17 heures)

M. Vallières: L'objectif pour lequel j'ai soulevé ce sujet, M. le ministre, est précisément parce que c'est devenu un peu plus que l'esthétique dont vous nous parlez. Dans bien des cas, c'est une question de sécurité. Il y a des endroits où depuis cinq ou six ans vous n'avez pas fait de coupe de gazon ou de branches. Vous parlez de non-abandon de l'entretien mais, pour les gens qui vivent dans ces municipalités, il est évident qu'ils se disent: Ils ne font plus de coupe, c'est fini, cela. Alors, qu'est-ce que l'on doit répondre à ces municipalités? Est-ce qu'on leur dit: Le ministère a fait des choix et, pour l'instant, on ne fera pas de coupe? Quelle est la procédure que doivent suivre les municipalités qui se plaignent dans certains cas de la sécurité et dans d'autres cas d'autres facteurs, qui sont justifiés à leurs yeux et au sujet desquels le ministère devrait faire un meilleur entretien le long de ces routes et couper les branches, entre autres?

M. Le May: À partir du moment où vous me parlez de sécurité, nous sommes prêts à corriger le problème immédiatement, il suffit de nous soumettre ces cas où la sécurité des gens est vraiment en cause. C'est bien de ces cas dont vous me parlez, où la sécurité des gens est en cause. Si c'est une question de sécurité, soumettez-moi ces cas et c'est avec plaisir qu'on y apportera des correctifs.

M. Vallières: Dans les autres cas, nous devons répondre aux municipalités que, pour l'instant, le ministère fait des choix et a décidé de ne pas faire l'entretien comme il se devrait finalement de le faire.

M. Le **May**: Nous faisons des choix et ce ne sont pas nécessairement des choix esthétiques.

M. **Vallières**: Merci, M. le ministre. Je voudrais laisser à mon collègue, le député de Hull, la chance de poser des questions. Nous passons à un autre programme, un programme complètement différent, cependant. Je ne sais pas si pour vous cela occasionne des problèmes.

Le **Président (M. Marquis)**: Est-ce que je dois conclure...

M. **Vallières**: Est-ce que nous pourrions adopter...

Le **Président (M. Marquis)**: Les engagements financiers des mois de janvier à juin?

M. **Vallières**: Non.

Le **Président (M. Marquis)**: Alors, je vais y aller mois par mois. Est-ce que ceux de janvier 1985 sont adoptés?

M. **Vallières**: Pas au complet, M. le Président, j'ai d'autres questions. Il y a l'engagement 5215 qui peut être considéré comme adopté.

Le **Président (M. Marquis)**: Nous procédons autrement, c'est l'engagement 46, je pense. Nous prenons plutôt le chiffre de la colonne de droite.

M. **Vallières**: L'engagement 46 concerne les contrats pour les travaux d'entretien de différentes routes de la province au cours de la saison hivernale 1984-1985. C'est de cet engagement dont je vous parle, M. le Président; nous l'adoptons.

Le **Président (M. Marquis)**: L'engagement 46 du mois de janvier 1985 est vérifié. Pour les autres engagements de janvier à juin, l'étude est reportée à une prochaine séance, ai-je bien compris?

M. **Vallières**: Exactement, à une séance ultérieure.

Le **Président (M. Marquis)**: Nous devons convoquer la commission à nouveau à une date qui sera déterminée par la commission.

M. Le **May**: Excusez-moi, M. le Président, mais est-ce que je dois comprendre que les engagements ne sont pas votés?

Le **Président (M. Marquis)**: Non, il n'y a pas de vote.

M. Le **May**: On suspend tout simplement?

Le **Président (M. Marquis)**: On suspend les engagements relevant du ministère des Transports. Je pense que l'Opposition veut passer à l'OPDQ, au développement régional, etc.

M. Le **May**: M. le Président, est-ce que je pourrais connaître les intentions de l'Opposition concernant les engagements financiers des six mois que nous avons devant nous?

M. **Vallières**: Nous serons disponibles pour les étudier sur avis de convocation; il suffirait de nous en parler. En ce qui me concerne, je ne voudrais pas adopter des engagements dont je n'ai pas suffisamment pris connaissance ou que le temps ne nous aurait pas permis d'analyser avec suffisamment de profondeur. L'engagement 46 que nous venons de fouiller est adopté; pour ce qui est des autres, cela sera fait lors de séances ultérieures de la commission.

M. Le **May**: M. le Président, étant donné que c'est la commission qui convoque les intéressés, est-ce que vous avez une idée quand vous nous convoquerez pour les six mois que nous avons devant nous?

M. **Rocheleau**: Demain matin.

Le **Président (M. Marquis)**: Le comité directeur de la commission va se pencher sur cette question, consulter les deux partis, l'Opposition officielle et le ministre, afin de convenir d'une date prochaine.

M. Le **May**: Au mois de novembre.

Le **Président (M. Marquis)**: Merci. Nous passons aux engagements financiers...

M. **Rocheleau**: M. le Président j'aurais quelques questions qui pourraient, par la bande, s'adresser au sous-ministre des Transports s'il était possible que le sous-ministre soit disponible. Vous me le permettez, M. le Président? Je pourrais peut-être commencer par ces points-là. Cela pourrait libérer par la suite le sous-ministre et certains de ses hauts fonctionnaires que je remercie d'être présents aujourd'hui.

Le ministre délégué, député de Gaspé, était dans la région de l'Outaouais il n'y a pas tellement longtemps, plus particulièrement dans la Haute-Gatineau, à Maniwaki. Il s'engageait, envers la population de l'Outaouais, pour des sommes assez considérables, sommes qui frôlaient pratiquement les 100 000 000 \$.

J'aimerais connaître les engagements du ministre vis-à-vis du réseau routier

régional de l'Outaouais, d'une part; d'autre part, vis-à-vis du réseau routier devant relier l'Outaouais du côté québécois et plus particulièrement en ce qui concerne l'autoroute 50 et l'autoroute 105 qui relie l'Outaouais sud au nord, c'est-à-dire de Hull à Maniwaki.

J'ai bien compris quand le ministre est venu en région et qu'il a fait certaines annonces publicitaires, sinon politiques. J'aimerais qu'il puisse me confirmer si les engagements qu'il a pris, que nous n'avons pas retrouvés quand nous avons examiné avec le sous-ministre, M. Michaud, et son équipe régionale, lors de son passage en Outaouais il y a quelques semaines, et plus particulièrement au mont Sainte-Marie où nous avons rencontré tous les responsables de la région de l'Outaouais, des différents comtés de l'Outaouais... On n'a pas retrouvé les engagements que le ministre avait pris à Maniwaki en ce qui concerne plus particulièrement notre réseau routier. J'aimerais connaître les intentions du ministre, savoir s'il a l'intention de concrétiser officiellement les engagements qu'il a pris dans un document à venir du ministère des Transports ou si c'était simplement une annonce à caractère politique.

M. Le **May**: M. le Président, avant de répondre à la question de M. le député de Hull, j'aimerais avoir des réponses à mes questions également. Tout à l'heure on refusait d'approuver les crédits de six mois concernant le ministère des Transports, section voirie, et on passait à l'Office de planification et de développement du Québec. On retombe maintenant sur le système routier, entretien et construction dans la Haute-Gatineau. J'aimerais que vous nous orientiez, s'il vous plaît, sur nos débats.

