



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits de l'Office de planification et de développement du Québec et du ministère des Transports (2)

Le mercredi 3 juin 1987 - No 69

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Crédits de l'Office de planification et de développement du Québec	CAE-3709
Remarques préliminaires	
M. Marc-Yvan Côté	CAE-3709
M. Jacques Brassard	CAE-3716
Discussion générale	CAE-3717
Incubateurs et motels industriels	CAE-3722
Fonds de développement régional	CAE-3724
Programme expérimental de création d'emplois communautaires (PECEC)	CAE-3731
Nouvelle carte des régions administratives	CAE-3735
Les sommets régionaux	CAE-3744
Voyages à l'étranger	CAE-374B
Étude confiée à M. André Maltais	CAE-3749
Rendez-vous 87	CAE-3752
Adoption des crédits	CAE-3755
Crédits du ministère des Transports	CAE-3755
Construction du réseau routier	CAE-3756
Conservation du réseau routier	CAE-3767
Haltes routières	CAE-3772
Voirie municipale	CAE-3777
Parc des Laurentides	CAE-3781
Écarts dans le coût des travaux	CAE-3782
Nouvelle politique d'entretien	CAE-3784
Sécurité sur l'autoroute 40	CAE-3789
Adoption des crédits	CAE-3790

Autres intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Jacques Rochefort, président suppléant

M. Hubert Desbiens
M. Michel Bissonnet
M. Henri Paradis
M. Gérard Godin
M. Guy Chevette
M. Lewis Camden
M. Réal Gauvin
M. Francis Dufour
M. Jean-Pierre Jolivet
M. François Gendron

* M. Jacques Gagnon, Office de planification et de développement du Québec
* M. Pierre Michaud, ministère des Transports
* M. Euclide Harel, idem
* M. Yvan Demers, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mercredi 3 juin 1987

**Étude des crédits de l'Office de planification
et de développement du Québec et du ministère des Transports**

(Onze heures cinquante minutes)

Remarques préliminaires

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

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude des crédits budgétaires de l'OPDQ pour l'année financière 1987-1988. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

**Crédits de l'Office de planification
et de développement du Québec**

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Avec votre permission, je récupère un texte que je voudrais donner au député de Lac-Saint-Jean.

Une voix: On va en faire des photocopies.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, des photocopies, parfait! On peut peut-être commencer. J'imagine que le député de Lac-Saint-Jean l'aura à temps. Alors, pour réchauffer l'atmosphère, je pourrais peut-être vous signaler que je suis accompagné de M. Gagnon, président-directeur général de l'OPDQ, qui, lui-même, est accompagné de membres de son personnel qu'il voudra bien nous présenter pour le bénéfice de tout le monde.

M. Gagnon (Jacques): Certainement.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Gagnon.

M. Gagnon: Je vous présente M. Deland, directeur général adjoint à l'OPDQ, M. Delaunay, directeur de l'administration, M. D'Amours, responsable des finances, M. Boucher, directeur des politiques régionales à l'OPDQ, Mme Lantier, adjointe au président, et M. Lehouillier, du service des communications de l'OPDQ.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Gagnon, nous vous souhaitons la bienvenue à la commission de l'aménagement et des équipements, de même qu'aux personnes qui vous accompagnent.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis heureux, pour la deuxième année, d'avoir l'honneur de présenter les crédits de l'OPDQ pour l'année 1987-1988. Je voudrais souligner, au départ, comme je viens de le faire, la présence de M. Gagnon, président-directeur général de l'office, ainsi que de ceux qui l'accompagnent et les remercier pour leur collaboration précieuse à la préparation des documents reliés aux crédits de cet organisme dont j'assume la responsabilité. Je voudrais également remercier l'équipe de l'OPDQ pour la qualité du travail réalisé en 1986-1987, en regard de la poursuite des objectifs gouvernementaux en matière de développement régional.

Avant de procéder à la présentation proprement dite des crédits, j'aimerais, si vous le permettez, effectuer un court bilan des principaux dossiers de l'OPDQ. Je m'attarderai tout particulièrement à la dynamique de la concertation gouvernement-régions et à la nouvelle carte des régions administratives. Ce sont, d'ailleurs, là les deux priorités identifiées en janvier et février 1986 par le COMPADR, priorités que j'ai décrites l'an dernier lors de la présentation des crédits de l'OPDQ.

Le "partnership" gouvernement-régions. À cette même présentation des crédits, j'avais également noté que "l'existence des tables de concertation doit être vue essentiellement dans l'optique d'une politique cohérente en matière de développement régional et d'une utilisation maximale des ressources humaines et financières face au potentiel des régions".

Je souhaitais que les sommes d'argent investies dans le développement régional ne contribuent pas à gonfler les structures régionales de toutes sortes au détriment des priorités à mettre de l'avant, bien qu'il en faille un minimum pour mener à bien l'organisation d'une conférence socio-économique régionale.

De plus, et j'ai eu l'occasion à maintes reprises d'exprimer le point de vue de notre gouvernement à ce propos, le développement des régions se devait de reposer sur une responsabilité partagée et équilibrée entre, d'une part, les députés, les élus municipaux et les agents de développement socio-

économique dans chacune des régions et, d'autre part, le gouvernement du Québec.

Ainsi, du côté gouvernemental, il nous fallait trouver une formule qui fasse en sorte que tous les ministères et organismes unissent leurs efforts pour répondre le plus adéquatement possible aux priorités identifiées lors des sommets socio-économiques régionaux. Ainsi, tout en reconnaissant que l'organisation des sommets est sous la responsabilité première des intervenants régionaux, le gouvernement du Québec se devait, à tout le moins, de mettre en place les mécanismes nécessaires et essentiels au suivi des engagements gouvernementaux retenus.

C'est dans cette perspective que le COMPADR, Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional, m'a confié, en février 1986, ainsi qu'à mon collègue de la Main-d'Oeuvre et de la Sécurité du revenu, M. Pierre Paradis, de qui relevait le Secrétariat des conférences socio-économiques, le soin de préparer un mémoire réexaminant la formule actuelle des sommets régionaux afin, entre autres, de mieux faire ressortir les orientations politiques de notre programme **Maîtriser l'avenir** en matière de développement régional et de traduire les préoccupations du comité ministériel concernant les modalités d'organisation des sommets socio-économiques régionaux.

Pour alimenter notre réflexion à ce propos, étant donné leur état d'avancement à l'élection de notre gouvernement en décembre 1985, nous avons eu l'occasion de participer à la préparation et à la tenue des sommets régionaux des Laurentides et de l'Outaouais, selon l'approche et les modalités qui prévalaient à ce moment-là. La solidarité manifestée dans la préparation de ces sommets, les axes de développement dégagés par l'ensemble des intervenants et l'identification commune de priorités de développement sont autant d'éléments d'une véritable action concertée qui ne pouvait laisser indifférent.

Par exemple, dans l'Outaouais, sur 182 projets discutés dans les phases préparatoires au sommet, les intervenants de la région ont réussi le difficile exercice de faire eux-mêmes des choix pour, finalement, ramener à 65 le nombre de projets retenus pour le sommet. C'est donc dire le sérieux qui anime ceux qui les organisent et la capacité des régions de prendre en main leur propre développement et de faire elles-mêmes les choix qui s'imposent. Un tel filtrage des projets par les intervenants des régions assure du même coup qu'il s'agit bel et bien là de priorités de développement.

Par contre, du même souffle, nous avons constaté, avec la formule des sommets régionaux qui prévalait, que le gouvernement était mal préparé pour donner suite aux priorités de développement retenues et aux engagements qui étaient les siens. Par exemple, pour chacun des sommets, le

gouvernement formait des comités ministériels ad hoc. Ces comités assumaient la responsabilité des sommets. Or, ils n'étaient en fait intégrés à aucune structure décisionnelle de l'appareil gouvernemental. Il est facile d'imaginer alors le faible poids politique des ces structures ad hoc qui, plus souvent qu'autrement, se perdaient dans les dédales de l'administration publique et disparaissaient après la tenue des sommets.

Autre exemple: bien qu'on ait prévu la formation d'un comité de suivi des sommets à l'intention des intervenants des régions, aucun mécanisme de suivi valable au sein même du gouvernement du Québec n'a été prévu. De même, aucun rôle de coordination de l'action gouvernementale n'a été reconnu formellement à un ministère ou à un organisme dans chacune des régions du Québec. Cette même coordination était à peu près inexistante au niveau central.

Je pourrais également ajouter à ces exemples le rôle limité des députés à la participation des sommets et l'absence d'une garantie minimale envers le milieu quant au respect des engagements gouvernementaux suivant la tenue d'un sommet.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement du Québec, sans négliger les acquis, se devait de confirmer sa responsabilité politique à l'égard des conférences socio-économiques régionales et surtout de donner aux régions les garanties minimales quant au respect des engagements gouvernementaux par l'introduction d'une formule reposant sur la signature d'ententes-cadres gouvernement-régions. Nous nous devons également d'intégrer au sein même de l'administration gouvernementale cette préoccupation du gouvernement du Québec en matière de développement régional basée essentiellement sur un véritable "partnership" gouvernement-régions.

C'est donc à partir du constat que je viens de présenter ici et en conformité avec les engagements de notre gouvernement, soit d'associer directement les agents de développement socio-économiques, les députés et les élus municipaux au développement des régions, que le Conseil des ministres, à sa réunion du 23 juillet 1986, décidait de poursuivre la tenue des sommets socio-économiques régionaux et de confirmer la tenue, en 1987, des quatre sommets régionaux déjà annoncés dans les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Gaspésie, de la Côte-Nord et de la Montérégie. Comme vous le savez maintenant, le sommet de l'Abitibi-Témiscamingue s'est tenu les 9, 10 et 11 avril dernier, celui de la Montérégie, les 29 et 30 mai, alors que celui de la Côte-Nord est actuellement en préparation. Quant au sommet de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, nous en avons fait l'annonce le 3 avril dernier.

Deuxièmement, le Conseil des ministres

décidait également d'accepter d'apporter les ajustements proposés à la formule actuelle de manière à rencontrer les objectifs suivants: premièrement, mettre davantage l'accent sur la réalisation de projets significatifs pour le développement économique de la région et qu'en plus de l'aspect économique les aspects sociaux, éducatifs et culturels ne soient pas négligés dans la concertation gouvernement-régions; deuxièmement, reconnaître davantage les engagements pris de part et d'autre et s'assurer que les projets qui seront retenus lors des sommets impliquent, entre autres, une participation financière du milieu; troisièmement, mieux circonscrire les engagements gouvernementaux; quatrièmement, élargir la participation des députés et des élus municipaux, et s'assurer également que les députés de l'Opposition soient associés au processus de la préparation, ainsi qu'aux délibérations des conférences socio-économiques régionales; cinquièmement, baliser la participation du gouvernement fédéral et s'assurer que les représentants du gouvernement fédéral soient invités à titre d'observateurs aux conférences socio-économiques régionales (dans cette foulée, nous analysons l'opportunité de signer une entente de développement régional Canada-Québec); sixièmement, instaurer une forme de régularité et de permanence à la concertation gouvernement-régions; septièmement, améliorer certaines modalités du déroulement des sommets socio-économiques régionaux.

Le troisième point, M. le Président, de cette décision: conformément à notre programme politique *Maîtriser l'avenir*, nous avons retenu le scénario axant la préparation des sommets socio-économiques régionaux sur la conclusion d'une entente-cadre de développement de quatre ans avec chaque région et la tenue, à la mi-période de l'entente, d'une conférence biennale impliquant le ministre responsable du Développement régional et le comité du suivi d'un sommet.

(12 heures)

Je voudrais souligner au passage que deux conférences biennales ont été prévues pour l'année 1987, soit celle de l'Estrie qui s'est déroulée le 24 avril et celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean, qui intéresse très certainement le député de Lac-Saint-Jean compte tenu de certains écrits que j'ai vus il n'y a pas tellement longtemps, qui se tiendra à l'automne.

Quatrième élément de la décision: de confier la responsabilité ministérielle de l'organisation de ces sommets socio-économiques et de l'entente-cadre de développement avec les régions au ministre responsable du Développement régional et, administrativement, à l'Office de planification et de développement du Québec;

à cette fin, transférer les effectifs du Secrétariat des conférences socio-économiques affectés aux sommets régionaux à l'OPDQ. Donc, cette organisation bicéphale prenait fin le 23 juillet 1986, au plus grand bénéfice des citoyens des régions.

Cinquièmement, de confier au Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional la responsabilité politique des conférences socio-économiques régionales qui, pour les fins de ce mandat, pourrait s'élargir à la participation des ministres plus directement concernés par la problématique spécifique d'une région; à cette fin, que soient identifiées les responsabilités du ministre responsable de la région concernée lors d'un sommet socio-économique et que le ministre de l'Industrie et du Commerce soit associé à l'équipe ministérielle responsable des sommets.

Sixièmement, de soumettre à l'autorisation préalable du Conseil des ministres, l'entente-cadre de développement avec une région et que l'autorisation préalable à obtenir du Conseil des ministres pour l'entente-cadre précise non seulement les projets retenus, mais également le calendrier des déboursés, ainsi que le ministère responsable.

Septièmement, de poursuivre l'intégration des conseils régionaux de développement au comité de suivi des sommets et que soit précisés davantage le rôle des comités de suivi et leur importance relative dans le processus de concertation gouvernement-régions; également, que l'aide gouvernementale aux comités de suivi des sommets se limite à 250 000 \$ entre les sommets et à 350 000 \$ l'année d'un sommet. Il faut, en effet, éviter que la tenue des sommets régionaux, tel que je l'ai signalé, ne vienne gonfler inutilement les structures au détriment des priorités concrètes à mettre de l'avant pour l'avenir.

Enfin, huitièmement, de reconnaître que le ministre responsable du Développement régional disposera lors de chaque sommet d'une certaine marge de manoeuvre budgétaire à être préalablement établie avec le Conseil du trésor. J'y reviendrai virtuellement pour en discuter à nouveau.

Voilà, pour l'essentiel, les grandes lignes de la décision du Conseil des ministres, décision qui a, d'ailleurs, été mise en application avec la tenue récente des sommets socio-économiques de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Montérégie. Les résultats, il faut bien le dire, sont fort encourageants et j'ai pu mesurer moi-même le niveau d'appréciation des collègues de l'Opposition qui y ont participé, en particulier en Abitibi où le député d'Abitibi-Ouest a, à maintes reprises, félicité le gouvernement pour son ouverture d'esprit.

En terminant sur cette question, je voudrais souligner que c'est la première fois

au Québec qu'un gouvernement va aussi loin dans la définition d'un nouveau cadre d'action du développement régional. La décision du Conseil des ministres vient confirmer le droit pour les régions d'établir elles-mêmes leurs priorités de développement et de les négocier directement avec les représentants du gouvernement du Québec par le biais d'ententes-cadres. Par cette décision, l'administration gouvernementale devra dorénavant composer avec les régions, puisque le gouvernement a maintenant intégré une telle préoccupation dans le processus décisionnel de l'appareil gouvernemental.

C'est, d'ailleurs, la raison pour laquelle, en plus de l'intégration de la volonté politique du gouvernement du Québec en matière de développement régional au sein du COMPADR, nous avons également procédé à la mise sur pied, au central, d'un comité sous-ministériel de concertation. Présidé par le président-directeur général de l'OPDQ, ce comité réunit tous les ministères directement concernés par les projets présentés au gouvernement du Québec dans le cadre d'une conférence socio-économique régionale. On ne peut exiger une coordination de l'action des ministères et organismes en régions pour répondre aux besoins de la concertation sans s'assurer de l'existence de cette même coordination au niveau central. Un tel comité permet donc au COMPADR d'avoir l'heure juste sur les grands dossiers du développement des régions.

L'an dernier, lors de la défense des crédits de l'OPDQ, je signalais que le COMPADR m'avait mandaté pour évaluer point par point les décisions prises en 1985 - les six décrets, entre autres - sur la nouvelle carte des régions administratives. Il ne s'agissait pas de remettre en cause les consensus dégagés par les milieux régionaux, mais bien de s'assurer qu'une nouvelle carte des régions administratives puisse répondre à la fois aux besoins de la concertation régionale et à ceux des ministères et organismes gouvernementaux. Dans ce dernier cas, il faut être en mesure d'expliquer clairement aux intervenants régionaux les limites quant à la régionalisation des activités gouvernementales, limites qui nous sont imposées par les finances publiques.