M. Rocheleau: Si vous me permettez, M. le Président, tantôt le sous-ministre s'apprêtait à se lever et à quitter. Par délicatesse je ne voulais pas poser de questions au ministre sans que le sous-ministre responsable soit ici. Vu qu'il s'apprêtait à quitter, je vous ai demandé, M. le Président, si je pouvais inverser les choses et poser immédiatement des questions concernant le réseau routier pour en arriver ensuite au développement régional et aux subventions qui sont accordées par le Fonds de développement régional, plus particulièrement par l'OPDQ.

M. Le **May**: Si je comprends bien, on ne parle pas encore du Fonds de développement régional, on continue toujours du côté des transports. C'est cela?

Le Président (M. Marquis): Exactement. L'Opposition, qui fait le choix de poser

d'autres questions concernant le ministère des Transports, diminuée en conséquence le temps qui sera alloué à l'étude des engagements de l'OPDQ.

M. Le **May**: D'accord. J'avais compris que c'était maintenant l'OPDQ.

Le Président (M. Marquis): Je le croyais aussi mais il y a eu un changement d'idées.

M. Le **May**: Nous nous sommes trompés tous les deux, M. le Président. Concernant la question de M. le député de Hull, il me fait plaisir de passer la parole à M. Michaud.

M. Rocheleau: Un instant, M. le Président! Le ministre a pris des engagements très particuliers à Maniwaki il y a quelques semaines. À ce que je sache, ce n'est pas le sous-ministre qui a pris ces engagements. Je voudrais simplement que le ministre puisse corroborer, confirmer ou infirmer les engagements qu'il a pris. J'aimerais, par la suite, que le sous-ministre puisse m'indiquer si c'est inscrit dans les travaux prioritaires qu'ils ont à faire.

M. Le **May**: M. le Président, je comprends que le député de Hull soit inquiet lorsqu'on annonce de bonnes nouvelles. On n'en a pas toujours de bonnes à annoncer, mais ce que j'ai annoncé à Maniwaki est prévu à la programmation, la programmation qui est devant le sous-ministre et dont il va vous faire part immédiatement.

M. Rocheleau: Avant que le sous-ministre ne prenne la parole, je dois dire que je ne veux pas reprendre en totalité l'exercice que nous avons tenu au mont Sainte-Marie alors que les députés de l'Outaouais étaient présents. On a eu une session très intéressante avec le sous-ministre, le sous-ministre adjoint et l'ensemble des hauts fonctionnaires et des délégués régionaux. Nous avons eu une excellente rencontre, M. le Président, mais le ministre, quelques semaines avant, était à Maniwaki. Il a pris certains engagements très importants en matière de coûts mais je n'ai pas retrouvé l'équivalent en dollars constants dans les énoncés faits par le ministère. Je sais que le sous-ministre va me faire la liste de grosserie qu'il a peut-être faite à ce moment-là, mais cela ne totalise pas ce que le ministre a annoncé à Maniwaki. Le ministre a dit à toute la population de l'Outaouais qu'on commencerait immédiatement ou sous peu à faire des travaux sur l'autoroute 105, que certains montants seraient engagés pour l'autoroute 50. Je voudrais que le ministre puisse me confirmer cela, parce que je ne l'ai pas retrouvé dans les documents régionaux. Est-ce que je dois m'adresser au ministre ou au

sous-ministre? J'aimerais que le ministre puisse seulement m'indiquer, pour l'information des gens chez nous...

M. Le May: C'est parce que, lorsqu'il s'agit de grands travaux, cela n'est pas contenu dans le livre que vous aviez reçu pour les tournées régionales, pas du tout.

M. Rocheleau: C'est-à-dire qu'il y a une partie des travaux que l'on retrouve par la bande.

M. Le May: Lorsqu'il s'agit de l'entretien. Lorsqu'il s'agit de grands travaux, cela n'est pas contenu du tout là-dedans. Ce n'est pas dans cette programmation.

M. Rocheleau: Il y a certaines parties qu'on a pu... Nous avons eu aussi certaines discussions avec le sous-ministre en ce qui concerne les grands travaux, mais on n'a pas eu d'indication que cela ressemblait à ce que le ministre avait annoncé à Maniwaki. Je veux profiter de l'occasion aujourd'hui, M. le Président, pour dire que, si le ministre m'avait invité à Maniwaki lorsqu'il a fait certaines déclarations, j'aurais pu être présent, j'aurais pu assister, j'aurais pu l'applaudir...

M. Le May: Applaudir.

M. Rocheleau:... mais je n'y étais pas. Je voudrais qu'il me reconfirme cela aujourd'hui et qu'il confirme de plus à l'Outaouais que l'arrêté en conseil sera adopté dans les prochains jours pour le confirmer, parce que n'importe qui peut annoncer n'importe quoi. Chez nous, on commence à en avoir soupé de cela. J'aimerais dire au nouveau ministre, qui était tout feu tout flamme, plein d'enthousiasme, que, lorsqu'il nous fait une déclaration comme celle-là, cela nous émeut. On aimerait qu'il puisse nous le confirmer aujourd'hui à cette commission afin que tous nos collègues puissent l'applaudir.

M. Le May: M. le Président, je dois préciser que, si je n'ai pas invité le député de Hull, c'est parce qu'il était occupé à l'Assemblée nationale. Comme il le disait tout à l'heure, les moyens de transport pour se rendre chez lui sont peu fréquents. Même si je l'avais invité, probablement qu'il aurait dû me remercier tout simplement.

Pour ce qui est des engagements que j'ai pris à Maniwaki, je ne me souviens pas d'en avoir pris qu'on n'était pas capable de tenir. Pour ce qui est des déclarations politiques et abracadabrantes que souligne le député de Hull, je dois dire qu'on a lu certaines déclarations du député de Gatineau qui feraient frémir le pire politicien. Je vais laisser la parole au sous-ministre.

M. Rocheleau: Il n'est pas encore ministre, lui.

M. Le May: Oui, parce qu'on n'est pas ministre, on peut dire n'importe quoi. C'est ce que vous voulez dire?

M. Saintonge: Non, mais il ne peut pas...

Une voix: On vous écoute.

(17 h 15)

M. Rocheleau: M. le Président, je vous avoue très candidelement que j'aurais souhaité avoir les réponses de la part du ministre. Je suis conscient, M. le Président, que le ministre ne semble pas vouloir nous donner d'indication là-dessus, d'autant plus que mon collègue du comté de Gatineau n'est pas ici pour reprendre les propos que pourrait tenir le ministre à son égard. Mais je veux indiquer au ministre que pour nous, de l'Outaouais, c'est une priorité. Encore en fin de semaine, lors de la préparation en vue du sommet socio-économique, lors du forum que nous avons eu, M. le Président, on a pu aussi prendre connaissance de certains documents du ministère des Transports qui déterminent que le réseau routier en Outaouais est prioritaire. Je comprends très bien que le ministre a fait certains énoncés que je considère politiques, qu'il a pris certains engagements. J'aurais voulu qu'il puisse me confirmer, aujourd'hui, tout simplement qu'il allait présenter, au Conseil des ministres, un arrêté ministériel, un CT, confirmant l'engagement que lui ou son gouvernement a pris pour que cela se traduise en un geste concret pour satisfaire la région de l'Outaouais dans son réseau routier. Le ministre ne semble pas pouvoir m'indiquer cela.

M. Le May: M. le Président, je dis au député de Hull tout simplement, je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, que, premièrement, ce que nous avons annoncé, nous étions capables de le réaliser. Deuxièmement, nous n'avons pas besoin d'aller au Conseil du trésor pour construire des routes au Québec.

M. Vallières: Pour les annoncer, non plus.

M. Le May: Non. Nous n'avons pas du tout besoin... C'est absolument faux de dire qu'on doit se présenter au Conseil des ministres. Troisièmement, je suis d'accord avec le député de Hull quand il dit que la construction de routes, que le réseau routier, dans la Gatineau, est prioritaire. Je pense qu'il a parfaitement raison. Je l'ai constaté moi-même. La preuve, c'est que je suis allé moi-même sur place pour annoncer les correctifs qu'on pouvait apporter. Mais je

n'ai pas voulu faire de la politique, j'ai voulu améliorer le réseau de votre région. Là-dessus, j'aimerais que le sous-ministre nous dise exactement ce qu'il y a dans la programmation.

M. Rocheleau: Est-ce que le ministre s'est rendu en Outaouais en automobile ou en avion?

M. Le May: En avion.

M. Rocheleau: Ah! Vous avez pu évaluer, à ce moment-là, le réseau routier d'une façon très convenable!

Une voix: Vous avez laissé le sous-ministre y aller en auto.

M. Le May: Non. Vous savez, les gens du milieu nous ont présenté des rapports assez volumineux, et je sais lire, je n'ai vraiment pas besoin d'aller parcourir la route qui monte en Haute-Gatineau pour constater combien il y a eu de morts depuis X années. Il y a des correctifs à apporter et on en est conscient.

M. Rocheleau: Je vais écouter le sous-ministre quelques minutes. Cela va sûrement être intéressant.

M. Vallières: M. le Président, juste une courte question...

Le Président (M. Marquis): Il y a une question posée. Est-ce qu'on peut entendre la réponse d'abord?

M. Vallières: C'est parce que je pense que cela peut intéresser le sous-ministre. Avant de répondre, il pourrait peut-être commencer par cela. Est-ce que, dans les cas de grands travaux comme ceux qui sont annoncés par voie ministérielle, il y a nécessairement une consultation qui est faite, au préalable, auprès des autorités sous-ministérielles? D'expérience, je dois vous dire que bien des politiciens du parti en place ont déjà fait des déclarations...

M. Le May: Non, mais...

M. Vallières:... sur l'amélioration du réseau routier, et qu'on l'attend encore. Cela fait sept ou huit ans dans bien des cas.

M. Le May: Oui, mais je dois vous dire que lorsqu'on va... Moi, quand je vais en région, que ce soit en Gatineau, au Saguenay, en Abitibi ou peu importe, faire l'annonce d'une construction de route, vous vous imaginez bien qu'on consulte les officiers du ministère. On ne va pas dire n'importe quoi n'importe quand. Je trouve qu'on aurait l'air d'une république de bananes

si on faisait cela.

M. Vallières: Oui. Vous auriez l'air de ce que vous avez eu l'air avec la route 116 dans le comté de Richmond, d'une république de bananes.

M. Le May: On a quand même passé... Non.

M. Vallières: Oui. Votre premier ministre l'a annoncé en 1977, j'imagine, sans consultation auprès du sous-ministre, et tous les ministres qui vous ont précédé l'ont fait. On attend encore la route. Alors, "république de bananes", ce sont les mots que vous avez employés.

M. Rocheleau: Est-ce qu'on retombe sur la 50 et la 105?

M. Le May: C'est changé maintenant.

M. Vallières: Oui, je vais vous laisser continuer sur l'autre projet. On reviendra tout à l'heure sur autre chose.

M. Michaud: Lors d'une rencontre que nous avons eue à la mi-septembre, il y a quelques semaines, dans l'Outaouais, le long de la route 105, d'ailleurs, au mont Sainte-Marie, il avait été... Nous étions réunis pour discuter d'un programme de voirie régionale, ce qui a été fait selon un cahier qui avait été soumis aux députés. D'autre part, avant la réunion, c'est vrai qu'on a passé en revue le réseau d'autoroutes relativement à l'entente de la Commission de la capitale nationale ainsi que des autres routes numérotées qui ne font pas partie de l'entente de la Commission de la capitale nationale mais qui, pour le ministère, étant donné l'ampleur des travaux à réaliser sur ces routes, font partie d'un plan d'équipement et non pas du programme qui avait été remis aux députés. Cela s'applique principalement à la route 105. Pour la route 105, l'engagement au plan d'équipement se chiffre à environ 28 000 000 \$ pour sa réfection à partir de Wakefield jusqu'à Venosta et aussi, plus haut, pour des aménagements ponctuels. Pour ma part, j'ai fait la route en automobile d'un bout à l'autre et je pense que la section la plus dangereuse et où la circulation est la plus dense, c'est dans la partie basse. Dans le plan d'équipement, il y a 28 000 000 \$ qui sont prévus pour une dépense qui se fera au fil des années en commençant en 1986-1987. C'est évident que des plans et devis doivent être faits, mais, déjà l'an prochain, on va être capable d'intervenir pour environ 1 000 000 \$ sur la route 105.

D'autre part, sur l'autoroute 5, les plans et devis sont en préparation actuellement. Des études d'impact sont en

train de se faire. Le projet de l'autoroute 5 fait partie de l'entente de la Commission de la capitale nationale. C'est un coût global de l'ordre de 43 000 000 \$. L'an prochain, déjà, du chemin Tenaga à Burnet, un premier contrat pourra être donné de l'ordre de 4 000 000 \$ à 5 000 000 \$.

Ce n'est peut-être pas la précision que j'avais apportée au niveau du détail lors de la rencontre, mais j'ai fait part aussi que, dans le cadre de l'entente de la Commission de la capitale nationale, l'impact de la finition de l'autoroute 50 était très lourd à porter et qu'il fallait, justement, attendre la fin de la construction de l'autoroute 50 avant de démarrer l'autoroute 5 qui devenait notre seconde priorité en fonction des dangers de cette route. L'autoroute 5 doublera la route 105 pour une partie et, plus loin, reviendra dans le même axe. Donc, 43 000 000 \$ pour l'autoroute 5 dans le plan d'équipement et 28 000 000 \$ pour la route 105.

M. Rocheleau: Maintenant, M. le Président, est-ce que le sous-ministre pourrait m'indiquer, en plus de ce qu'il vient de me dire... Je remarque, entre autres, quand on revient un peu plus bas au sud, un viaduc sur le boulevard Montclair qui a été construit en 1981, un peu après le référendum et un peu avant les élections de 1981. Ce viaduc, au coût de quelques millions de dollars, je pense, a deux bouts qui ne mènent nulle part: un qui doit retrouver, à un moment donné dans le temps, Saint-Laurent, je pense, et l'autre qui doit se raccrocher à l'autoroute 50 à proximité de la route A5.

J'aimerais savoir, de la part du ministre ou du sous-ministre, si on a des engagements fermes pour terminer ce secteur dans les plus brefs délais.

M. Michaud: Lors de la rencontre régionale, je pense que j'avais indiqué très clairement aux fonctionnaires régionaux de m'obtenir une lettre envoyée à la Commission de la capitale nationale qui mettait des enfarges au sujet de l'environnement plutôt du côté de Hull que du côté nord. Cela a été fait. J'estime qu'on devrait aller en appels d'offres au cours de l'hiver pour la réalisation des travaux au printemps prochain.