En d'autres termes, je n'admets pas que l'on puisse, comme cela s'est fait en 1985, décréter, d'abord, les nouvelles limites des régions et analyser après coup les conséquences de ces décisions au sein des ministères et organismes gouvernementaux. Le gouvernement du Québec risque ainsi de décevoir tout le monde, car il nous faut tenir compte au préalable des impacts financiers de telles décisions sur le budget de l'État et surtout trouver la formule la moins coûteuse possible qui puisse stimuler concrètement le "partnership" gouvernement-

régions. Le COMPADR a donc décidé de pousser plus à fond l'analyse, tout en retenant comme base le consensus dégagé par les intervenants régionaux quant aux limites des nouvelles régions.

Cela étant dit, la révision des limites des régions administratives a fait l'objet de nombreuses consultations au cours de l'année 1986-1987, tant auprès des agents socio-économiques régionaux, des députés et des élus municipaux qu'auprès des ministères et organismes gouvernementaux.

Si ces consultations ont permis de faire ressortir un fort consensus de la part des intervenants régionaux quant à la définition des limites des nouvelles régions, il nous faut constater que la négociation avec les ministères et organismes gouvernementaux, quant à leur présence dans chacune des régions et aux implications financières qui en découlent, aura sûrement à affronter un front de résistance et s'avère plus longue que prévue.

La comparaison est toujours très facile. Si vous offrez à quelqu'un de pouvoir travailler dans un endroit où il y a un cégep, une université, du baseball, du théâtre et des bons films et que vous lui offrez d'aller dans un endroit où il risque de n'avoir qu'une école élémentaire et secondaire, sans théâtre, sans baseball, à moins qu'il n'y ait du baseball local, son choix est vite fait. C'est l'égoïsme personnel qui prime, avant même le service aux régions.

Malgré tout, les négociations avec les ministères et organismes gouvernementaux tirant à leur fin, je puis vous assurer que très prochainement je serai en mesure de déposer un mémoire au Conseil des ministres afin d'officialiser dans les meilleurs délais la nouvelle carte des régions administratives.

Enfin, en ce qui concerne la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, j'avais convenu avec les préfets des MRC concernés, le 3 avril dernier, de la tenue d'une assemblée spéciale qui aura lieu le 6 juin prochain et au cours de laquelle les députés, les élus municipaux et les agents socio-économiques pourront débattre de la question et définir une position commune.

Le "partnership" gouvernement-régions exige une plus grande emprise des décideurs politiques locaux sur leur développement et les services publics se doivent de s'ajuster à ces besoins exprimés par leur clientèle. C'est la toile de fond qui guide notre démarche dans la confection de la nouvelle carte des régions administratives.

J'aimerais maintenant vous entretenir brièvement de quelques dossiers majeurs actuellement en préparation à l'OPDQ ou sur le point d'être complétés, puisqu'il faut bien, à la lumière d'un bilan fait pour la dernière année, tracer les lignes de conduite que nous entendons suivre ou, du moins, les principaux dossiers sur lesquels nous travaillerons au

cours de la prochaine année pour qu'au moment de l'étude des crédits l'an prochain l'on puisse à nouveau faire ce bilan de ce que nous avons engagé comme démarches.

En premier lieu, je voudrais vous faire part de la signature prochaine d'un protocole entre l'OPDQ et les dix organismes régionaux de concertation et de développement. Le contenu de ce protocole, réalisé en étroite collaboration avec les conseils régionaux de développement associés du Québec, les CRDAQ, vient consacrer le "partnership" gouvernement-régions préconisé par notre gouvernement et fait donc suite à la décision du Conseil des ministres du 23 juillet 1986, que je viens de présenter. D'ailleurs, cette signature aura lieu le 22 juin.

Par ce nouveau mode de relations dans le processus de concertation régionale, le gouvernement du Québec veut clairement indiquer que les organismes régionaux de concertation et de développement sont des partenaires privilégiés dans les débats et les décisions touchant le développement des régions. En plus de préciser les obligations des parties au plan de la concertation régionale, le protocole viendra préciser les responsabilités de chacun en regard des conférences socio-économiques régionales et des rencontres biennales.

Par ailleurs, je voudrais annoncer que, pour la première fois au Québec, l'OPDQ entreprendra, en 1987, la tenue de colloques annuels d'envergure provinciale sur les grandes préoccupations en matière de développement régional. Le premier de ces colloques, prévu en octobre prochain à l'Université du Québec à Rimouski, portera essentiellement sur le financement du développement régional. Il permettra, en particulier aux agents de développement socio-économiques et aux divers paliers intermédiaires entre les promoteurs de projets et les pourvoyeurs de fonds, d'établir les paramètres de base propres à assurer un financement plus adéquat du développement régional. Quelque 200 participants sont attendus à ce colloque. Les composantes de l'Université du Québec seront étroitement associées à l'organisation de ces colloques, ce qui répond à une volonté gouvernementale et du milieu universitaire lui-même de mobiliser l'ensemble des forces vives du milieu au développement des régions. À mon avis, on oublie trop souvent la force créatrice que représentent les universités dans chacune des régions du Québec.

De même, nous nous préparons à négocier une entente Canada-Québec spécifique au développement régional. Par cette entente, nous visons à établir avec le gouvernement fédéral une plus grande cohérence dans les interventions gouvernementales ayant une incidence directe sur le développement des régions.

Dans le même ordre d'idées, l'OPDQ

suit activement l'évaluation de la politique canadienne de développement régional. Comme vous le savez, c'est en juin 1966 qu'un groupe de travail auquel le gouvernement du Québec était associé a été mis sur pied à cette fin. Nous y avons fait valoir nos préoccupations dans le but de les faire inscrire dans les nouvelles orientations de la politique canadienne, politique qui considère davantage le développement régional sous son angle multisectoriel, ce qui, il va sans dire, est plus conforme aux positions que nous défendons en matière de développement régional. Nous entendons donc suivre de près les impacts de cette évaluation et les modifications qui seront apportées à la politique canadienne.

Le libre-échange, c'est bien connu, aura des impacts importants sur l'économie canadienne et québécoise. Plusieurs ministères ont préparé à cette fin des études d'impact du libre-échange dans leurs secteurs d'activité respectifs. C'est pourquoi, dans le but de faire également ressortir la perspective régionale du libre-échange, l'OPDQ suit de très près l'avancement des études sectorielles. J'entends donc, à titre de ministre responsable du Développement régional, mesurer les impacts du libre-échange sur les activités des régions du Québec. C'est pourquoi l'OPDQ est étroitement associé aux travaux du Comité ministériel permanent du développement économique sur cette question.

L'office s'intéresse aux villes monoindustrielles, un sujet d'une importance majeure pour le Québec. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a environ 350 000 personnes réparties dans plus de 60 localités de 2000 habitants et plus qui vivent dans ces milieux. Contrairement à une croyance répandue, ces localités se situent partout au Québec et non seulement dans des endroits éloignés. Jusqu'ici, la règle de conduite adoptée a été d'essayer de remédier à des problèmes quand ceux-ci survenaient, par exemple, lors de la fermeture de l'entreprise principale. Cette façon de faire engendre plus de frustration qu'autre chose, car il n'est pas facile de trouver des solutions satisfaisantes dans une situation d'urgence.

Notre objectif est d'éviter le plus possible que les villes monoindustrielles ne se retrouvent dans des situations de non-retour. Nous faisons le pari qu'il y a des moyens, en unissant les efforts des gens de ces milieux et ceux des gouvernements, de les renforcer en diversifiant principalement leur base économique. Des rencontres avec plusieurs interlocuteurs nous indiquent que c'est une piste réaliste. Au cours des prochains mois, nous aurons l'occasion de consulter certains ministères sur ce sujet et par la suite d'adopter une politique d'intervention à cette fin.

L'OPDQ travaille également à définir

une politique en milieu rural, apte à mieux guider ses interventions. En fait, les milieux ruraux préoccupent le gouvernement depuis un bon nombre d'années. Actuellement, force est de constater que ces milieux connaissent des difficultés importantes résultant, entre autres, de la perte de population, de la diminution des activités économiques et d'une carence dans les services. De plus, à la faveur de l'industrialisation, ces milieux ruraux ont subi de fortes transformations et le gouvernement doit maintenant se donner une vision d'ensemble pour mieux harmoniser ses interventions. C'est donc à cette tâche que s'est attaqué l'OPDQ depuis le mois de mai dernier.

Le développement technologique des régions n'est pas seulement un sujet à la mode, mais une question qui préoccupe à la fois le gouvernement et les leaders régionaux. Les dossiers discutés lors des différents sommets socio-économiques en sont la preuve, ainsi que les demandes de financement adressées annuellement au Fonds de développement régional.

Ce n'est pas par hasard que les gens des régions s'intéressent à ce sujet, car, d'une part, l'implantation de nouvelles technologies en régions est une condition essentielle à leur développement futur et, d'autre part, il n'est pas évident que les nouvelles technologies s'implantent d'elles-mêmes. C'est à partir de ces constats que nous préparons actuellement une politique d'intervention dont le but est de faciliter l'implantation de nouvelles technologies en régions. C'est un domaine qui intéresse plusieurs partenaires, ministères, maisons d'enseignement, corporations professionnelles, et nous visons à ce que ceux-ci unissent leurs efforts pour améliorer le développement en régions.

Dans la préparation de ces politiques, un fil conducteur nous oriente. Il faut laisser un leadership majeur aux intervenants des régions.

En conclusion, voilà autant de dossiers à l'étude qui montrent bien la volonté de notre gouvernement de faire en sorte que ses orientations en matière de développement régional soient mieux précisées, qu'elles se doivent de faire l'objet d'une évaluation constante et que, par conséquent, elles soient plus conformes aux réalités changeantes du développement des régions. C'est autour de ce principe que j'entends axer les interventions de l'OPDQ pour les prochaines années.

Si vous me le permettez, je présenterai maintenant les crédits de l'OPDQ pour l'année 1987-1988, en insistant tout particulièrement sur ses deux programmes d'aide financière, soit le Fonds de développement régional, le FDR, mieux connu sous ce nom, et le programme expérimental de création d'emplois communautaires, qui est

communément appelé PECEC.

(12 h 15)

L'enveloppe budgétaire accordée à l'office totalise cette année 55 700 000 \$ comparativement à 55 900 000 \$ en 1986, 1987.

L'OPDQ consacrera à son administration 8 400 000 \$ en 1987-1988 comparativement à 7 200 000 \$ en 1986-1987. L'augmentation du budget à ce chapitre, soit 1 200 000 \$ est principalement attribuable, comme je l'ai signalé, à la décision du Conseil des ministres de transférer à l'OPDQ la responsabilité administrative de l'organisation des conférences socio-économiques régionales. Quant aux effectifs permanents de l'office, leur nombre reste le même, soit 138.

L'aide à la consultation atteint 3 800 000 \$ en 1987-1988 comparativement à 3 700 000 \$ en 1986-1987. La faible augmentation du budget à cet élément s'inscrit également dans le cadre de la volonté politique du gouvernement de ne pas augmenter indûment le budget des organismes régionaux de concertation et de développement au détriment des projets concrets de développement à mettre de l'avant. Nous poursuivons donc en 1987-1988 l'intégration des CRD aux comités de suivi des sommets et, tel que spécifié dans la décision du Conseil des ministres, l'aide gouvernementale à ces comités se limitera à 250 000 \$ par année et à 350 000 \$ l'année de la tenue d'un sommet.

Tel que le discours sur le budget l'évoquait récemment, l'enveloppe allouée au Fonds de développement régional demeurera au même montant que l'an dernier, soit 22 400 000 \$. En plus de poursuivre la réalisation de projets amorcés en 1986-1987, l'enveloppe du FDR servira à créer de nouveaux projets structurant pour le développement socio-économique des régions. À titre d'exemple, en 1986-1987 l'OPDQ, par le biais du Fonds de développement régional, a appuyé, pour une somme de près de 2 000 000 \$, la construction de motels et d'incubateurs industriels dans les régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de Québec, de la Mauricie—Bois-Francs et de l'Estrie. Les promoteurs du milieu ont fait preuve d'un dynamisme peu commun dans la mise sur pied de ces motels et de ces incubateurs industriels, et les résultats sont tangibles, tant par la création d'emplois que par l'effet d'entraînement de tels projets sur l'activité économique des milieux concernés.

En premier lieu, et comme je le signalais l'an dernier lors de la défense des crédits de l'OPDQ, "le développement régional ne se limite pas qu'au Fonds de développement régional". Il serait, en effet, utopique pour le gouvernement de faire croire que l'indicateur d'appui aux régions est basé sur un budget de 20 000 000 \$ ou 25 000 000 \$. Il faut plus que cela pour

stimuler un véritable "partnership" gouvernement-régions. Je crois essentiellement que tous les ministères et organismes gouvernementaux se doivent d'être partie prenante à la concertation régionale et qu'il faut que l'administration publique au central sente bien une volonté politique à cet égard.

Bref, il nous fallait changer des attitudes. C'est, d'ailleurs, la raison principale qui a incité le Conseil des ministres, pour la première fois au Québec, à intégrer la préoccupation du développement régional dans le processus décisionnel de l'appareil gouvernemental et à rendre obligatoire la participation des ministères et organismes gouvernementaux aux objectifs poursuivis par les conférences socio-économiques régionales. Bien sûr, on ne pourra changer les attitudes en une semaine ou deux, mais il faut bien le dire, de manière très évidente, la volonté est là.

C'est le COMPADR élargi qui assume cette responsabilité, en plus, bien sûr, du comité interministériel créé au central et présidé par le président-directeur général de l'OPDQ. Fondamentalement, il nous fallait faire en sorte que les priorités de développement régional identifiées par les milieux lors de sommets régionaux puissent influencer directement la programmation des ministères et organismes gouvernementaux.

En plus de cette volonté politique du gouvernement, le Conseil des ministres a accepté, comme je le signalais au début de cette présentation, que, à titre de ministre responsable du Développement régional, je puisse disposer, à chacune des conférences socio-économiques régionales, d'une marge de manœuvre budgétaire à être préalablement établie par le Conseil du trésor. Je ne pouvais, en effet, accepter le carcan d'un budget fixe du FDR et être restreint aveuglément au début de l'année à une enveloppe globale sans tenir compte des priorités de développement régional identifiées lors des sommets prévus. Ainsi, le budget du FDR offre maintenant une flexibilité supplémentaire qu'il n'avait pas dans le passé, avec l'ajout d'argent neuf au fur et à mesure de la tenue des sommets.

Cette politique d'ensemble du gouvernement du Québec porte fruit et a été appliquée avec succès pour la première fois lors de la tenue du sommet socio-économique de l'Abitibi-Témiscamingue, les 9, 10 et 11 avril, dernier à Amos. Le budget des engagements gouvernementaux totalise, en effet, 137 600 000 \$ et, dans la plupart des cas, il s'agit d'ajustements apportés à la programmation des ministères et organismes en fonction des priorités du milieu.

Pour prendre un exemple que je connais bien, celui du ministère des Transports, nous avons déjà ajusté notre programmation dans le but de dégager quelque 70 000 000 \$ pour les besoins de ce sommet. Devant la

pertinence des priorités identifiées, nous y avons ajouté, lors de la tenue du sommet, une somme de 7 000 000 \$. Le ministère des Transports devra donc s'ajuster aux besoins de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. 137 000 000 \$, c'est six fois plus que le budget du Fonds de développement régional.

De plus, sur le total des engagements gouvernementaux, je disposais, à titre de ministre responsable du Développement régional, d'une somme de 7 000 000 \$ dont 4 000 000 \$ seront puisés à même les budgets du FDR. En conformité avec les décisions du Conseil des ministres, j'ai donc obtenu du Trésor une marge de manœuvre budgétaire de 3 000 000 \$ en argent neuf qui viendra s'ajouter aux budgets réguliers du FDR. C'est donc dire que les crédits de 22 400 000 \$ prévus en 1987-1988 ne tiennent pas compte de la nouvelle flexibilité introduite à ce programme, flexibilité qui reconnaît que les impératifs de la planification budgétaire à tout prix ne doivent pas nous faire perdre de vue la réalité concrète du développement des régions. Enfin, grâce à la dynamique de la concertation régionale, nous visons à infléchir davantage l'action gouvernementale en fonction des priorités du milieu et à nous assurer que les politiques sectorielles des ministères et organismes en tiennent compte.

Enfin, en ce qui concerne le PECEC, les crédits prévus pour 1987-1988 sont de l'ordre de 21 000 000 \$ comparativement à 22 500 000 \$ en 1986-1987. Ce programme, maintenant sous l'entière responsabilité de l'OPDQ, s'adapte particulièrement bien à certains égards aux besoins et aux spécificités des régions. Par ce programme, nous visons donc à stimuler l'initiative et le dynamisme des promoteurs privés dans chacune des régions en tenant compte des secteurs d'excellence à développer. De plus, l'aspect déconcentré du programme en régions offre, à n'en pas douter, un certain nombre d'avantages au-delà même de son aspect d'aide financière.

Il permet, entre autres: 1° d'obtenir rapidement l'aide technique, professionnelle et financière de nombreux ministères et organismes gouvernementaux, le PECEC étant le dernier coup de pouce financier après que toutes les autres sources possibles de financement ont été épuisées; 2° de substituer dans bien des cas à l'aide financière une aide technique efficace qui vise à identifier d'abord les contraintes réelles à la réalisation d'un projet viable; 3° de mobiliser sur place, en plus des promoteurs concernés, un ensemble d'autres intervenants et de relayeurs tels que commissariats industriels et institutions financières; 4° avoir l'assurance que le ou les projets concernés ont reçu toute l'attention nécessaire de la part des

intervenants gouvernementaux, tant provinciaux que fédéraux, et des autres intervenants du milieu; bref, c'est l'effet des vases communicants qui oblige à pousser l'analyse des dossiers à fond; 5° de détecter rapidement, par une bonne connaissance des réalités régionales et la concertation constante avec les agents de développement du milieu, la viabilité d'un projet et sa rentabilité pour l'ensemble de la communauté; souvent, les commissariats industriels assument cette responsabilité en plus de celle d'animateur de leur milieu; 6° d'éviter un appui indu à toute forme de projet de création d'entreprises dans un secteur d'activité lourdement saturé; 7° d'optimiser l'impact des programmes d'aide gouvernementaux, notamment par le mixage d'aides financières en provenance de divers paliers de gouvernement ou de ministères différents; 8° d'assurer la création d'emplois permanents et durables.

Tout en conservant ces acquis, il y a, toutefois, place à l'amélioration. En conformité avec l'approche gouvernementale en matière de développement régional, il nous faut réfléchir, entre autres, à l'administration du programme en regard de l'imputabilité politique du ministre responsable et plus particulièrement quant à son efficacité à répondre aux demandes des promoteurs.

Bref, je crois que le PECEC se doit d'évoluer en fonction des attentes exprimées par les intervenants régionaux eux-mêmes et nous sommes en train d'étudier de près les options possibles, l'objectif étant constamment de stimuler le "partnership" gouvernement-régions.

Voilà l'essentiel des propos que je voulais tenir en ce début d'analyse des crédits, M. le Président, étant convaincu que nous aurons très certainement l'occasion d'élaborer davantage et de fouiller des aspects qui paraissent à mes collègues de la majorité de l'Opposition plus susceptibles d'attirer leur attention.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Lac-Saint-Jean, des remarques préliminaires?

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Quelques remarques préliminaires à la suite de l'exposé du ministre. Tout en me réjouissant, bien sûr, d'abord, de la poursuite des sommets régionaux, avec certaines modifications sans doute appropriées, et du maintien également de la consolidation des organismes de concertation régionale, je dois dire, cependant, qu'il n'en demeure pas moins que toute une série de décisions prises par le gouvernement, pas nécessairement directement par le ministre responsable du

Développement régional, se sont avérées, à mon avis, néfastes aux régions. Je les énumère très rapidement. Cela a été, d'abord, l'arrêt assez brutal de l'expérience de régionalisation de Radio-Québec, décrété par le ministre des Communications, avec les remous que cela a créés. Cela a été également la privatisation de Quebecair, qui a eu pour effet de détériorer les services aériens dans plusieurs régions du Québec. Cela a été également, tout récemment, la fin du programme d'aide aux télévisions communautaires, lesquelles sont, d'abord et avant tout, implantées dans les régions, surtout dans les régions périphériques. Cela a été aussi, depuis plusieurs mois, de la part de la ministre des Affaires culturelles, un moratoire sur les équipements culturels avec les effets négatifs que cela entraîne dans les régions, bien sûr, où on a beaucoup de projets d'équipements culturels qui sont sur la tablette, pourrait-on dire. Cela a été également la disparition regrettable, à mon avis, des coopératives de développement régional, décrétée par le ministre de l'Industrie et du Commerce, alors que, pourtant, la performance de ces institutions était remarquable en termes de créations d'emplois et de projets annoncés. Cela a été également l'abolition des plans régionaux agro-alimentaires, qui permettaient de répondre à des besoins spécifiques dans les régions périphériques. Je donne cela comme exemple: un troisième plan triennal agro-alimentaire qui avait vu le jour chez nous, a été finalement mis au rancart après seulement un an d'application.

Le budget d'immobilisations du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, également, dégingole de façon catastrophique. Cela m'apparaît important de le signaler, particulièrement au chapitre du plein air, des parcs et des réserves, parce que ce sont, la plupart du temps, des immobilisations qui ont comme point de chute les régions. Ce budget est passé de 77 600 000 \$, en 1985-1986, soit le dernier budget de l'ancien gouvernement, à 62 400 000 \$, en 1986-1987, et maintenant à 53 200 000 \$, en 1987-1988: en deux ans, donc, une réduction substantielle de près de 15 000 000 \$ dans un volet qui a, évidemment, des répercussions dans les régions. Le maintien du Fonds de développement régional au même niveau que l'an passé, soit à 22 300 000 \$ - c'est ainsi depuis deux ans - alors qu'il avait pourtant atteint, au cours des deux années précédentes, 35 500 000 \$, en 1985-1986, et 33 000 000 \$, en 1984-1985, a, évidemment, un effet de freinage inévitable sur un certain nombre de projets en régions.

Nous sommes, quant à nous, du côté de l'Opposition, arrivés à la conclusion que le gouvernement libéral n'est pas particulièrement sensible au développement et aux

préoccupations des régions, quand on regarde la liste de ses décisions, il néglige trop souvent d'évaluer l'impact de ses décisions sur la vie régionale. Il nous est difficile d'affirmer que la préoccupation du développement régional constitue pour ce gouvernement une priorité.

Dans ces conditions, M. le Président, j'en suis arrivé à la conclusion, et j'en suis maintenant persuadé, que l'une des façons, en tout cas - peut-être pas la seule - pour le gouvernement d'exprimer sa volonté politique de favoriser le développement régional, si cette volonté existe, bien sûr, ce serait de créer un véritable ministère de l'aménagement et du développement régional qui se substituerait à l'OPDQ. Je suis persuadé que la mise en place d'un véritable ministère de l'aménagement et du développement régional permettrait d'assurer une présence plus dynamique de l'appareil de l'État dans et pour les régions et de mieux asseoir la concertation permanente entre l'État et les régions, tout en assumant les responsabilités gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Plus concrètement, ce ministère devrait élaborer et mettre en oeuvre une véritable politique de décentralisation au Québec. On en parle beaucoup. Le ministre aussi en parle, à l'occasion, dans ses discours et interventions, mais on ne peut pas dire qu'il y a véritablement une politique de décentralisation au Québec, actuellement. Ce ministère pourrait mettre en oeuvre une véritable politique de décentralisation, entendue, bien sûr, comme un transfert de pouvoirs vers les régions, les lieux d'accueil pouvant être soit les municipalités, soit les MRC.

(12 h 30)

De plus, le ministère devrait parrainer ou piloter en quelque sorte la déconcentration de l'administration en mettant l'accent sur l'adaptation des programmes gouvernementaux aux besoins des régions. Je sais que c'est un souci constant du ministre. Il devra aussi, bien sûr, assurer la coordination de l'activité gouvernementale en régions, permettant, via des délégations régionales avec des responsabilités accrues, d'arriver à des politiques et à des programmes intégrés qui pourraient impliquer plus d'un ministère et de mieux suivre aussi, par conséquent, la mise en oeuvre des décisions des sommets régionaux.

Enfin, ce ministère devrait assumer toute la dimension de la concertation régionale et, pour ce faire, il devrait disposer des outils financiers adéquats, en particulier, nous le répétons depuis 18 mois, un Fonds de développement régional aux ressources accrues.

Bref, M. le Président, comme remarques préliminaires, la création d'un ministère de l'aménagement et du développement régional constituerait, à notre avis, une

réponse claire et la manifestation d'une volonté ferme, si tant est qu'elle existe, du gouvernement de s'impliquer concrètement et de façon crédible dans le développement des régions.

Voilà pour mes remarques préliminaires.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Je voudrais aborder un certain nombre de sujets, évidemment, dont plusieurs ont été signalés dans l'intervention du ministre, mais sur lesquels j'aimerais, cependant, revenir pour obtenir, sans doute, plus d'informations.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lac-Saint-Jean. Est-ce qu'il y a d'autres remarques? M. le ministre.

Discussion générale

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. M. le Président, vous conviendrez avec moi que la tradition parlementaire veut qu'après ces exposés on puisse échanger un peu sur nos visions communes ou notre analyse qui n'est pas nécessairement commune, mais qui peut être fort différente. Je m'attendais un peu à ce genre de réaction de la part du député de Lac-Saint-Jean; c'est une copie presque conforme de sa déclaration du 10 septembre 1986, sauf un élément additionnel: la création du ministère, que je garderai pour en traiter à la fin, si vous le permettez.

Je peux peut-être les reprendre un par un. D'abord, il a dit que nous avions maintenu les sommets régionaux qui avaient été créés par eux. Je ne me suis jamais caché pour dire qu'au pouvoir nous avons trouvé des vertus à la tenue des sommets que nous ne connaissions pas dans l'Opposition, compte tenu que son parti, au pouvoir, nous avait tenus à l'écart de cet exercice très significatif. À la pratique et à l'usage mes collègues du Conseil des ministres, de même que mes collègues députés de la majorité ont trouvé plusieurs vertus à cet exercice extrêmement stimulant et très précieux pour les régions. Il a salué aussi le fait que nous signerons très prochainement un protocole avec les CRDAQ, le 22 juin. Après avoir reconnu ces mérites au gouvernement, M. le député de Lac-Saint-Jean a fait état d'un certain nombre de dossiers qui, quant à lui, selon son interprétation et son analyse, étaient la marque très significative du respect que le gouvernement actuel pouvait avoir des régions. On ne peut quand même pas laisser passer ses affirmations.

Radio-Québec. Le gouvernement a définitivement pris une décision que vous auriez dû prendre avant: une Radio-Québec

au service des régions les plus défavorisées et non pas au service des régions les mieux nanties. Je vais prendre deux exemples précis. Moi, qui suis originaire de la Gaspésie, je me souviens que, pendant de nombreuses années, j'ai pu capter un seul poste de télévision, Radio-Canada. Je trouvais donc chanceux ceux qui dans les grands centres pouvaient capter 10, 11 ou 20 postes. Je trouvais que cela manquait à ma culture et à mon information, en termes de moyens. J'ai donc vu le dossier effectivement avec le ministre des Communications, au moment où il est sorti. Ce qu'il a fait, il a reconnu et maintenu l'existence de Radio-Québec à Rimouski par exemple, qui, elle, peut maintenant couvrir la Gaspésie en termes de diffusion, donc, rendant accessibles un deuxième et un troisième postes de télévision aux Gaspésiens. Cela, c'est intéressant. Cela, c'est véritablement savoir s'occuper du développement régional et avoir une préoccupation pour les gens qui, effectivement, en avaient besoin.

Cela signifie quoi, Radio-Québec, dans la région de Québec, ma région d'adoption? Cela signifie un poste additionnel parmi tant d'autres. Rien de plus. Si vous avez très bien suivi la réaction de la population, il n'y a pas eu beaucoup de manifestation pour sauver Radio-Québec dans la région de Québec. Mais il y a eu des préoccupations à Rimouski et, dans ce cas, cela a été respecté, cela a été sauvé. Il faut donc avoir une certaine sensibilité à ce phénomène; dans ce cas, cela a été très clair et pour d'autres régions aussi,

Radio-Québec à Montréal? C'est un autre poste parmi une marée de postes. Ce qui est important, c'est que les cotes de popularité et d'écoute de Radio-Québec n'ont pas chuté, contrairement à ce que vous aviez prévu, mais, pour certaines émissions, ont augmenté. Il faut voir non seulement l'implantation d'une structure en régions, mais bien voir et vérifier définitivement si cette structure sert bien les intérêts des régions.

Un dossier que vous ne devriez pas aborder est celui de Quebecair parce que là, vous allez toucher au ministre des Transports qui l'a vécu avec toutes ses perturbations. Il pourra vous en parler très longuement. Parce que des gens de votre propre philosophie ont très bien supporté Quebecair dans le passé comme société d'Etat par les deniers publics que vous avez alloués au fil des ans, directement ou indirectement, consciemment ou inconsciemment, pour maintenir en vie votre symbole national. Ce n'était pas la qualité du service aux régions qui vous préoccupait; c'était de maintenir le symbole dans les airs au Québec et sur le plan international. C'était cela, votre préoccupation.

Lorsque je vous entends aujourd'hui

venir nous dire que la qualité du service s'est détériorée en régions, j'ai de petites nouvelles pour vous. J'ai de grosses nouvelles pour vous. Il y a eu une période d'ajustement très significative. C'est vrai qu'il y a eu des perturbations en cours d'année et des ajustements. Vous venez d'une région où c'est peut-être le plus frappant. On ne se plaint plus trop trop du service de Quebecair au Saguenay--Lac-Saint-Jean parce que le service, aujourd'hui privatisé, est meilleur qu'il ne l'était lorsque Quebecair était société d'Etat. Avec les réactés, les gens du secteur privé ont prouvé qu'ils étaient capables de s'adapter aux conditions du marché et ont effectivement réajusté leur tir à certains égards. Il reste encore quelques problèmes de desserte qui sont des problèmes traditionnels extrêmement difficiles à régler: des pointes extrêmes, comme celle de Gaspé où le volume est très peu élevé ou celle des Îles-de-la-Madeleine.

Quebecair perdait - on le sait maintenant, parce qu'on n'a jamais été capable de le savoir avant - 1 500 000 \$ par mois, ce qui signifiait une perte de 18 000 000 \$ annuellement uniquement au niveau du fonctionnement. C'est le budget du Fonds de développement régional. N'est-ce pas assez extraordinaire? Imaginez-vous ce qu'on aurait pu faire, à l'OPDQ, avec 18 000 000 \$ additionnels pour les régions par rapport au service que Quebecair donnait aux régions. Une fois privatisé, le même service se donne et on pourra peut-être, éventuellement, frapper à la porte du ministre des Finances, du Conseil du trésor, pour leur dire que cette économie étant faite maintenant, on est disposé à l'aménager à l'intérieur de PECEC et du Fonds de développement régional ou peut-être d'autres programmes que nous verrons éventuellement à mettre sur pied pour supporter encore davantage les gens des régions.

La télévision communautaire, c'est fantastique! Est-ce qu'on doit, comme gouvernement, subventionner une télévision communautaire parce qu'elle s'appelle une télévision communautaire ou si c'est parce qu'elle doit rendre un service à une communauté? Est-ce qu'on doit subventionner une télévision communautaire en plein cœur de la ville de Québec alors qu'il y a toutes sortes de télévisions? Non, voyons donc! Ce n'est pas cela, du développement régional. Du développement régional, c'est subventionner, soutenir les télévisions communautaires qui prennent la place ou sont l'extension de réseaux qui desservent très mal certaines régions. C'est ce que l'OPDQ a fait en prenant la relève, dans certains cas. Dans un comté que vous connaissez bien, Chibougamau-Chapais, l'OPDQ est intervenu. C'est donc une responsabilité gouvernementale. On a pris la relève, en cela, du ministère des

Communications.