Ce qui manque, c'est un travail de l'ordre d'environ 2 500 000 \$ à 3 000 000 \$ pour rendre cela fonctionnel. Cela fait au moins un an et demi que nous travaillons à obtenir les consensus de ce côté et cela a été très lourd, d'ailleurs, au niveau de l'acceptation de ce lien qui ne peut pas passer ailleurs. Le viaduc est là, la route est là, et je pense qu'il doit arriver sur le boulevard Saint-Laurent qui a, d'ailleurs, été refait à même les fonds de l'entente.

M. Rocheleau: M. le Président, on se souviendra, à la fin de 1961, au début de 1982, que le ministère de l'Environnement du Québec avait demandé certaines expertises avant de continuer - le viaduc était construit à ce moment-là - le prolongement jusqu'à Saint-Laurent en passant près de la rue Morin. C'était le ministère de l'Environnement du Québec. Est-ce que le ministère de l'Environnement du Québec a donné son consentement en ce qui concerne l'écologie, la faune, la flore et tout ce qu'il y a?

M. Michaud: Non, parce que je pense que le ministère de l'Environnement donne un accord quand tous les intervenants ont soumis les études. L'étude qui est requise de la part du ministère des Transports pour soumettre d'une façon finale au ministère de l'Environnement qui donnera son accord lorsque l'étude va être complète, c'est ce que nous attendons actuellement de la Commission de la capitale nationale. Aux dernières nouvelles, on me dit que le dossier progresse bien.

M. Rocheleau: Maintenant, M. le Président, j'aimerais, en parcourant un petit peu l'Outaouais, faire un autre petit bout de chemin avec le ministre et le sous-ministre pour me rendre plus particulièrement sur la rue Saint-Laurent, Laramée, McConnell, ce filon qui est à faire dans un proche avenir, nous le souhaitons. Le ministre et le sous-ministre sont sûrement au courant que, actuellement, le boulevard Taché qui relie les villes de Hull et d'Aylmer, qui a une circulation quotidienne d'environ 22 000 véhicules, ce qui semble dépasser largement ce qui normalement est permmissible au niveau de la circulation dans un réseau routier ou une voie de cette sorte. J'aimerais savoir de la part du ministre ou du sous-ministre s'il y a certains engagements de pris et si c'est une priorité de compléter ce secteur pour réunir l'est et l'ouest, c'est-à-dire la ville d'Aylmer à la ville de Hull, et cela dans les plus brefs délais.

M. Michaud: C'est à l'intérieur d'un programme de cinq ans, d'un plan quinquennal. Maintenant, lors de la rencontre à laquelle on faisait référence, je pense qu'il était très clair aussi qu'un projet avait été mis sur la table par la Commission de la capitale nationale qui était dans le secteur du boulevard Laramée, de l'autoroute 550 à la promenade du lac des Fées, où ils voulaient faire une voie surélevée à des coûts astronomiques. Le ministère s'y oppose. La solution pourrait être simplement de diminuer les coûts par trois ou par quatre et les techniciens travaillent actuellement à trouver une solution et à faire approuver un projet beaucoup plus à l'échelle de nos

moyens.

M. Rocheleau: Il faut dire que je comprends ce que le sous-ministre a déjà expliqué au mont Sainte-Marie, à savoir que la Commission de la capitale nationale au point de vue esthétique est très exigeante. Je pense que, quand on a des exigences du point de vue esthétique, on paie plus. Il y aurait peut-être lieu que le ministère des Transports tente de négocier avec la Commission de la capitale nationale pour avoir, en plus des 50 % qu'elle s'engage déjà à payer pour le réseau routier de l'Outaouais, un montant si possible pour défrayer les coûts des exigences esthétiques de la Commission de la capitale nationale ou diminuer l'aspect esthétique pour en réduire les coûts.

C'est une région importante, l'Outaouais. Je veux le répéter aujourd'hui parce que notre réseau routier est quand même assez lamentable. Je voudrais simplement répéter ou souligner de nouveau au ministre pour son bénéfice et au sous-ministre que, lors de la rencontre que nous avons eue avec le sous-ministre, à la fin de 1981, au début de 1982, on nous avait dit, au point de vue du réseau provincial, que nous étions la priorité. On était en bout de liste des années précédentes à cette année-là. C'était rendu à notre tour. Là, on nous avait indiqué que cela venait de sauter parce qu'on devait réexaminer l'ensemble du Québec pour voir s'il n'y avait pas des priorités prioritaires à l'Outaouais.

Je vous avoue franchement que je suis terriblement déçu parce que nous utilisons, malheureusement, encore aujourd'hui, les routes de l'Ontario pour vous rendre à Montréal. Je pense que cela n'est pas normal. J'aurais pensé que cela aurait été moins normal pour un gouvernement comme celui qu'on a eu de 1976 à aujourd'hui pour qui le Québec, c'était plus important que n'importe quel autre coin du monde. Or, l'Outaouais québécois se devait d'emprunter l'Ontario pour se rendre à Montréal.

Je suis quand même heureux de voir que le sous-ministre confirme certains faits, certaines priorités. En tout cas, on semble être d'accord tout le monde pour dire que c'est prioritaire. Le ministre me fait signe de la tête: Oui. J'aimerais l'entendre pour le vrai aux fins du débat.

M. Le May: Je vous l'ai dit tout à l'heure, M. le député: À la suite de tous les rapports que nous avons eus sur votre réseau routier régional, je considère qu'il est prioritaire et je me suis même déplacé pour aller dans votre région pour annoncer que, pour nous, c'était prioritaire. Nous allons respecter les engagements que nous avons pris. Cependant, si je regarde le sujet qui nous préoccupe, on est très loin des

engagements financiers de janvier à juin, mais cela nous fait quand même plaisir de discuter de ces points. Un autre point...

M. Rocheleau: Tout ceci pour en arriver effectivement au Fonds de développement régional et aux engagements financiers. Vous avez une petite question, vous aussi?
(17 h 30)

M. Saintonge: Si cela lui fait plaisir de répondre, j'aurais peut-être une question sur les engagements du réseau d'autoroutes. On parle de l'autoroute 30 sur la rive sud de Montréal. On a eu une rencontre avec le sous-ministre et les membres du ministère. On a eu des réponses à nos questions sur l'entretien de routes, mais au sujet des grands réseaux, ce n'était pas le sujet en discussion. Puisqu'on a parlé de la 5 et de la 105 dans l'Outaouais, est-ce qu'au sujet de la route 30 il y a des engagements précis ou des priorités d'établies dans un calendrier de réalisation des travaux? L'autoroute 30 s'arrête actuellement à l'autoroute 10, à Brossard. Elle doit être complétée jusqu'à Valleyfield. Je voudrais savoir si le ministère a pris des engagements dans ce sens ou s'il y a des priorités de développement pour cette autoroute dans les prochains mois, les prochaines années.

M. Michaud: En ce qui concerne l'autoroute 30, je pense que, pour ce qui est du "contournement" de Kahnawake, il fallait, justement, s'entendre sur un protocole avec la réserve indienne pour savoir où la l'autoroute passerait. Au départ, l'autoroute pouvait passer à travers la réserve ou encore on pouvait faire un "contournement". Il y a eu une rencontre, disons, au sommet avec la réserve et il a été décidé de projeter un "contournement" de Kahnawake. Les plans et devis sont actuellement en préparation.

Quant à l'autre tronçon de l'autoroute 30, les municipalités ont été consultées. Dans certains cas, elles préfèrent avoir des réfections de la route 132 actuelle pour avoir un résultat tangible plus rapide. Pour le reste de l'autoroute 30, le tracé a été déterminé il y a quelques années. Il y a des corridors qui nous appartiennent. Les tractations se font encore avec les MRC et les municipalités pour pouvoir déterminer quel pourrait être l'échéancier à réaliser pour ce tronçon.

M. Saintonge: Il n'y a pas d'engagement précis actuellement en ce qui concerne le développement éventuel? Quel tronçon serait prioritaire? De quelle façon les travaux seraient-ils entrepris? De l'autoroute 10 vers l'ouest ou vers l'est?

M. Michaud: Ce n'est pas encore déterminé. Ce sera déterminé dans le

prochain plan d'équipement qui sera en vigueur au mois de février 1986.

M. Saintonge: Jusqu'à maintenant, il n'y a absolument rien de déterminé en ce sens? Je comprends que le ministre peut me confirmer cela également? J'en prends note, M. le Président.

M. Le May: C'est parce qu'on en est encore aux tractations, aux négociations avec les MRC.

M. Saintonge: D'accord.

M. Le May: On ne peut pas commencer à programmer telle année alors qu'il y a un paquet de choses qui ne sont pas faites.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Chambly.

M. Saintonge: J'en prends bonne note. Je vous dirai pourquoi. Je vais faire parvenir, avec grand plaisir, à mon confrère de Châteauguay la réponse que j'obtiens aujourd'hui. Dans ce cas - j'ai lu cela dans le journal juste avant de partir de mon comté hier - il semblait prendre des engagements, en tout cas, il semblait dire que le gouvernement avait pris des engagements précis, sur une période de quelques années, avant 1990, pour des tronçons de l'autoroute 30 à être réalisés dans un secteur particulier.

M. Le May: Je ne dis pas qu'il n'y aura rien de réalisé avant 1990...

M. Saintonge: Il n'y a pas de projections.

M. Le May:... mais on ne peut pas, immédiatement, avoir un échéancier précis.

M. Saintonge: Mais il n'y a aucun échéancier de fait, si j'ai bien compris.

M. Le May: S'il y avait un échéancier précis, de toute façon, je l'aurais sûrement annoncé.

M. Saintonge: Mais il n'y en a pas de fait. Je comprends très bien qu'il n'y en a pas de réalisé. Je veux seulement souligner, entre autres choses, qu'il y a environ deux semaines un promoteur annonçait une potentialité de développement d'un centre commercial, un investissement de l'ordre de 80 000 000 \$, qui amènerait 2500 emplois permanents et se greffe à cela un développement domiciliaire à Candiac. C'est relié au parachèvement de l'autoroute 30 éventuellement. On demandait, évidemment, lors de cette conférence de presse, au gouvernement, aux députés présents s'il y

avait des engagements précis de pris à ce sujet. Malheureusement, je n'en avais pas, je n'en connaissais pas. C'est ce que j'ai dit. Je lisais dans le journal, cette semaine, que certaines annonces ont été faites par mon confrère voisin dont l'oreille est peut-être plus près de la porte du ministre que moi. Je voulais seulement savoir si, effectivement, l'échéancier des travaux pour l'autoroute 30 était prévu ou non. Je comprends qu'il n'y en a pas actuellement.

M. Le May: Peut-être que, d'ici quelques mois, six mois, on pourra créer un échéancier; peut-être même qu'à partir, comme le disait le sous-ministre, du mois de février, les tractations seront assez avancées et qu'on pourra déjà évaluer une programmation et un échéancier, mais, dans le moment il n'y en a pas.

M. Saintonge: Merci.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Chambly.

M. Tremblay: Tout à l'heure, le député de Hull nous avait promis des applaudissements si le ministre confirmait les annonces qu'il a faites dans l'Outaouais. Comme le ministre l'a fait, j'attends les applaudissements avec impatience.

M. Rocheleau: Le président va devoir comprendre une chose, c'est qu'on aimerait applaudir, mais on s'est fait dire la même chose en 1981 et on attend encore. Je voulais, quand même, que le ministre me le confirme de nouveau, mais je vous avoue franchement qu'aujourd'hui j'ai beaucoup plus confiance au sous-ministre qui a donné certaines indications qu'au ministre. C'est une question d'appréciation.

Une voix: C'est normal dans votre situation.

M. Rocheleau: J'ai beaucoup plus confiance au sous-ministre. Je retiens beaucoup plus ce que le sous-ministre m'a dit que ce que le ministre m'a dit.

M. Tremblay: Est-ce que vous pourriez applaudir le sous-ministre?

M. Rocheleau: Je l'ai déjà applaudi et mes collègues aussi. Nous l'applaudirons en temps et lieu. M. le Président, j'aimerais passer la parole à mon collègue.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Richmond.

M. Vallières: Nous parlions de l'autoroute 30. Il y a peut-être une question rapide à l'endroit du ministre ou du sous-

ministre. Puisqu'il y a une section d'environ 40 kilomètres qui chevauche les comtés de Beauharnois, Châteauguay et Laprairie, entre Valleyfield et Sainte-Catherine il y aurait un contrat de services qui a été donné pour une étude environnementale sur cette section de 40 kilomètres. Est-ce que ce contrat de services est terminé et, si oui, est-ce qu'on pourrait en connaître les principales conclusions?

M. Michaud: Il n'est pas terminé. On prévoit la remise de l'étude en décembre à un mois ou deux de différence, mais je crois que c'est en décembre, cette étude-là. L'étude a été assez longue, vu peut-être l'ensemble des problèmes rencontrés sur ce tronçon, les rivières et ainsi de suite.

M. Vallières: Avant d'annoncer un échéancier précis sur une section d'autoroute comme celle-là, j' imagine que votre ministère prend d'abord acte de l'étude environnementale. Mais, au moment où on se parle, est-ce qu'il y a des plans préliminaires qui ont été préparés pour la section dont on parle ici, de Sainte-Catherine à Valleyfield?

M. Michaud: Les tracés antérieurs ont déjà été faits. Quant à l'axe qui sera retenu pour le moindre dégât face au territoire agricole et ainsi de suite, non, ce n'est pas déterminé et final.

M. Vallières: Les tracés auxquels vous faites allusion sont-ils disponibles au public qui voudrait en prendre connaissance ou si c'est interne au ministère?

M. Michaud: Les projets alternatifs, oui. Il y a des projets alternatifs qui ont été soumis même aux MRC et ainsi de suite sur la question.

Le **Président (M. Marquis)**: Merci. Avant que je me mette à poser des questions sur l'autoroute 20, Bic-Mont-Joli, je vais redonner la parole au député de Hull sur les engagements financiers de l'Office de planification et de développement du Québec. M. le député.

OPDQ

M. Rocheleau: Merci, M. le Président. Nous avons fait une petite expertise sur des subventions qui ont été accordées au printemps par l'OPDQ et tout cela et on est arrivé, nous, à la conclusion que 90 % des subventions accordées étaient accordées dans des comtés péquistes.

Une voix: Oui?