On est aussi intervenu de manière très significative dans des régions très éloignées, très isolées comme la Basse et la Moyenne-Côte-Nord sur le plan de la télévision communautaire et sur le plan de la radio communautaire. Cela a été accueilli à bras ouverts. C'est véritablement là que la fonction de radio ou de télévision communautaires prend son sens et non pas là où il y a une très forte concentration de population, si celle-ci est très bien desservie en matière de radio et de télévision.

Le moratoire sur les équipements culturels? La vérité a, tout de même, ses droits. C'est simple, vous avez suivi dans le domaine culturel exactement le même "pattern" qu'au niveau du gouvernement, c'est-à-dire endetter les générations futures et ne pas vous préoccuper des équilibres gouvernementaux sur le plan financier. Vous avez fonctionné par le service de la dette. Ah! Je me souviens encore de Clément Richard qui se promenait un peu partout et qui annonçait un musée ici, un musée là, une prison aménagée en nouveau musée, partout au Québec, engageant les générations futures sans savoir exactement où il allait. C'était le premier élément et c'est à cela que nous avons mis fin pour être capable de faire le ménage et de savoir exactement où on en est rendu dans l'endettement.

Deuxièmement, ce n'est pas illimité, le développement culturel. Il ne s'agit pas uniquement de l'immobilisation, mais des coûts récurrents pour le fonctionnement, et de la capacité du milieu à s'impliquer. Il faut faire en sorte que, sur les coups de fonctionnement, les gens soient pleinement conscients de ce qui va arriver par la suite.

Je pourrais continuer, prendre les cas un par un, sans même me référer à mes notes, parce que je le vis quotidiennement et que, dans chacun des cas, il y a des raisons, des explications à donner à une situation comme celle-là. Cela ne veut pas dire, pour autant, que tout est parfait. Au contraire, cela veut dire qu'il reste encore beaucoup de choses à améliorer en matière de développement régional, cela veut dire qu'effectivement il faut continuer. Il ne s'agit pas seulement et uniquement de dire que c'est un gouvernement de Montréalais, parce qu'il y a plus de ministres venant de Montréal qu'il n'y en a du reste de la province. Ce n'est pas cela, le développement régional, ce n'est pas à partir de ces notions qu'on parle de développement régional. Il y a des hommes et des femmes qui viennent de Montréal qui ont une très bonne compréhension de ce qu'est le développement régional et qui nous offrent une collaboration quotidienne. J'aurais préféré, au cours de cette conférence de presse, aujourd'hui, qu'il soit davantage fait état de ta résistance de l'appareil, de certains fonctionnaires dans

certains ministères, de cette résistance fondamentale à du développement régional. Ceux qui sont à l'origine d'un certain nombre de programmes et de l'application de certains programmes, à l'occasion, pourraient se servir du corridor d'interprétation permis pour favoriser les régions. Je pense que, là aussi, il y a du travail à faire. Il y a beaucoup de mesures adoptées par ce gouvernement depuis 17 mois qui ont tenu compte du phénomène régional, ne serait-ce que l'essence, et bien d'autres exemples.

On a parlé de décentralisation. Bien sûr, nous sommes aussi à travailler sur certaines hypothèses en collaboration avec le maître d'oeuvre de cette décentralisation, qui est le ministère des Affaires municipales. Donc, une étroite collaboration qui se retrouve à la table du COMPADR et c'est extrêmement intéressant. Je terminerai là-dessus, puisqu'on aura certainement l'occasion de croiser le fer sur l'ensemble de ces sujets de manière plus concrète.

Sur la création d'un ministère, là, c'est le bout de tout, c'est le bout du bout de la chandelle. L'Office de planification et de développement du Québec a été créé en 1969. Il est juste et normal que, sous le gouvernement libéral, en six ou sept ans, on ait vu à certains ajustements et à juger de l'utilité de l'office. Mais est-ce qu'il aura fallu que vous retourniez dans l'Opposition pour trouver la vertu possible d'un ministère de l'aménagement et du développement régional? Pourquoi cette vertu ne vous a-t-elle pas frappés durant vos neuf années de pouvoir? Pourquoi, aujourd'hui, ce qui motiverait chez vous la création d'un ministère vous apparaît-il tellement évident dans l'Opposition, alors que cela ne vous est pas apparu évident au moment où vous étiez au pouvoir? Vos neuf ans de pouvoir, plus nos six ans à nous, cela fait quinze ans. C'est donc après seize ans d'activité de l'office que vous découvrez la vertu, une fois revenus dans l'Opposition, de l'obligation qu'on aurait de créer un ministère de l'aménagement et du développement régional. Est-ce qu'on retrouve ces vertus seulement dans l'Opposition? C'est la question que je me pose. J'aimerais peut-être vous entendre davantage là-dessus, sur tout le cheminement et sur votre réflexion, vous-même qui avez été ministre dans ce gouvernement, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui avait un rayonnement régional très important et très intéressant. J'aimerais voir où étaient rendus vos analyses et vos dossiers quant à la création de ce fameux ministère que vous revendiquez aujourd'hui, qui est certainement le fruit d'une réflexion très profonde que vous avez menée lorsque vous étiez au pouvoir. Voilà, M. le Président. (12 h 45)

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre.

M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: M. le Président, je prends acte de la vision contraire à la mienne sur bien des points. On ne passera pas tout le temps prévu pour l'étude des crédits là-dessus. Je signale, d'abord, que, pour ce qui est du déficit annuel de 12 000 000 \$ de Quebecair...

Une voix: 18 000 000 \$.

M. Brassard: ...18 000 000 \$, en mars dernier, à l'émission Téléservice, le ministre avait déclaré, à peu près en ces termes: Le gouvernement n'aurait jamais dû devenir propriétaire de Quebecair. Nous aurions alors un peu plus d'argent à investir dans le transport en commun qui est celui de la région de Montréal. Cela ne correspond pas tout à fait au projet d'utilisation de cet argent récupéré dont il a fait mention tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): Un petit instant!

M. Brassard: Bien...

M. Côté (Charlesbourg): Un petit instant!

M. Brassard: S'il vous plaît, M. le Président! M. le Président, je n'ai pas terminé. Il a pris à peu près 20 minutes en réplique à ce que j'ai dit.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député...

M. Brassard: Je n'ai pas fini mes remarques.

M. Côté (Charlesbourg): Allez-y, on va vous répondre après.

Le Président (M. Saint-Roch): M, le député de Lac-Saint-Jean, j'aimerais vous rappeler que M. le ministre a pris quatorze minutes.

M. Brassard: Je n'en ai pas pris deux encore.

Le Président (M. Saint-Roch): Comme le veut la tradition, vous avez l'équivalent. M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Cela dit, parlant du déficit de Quebecair, du moins en mars dernier, à cette émission-là, le ministre semblait vouloir orienter l'argent récupéré vers le transport en commun de Montréal. Je ne veux pas remettre cela en question, mais on est un peu loin des propos qu'il a tenus tantôt où il semblait vouloir le diriger vers

le Fonds de développement régional.

Pour ce qui est du ministère de l'aménagement et du développement régional, je dois vous signaler que c'est vrai que l'ancien gouvernement n'a pas créé ce ministère, mais à la suite de la réflexion et de la tournée de consultation qui avait eu lieu sur le document **Le choix des régions**, une des hypothèses qui étaient soumises à la consultation publique, c'était, justement, la création d'un ministère de l'aménagement et du développement régional. C'était en 1984. Dans son rapport de consultation, le ministre à l'époque, M. Gendron, souhaitait privilégier cette voie, soit de mettre en place un ministère de l'aménagement et du développement régional, mais ce dernier n'a pas vu le jour pour toutes sortes de raisons. On sait ce qui s'est passé en 1984-1985. Il y a eu bien des remous sur la scène politique québécoise et, également vers la fin, des changements ministériels au sein du Conseil des ministres de l'époque, ce qui a fait que ce projet n'a pas vu le jour. Mais je pense qu'il y avait déjà un cheminement qui était enclenché ou amorcé à ce sujet qui n'a pas abouti, cheminement qui n'a pas été complété, mais c'était un sujet de réflexion. Même le ministre délégué à l'Aménagement à l'époque, M. Gendron, le choix d'orientation, il l'avait fait, sauf qu'il a changé de ministère par la suite et ce cheminement n'a pas été complété.

Il y avait une réflexion là-dessus. Les conseils régionaux de développement, lors des audiences sur **Le choix des régions**, privilégiaient, si ma mémoire est bonne, cette voie-là, soit de mettre en place un ministère de l'aménagement et du développement régional. Cela dit, ce n'est pas parce que, compte tenu de toutes sortes de circonstances, nous n'avons pas pu au moment où nous étions au pouvoir compléter le cheminement qu'on ne peut pas légitimement en faire la proposition maintenant, proposition qui m'apparaît positive. Le ministre en fait ce qu'il en veut, la traite comme il l'entend ou comme il le veut, mais je pense que c'est le droit strict de l'Opposition non seulement de faire des critiques de l'administration gouvernementale, mais d'en arriver à soumettre des propositions à caractère positif pour permettre une meilleure évolution des choses.

Cela étant dit, je souhaiterais, dans un premier temps, parler des incubateurs puisque, par le biais du Fond de développement régional, l'OPDQ a subventionné plusieurs projets d'incubateurs ou de motels industriels dont l'un, d'ailleurs, dans mon propre comté, à Alma, lequel connaît certaines difficultés mais relève surtout des Affaires municipales. Il y en a aussi à Thetford-Mines - j'ai la liste, d'ailleurs, qui n'a été transmise par le ministre - à Saint-Paulin, à Grand-Mère. Il y en a un autre qui

s'est ajouté récemment, pour la ville de Québec et qui a été annoncé, je pense, par le député de Taschereau, pour une subvention de 400 000 \$, ce qui dépasse les 2 000 000 \$ quant aux incubateurs et aux motels industriels.

En commission des crédits, hier ou avant-hier, mon collègue de Bertrand a interrogé le ministre de l'Industrie et du Commerce sur ces projets d'incubateurs ou de motels industriels, lui demandant si le gouvernement avait une politique concernant l'implantation d'un réseau d'incubateurs ou de motels industriels. M. Johnson a confirmé que ce n'était pas encore le cas et qu'il y avait même, dans la population, une certaine confusion entre le concept de motels industriels et le concept d'incubateurs qu'il conviendrait de clarifier.

Tout en étant pleinement d'accord avec l'aide et le soutien apportés à ces instruments de développement économique et de soutien de l'entreprise, je pense qu'il conviendrait de demander au ministre et au gouvernement aussi si, une fois cette phase expérimentale terminée en termes d'implantation d'incubateurs ou de motels industriels, il n'y aurait pas lieu d'élaborer une véritable politique concernant l'implantation d'un réseau d'incubateurs et de motels industriels. Oui, au sein du gouvernement, prendra l'initiative et assumera cette tâche-là? Est-ce le ministre responsable du Développement régional? Est-ce le ministre de l'Industrie et du Commerce?

Tout en reconnaissant qu'il convient de faire et de soutenir un certain nombre d'expériences, je pense qu'au-delà d'un certain délai et d'un certain seuil il faut se doter d'une politique articulée et cohérente en cette matière, ne serait-ce que pour clarifier les concepts, celui d'incubateurs et celui de motels industriels devant être précisés. Je pense qu'il serait souhaitable que le gouvernement se dote d'une véritable politique en matière d'implantation d'incubateurs et de motels industriels. J'aimerais savoir du ministre quelles sont ses vues, ses intentions, ses responsabilités et sa perspective relativement à ces instruments que, encore une fois, nous jugeons, quant à nous, fort utiles et dont nous sommes heureux de voir l'implantation.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, avant de répondre sur les incubateurs, mon intervention spontanée de tout à l'heure n'avait effectivement pas pour but d'enlever le droit de parole au député de Lac-Saint-Jean. J'ai moi-même été critique de l'Opposition pendant un certain temps. J'ai même eu l'occasion de faire face au ministre actuel. Je pense que les droits de chacun

dans une commission parlementaire doivent être préservés. En cela, vous jouez bien votre rôle. C'est l'utilisation qu'en a fait le député de Lac-Saint-Jean qui m'a fait sursauter.

Effectivement, à Radio-Québec, lors d'une entrevue, on a évoqué le déficit connu de Quebecair qui apparaissait à ce moment dans les livres, mais qui, depuis cette expérience, a connu sa véritable dimension après un inventaire très difficile à faire chez Quebecair avec tout ce que cela supposait comme recoins, comme garde-robes, comme cachettes. On a maintenant réussi à sortir une bonne partie des cadavres des entrepôts. On sait maintenant que le déficit de fonctionnement de Quebecair était de 1 500 000 \$ par mois, donc de 18 000 000 \$ par année.

L'affectation au transport en commun. Je l'ai dit à ce moment parce que précédemment on avait fait état du transport en commun et on posait la question spécifiquement quant au transport en commun. Dans la mesure où on peut rationaliser un ensemble de ces choses que vous nous aviez laissées en laissant le pouvoir, c'est sûr que cela revient au gouvernement du Québec de les redistribuer. Comme ministre des Transports, j'aurai beaucoup de plaisir à présider une commission parlementaire, au mois d'août, sur le transport en commun - un autre beau bébé - avec tout ce que cela suppose de règlements et de pressions sur le budget du ministère des Transports, alors que le responsable de l'OPDQ fait son travail et va continuer de le faire.

On pourrait bien parler du ministère. Je me souviens qu'en 1976 je me suis présenté devant mes électeurs avec une décision alambiquée du Conseil des ministres quant à l'implantation d'une usine. Les autres avaient vu clair. Ils m'ont battu. Ces intentions verbeuses et pompeuses du gouvernement à l'époque sur **Le choix des régions** quant à l'éventuelle création d'un ministère, conditionnelle à d'autres décisions gouvernementales ou du Conseil des ministres... En tout cas, disons qu'on va vous donner le bénéfice du doute en disant que ces pensées lointaines vous ont peut-être effleuré l'esprit qu'éventuellement, dans quelques années, étant maintenus au pouvoir, il pourrait peut-être y avoir un ministère de l'OPDQ. Rien de plus.

On voit aujourd'hui avec **Le choix des régions** et avec la clairvoyance que vous avez eue concernant certaines lois, 90 et 125, tout le bordel que cela crée au Québec quant aux choix qui restent à faire. Les lois que vous aviez à l'époque rendaient responsable de l'aménagement du territoire, par la loi 90, le ministre de l'Agriculture et le ministre des Affaires municipales par la loi 125, donnant préséance à l'une sur

l'autre. On est à préciser tout cela maintenant. Je n'ai pas à lui rappeler l'interaction des différents ministères que sont l'Environnement, le Loisir, la Chasse et la Pêche, le ministère des Forêts, Énergie et Ressources, le ministère des Transports, l'Agriculture. Avec toute cette problématique, il a dû siéger au comité ministériel pendant suffisamment longtemps pour s'apercevoir qu'il y en a qui ont les pieds plus larges que d'autres, donc ils font plus mal. Tout cela est maintenant en bonne partie, du passé. Nous sommes à le régler.

Incubateurs et motels industriels

Quant aux incubateurs et aux motels industriels, je suis très heureux qu'on aborde cette question d'entrée de jeu sur des sujets spécifiques. C'est, à mon avis, l'un des plus beaux fleurons de l'OPDO que le Fonds de développement régional a supporté en termes d'élément structurant sur le plan du développement économique pour des régions. Effectivement, l'OPDQ joue un rôle extrêmement important quant aux incubateurs et aux motels industriels. Il va continuer de jouer ce rôle dans l'avenir.

Il y a, tout de même, une distinction importante tant au niveau des incubateurs que des motels industriels. Régions, d'abord, le cas des motels industriels. Nous avons déjà négocié avec le ministère de l'Industrie et du Commerce. Nous avons réussi à nous entendre sur les principes qui devaient guider l'implantation de motels industriels dans lesquels l'OPDQ pourrait participer. C'est donc un aspect qui est réglé.

Quant aux incubateurs, il y a une négociation en cours actuellement pour définir ce que seraient les critères d'intervention. Il faut, quand même, préciser que c'est un peu plus "hot" et que cela demande un peu plus au niveau des incubateurs qu'au niveau des motels industriels. Nous sommes donc à finaliser cette négociation avec le ministère de l'Industrie et du Commerce concernant les critères qui devront nous guider dans l'avenir.

Ce qui me réjouit particulièrement, c'est la nomenclature des interventions ou des choix qu'a faits le gouvernement et qui font la démonstration très nette que le ministre responsable de l'OPDQ ne fait pas de distinction politique quant aux interventions. J'ai bien entendu Alma, dans le comté de celui qui nous fait face maintenant. J'ai bien entendu Grand-Mère, dans le comté de Laviolette qui est détenu par l'Opposition. J'aurais pu entendre Bromptonville, dans le comté de Johnson. Tous, finalement, ont été traités au niveau de l'OPDQ sans aucune espèce de teinte politique, mais davantage comme des éléments structurants dans des régions qui en

ont besoin et qui ont décidé par leur dynamisme et leur leadership de se prendre en main. Il y en a d'autres à venir et c'est une politique que nous allons continuer. Nous avons, à ce moment-ci, je dois le dire, une très bonne collaboration de la part de l'Industrie et du Commerce qui est le ministère sectoriel. L'OPDQ ayant une responsabilité régionale intervient avec des sommes d'argent et c'est bien heureux, c'est bien ainsi.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je m'excuse, M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Une précision pour en terminer avec les incubateurs...

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement pour qu'on dépasse 13 heures. M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Est-ce que je comprends bien que c'est le ministère de l'Industrie et du Commerce qui a la responsabilité de préparer la politique en termes de critères, de normes?

M. Côté (Charlesbourg): Nous la faisons conjointement comme dans tous les autres ministères. Au moment où l'OPDQ intervient dans un dossier du tourisme, de la chasse et de la pêche, ça prend l'avis favorable du ministère sectoriel, soit celui du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Dans ce cas-ci, c'était le ministère de l'Industrie et du Commerce. Une petite nouvelle que je n'ai pas donnée tantôt. À Alma, il y a eu, tout comme à Richmond aussi, quelques petits problèmes juridiques. Nous avons maintenant la confirmation que le ministre des Affaires municipales, la semaine prochaine, déposera un amendement à ses lois, ce qui fera en sorte que ces problèmes juridiques seront réglés et permettra maintenant, tant à Alma qu'à d'autres qui attendent, de procéder et d'agir.

M. Brassard: La politique est en train de s'établir ou de s'élaborer conjointement OPDQ, MIC. Cela veut dire, comme je le mentionnais plus tôt, que les projets maintenant connus sont en quelque sorte des expériences en matière d'implantation d'incubateurs et de motels. Vous êtes-vous fixé des échéances quant à la mise en application, vu la demande, je pense, importante qui surgit un peu partout dans le Québec? Votre intention est-elle d'en arriver à la mise en application dans des délais précis d'une politique en matière d'implantation d'incubateurs et de motels industriels?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut se

dire, c'est qu'au ministère de l'Industrie et du Commerce il n'y avait pas de politique ni d'argent pour des incubateurs et des motels industriels. C'est un peu grâce à l'OPDQ que l'expérience se vit actuellement sur le terrain. C'est avec l'argent de l'OPDQ. En ce sens, vu que le développement industriel du Québec doit tenir compte d'une stratégie globale, le ministère sectoriel étant celui de l'Industrie et du Commerce, nous collaborons donc avec lui et nous visons à la réaliser le plus rapidement possible parce qu'il y a une pression assez importante, une demande assez importante des régions qui veulent s'inspirer de ce qui se fait un peu partout, vu le succès, entre autres, à Grand-Mère, et ailleurs aussi.

Dans les plus brefs délais, nous serons en mesure de finaliser cette entente avec l'Industrie et le Commerce. L'automne venu, il n'y a pas de raison pour que ce programme ne soit pas en fonction.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. La commission de l'aménagement et des équipements suspend maintenant ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 4)

(Reprise à 15 h 9)

Le Président (M. Rochefort): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est d'étudier les engagements financiers de l'Office de planification et de développement du Québec, pardon, pas les engagements financiers, mais les crédits budgétaires. Or, ce matin, il y a eu les remarques d'introduction et un échange d'ordre général. Je pense qu'on m'indique qu'on pourrait aborder immédiatement le programme 1. Oui, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être revenir sur un seul point, avec la permission du député de Lac-Saint-Jean. Je pense que la nouveauté de la discussion de ce matin portait sur la création, du moins, sur la volonté exprimée par le député de Lac-Saint-Jean de créer un ministère de l'aménagement et du développement régional.

J'ai demandé à mon personnel de fouiller, sur le coup de midi, pour savoir s'il y avait quelque chose pouvant traîner quelque part qui pourrait nous guider et, effectivement, j'ai retrouvé, pour rendre hommage à un de mes prédécesseurs, M. Gendron, un mémoire daté du 6 septembre 1984 qui, à l'article 4, falsait comme recommandation de préparer pour dépôt à la session de l'automne 1984 un projet de loi créant un ministère de l'aménagement et du développement régional. Et, vous deux, à la

fois vous, M. le Président, et M. le député de Lac-Saint-Jean qui avez eu l'honneur de faire partie de ce cercle privilégié qu'est le Conseil des ministres, vous savez comment cela fonctionne, on dépose un mémoire qui, par la suite, est adopté et ce qui fait foi de l'adoption ou des modifications, c'est la décision du Conseil des ministres.

Il y a, donc, la décision 84-317 du 28 novembre 1984 qui décidait d'un certain nombre de choses: premièrement, de prendre acte des consensus majeurs qui ressortent de la consultation sur le choix des régions; deuxièmement, d'approuver en principe la confection d'une nouvelle carte des régions administratives; troisièmement, d'approuver en principe les mesures proposées relativement à la concertation, soit la généralisation des sommets régionaux - on a déjà rendu largement hommage à l'administration précédente pour les avoir mis en place et les avoir créés - la reconnaissance des comités de suivi et la tenue de conférences annuelles, et pas un seul mot de cette volonté très clairement exprimée, ce matin, par le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Pas de rejet, pas de rejet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, s'il n'y a pas de rejet, curieusement on n'en fait pas mention du tout. Alors, on n'en prend même pas acte, parce que ce qu'il faut voir, c'est qu'il y a un choix de mots de M. Louis Bernard, le secrétaire, qui, j'imagine, traduit très bien la réalité du niveau d'intérêt qu'ont pu susciter ces propositions au conseil. Dans les cas de 2^o et de 3^o, on a: d'approuver en principe, ce qui est fort. Je pense que très clairement les principes sont acceptés et adoptés et, dans l'autre cas, on dit de prendre acte, ce qui est fort différent, quand on prend acte. Mais je ne veux pas enlever du mérite à la proposition du député de Lac-Saint-Jean ce matin. Quant au cheminement qui devrait se poursuivre dans ce dossier pour un aboutissement le plus rapide possible, je voulais tout simplement soulever le fait qu'effectivement le gouvernement, auparavant, s'était penché sur ce dossier mais n'avait pas pris de décision.

M. Brassard: C'est juste, M. le Président. Je n'ai jamais prétendu que le gouvernement précédent avait pris une décision sur ce sujet. Le ministre, ce matin, me disait que, comme on avait été au pouvoir pendant quelques années, on aurait pu songer à cette idée de mettre en place un ministère de l'aménagement et du développement régional. J'ai simplement signalé qu'on y avait songé, que cela avait fait l'objet de réflexion et que, même à l'occasion de la consultation sur le choix des régions, c'était un des sujets soumis à la

réflexion des intervenants. Mais, effectivement, je n'ai jamais prétendu que le cheminement de cette idée avait été complété et avait abouti à une décision en bonne et due forme de la part du Conseil des ministres. Bon, alors cela va. Je reviendrais, M. le Président...

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a consentement à ce qu'on aborde le programme 1?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, globalement.

M. Brassard: Oui, bien moi, j'ai une série de sujets à aborder.

Le Président (M. Rochefort): Bien, pour moi, cela va, c'est à votre rythme.

M. Brassard: J'ai une série de sujets à aborder et après on adoptera les...

Le Président (M. Rochefort): Bon, bien, alors donc...

Fonds de développement régional

M. Brassard: Je voudrais passer au Fonds de développement régional comme deuxième sujet. On a parlé des incubateurs.

Le Président (M. Rochefort): Je vous écoute, M. le député.

M. Brassard: Alors, il y a une explication que j'aimerais avoir du ministre. Dans les documents des crédits 20-4, dans le livre des crédits, on indique au chapitre de l'Office de planification et de développement du Québec un sommaire des dépenses de transfert pour 1986-1987. Il y a également aussi la colonne pour 1985-1986 mais pour 1986-1987, particulièrement, j'aimerais avoir une explication sur le Fonds de développement régional. Quand on fait l'addition des transferts venant du Fonds de développement régional aux entreprises, institutions d'enseignement, municipalités, organismes sans but lucratif, entreprises et organismes d'État, cela fait à peu près 12 300 000 \$ de dépenses pour 1986-1987. Évidemment, le budget est de 22 300 000 \$, ce qui fait à peu près 10 000 000 \$. Est-ce que ce sont les transferts aux ministères maîtres d'oeuvre qui n'ont pas été calculés dans ce sommaire des dépenses? On a bien le sommaire des dépenses de transfert?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Pour 1986-1987. Donc, je prends le Fonds de développement régional et il y a, pour la création d'emplois communautaires, 19 500 000 \$; c'est à peu

près l'équivalent du budget qui était prévu. Ensuite, il y a le Fonds de développement régional, pour les entreprises, 316 000 \$; les institutions d'enseignement, 50 000 \$; les municipalités, c'est plus élevé, 5 385 000 \$; les organismes sans but lucratif, 5 845 000 \$ et les entreprises et organismes d'État, 863 000 \$. Si on fait l'addition rapidement, cela donne à peu près 12 300 000 \$. Il manque 10 000 000 \$ par rapport aux crédits disponibles et c'est beaucoup. J'imagine que ce sont les 10 000 000 \$ dont on parle dans certains documents qui ont été transférés à certains ministères maîtres d'oeuvre. Est-ce cela ou est-ce que ces 10 000 000 \$ n'ont pas été dépensés?

M. Côté (Charlesbourg): Vous faites la comparaison entre les deux années, là?

M. Brassard: Non. En 1986-1987, si on additionne les 12 300 000 \$ qui étaient prévus aux livres des crédits, plus les 10 000 000 \$ qu'on retrouve dans le discours sur le budget, cela donne 22 300 000 \$ prévus au Fonds de développement régional, le FDR. Là, j'ai le sommaire des dépenses de transfert, je fais le calcul du Fonds de développement régional aux différents articles et j'arrive à 12 300 000 \$. Il manque donc 10 000 000 \$. Il y a une explication, j'en suis convaincu, mais j'aimerais l'avoir.

M. Gagnon: En 1986-1987, il y avait 22 500 000 \$ dans le Fonds de développement régional.

M. Brassard: C'est ça.

M. Gagnon: Il y avait 616 000 \$ au chapitre des entreprises de transférés, 9 600 000 \$ au chapitre des municipalités, 10 500 000 \$ au chapitre du Fonds de développement régional pour des organismes sans but lucratif, qui peuvent être à travers les ministères, et 1 500 000 \$ aux entreprises et organismes d'État.

M. Brassard: Mais cela, ce sont les dépenses. Quelles sont les dépenses réelles de 1986-1987?

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport au budget?

M. Brassard: Par rapport au budget...

M. Gagnon: Par rapport à l'ensemble... Vous voulez savoir si...

M. Brassard: Au Fonds de développement, sur les 22 300 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): En termes

clairs, est-ce que votre question vise à savoir ce qui a été périmé?

M. Brassard: Voilà! Quel est le montant périmé?

M. Côté (Charlesbourg): On va y arriver! Il me semblait que c'était des calculs difficiles pour arriver... Une question directe: Quels sont les périmés sur le Fonds de développement régional par rapport à PECEC? On va vous dire cela tout de suite. 2 910 000 \$ de périmés,

M. Brassard: 2 900 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 2 910 000 \$.

M. Brassard: Dans les documents que vous nous avez fait parvenir, j'ai quelques questions sur la ventilation régionale. Je prends ma région, par exemple, où on avait budgétisé 3 192 000 \$, et le bilan des engagements et dépenses est de 2 287 000 \$, ce qui fait un écart assez important.

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait peut-être des sommes prévues pour Julac qui ont été gardées jusqu'à la dernière minute de l'exercice financier et qui, finalement, n'ont pas été requises compte tenu de la situation.

M. Brassard: Donc, Julac pourrait expliquer...

M. Côté (Charlesbourg): C'était 1 000 000 \$ pour Julac.

M. Brassard: Est-ce que l'incubateur d'Alma entrerait aussi dans la même catégorie, parce que les sommes n'ont pas été dépensées?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, dans la même catégorie. Et pour d'autres, pour Valinouet, si je me souviens, cela a été accordé mais ils n'ont pas été capables de dépenser l'argent à cause d'un règlement d'emprunt.

M. Brassard: Et Québec, par contre, voit ses engagements et dépenses supérieurs au budget.

M. Côté (Charlesbourg): 100 000 \$ de plus que ce qui avait été programmé. Ce qu'on a pu constater, et vous l'avez probablement constaté du temps où vous exercez le pouvoir, c'est que les projets ne se réalisent pas au même rythme parce qu'effectivement il y a l'acceptation conditionnelle à la réalisation de certains engagements ou certaines conditions. Ce dont on s'est rendu compte, c'est qu'il y a bien du

monde avec des projets dont les fils ne sont pas attachés, ce qui fait qu'à un moment donné il y a des gestes à poser. En fait d'exercice, il faut certainement faire en sorte qu'on puisse engager des montants et les dépenser dans des projets qui sont les plus prêts. Cela peut s'expliquer de cette manière.

Une voix: On accélère parfois des choses prévues pour l'année suivante.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Ou des paiements. Ce qu'on a fait, dans ce cas-ci cette année, un paiement prévu en 1987-1988 a été devancé. L'exemple typique, c'était le million qui était prévu pour Julac dans le budget. Il a servi à payer des engagements dans la plupart des cas prévus pour 1987-1988 et qui ont été devancés en 1986-1987.

M. Brassard: Bien. Sur le fonds de développement, M. le Président, tout en souhaitant que l'utilisation de ce fonds ne soit pas régie par des normes... Je pense que la souplesse de l'utilisation est une des caractéristiques de ce fonds de développement et il faut que cela demeure ainsi. Il n'en reste pas moins que, dans plusieurs de ses interventions, le ministre a souvent fois indiqué que, quant à lui, ce fonds de développement devait servir à des éléments structurants et ne devait pas être utilisé pour du fonctionnement ou pour financer des opérations. D'autre part, il a également, de façon imagée, souvent fois, affirmé que ce fonds ne devait pas servir à financer du macramé.

Je me suis amusé... Je ne sais pas si on peut appeler cela s'amuser mais j'ai relevé les engagements financiers du fonds de développement depuis un an. Je suis arrivé à une douzaine d'engagements qui effectivement financent des opérations, soit pour engager des ressources, soit pour financer du fonctionnement, ce qui se chiffre à tout près de 700 000 \$ pour l'an passé. J'ai relevé également toute une série de projets qui pourraient, selon la définition qu'on pourrait donner du macramé, se situer dans ce secteur. Ce sont des centres communautaires, des arénas, des gymnases. Il y a même des...

M. Côté (Charlesbourg): Avoir une définition aussi large du macramé, pour un ministre qui a été responsable du loisir, de la chasse et de la pêche, vous m'étonnez un peu.

M. Brassard: Non, c'est parce que je n'ai jamais réussi à avoir une définition du macramé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous ne me

l'avez pas demandée.

M. Brassard: Oui. Je vous l'ai demandée aux derniers crédits. J'ai dit qu'entendez-vous par macramé? Je n'ai jamais réussi à avoir une véritable définition du macramé. Donc, il y a beaucoup d'investissements, j'arrive à tout près de 2 500 000 \$ dans ce qu'on pourrait appeler le communautaire. À moins que le ministre me dise que le communautaire, ce n'est pas cela le macramé mais j'aimerais bien savoir ce qu'est le macramé pour le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Finalement, M. le Président, 2 500 000 \$ sur 20 000 000 \$, c'est possiblement un coup de barre extrêmement important de donné dans la réduction de l'importance qui était accordée à ce genre de dossier. Quant à moi, une salle communautaire répondant à des besoins pour la communauté locale, c'est loin d'être du macramé. Sauf qu'on ne construira pas une salle communautaire dans chaque village du Québec.