M. Rocheleau: Oui. Je n'ai pas osé prétendre à ce moment-là que c'étaient des

comtés qui étaient dévalorisés à cause de leur représentant. Mais il n'en demeure pas moins, M. le Président, que je voudrais savoir de la part du ministre comment on choisit cela, car il y a aussi plusieurs demandes qui ont été faites par des comtés qui sont représentés par des libéraux à l'Assemblée nationale, demandes qui ont été faites par le biais de l'OPDQ ou par le biais de sociétés de développement régional et qui n'ont peut-être pas été retenues. Quand on fait le cumul de juillet à janvier 1985, on s'aperçoit que 90 % des subventions accordées le sont à des comtés représentés par des membres du Parti québécois à l'Assemblée nationale. Quand on fait le calcul de la représentation à l'Assemblée nationale, on se rend compte qu'il y a une cinquantaine, 53 députés libéraux, quelques indépendants et une soixantaine de députés du Parti québécois, le parti ministériel. Je trouve qu'au point de vue de l'équité envers l'ensemble des régions et des comtés du Québec on a peut-être omis de considérer des projets importants en provenance de comtés libéraux, sachant en partant que ces comtés sont mieux représentés; mais même s'ils sont mieux représentés pour autant, pourquoi a-t-on évité ou omis de leur donner la juste part de l'ensemble des subventions qui étaient accordées?

M. Le May: M. le Président, d'abord, je pense qu'on parle des engagements financiers des trois derniers mois et...

M. Rocheleau: Ils n'ont pas été acceptés, ceux-là. Ils avaient été reportés, M. le Président. Ils n'avaient pas été adoptés.

Une voix: Janvier, février et mars avaient été adoptés. Ils ont été adoptés.

Le **Président (M. Marquis)**: Nous avons à l'ordre du jour, à plusieurs occasions, l'étude, la vérification des engagements financiers de ces ministères et les séances ont été annulées.

M. Rocheleau: Ils ont été vérifiés, si je ne m'abuse, M. le Président. De toute façon, je pense qu'on peut quand même y revenir parce qu'on en a fait une certaine vérification. Si vous voulez aller plus loin dans le temps, à peu près le même pourcentage se remarque. Il y a eu de petits changements vers la fin, mais...

M. Vallières: M. le Président, sur un point de règlement. L'ordre du jour comporte bien, à l'article 3, des questions sur des engagements déjà vérifiés. Je pense que, même si ces engagements ont déjà été vérifiés, on peut...

Le Président (M. Marquis): Effectivement, l'article 28 du règlement le permet.

M. Vallières:... questionner le ministre là-dessus.

M. Rocheleau: Si le ministre ne veut pas me répondre, d'accord.

M. Le May: Bien non:

M. Rocheleau: Je ne voudrais pas l'obliger et qu'après il dise que je fais une sorte de harcèlement.

M. Le May: Non, non.

M. Rocheleau: Non, non, qu'il se sente bien à l'aise.

M. Le May: D'abord, le député de Hull a fait allusion à toutes les subventions qui ont été accordées de juillet à janvier 1985. Je dois vous avouer que je n'étais pas là et que je ne le sais pas; je ne suis pas allé voir ce que mon prédécesseur avait fait et comment les distributions étaient faites selon que le comté était libéral ou pas. D'accord?

Mais je peux vous assurer d'une chose: Quand le député nous dit que 90 % des subventions sont données dans des comtés péquistes, je pense que c'est peut-être un peu fort. Ici, j'ai la présentation, pap région, de tout ce qui a été donné de 1976 à 1985, et que ce soit un comté libéral ou un comté péquiste, je ne pense pas que ce soit un critère.

Le député me demandait d'expliquer la procédure appliquée pour le choix. Pour ce qui est de la procédure purement technique à l'OPDQ, je vais laisser M. Vézeau nous l'expliquer. Auparavant, j'aimerais quand même vous signaler que, dans 80 % ou peut-être 90 % des subventions que nous donnons, nous ne sommes pas les maîtres d'oeuvre; il s'agit de transferts de fonds de notre ministère, de l'office à d'autres ministères et, en particulier, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Je laisse M. Vézeau nous expliquer le processus, à partir du moment où un organisme présente un dossier au bureau régional, l'analyse, etc.

M. Vézeau (Jacques): Merci, M. le Président. Vous comprendrez qu'au niveau administratif nous avons un budget à administrer et nous l'avons pour l'ensemble des régions du Québec. La façon dont nous procédons est que le dossier est présenté en région soit à un ministère, soit au bureau régional de l'OPDQ. Nous avons les critères suivants, toujours dans le contexte que le fonds de développement se veut un instrument suffisamment souple. Il faut que

le dossier soit enraciné dans le milieu, donc qu'il y ait un financement qui vient du milieu. Il faut, si c'est dans le champ de compétence d'un ministère, que le ministère nous donne son avis et nous vérifions ensuite l'autofinancement du dossier afin qu'il n'y ait pas de récurrence au niveau du dossier. Les critères généraux sont ceux que nous administrons.

Le cheminement administratif, jusqu'au mois de mai, était que tous les dossiers devaient passer par le Conseil du trésor, un protocole d'entente avec l'organisme du milieu. Nous avons depuis ce temps de nouveaux critères sur le plan administratif afin de gérer le Fonds de développement régional.

M. Rocheleau: Je comprends que cela passe par l'OPDQ, mais quand on a un bureau de l'Office de planification et de développement dans son bureau de comté, est-ce que cela peut faciliter l'obtention de subventions? Le député de Gaspé, actuel ministre responsable de l'OPDQ, avait au mois de juillet un bureau de l'OPDQ dans son bureau de comté. J'aimerais savoir si c'est plus facile d'avoir des subventions.

M. Le May: Oui, cela va très bien.

M. Rocheleau: Cela va bien, n'est-ce pas?

M. Le May: M. le Président, j'aimerais quand même rectifier certains faits.

Une voix: Pourriez-vous le déplacer? (17 h 45)

M. Le May: Je dois vous avouer qu'au mois de juillet j'étais hors de mon comté. Au mois de juillet, beaucoup de députés vont se promener dans mon comté; alors, j'ai peut-être moins besoin d'y être. J'ai appris que M. Rocheleau avait fait un communiqué de presse concernant la localisation du bureau de l'OPDQ dans mon bureau. Vous pensez bien que j'ai vérifié immédiatement. Effectivement, ils avaient cherché un bureau à Grande-Rivière, à ce qu'on m'a dit. Il n'y avait rien de disponible. Le seul bureau qui était disponible, c'était dans le centre commercial du centre-ville de Chandler. Ils ont occupé ce bureau-là. Il y a également deux bureaux de notaires, un bureau d'arpenteur juste en face du mien. Il y a beaucoup de bureaux. C'est un édifice à bureaux. Ils sont dans le même édifice que mon bureau, mais ils ne sont pas dans mon bureau, quand même.

M. Rocheleau: Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer pourquoi, quand on appelait à l'OPDQ, c'est le bureau du député de Gaspé qui répondait?

M. Le **May**: Cela a duré exactement trois jours, le temps que Québec-Téléphone installe les lignes dans les bureaux de l'OPDQ.

M. **Rocheleau**: Vous ne pensez pas que c'étaient trois jours de trop? Trois jours, durant lesquels l'Office de planification et de développement du Québec se servait du bureau du député qui est en plus ministre responsable de l'OPDQ. C'est un geste que, du côté ministériel, vous devriez réprimander d'une façon tapageuse et sévère. Je comprends que le ministre était nouveau dans ce temps-là, mais il apprenait vite à patronner.

M. **Tremblay**: Vous l'accusez de patronage, là. Ce n'est pas ce que j'avais compris. J'avais compris qu'il avait prêté son bureau à l'OPDQ.