Est-ce que pour lui, Delisle, l'agrandissement de la salle Delisle au Lac-Saint-Jean, c'est du macramé?

M. Brassard: Moi, je n'ai jamais utilisé ce terme "macramé".

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que Delisle fait partie... Oui.

M. Brassard: Je vous dis bien sincèrement, M. le ministre, je n'ai absolument aucune objection à ce que le Fonds de développement régional serve à financer des investissements et serve à des immobilisations dans le secteur communautaire. Je suis pour la souplesse du FDR. Ce n'est pas moi qui ai dit cela. C'est vous qui avez dit: On n'ira plus dans les opérations et dans le fonctionnement. Je constate qu'on y va encore et de façon assez impartante.

M. Côté (Charlesbourg): Prenons des exemples dans les deux cas. Ce que vous soulevez a une importance très relative; 700 000 \$ ont été investis dans l'opération, 700 000 \$ sur 21 000 000 \$. Y a-t-il des exemples précis, qu'on puisse peut-être en discuter? J'aimerais cela. Si vous avez relevé la liste, donnez-nous des exemples.

M. Brassard: Je peux donner des exemples assez facilement. Avril, subvention, non. Juillet, 51, Subvention de fonctionnement au bureau du tourisme, région de Mégantic, pour l'année financière 1986-1987, 60 000 \$. Septembre, 38, Subvention à la Corporation de développement économique de l'Or-Blanc, à titre d'aide financière pour fins d'engagement d'une ressource humaine

affectée au projet. C'est un peu dans ce sens.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parfait.

M. Brassard: C'est le fonctionnement. Remarquez que je ne vous dis pas que ce n'est pas justifié. Je vous dis que vous avez maintes fois affirmé: Le FDR, à partir de l'accession du Parti libéral au pouvoir, on va aller dans les éléments structurants et on va éviter de financer les opérations.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors, illustrons très bien les deux cas dont vous faites état. Je pense...

M. Brassard: Les autres se ressemblent.

M. Côté (Charlesbourg): On pourra faire un tour de piste assez intéressant avec cela. Mégantic, bureau du tourisme, projet retenu en janvier 1985, à Sherbrooke, au sommet, c'est assez important. Donc, le sommet n'a pas été tenu sous notre régime, mais sous le vôtre, illustrant parfaitement l'exemple de projets retenus sans l'accord du Conseil du trésor ou sans personne qui a les sommes pour être capable de les financer. C'est un oui donné sur la gueule autour d'une table lors d'un sommet. C'est aussi simple que cela. Dans ce cas-ci, nous avons pris la relève pour respecter un engagement parce que cela m'apparaissait extrêmement important pour la communauté de Lac-Mégantic et, comme vous le verrez dans tous ces cas, effectivement, ça déroge d'un principe très strict qui est celui de dire que ça ne servira plus à l'opération, règle générale, biens nantis, mais il y a tout de même une marge. Lorsqu'on tombe dans le comté de Mégantic-Compton, c'est un comté qui est à la queue ou isolé dans une région comme celle de l'Estrie. C'est pour ça qu'on a voulu saluer... Je comprends que vous n'en avez pas contre le principe. C'est surtout pour tenter de me mettre en contradiction avec ce que j'ai dit.

M. Brassard: Non. C'est simplement pour avoir une idée, étant donné que c'est un programme qui n'est pas normalisé, des lignes directrices du ministre en termes d'utilisation du FDR, à savoir quelles sont ses orientations en termes d'utilisation.

M. Côté (Charlesbourg): À ce niveau, il est très intéressant de prendre l'autre. L'autre, l'agent de développement économique dans le monde rural concernant le sommet de la MRC de L'Or-Blanc, c'est effectivement une MRC qui n'avait vu pratiquement aucun projet retenu au Sommet de Sherbrooke. Quant au reste, c'est le volet 3, la mise en place de commissaires au développement économique dans les régions

ou les sous-régions qui, autrement, ne pourraient pas se payer un commissaire industriel. C'est donc dire que la trame de fond de tout ça, en termes d'intervention, a pour but de permettre à des communautés plus petites et, règle générale, avec de forts taux de chômage de bénéficier d'un agent de développement économique qui est payé dans ce cadre-là. Quand on parle de ne pas donner d'argent dans des projets pour les coûts d'opération, ça fait davantage référence à d'autres sortes de projets comme on en a vu en Abitibi, par exemple, où des organismes s'étaient regroupés et demandaient 11 000 000 \$ au gouvernement du Québec pour des organismes de travailleurs bénévoles. Ce n'est pas que le bénévolat n'est pas important. Mais le rôle de l'OPDQ dans un cas comme celui-là est d'aider des régions à se développer et, dans ce cas-ci, cela fait référence directement à des agents de développement économique. C'est pour cela que cela a été fait. C'est donc la philosophie qui est derrière les interventions à ce niveau. Règle générale - il y avait peut-être quelques exceptions, c'est fort possible - c'était pour répondre à ce genre de demandes.

(15 h 30)

M. Brassard: C'est donc dire que vous avez l'intention de maintenir ce volet au FDR.

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'état actuel des choses, c'est la dernière année, en 1987-1988, de l'existence de ce volet jusqu'à nouvelle contraire. Quant à nous, effectivement, on fait des revendications auprès du ministère de l'Industrie et du Commerce pour maintenir ces rôles. Quant à nous, même si c'est de l'argent investi dans des opérations, cela peut devenir très structurant pour le milieu qui fait du développement économique. Donc, c'est la philosophie qui est derrière cela, et, bien sûr, cela fait partie de nos préoccupations. Dans la mesure où on réussira à s'entendre avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, le MIC, il y aura poursuite de ce volet, de cette application.

M. Brassard: M. le Président, je ne vous dis pas que c'est du gaspillage; au contraire, je suis convaincu que c'est de l'argent bien placé puisqu'il a servi à faire du développement. Je fais simplement constater qu'il y a plus de nuances dans la philosophie du ministre quant à l'utilisation du FDR. C'est le constat que je fais.

M. Côté (Charlesbourg): Loin de moi l'idée de dire au député de Lac-Saint-Jean qu'il n'y a pas de nuances. Si, avec l'exercice du pouvoir, il n'y avait pas de nuances, ce serait très inquiétant. Je pense effectivement qu'avec l'exercice du pouvoir

on s'aperçoit qu'il y a des choses à qui, dans l'Opposition, on avait trouvé des défauts qui ont peut-être plus de vertus qu'on pensait, et des points qui ont plus de défauts qu'on pensait. Cela a toujours été ma philosophie, dans la mesure où les gens vont me convaincre que c'est bon pour les régions. Ce n'est pas parce que je pourrais être égratigné sur le plan politique parce que j'ai pu, à un certain moment donné, de toute bonne foi, dire une chose que je ne dirai pas que je ne suis pas capable de me réajuster.

M. Brassard: Quant au volet communautaire proprement dit, tout en présumant que c'est recouvert, d'une certaine façon, par le terme imagé qu'il utilisait de "macramé", est-ce que c'est toujours aussi l'intention du ministre de maintenir au sein du FDR un volet permettant de financer des équipements à caractère communautaire qui ne pourraient pas l'être autrement?

M. Côté (Charlesbourg): Vous serez peut-être étonné de ma franchise - vous allez finir par vous y habituer - j'étais effectivement opposé à cela, au départ. Mais encore là, à l'exercice, il y a des projets qui sont intéressants et qui mentent d'avoir le soutien de l'OPDQ et qui, sans ce soutien, ne se réaliseraient pas. Ce sont davantage des projets qui ont une vocation plus sectorielle, multisectorielle ou qui vont regrouper une série de personnes ou d'organismes. Cela devient complémentaire à certains ministères qui, sur le plan sectoriel, ne pourraient pas le réaliser, mais, avec un léger soutien de l'OPDQ, on peut faire la différence entre une réalisation et une non-réalisation.

Encore là, ce sont des ajustements quant à la vision des choses, étant bien compris entre nous que le communautaire ou le "macramé" faisait davantage appel à des projets qui, dans la presque totalité des cas, exigent 85 %, 90 %, 95 % de participation du gouvernement et qui ne servent qu'au fonctionnement - c'est dans cela qu'on n'entrera pas - et qui n'ont pas de vocation économique. Vous pouvez avoir des projets culturels - on l'a démontré au cours des derniers sommets - extrêmement intéressants et qui sont structurants; on l'a vu au Sommet de la Montérégie. Ne vous surprenez pas de voir dans les crédits, l'an prochain, des sommes investies dans le domaine culturel qui sont fort intéressantes et qui permettent de structurer une région. Dans ce sens, ce sont des réajustements de politique, ce n'est pas fondamental, compte tenu des sommes impliquées par rapport aux sommes disponibles. Je pense que les milieux s'attendent à cela, et l'OPDQ continuera de jouer ce rôle, mais pas de manière majoritaire dans le budget, mais davantage selon la portion qu'on connaît aujourd'hui.

M. Brassard: M. le Président, toujours au FDR, je vois mon collègue de Dubuc qui m'a demandé quelques minutes pour interroger le ministre sur ce qu'on a évoqué tantôt, sur Valinouet.

M. Desbiens: Oui, je m'excuse d'être arrivé un peu en retard. En avez-vous discuté déjà?

M. Côté (Charlesbourg): Non, on a juste évoqué le fait que, dans les crédits reportés de 1986-1987, on avait accordé un projet pour Valinouet qui n'a pas pu être entamé ni dépensé. Donc, on a été obligé d'envoyer l'argent ailleurs, mais le projet lui-même a déjà reçu l'acceptation du Fonds de développement régional et, à la lumière de cela, au moment où ils seront prêts, on le fera.

Le Président (M. Rochefort): En reconnaissant M. le député de Dubuc, je lui demanderai comme à tous les autres membres de la commission de respecter les règles concernant l'usage du tabac dans les salies de commission. M. le député, je vous cède la parole.

M. Desbiens: M. le Président, je vous demanderais de ranger vos cendriers, dans ce cas-là.

Le Président (M. Rochefort): Sûrement, on va donner suite à cette demande.

M. Desbiens: Ça va?

Le Président (M. Rochefort): Ça va.

M. Desbiens: Cela voudrait dire que les projets d'investissement du Valinouet pour l'année 1987-1988, l'hiver prochain, sont déjà acceptés en principe. Est-ce que c'est ce que cela signifie?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a un projet qui nous a été soumis à l'automne 1986. On a fait l'objet de bien des pressions, parce que, dans la mesure où la construction ne démarrait pas l'automne dernier, il y avait des gens qui pouvaient perdre de l'argent compte tenu qu'ils avaient investi dans les chalets. On a donc demandé le concours de l'OPDQ, parce que cela c'était structurant pour le milieu et c'est à ce niveau que nous avons répondu. En cours de route, ils ont eu des difficultés à obtenir l'autorisation des Affaires municipales quant au règlement d'emprunt, ce qui fait qu'à l'échéance de l'année financière on n'avait pas versé de sommes, parce qu'ils ne s'étaient pas conformés à nos exigences. Mais le projet reste un projet reconnu pour nous et subventionnable en 1987-1988 dans la mesure où il répond aux conditions qu'on

avait fixées.

M. Desbiens: Au niveau du développement du site comme tel, il y a des...

M. Côté (Charlesbourg): Le domaine skiable?

M. Desbiens: Oui, en montagne, une remontée mécanique supplémentaire, l'aménagement de pistes supplémentaires. Est-ce qu'il y a des projets de soumis à cette fin? Les travaux pourront-ils être utiles pour la prochaine saison de ski? Est-ce qu'il y a déjà eu une augmentation... D'année en année, il y a une augmentation considérable de skieurs au Valinouet. Il y a eu 34 000 skieurs de plus encore l'année passée, ce qui a porté à 137 000 le nombre de skieurs en 1986-1987. Alors, c'est en développement constant, bien sûr. Est-ce qu'il y a eu une demande?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que ce sont des dossiers qui sont d'abord expédiés aux ministères sectoriels; dans ce cas-ci, c'est le MLCP et le ministère du Tourisme, qui sont responsables de cette politique du ski et de l'intervention au niveau d'un certain nombre de centres de ski. Il n'y a pas chez mon collègue Picotte les sommes qu'il faut pour répondre à toute la demande, parce que, dans le domaine du ski, cela éclate de partout. L'inquiétude qu'il y a à ce moment-ci et qui est transmise chaque fois qu'un dossier arrive, c'est: Est-ce que la progression de la pratique du ski va continuer son ascension fulgurante? Si c'est oui, nous sommes peut-être justifiés d'ajouter de nouvelles sommes pour le développement du ski. Si c'est non, on est peut-être justifié de se poser des questions quant aux immobilisations qui, demain, ne seront peut-être plus rentables. Ce que je comprends, c'est que, dans le cas du Valinouet, c'est une station qui est davantage régionale qu'internationale. À ce sujet, nous avons formé un comité interministériel avec M. Picotte et l'OPDQ pour s'entendre sur un certain nombre de centres de ski qui pourraient faire l'objet d'une participation conjointe à la fois de l'OPDQ et du ministère de M. Picotte et à l'intérieur des dossiers étudiés - il y en a quand même un certain nombre - se retrouve celui du Valinouet.

M. Desbiens: Alors, c'était une fausse rumeur la semaine dernière, lors de votre visite au Saguenay, qu'il y avait eu un montant d'argent avancé.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a peut-être eu imbroglie. La jeune journaliste qui m'a interrogé à Jonquière me demandait s'il y

avait accord sur le projet du Valinouet. Moi, je lui ai dit: Oui, il y a eu un accord, mais je sais que les sommes n'ont pas été dépensées et elles seront disponibles en 1987-1988. Alors, on ne parlait pas du même dossier. Jamais de la vie elle ne m'a parlé du développement des pentes. Elle m'a parlé du Valinouet et, pour moi, c'est un dossier qui était réglé.

M. Desbiens: On disait que, tant et aussi longtemps que ne sera pas rendu à votre ministère le dossier du développement d'un projet pour de nouvelles pistes et une remontée pour l'hiver prochain...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut d'abord l'avis sectoriel favorable du MLCP.

M. Desbiens: Oui, je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Nous sommes en phase finale de négociation avec le MLCP quant à un programme sur un nombre limité de centres de ski. Si jamais quelqu'un qui nous écoute est propriétaire d'un centre de ski, il est trop tard pour en demander. Il y a suffisamment de demandes actuellement pour être capable de traiter ce qu'on a ou de les "maltraiter", mais une chose est certaine, ce ne sont pas tous les centres qui ont fait une demande qui pourront être admissibles. Nous sommes à compléter ce dossier.

M. Desbiens: Et le Valinouet fait partie du groupe.

M. Côté (Charlesbourg): Il fait partie du groupe des dossiers étudiés.

M. Desbiens: Vous parliez de programmes communautaires. Est-ce que, dans le cadre de l'entente sur la zone périphérique du parc du Saguenay, l'OPDQ a eu des demandes ou si cela va devenir une source de financement pour les programmes plutôt communautaires? Je ne parle pas des demandes suscitées par l'entreprise privée, mais par les municipalités ou des associations, des organismes sans but lucratif.

M. Côté (Charlesbourg): On a actuellement une demande pour la baie Saint-Étienne...

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...qui est à peine au-delà de 100 000 \$. Quant au reste, le MLCP travaille sur le projet global et tente de nous soudoyer actuellement pour une participation plus importante à la réalisation, ce que nous ne sommes pas prêts à accepter maintenant.

M. Desbiens: Dans le cas du projet

spécifique de Petit-Saguenay, vous l'étudiez présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Il a été soumis à l'OPDQ.

M. Desbiens: Il n'y a pas de politique générale concernant l'entente pour participation?

M. Côté (Charlesbourg): Non. La politique générale sur l'entente relève du MLCP. Ce sont le MLCP et le Tourisme qui doivent l'assumer. Quant à nous, je pense que ce serait plus utile qu'on aille ailleurs, compte tenu du fait qu'il y a eu une entente sur le tourisme. Dans certains projets ad hoc, comme celui qui nous est soumis, on va l'étudier au mérite et, dans la mesure où on peut être d'un secours, on le sera, mais pas de manière systématique.

M. Brassard: On sait qu'une entente, cela ne donne pas plus d'argent à un ministère.

M. Desbiens: C'est cela, mais pour appliquer l'entente il faut que les ministres trouvent l'argent quelque part et c'est l'OPDQ qui pourrait être une source de financement. C'est pour cela que je pose la question.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, j'ai fait l'inventaire, la semaine dernière, des dossiers que l'OPDQ avait traités et reçus de manière positive. Ce n'était pas moins de onze dossiers pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Je trouvais que ce n'était pas si mal comme traitement. Il y avait probablement de bons dossiers, mais c'était loin d'être mauvais.

M. Desbiens: C'est bien, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous direz cela à...

M. Desbiens: J'espère que cela va continuer ainsi.

M. Brassard: Dans le domaine du ski...

M. Côté (Charlesbourg): Je compte sur vous pour dire à M. Neron, du *Quotidien*, que l'isolement n'est pas total. S'il y a isolement, il n'est que partiel. Finalement, lui-même, pour sa bonne compréhension, est peut-être isolé un peu.

M. Desbiens: Je vais vous laisser transmettre vos messages vous-même.

M. Brassard: On l'a été, dimanche, isolés, par exemple.

Des voix: Ha! Ha!

M. Brassard: Dans le domaine du ski, est-ce que... Dimanche, oui, on l'était vraiment isolés.

M. Côté (Charlesbourg): Cela doit être ma faute encore.

M. Brassard: Évidemment. Est-ce que la station de ski du Mont Lac Vert a un projet qui a été soumis soit au MLCP, soit à l'OPDQ?

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne nous dit rien.

Une voix: À l'heure actuelle, on n'a pas de dossier concernant le Mont Lac Vert. (15 h 45)

M. Brassard: Je passerais à PECEC, où j'aurais quelques questions. J'ai parcouru - je n'ai pas eu le temps de la parcourir au complet - l'évaluation du programme PECEC pour la période 1977-1985 qui est très positive en termes d'efficacité aussi bien interne qu'externe, en termes de création d'emplois, de coûts...

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est fini sur le Fonds de développement régional?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que vous aviez d'autres questions sur le Fonds de développement régional, M. le député de Dubuc?

M. Brassard: Allez-y!

M. Desbiens: C'est une demande qui touche en même temps le ministère des Transports du Québec, l'aéroport de Saint-Honoré.

Le Président (M. Rochefort): Un instant, s'il vous plaît! Cela va?

M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Cela concerne non pas l'aéroport de Saint-Honoré mais la route, la rue municipale qui conduit à l'aéroport de Saint-Honoré. La municipalité a un projet de réfection de la rue assez important. Est-ce que le Fonds de développement régional - cela s'est déjà produit, je ne sais pas si cela existe toujours - s'implique financièrement encore dans ce genre de projets municipaux d'infrastructure qui, dans le cas présent, se trouve à répondre aussi à un besoin de l'aéroport gouvernemental de Saint-Honoré? Le ministre des Transports n'est pas ici mais...

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des dossiers qui sont traités ad hoc et autant que possible au mérite. Mais il n'y a pas de règle absolue dans ce cas-là. Nous sommes intervenus au cours de l'hiver pour appuyer la ville de Roberval quant à son aéroport mais davantage pour faire en sorte que l'aéroport soit clôturé pour éviter que les motoneiges passent en tout temps sur la piste et mettent en péril la sécurité des utilisateurs. Cela nous apparaissait un élément sécuritaire assez important et on est intervenu à ce niveau-là.

On est intervenu par le biais du ministère des Transports au Témiscamingue, par exemple, pour appuyer l'aéroport, et deux autres aéroports ont reçu notre aval: Amos, sur le budget de 1987-1988, et Lebel-sur-Quévillon. Vous le voyez, on n'est pas très très chauvin dans nos choix d'intervention au niveau des aéroports, un dans le comté d'Ungava et l'autre dans le comté d'Abitibi-Ouest pour 1988-1989.

M. Desbiens ...avec Dubuc?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le contexte n'est pas le même quoique je le connaisse de manière très superficielle. Il y aurait peut-être lieu, sans créer d'espoir... Je pense qu'on pourrait étudier le dossier à son mérite compte tenu du fait que le Saguenay-Lac-Saint-Jean est quand même bien pourvu d'aéroport. Dans le cas de celui de Bagotville, ce n'est pas petit, merci. Ce n'est pas tout à fait le même phénomène que dans d'autres cas.

M. Desbiens: Vous savez qu'à l'aéroport de Saint-Honoré il y a l'école de pilotage, le cégep, et quelques petites entreprises privées aussi qui se développent au niveau de l'aviation et du vol à voile, beaucoup. Est-ce que cela veut dire que vous seriez prêt à l'étudier, par le biais de l'OPDQ ou par le biais du ministère des Transports? Parce que vous avez mentionné les deux.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudra adresser ça à Marc-Yvan Côté, ministre des Transports et responsable du Développement régional, et on va regarder ça. On choisira le chapeau.

M. Desbiens: D'accord. Merci.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que ça complète pour le Fonds de développement régional?

M. Desbiens: Oui.

M. Brassard: Pour moi, ça va.

Le Président (M. Rochefort): Donc, avec l'accord des membres de la commission, on va passer au PECEC. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je devrais comprendre que, si ce projet était accordé au député de Dubuc, ce serait un des derniers projets qu'il demanderait avant...

M. Brassard: Je ne présumerais pas cela.

Des voix: Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Bien, certainement avant le 12 juin. C'est le dernier projet avant le 12 juin.

M. Desbiens: C'est un grand comté, cela, M. le ministre, Dubuc. Les besoins sont énormes.

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait le dernier projet avant le 12 juin.

Le Président (M. Rochefort): Il semble qu'il n'y ait pas de réponse. D'accord. Nous allons passer au PECEC. M. le député de Lac-Saint-Jean.

PECEC

M. Brassard: Bien, PECEC, j'ai parcouru rapidement l'évaluation qui en a été faite pour la période où nous étions au gouvernement. C'est une évaluation très positive. On indique, par exemple, que PECEC réalise les objectifs qui lui sont assignés dans une proportion de plus de 84 %. Le coût de création des emplois permanents est très bas: 6399 \$. Donc, c'est une bonne performance du programme. Je sais que le ministre l'avait reconnu l'an dernier. À partir d'une évaluation aussi positive, j' imagine que le ministre n'a pas l'intention d'apporter des modifications substantielles, majeures au PECEC. Même s'il avait évoqué l'an dernier l'hypothèse de modifier la règle des 75 000 \$ et moins dont la décision était régionale, est-ce qu'il a l'intention d'apporter des modifications à ce sujet?

Bref, compte tenu de la performance et de l'évaluation fort positive, le ministre a-t-il l'intention d'apporter des changements et des modifications au PECEC ou de le laisser tel quel sans y toucher?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je suis extrêmement heureux et fier du bilan du PECEC, qui est né sous votre gouvernement

et qui donne des résultats fort intéressants. Il permet à des communautés locales ou à des entreprises qui n'ont pas tout le pouvoir ou du moins l'argent pour faire appel à la science du lobby gouvernemental pour être acceptées dans différents programmes d'avoir accès à l'OPDQ et, par le fait même, à de grands programmes normés ne s'appliquant à peu près jamais à elles et de pouvoir recevoir une écoute très attentive à l'OPDQ. Cela fait en sorte qu'il y a une réalisation. Cela devient extrêmement intéressant.

Je vais prendre le comté de Mégantic-Compton parce que c'est un exemple typique pour moi: 52 municipalités ou du moins une cinquantaine de municipalités et un territoire très grand à desservir. Ce sont des statistiques que je livrais il n'y a pas tellement longtemps. Pour 475 000 \$ d'interventions de PECEC, il s'est créé au-delà d'une centaine d'emplois permanents dans Mégantic-Compton. Cela coûte bien moins cher que d'autres gros programmes de subvention à la grosse entreprise. C'est une diversification qui est beaucoup plus importante et qui permet finalement à certaines communautés de se développer. C'est très intéressant comme programme.

Quant à l'existence même du programme, je ne me pose plus du tout de questions même s'il y a d'autres éléments dans l'appareil gouvernemental qui peuvent s'en poser. Chez nous, je ne m'en pose plus. Cela fait longtemps que je me suis rendu compte que PECEC valait bien le Trésor. Dans ce sens, il est très clair que le programme PECEC va continuer d'exister et de très bien desservir les communautés locales et ceux qui veulent y faire affaire.

Quant aux questions posées, cela fait état d'une discussion que nous avons eue à l'analyse des engagements financiers où je m'interrogeais - je m'interroge encore et je vous dis qu'on va effectivement intervenir - sur la responsabilité ministérielle. Lorsque je viens ici défendre des crédits, c'est moi qui ai la responsabilité des crédits et des sommes que le gouvernement me vote en termes de dépenses. Le problème dans le cas de PECEC, actuellement, c'est que ce qui est dépensé ne passe jamais sur le bureau du ministre. C'est engagé à partir même d'une enveloppe du développement régional. Il y aurait donc des projets qui pourraient être acceptés, qui seraient complètement fous comme de la merde, et c'est le ministre qui serait pris à "goaler" en dedans la patate chaude. C'est déjà arrivé, d'ailleurs, pas dans le cas de PECEC, mais dans le cas d'autres programmes. On a eu bien du plaisir, dans l'Opposition, avec ce dossier, sauf que je ne veux pas me retrouver dans la même situation.

C'est un minimum de sagesse. Effectivement, on est à examiner actuellement des modifications. Non pas parce que

le ministre veut se fourrer le nez dans tous les dossiers et discriminer en faveur de l'un ou de l'autre. Disons-le tout de suite. Dans la mesure où ce serait cela, il y aurait peut-être un risque. La manière dont ont été conduites les affaires des Transports et de l'OPDQ depuis le début ne laisse place à aucune de ces possibilités. D'ailleurs, les bilans en témoignent très nettement. Dans ce sens, il n'est pas normal, selon ce principe, qu'un ministre qui est responsable de sommes et qui va chercher des crédits auprès de l'Assemblée nationale n'ait pas, quelque part, autorité quant aux décisions à prendre.

À ce chapitre, il va y avoir des choses qui vont être corrigées. On est en phase finale de préparation de ces documents. Il n'est pas impossible non plus que les plafonds puissent être touchés aussi en termes de 75 000 \$.

M. Brassard: M. le Président, ce qui fait, évidemment, l'originalité de ce programme, c'est précisément, à mon avis, le fait qu'il est très souple, qu'il ne comporte pas de normes rigides, heureusement, d'ailleurs, ce qui fait que les fonctionnaires étudient chaque projet en lui-même, selon les besoins. Mais l'un des traits originaux du programme, c'est le fait, justement, que les décisions peuvent se prendre en régions, quand la subvention demandée est inférieure à 75 000 \$, ce qui est le cas pour l'immense majorité des projets, d'après l'évaluation qu'on a ici, où on indique que la subvention moyenne est de 65 000 \$ et que 90 % des projets ont des demandes de subventions inférieures à 75 000 \$.

C'est une des originalités du programme et je ne voudrais pas qu'on ampute le programme de ce trait original. Je comprends le raisonnement du ministre. Je vois l'évocation qu'il en fait et l'exemple qu'il en donne, on se le rappelle aussi. Je comprends la problématique, mais il ne faudrait pas qu'en établissant des mécanismes - c'est un peu cela la question - pour assurer le respect de la responsabilité ministérielle cela ait pour effet de faire disparaître cette caractéristique originale, et qu'il faut conserver, à mon avis, parce qu'elle explique justement la grande efficacité, en très bonne part du programme. Il ne faudrait pas que ces mécanismes fassent disparaître ce trait original. Je ne le sais pas, j'espère que le ministre est conscient de cela. S'il souhaite intervenir, il faudra que le mécanisme contienne un droit de regard, j'en conviens, mais il ne faudra pas que ce droit de regard supprime cette autonomie régionale qui permet de prendre des décisions.
(16 heures)

M. Côté (Charlesbourg): L'analyse que nous en avons faite fait en sorte quelles décisions que nous allons prendre vont

respecter le principe qui est établi selon lequel les gens en régions, des différents ministères, sont mieux placés pour analyser la demande et la juger que quelqu'un du pourvoir central, dans le cas de subventions de 75 000 \$ et moins. C'est une décentralisation qui est bonne et qui permet de régler un certain nombre de dossiers. Je vous le dis, il va y avoir un ajustement, c'est clair, selon lequel le ministre va pouvoir, un de ces moments, donner son approbation; sinon, cela n'a pas de bon sens. À moins que le député de Lac-Saint-Jean et tous ses confrères de l'Opposition, et ce, jusqu'à ce qu'ils soient au pouvoir - ce qui risque d'être très long - ne s'engagent, dans le cas où de mauvaises décisions ont été prises, à ne pas poser de questions au ministre et à ne pas blâmer le ministre. Je ne suis pas sûr qu'il va résister à la tentation. Je me connais, j'ai été dans l'Opposition, et il a un tempérament à peu près comme le mien. Il y a quand même une question d'imputabilité et de responsabilité qui appartient à l'homme politique et au ministre qui a à défendre les crédits et à justifier les dépenses de ces crédits. Sur ce plan, il y aura effectivement un mécanisme qui permettra de régler cette affaire, mais qui ne retardera pas indûment le processus et ne mettra pas en péril la décision elle-même quant à la validité du dossier selon les critères du PECEC.

M. Brassard: Vous ne pouvez pas nous indiquer quelle forme cela prendrait. Est-ce que cela pourrait prendre la forme d'un délai à l'intérieur duquel le ministre peut renverser une décision, et, ce délai passé, la décision serait maintenue? À quel genre de mécanisme songez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): On est à examiner trois ou quatre formules, actuellement, qui ont toujours pour objectif de ne pas faire en sorte qu'il y ait un délai indu dans l'acceptation du projet, parce que les individus, bien sûr, vont attendre et, comme le principe est de régulariser le plus rapidement possible ou d'accepter, à partir du moment où le comité régional a accepté un projet et l'a très bien analysé, à la lumière de cela, je pense que c'est normal. Il y a un questionnement sur d'autres points, je vais vous raconter un cas. Je me pose des questions là-dessus et c'est tout à fait normal.

Vous êtes dans la situation où il y a une entreprise X avec un propriétaire en difficulté qui veut faire quand même une petite expansion et il se dit: Le seul programme dont je peux bénéficier, c'est PECEC. Il y a analyse du dossier. Compte tenu des bilans, de la situation financière de l'individu en question, on évalue le niveau de participation possible de PECEC à tant

d'argent, mais à la condition qu'il y ait une injection additionnelle de 50 000 \$ de la part de l'individu dans le projet d'expansion. L'individu ne l'a pas et il va se chercher un partenaire qui lui dit: Oui, je vais y aller, mais dans la mesure où j'ai 51 % des parts. Donc, je prends le contrôle et je vais investir l'argent. Il y a alors, une autre analyse du dossier qui fait en sorte que la subvention sera moindre que ce qu'elle était au départ.

Le mérite, en fin de compte, c'est de bien utiliser l'argent, mais aussi c'est la création d'emplois, ce qui est structurant, ce qui est permanent. Il y a de petits ajustements à faire à ce niveau, je pense, comme l'objectif est, bien sûr, de ne pas jeter d'argent par les fenêtres, de bien l'administrer et de faire en sorte aussi que, notre objectif étant la création d'emplois, sur la base d'un individu ou d'un projet valable qui demanderait une subvention de X milliers de dollars, on ne puisse pas en cours de route, parce qu'on donne l'obligation à quelqu'un d'aller chercher un autre partenaire financier et que ce dernier a peut-être des goussets un peu mieux remplis, changer les règles du jeu. Il y a une série de petits accommodements, mais, fondamentalement, il n'y a pas de changements au programme PECEC.