M. Le **May**: Je n'ai pas prêté mon bureau à l'OPDQ. J'ai autorisé l'OPDQ, qui était installé dans ses bureaux, à venir utiliser mon téléphone jusqu'à ce que Québec-Téléphone installe sa ligne. Cela a duré trois jours.

M. **Tremblay**: Est-ce qu'ils vous ont payé pour ce service-là?

M. **Rocheleau**: Vous leur donnez des subventions.

Une voix: C'est lui qui les a payés.

M. Le **May**: M. le Président, je tiens à rectifier quelque chose de très grave. Je dois vous avouer qu'au 1er août 1985 on avait donné, dans le comté de Gaspé, des subventions pour 107 000 \$ et, dans le comté de Hull, pour 250 000 \$.

Une voix: Ah oui?

M. Le **May**: Oui.

M. **Tremblay**: Et vous vous en vantez!

M. Le **May**: Je ne m'en vante pas, mais je dis qu'il y a eu "équité".

M. **Rocheleau**: Est-ce que le député de Hull se serait occupé de son comté, alors que le député de Gaspé ne l'a pas fait?

M. **Tremblay**: Et les autres députés libéraux qui n'en ont pas ne s'en occupent pas?

M. **Rocheleau**: M. le Président, je voudrais revenir au mois d'avril 1985, au Conseil exécutif: certains contrats négociés, entre autres, l'engagement 13. Cela touche plus particulièrement un "contrat pour la

fourniture de services professionnels en urbanisme dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact du projet Archipel. " Je voudrais savoir de la part du ministre responsable par combien se chiffrent les dépenses totales d'Archipel aujourd'hui. Deuxièmement, est-ce qu'il reste beaucoup de professionnels au Québec qui n'ont pas été engagés pour faire des études sur le projet Archipel?

M. Le **May**: Je m'excuse auprès du député de Hull, j'aimerais lui apporter des éclairages que je n'ai pas. Le projet Archipel dépend du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui sera présent ici ce soir, à 20 heures. Le député de Hull pourra alors poser des questions. Je m'excuse, je dois rectifier, M. le Président. Il y a une partie hydraulique qui dépend du ministère de l'Énergie et des Ressources. L'autre partie concerne le MLCP. Je n'ai pas du tout les informations que le député de Hull voudrait avoir.

M. **Rocheleau**: J'aimerais que le ministre puisse m'expliquer ceci. Il a pris la responsabilité de l'Office de planification et de développement du Québec. L'ancien ministre responsable de l'aménagement du territoire et du développement régional, M. Gendron, député d'Abitibi-Ouest était responsable du projet Archipel. On a scindé le ministère. Le ministre responsable de l'OPDQ me disait tout à l'heure que c'était une responsabilité du ministre de l'Énergie et des Ressources. Est-ce que le ministre délégué à la Voirie des régions et responsable de l'OPDQ et de la "garnotte" régionale peut m'indiquer s'il a certaines responsabilités versus certains contrats et certains coûts imputés au projet Archipel?

M. Le **May**: Non, du tout, M. le Président. Le ministère a été scindé et mon prédécesseur, M. Gendron, député d'Abitibi-Ouest - je ne suis pas sûr...

Une voix: C'est ouest.

M. Le **May**:... c'est ouest, oui? - était également responsable de l'aménagement. À ce moment-là, il avait la responsabilité du projet Archipel. Présentement, je suis responsable du développement des régions par l'OPDQ et de la voirie, pas de la "garnotte" régionale. Cela comprend toutes les routes du Québec, excepté la région 06, la région de Montréal.

M. **Rocheleau**: Cela comprend aussi le réseau routier à Hull.

M. Le **May**: Même à Hull.

M. **Rocheleau**: Oui, oui. Bon. On revient

au programme et à l'implication de l'OPDQ en région au niveau du développement régional. Est-ce que le ministre peut nous indiquer, dans les sommes d'argent qui ont été dépensées ou avancées par l'OPDQ en ce qui concerne les sommets socio-économiques, si on peut retrouver ou si on doit retrouver uniquement à l'intérieur du fonds de développement la participation aux sommets socio-économiques de l'OPDQ ou si on doit retrouver aussi dans d'autres ministères une implication particulière aux sommets?

M. Le May: M. le Président, j'aimerais demander une précision. Il y a trois interventions différentes. Il y a une intervention pour la préparation du sommet - une intervention financière, j'entends - il y a une intervention pendant le sommet et une intervention dans le suivi du sommet, les comités du suivi du sommet. Il y a une subvention qui est accordée à des CRCI ou CRCD ou CRCA, selon que vous aimez l'intervention, le développement ou l'action.

Le Président (M. Marquis): Est-ce que vous vous reportez, M. le député de Huit, à un engagement particulier? Non?

M. Rocheleau: En somme, ce sont les engagements qui sont, d'une façon mensuelle, octroyés par l'Office de planification et de développement du Québec, soit à des sommets. Actuellement, il y a un sommet en Outaouais, on vient d'en terminer un en Estrie. On sait qu'il y a des comités de suivi qui sont mis en branle par la suite. Je voudrais savoir de la part du ministre quelle implication, dans les trois phases que le ministre a précisées, va avoir l'OPDQ et quelle somme d'argent va être consacrée au suivi.

M. Le May: D'abord, il y a 75 000 \$ qui, automatiquement, sont alloués pour la préparation d'un sommet et qui seront versés par le Conseil exécutif. Cela ne concerne pas mon ministère. C'est le Secrétariat à la concertation qui s'occupe de la préparation et c'est chapeauté par le ministre délégué à la Concertation, M. Dean, député de Prévost. Pour ce qui est de l'intérieur même du sommet - je ne sais pas si vous avez entendu parler du sommet de Sherbrooke, c'en est un qu'on a vécu à la fin de janvier dernier - l'OPDQ intervient toujours après qu'un programme existant d'un ministère a été appliqué, que ce soit au niveau des équipements de loisir, de la forêt, de l'environnement, du commerce. C'est pour cela qu'on a une table ministérielle de préparation du sommet. Chaque ministre applique à l'intérieur d'un projet son programme, peut-être à 20 %, peut-être à 25 %, peut-être à 30 %, selon le programme qui souvent est fondé également sur l'indice

de richesse du milieu. À la suite de cela, si on s'aperçoit que l'effort du milieu ne peut pas aller plus loin à cause de l'indice de richesse, l'office de planification peut intervenir pour bonifier ce programme dans certains cas bien précis. Cela a été fait à quelques reprises, lors du sommet de Sherbrooke.

M. Rocheleau: Bon.

M. Vallières: Sur le même sujet, M. le Président.

Le Président (M. Marquis): M. le député de Richmond.

M. Vallières: Je veux bien comprendre l'intervention du ministre. Quant au Fonds de développement régional, quand des organismes s'y adressent pour obtenir de l'aide, aide il y aura à condition que n'existent pas à l'intérieur d'autres ministères des programmes répondant à cette catégorie de projets. Et même s'il y a déjà des programmes existants, l'OPDQ peut décider, d'intervenir - prenons l'exemple de la voirie pour reconstruire une route, par exemple.

M. Le May: De ce côté, il n'y a aucun critère qui nous empêche d'intervenir. Cependant, on tient énormément - moi, en tout cas, j'y tiens énormément - quand il y a un programme existant, à ce que le programme s'applique et à la suite de cela on va intervenir. C'est pour cela que vous avez à l'intérieur de vos documents à peu près seulement deux endroits où les autres ministères ne sont pas intervenus, parce que cela a été simplement des transferts de fonds à d'autres ministères pour leur permettre de bonifier leur programme.

On peut, cependant, intervenir, mais dans des cas très spécifiques et des cas qu'on juge parfois très urgents. On va prendre l'exemple d'une maison de jeunes ou je ne sais quoi, mais quelque chose qui est important. Le ministre me dit supposons, que le programme n'a plus d'argent, n'a plus de fonds. On dit: C'est urgent, il faut venir en aide à cet organisme. Alors, on peut verser de l'argent, toujours s'il nous en reste, mais toujours avec un avis du ministère qui est responsable de ce secteur. Je n'ai pas le droit d'intervenir sans l'autorisation et sans une note positive, un avis positif du ministère responsable de ce secteur.

M. Vallières: Tandis que vous parlez de maisons de jeunes, je viens de voir passer un télex récemment où vous avez, justement, annoncé une subvention à une maison de jeunes, alors qu'il y a un programme - je pense que c'est au MAS - afin de subvenir aux besoins de ce genre de maisons.

Dans ce cas précis, vous êtes justifié

d'intervenir. Cela voudrait dire que, par exemple, chez nous, si j'ai des maisons de jeunes qui n'ont pu être subventionnées cette année, elles pourraient s'adresser à l'OPDQ et obtenir les fonds requis.

M. Le May: Non. Le programme du MAS concernant les maisons de jeunes, c'est pour du fonctionnement, c'est une subvention qui arrive chaque année pour du fonctionnement. Tandis que moi, je n'ai pas le droit d'intervenir au niveau du fonctionnement; c'est seulement au niveau des immobilisations. Je peux vous donner un exemple: Maria, dernièrement, avait besoin d'une maison de jeunes. Ils ont acquis une maison et ils devaient la déménager. Alors, on a investi dans la réparation, la restructuration de cette maison pour les jeunes. Cela s'est fait. Mais, au niveau du fonctionnement, je n'ai pas le droit d'intervenir. Le Conseil du trésor me le défend fortement.

M. Saintonge: Un exemple concret: une municipalité s'adresse au MLCP pour le programme PADEL, équipement d'une salle communautaire, salle récréative, disons, et on refuse la demande pour la raison, par exemple, à ce qu'on m'a dit, qu'au MLCP, dans le cadre de ce budget, il y a 36 000 000 \$ de demandes, alors qu'il y avait un budget de seulement 3 500 000 \$ sur les 7 000 000 \$, parce que les autres étaient déjà engagés. En tout cas, ce sont des renseignements que j'ai obtenus par téléphone. Vous pouvez peut-être me corriger sur les chiffres, mais en principe c'était cela, le fait. Cela veut dire qu'une municipalité chez moi qui s'est adressée au MLCP par PADEL et n'a absolument rien eu pourrait s'adresser à l'OPDQ pour obtenir une subvention pour la rénovation de sa salle municipale.

M. Le May: Non. C'est-à-dire que c'est le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui vient nous voir et qui dit: Dans tel cas, il faudrait majorer la subvention de tant pour cent.

M. Saintonge: Et s'il n'y en a pas?

M. Le May: Alors, à ce moment, on va transférer des fonds au MLCP, comme cela se fait souvent. C'est le MLCP qui va être le maître d'oeuvre de tout cela.

M. Saintonge: Donc, l'OPDQ sert simplement d'intermédiaire au MLCP pour l'octroi de la subvention comme telle.

M. Le May: Oui. La majorité du temps, oui excepté quand on intervient alors que le MLCP nous dit: On n'a plus d'argent pour ce programme, pour ce volet. Là, on décide

d'intervenir.

M. Saintonge: C'est l'OPDQ qui intervient directement à ce moment.

M. Le May: Oui. Directement à ce moment, mais toujours avec un avis positif du ministère responsable.

Par exemple, on a justement un bel exemple ici, la construction d'un hangar à l'aéroport de Gatineau. On a fait un transfert de 550 000 \$ au ministère des Transports, le 13 août 1985. Cela fait à peu près un mois, un mois et quelques jours. Alors, c'est une subvention qu'on a donnée de 550 000 \$.

M. Tremblay: Un comté péquiste, cela?

M. Le May: Gatineau, je ne penserais pas.

Une voix: À la prochaine élection.

M. Le May: Ah oui!

M. Rocheleau: Les friandises sont sorties. Le Père Noël LeMay était dans le coin, il n'y a pas longtemps. J'aurais aimé... Je sais qu'il faut terminer, je pense.

M. Tremblay: Je suggère de ne plus leur en donner à eux, sans cela, ils vous disent que vous leur donnez des nanans.

M. Rocheleau: Je crois qu'il faut terminer. Il est malheureux qu'on n'ait pas eu l'occasion de scruter plus à fond la façon dont le ministre procède, par l'intermédiaire de ses agences régionales, pour octroyer les fonds. De toute façon, si cela a bénéficié à ces gens, je pense qu'on doit, quand même, respecter les gens qui en ont fait la demande et cela a dû servir à la bonne chose. Il n'en demeure pas moins que, tel que je l'ai dit au tout début, nous avons considéré qu'il y avait peut-être eu un manque d'équité à l'égard d'une proportion importante de Québécois et de Québécoises qui n'ont peut-être pas bénéficié comme ils auraient dû d'un nombre aussi important de subventions. On a fait les calculs. Ces calculs, je suis prêt, M. le Président, à les faire parvenir au ministre. Cela vient de ses propres livres, ça vient des engagements financiers de son ministère, par le biais de l'OPDQ. Alors, s'il veut en prendre connaissance et en faire l'analyse... Je sais qu'il l'a déjà faite. Tantôt, le ministre me disait qu'il était retourné à 1976, jusqu'à aujourd'hui. Il me disait aussi qu'il n'en était pas le ministre responsable à ce moment et qu'il ne savait pas de quelle façon cela s'était passé. J'invite le ministre à s'informer auprès de l'ancien ministre.

M. Vallières: C'est le même gouvernement.

M. Rocheleau: C'est sûrement le même gouvernement. Je n'ai pas l'impression qu'on pourrait apprendre plusieurs trucs au nouveau ministre. Il les a appris drôlement vite. Malheureusement, ce ne sera pas pour longtemps. En ce qui me concerne, quant à ce qu'on avait à adopter aujourd'hui, à examiner aujourd'hui, on peut donner notre approbation.

Le Président (M. Marquis): Alors... Oui?

M. Le May: En terminant, je remercie l'Opposition de toute la collaboration apportée, même si je conteste vivement les chiffres apportés par le député de Hull et que je pourrais les discuter avec lui n'importe quand. Comme le député de Hull le disait, le temps est court. Il aurait aimé continuer la discussion, mais pour la continuer il aurait peut-être fallu qu'il se présente; à deux reprises, la commission a été annulée parce que l'Opposition ne s'y est pas présentée. On aurait pu prolonger nos discussions beaucoup plus. Je suis très ouvert à toute discussion à l'avenir. Merci.

Le Président (M. Marquis): Sur ce, les engagements financiers des mois de janvier, février, mars, avril, mai, juin 1985, en ce qui concerne l'Office de planification et de développement du Québec et le Fonds de développement régional, sont vérifiés. Merci beaucoup à tous les membres de la commission, de même qu'au ministre et aux gens qui l'accompagnaient. Sur ce, la commission ajourne ses travaux à demain matin, 10 heures.

(Fin de la séance à 18 h 4)