Il faut trouver le mécanisme le plus léger passible, qui va prendre le moins de temps possible, pour que le ministre ou quelqu'un qu'il désigne - cela ne veut pas nécessairement dire quelqu'un de politique - puisse faire en sorte que les projets soient acceptés. C'est là-dessus qu'on travaille actuellement. Il y a déjà eu des séances de travail et, dès le moment où la session nous libérera, ce sera adopté très rapidement. On pourra possiblement en discuter à nouveau, lors des prochains engagements financiers qui auront probablement lieu au cours de l'été.

M. Brassard: M. le Président, je prends note de l'intention du ministre de faire en sorte que ce mécanisme soit léger et n'allonge pas indûment les délais. Au fond, je pense que le mécanisme en question doit avoir ces qualités, parce que c'est vrai qu'on cite souvent le fameux cas de la Côte-Nord pour lequel Mme Marois avait été prise à partie par l'Opposition d'alors...

M. Côté (Charlesbourg): Quel dossier déjà?

M. Brassard: Un dossier sur la Côte-Nord, c'était swingant pas mal.

M. Côté (Charlesbourg): C'était un dossier "sexy".

M. Brassard: C'était un dossier swingant, en tout cas, dépouillé dirait-on.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Brassard: Il n'en demeure pas moins, mis à part ce cas ou ces quelques cas, que, quand on regarde la liste des projets qui ont été soutenus, aidés - on les examine à l'occasion des engagements financiers - il ne me semble pas qu'il y ait eu beaucoup d'accrocs.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis d'accord avec le député.

M. Brassard: Compte tenu de cette réalité, je pense qu'il faut, s'il y a un mécanisme à mettre en place, qu'il soit à la fois léger et souple et qu'il n'allonge pas les délais.

M. Côté (Charlesbourg): C'est certainement notre objectif et je pense que, sur la question fondamentale de la responsabilité ministérielle quant aux sommes dépensées, il n'y a pas de doute possible; c'est une question de principe. Dans ce sens, ce sera très certainement une structure qu'on pourra comparer au TGV: rapide et efficace. Dans ce sens, c'est ce que nous voulons, c'est ce que nous souhaitons à tout le moins.

M. Brassard: Cela va pour PECEC.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Au sujet de PECEC, M. le ministre, est-ce qu'il y a un projet de révision du programme? Il y a des rumeurs qui circulent actuellement qu'il y aurait, dans le Programme expérimental de création d'emplois communautaires, des restrictions qui seraient apportées - ce sont des rumeurs qui circulent à l'intérieur de la boîte - au niveau de la ville de Québec et de l'île de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des gens qui, effectivement, pensent que des programmes de la SDI sont suffisamment lucratifs et bien organisés pour permettre aux gens de Montréal et de Québec d'être très bien desservis quant à leurs projets, et qui se posent des questions quant à l'intervention de PECEC dans ces deux villes. Heureusement, ces gens ne sont pas en majorité, ils ne forment qu'une petite partie. Quant à moi, je vais continuer à me battre pour que PECEC soit disponible pour l'ensemble des citoyens du Québec, parce que la création d'une petite entreprise dans Saint-Henri, Saint-Jacques, Sainte-Marie ou Maisonneuve et aussi... Oui, je suis au courant, parce que j'ai eu l'occasion de passer six semaines entières dans le comté

de Maisonneuve en 1979. Cela a été extrêmement intéressant et enrichissant, parce que j'ai connu des coins qui en avaient besoin, qui en ont encore besoin aujourd'hui, et où PECEC peut très bien servir. C'est bien différent d'autres cas dans d'autres secteurs de la ville de Montréal où les besoins sont moins criants, mais toute cette partie de l'île de Montréal a et peut avoir besoin de PECEC, et PECEC va s'appliquer à l'ensemble du Québec.

M. Bissonnet: Si vous avez besoin d'appui, M. le ministre, je tiens à vous dire que trois entreprises naissantes ont reçu de l'aide de PECEC il y a quelques mois et cela va très bien. Je pense que, sans cette aide, elles n'auraient pas pu exister et cela a créé 25 ou 30 emplois.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis convaincu...

M. Bissonnet: J'ai été surpris. Je ne connaissais pas tellement le programme, mais je commence à m'y intéresser.

M. Côté (Charlesbourg): ...que même le président du Conseil du trésor représentant le comté de Verdun va être très sensible à cet élément, compte tenu du fait que M. Caron, le député précédent, parlait toujours des petites gens de Verdun. En règle générale, PECEC s'adresse aux petites gens. Dans ce sens-là, c'est clair que ce sera assez rafraîchissant et très intéressant.

M. Bissonnet: Je suis convaincu que vous allez lui en parler en temps et lieu.

Le Président (M. Rochefort): Sur la même question, M. le ministre. Si je comprends bien, le programme va s'appliquer partout où il y a de petites gens, pour reprendre votre expression, et pas seulement dans les trois ou quatre comtés de Montréal que vous avez identifiés tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut bien illustrer que la région de Montréal aussi a ses disparités et que cela pouvait aussi y servir. Je me suis servi de cela comme exemple. À un certain moment, s'il vous reste une partie de l'enveloppe budgétaire et que vous avez le choix entre un projet dans Saint-Henri et un projet dans Gouin, peut-être que ce sera davantage Saint-Henri que Gouin. Pour être encore plus explicite, si vous avez le choix entre un projet dans Saint-Henri et un projet dans Westmount, vous avez de fortes chances que cela puisse aller davantage à Saint-Henri qu'à Westmount.

Le Président (M. Rochefort): Sur votre dernier exemple, M. le ministre, on se

rejoint parfaitement.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Rochefort): Voici la raison pour laquelle je posais la question. D'abord, je m'aperçois que vous n'avez pas encore passé six ou sept semaines dans le comté de Gouin.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, vous êtes encore là.

Le Président (M. Rochefort): Un jour, on vous y invitera peut-être. Il faut être conscients, M. le ministre, et je suis sérieux quand je veux attirer votre attention sur cette dimension-là, qu'il y a des comtés où c'est plus apparent que d'autres qu'il y a des états de sous-développement importants. Pour votre information, vous me permettrez de vous dire que la différence entre le comté de Maisonneuve et le comté de Gouin quant au revenu annuel moyen par habitant est d'à peine 50 \$, même si les apparences ne font pas en sorte que c'est un comté identifié comme les autres. Je veux simplement m'assurer que ce sera disponible là où cela peut...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut aider.

Le Président (M. Rochefort): ...donner des résultats, indépendamment de l'image ou de la perception qu'on peut avoir de la situation qui y régne.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, M. le Président, je dois vous assurer que l'OPDQ ne se contente pas d'images. L'OPDQ a des bases de calcul qui font appel à la richesse, à l'indice de richesse; c'est extrêmement important et cela va au-delà des apparences ou des clichés. C'est la réalité.

Le Président (M. Rochefort): Je pense que c'est là une belle illustration de la continuité qu'il y a entre les deux gouvernements par rapport à l'OPDQ.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. J'ai toujours voulu rendre hommage, d'ailleurs, dans le cas des sommets régionaux et dans le cas de PECEC, au gouvernement qui a instauré ces programmes et ce n'est pas aujourd'hui que je vais changer d'idée. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas des ajustements et des accommodements à faire. On va les faire. J'aurais souhaité qu'il y ait eu beaucoup plus d'initiatives que celles-là dans d'autres ministères, ce qui, malheureusement, n'a pas été le cas. Dans le cas de PECEC et dans le cas du Fonds de développement régional, cela me paraît évident.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Autre chose sur PECEC? '

M. Brassard: Cela va pour PECEC, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Quelqu'un d'autre?

M. Brassard: Sur PECEC?

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Drummond et vice-président de la commission.

M. Saint-Roch: M. le ministre, un peu dans la même foulée, avec le passage des Groupes de soutien aux initiatives-jeunesse sous la responsabilité du ministère de l'Industrie et du Commerce, et comme on sait que le principal intervenant était PECEC en ce qui concerne la formation des entreprises chez les jeunes, est-ce que le même volet va encore s'appliquer? Est-ce que PECEC va s'appliquer même si on passe sous la responsabilité du MIC?

M. Côté (Charlesbourg): On garde le même cap, la même orientation.

M. Saint-Roch: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Rochefort): Cela va. Si je comprends bien, il n'y a pas d'autres questions concernant PECEC. J'imagine qu'on va suspendre pour quelques minutes. M. le député de Dubuc, vous ne voulez pas qu'on suspende. Vous allez employer le temps.

M. Desbiens: Je peux causer.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Sur PECEC, puisque j'ai le temps. Vous avez bien dit tantôt que ce serait par une loi que vous modifieriez le programme.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Desbiens: Non. Vous aviez l'air de dire qu'on en rediscuterait.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Seulement au moment de l'analyse des engagements financiers.

M. Desbiens: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): On a toujours l'occasion de pouvoir discuter de quelques sujets d'ordre un peu plus général. Dans ce cas, on pourrait facilement en reparler.

M. Desbiens: Lorsque vous en discutiez

ensemble tantôt, il m'apparaissait assez difficile d'imaginer, s'il y a un autre mécanisme d'ajouté, que cela ne causerait pas un retard, et de quelle importance? Un retard, un allongement de...
(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Si c'était une semaine ou deux, cela ne fait mourir personne et ce n'est pas une question de trois, quatre ou cinq mois. Quant à moi, j'essaie de donner une réponse le plus rapidement possible. Il s'agit d'instituer un mécanisme très ferme dans le temps et qui fait en sorte que les projets soumis... Une de mes constatations depuis que je suis arrivé au ministère, c'est que je devrais normalement avoir beaucoup de papiers sur mon bureau. Effectivement, j'en ai un bon paquet, mais si j'avais sur mon bureau tout ce que les gens disent, à la fois les fonctionnaires, les maires et les députés, il n'y aurait pas de place pour moi dans mon bureau. En règle générale, ça ne pourrait pas longtemps sur mon bureau en attente de décisions. S'il faut y mettre le temps, on va le mettre et s'il faut réserver une période spécifique dans le temps pour être capables de regarder ça chaque semaine, on va l'institutionnaliser. On est capables d'institutionnaliser un bureau de comté le lundi matin, on est capables d'institutionnaliser un Conseil des ministres le mercredi, on est capables d'institutionnaliser une séance du COMPADR le mercredi matin et on va institutionnaliser une séance du PECEC au bureau du ministre et on va régler ça assez vite. Ce n'est pas revoir l'ensemble du dossier ni ce qui a déjà été fait sur le plan technique. Cela va se faire très très rapidement. Lorsque la décision est négative et qu'on peut faire appel au président de l'office, à ce moment-là, il y aura des délais, mais ce ne seront pas des délais indus.

M. Desbiens: Merci.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Au fond, si je comprends bien, vous n'appliquerez pas aux projets demandant des subventions de 75 000 \$ et moins les mêmes procédures que pour les projets avec des demandes de subventions de 75 000 \$ et plus, comité directeur et tout le tralala.

M. Côté (Charlesbourg): Tout ça pour vous dire qu'on n'est quand même pas dupes non plus des projets de 74 500 \$ ou 74 900 \$. On a vu neiger, on a vu clair un peu aussi. On s'organisera avec le corridor.

Nouvelle carte des régions administratives

M. Brassard: M. le Président,

j'aborderais maintenant la question de la carte des régions. J'ai pris connaissance, avec beaucoup d'intérêt, du document que nous a transmis le ministre sur la révision des limites des régions administratives. Il est évident qu'on y fait référence aux décrets qui ont été adoptés par l'ancien gouvernement sur un certain nombre de régions, dont celui sur la Gaspésie. On y fait référence aussi au moratoire en indiquant l'année de son entrée en vigueur, mais on a oublié de mentionner que, dans un premier temps, il devait durer six mois et que, là, on n'indique plus la fin, avec prudence sans aucun doute. On rappelle la volonté de revoir ces décrets de même que la volonté du gouvernement de proposer une nouvelle carte des régions administratives et d'en évaluer avec les ministères concernés les implications financières.

Quant aux orientations de base, je pense que ça correspond pas mal aux orientations qui avaient été retenues par l'ancien gouvernement, particulièrement en ce qui a trait à l'implantation des bureaux régionaux ou locaux des ministères, pour laquelle on devait se fonder sur la proximité des clientèles à desservir, sur la réduction des distances territoriales, sur le maintien d'un équilibre urbain régional. Ce sont là des expressions qu'on retrouvait dans les décrets de l'ancien gouvernement. Donc, concernant les orientations de base pour ce qui est de la mise en place des bureaux régionaux et locaux, je pense qu'on se rejoint, l'ancien gouvernement et celui qui est en place présentement. Au fond, on en arrive à la même conclusion, à savoir qu'il n'est plus question d'établir ou de mettre en place ce qu'on appelait à une certaine époque les capitales régionales. Je pense qu'on s'était engagé dans cette voie-là, nous aussi, et le ministre maintient cette orientation de base. Je pense que c'est la bonne. Quant à moi, je pense que c'est dans cette direction-là qu'il faut aller et les bureaux régionaux, je ne vois pas par quel décret biblique ils devraient tous être concentrés dans une seule ville.

Cependant je dois constater que la nouvelle carte n'est pas encore connue. Dans son document, le ministre fait référence à des négociations difficiles avec les ministères relativement à la régionalisation des services administratifs, de même qu'à des dissensions dans le milieu, particulièrement en ce qui concerne la Gaspésie. Évidemment, j'aurai toute une série de questions à ce sujet. D'abord, est-ce que le ministre pourrait nous faire part avec plus de précisions de ses difficiles négociations avec les ministères, et nous dire lesquels, relativement à la régionalisation de leurs services administratifs? Pour les négociations, de quel ordre sont les difficultés? Dissensions dans le milieu par rapport à la Gaspésie? J'aimerais

l'entendre élaborer davantage là-dessus aussi, parce qu'à ma connaissance, en tout cas, lorsqu'en juin et novembre 1985 on avait procédé à la "création" de la Gaspésie...

M. Côté (Charlesbourg): Novembre.

M. Brassard: Novembre 1985, les dissensions nous semblaient avoir été supprimées, sinon, très fortement atténuées. De quel genre de dissensions s'agit-il? Et je pense que j'aimerais aussi l'entendre sur la région nord de Montréal, les trois L: Laval, Laurentides et De Lanaudière. Là aussi, je pense que, dans le milieu, il y a des dissensions. Est-ce qu'on crée trois régions? Est-ce qu'on crée deux régions? Est-ce qu'on crée une région? Je pense qu'il n'y a ni unanimité ni consensus là-dessus. Alors, je ne pense pas qu'il y ait seulement la Gaspésie qui soit l'objet de dissensions dans le milieu. Il y a aussi toute la partie nord de la région métropolitaine.

Est-ce que le ministre pourrait faire le point, d'abord, sur les difficultés de négociations avec les ministères, nous dire de quelle nature sont ces difficultés et avec quels ministères surtout, et à la fois sur les dissensions dans le milieu quant à la création d'une région distincte pour la Gaspésie et sur l'état de l'évolution du dossier pour ce qui est de la grande région du nord de Montréal, y incluant la ville de Laval?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Dans le texte d'introduction, ce matin, j'ai quand même été un peu plus loin que ne le laisse supposer le député de Lac-Saint-Jean en ce sens que nous avons annoncé l'imminence d'un mémoire au Conseil des ministres. Quel sort lui sera-t-il réservé? L'expérience passée, dont j'ai fait état tout à l'heure, d'un mémoire de 1984 nous demande d'être prudents et de n'annoncer ses mérites que dans la mesure où le Conseil des ministres l'aura approuvé.

Dans ce sens, c'est l'étape que nous sommes à compléter.

M. Brassard: Est-ce que cela est passé au COMPADR? Non?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Brassard: Il n'est pas passé au COMPADR.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Parce que cela dépendra en bonne partie de la décision que nous tenterons de prendre avec les gens du milieu, de la Gaspésie, samedi.

Alors, pour samedi, nous avons convoqué des gens de toute la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine à une réunion à Sainte-Anne-des-Monts pour vérifier l'intensité de la volonté de voir une région

autonome de la Gaspésie. Prenons d'abord celle-là. Parlons du décret adopté en pleine campagne électorale en novembre 1985, décret qui a quand même le mérite d'avoir été adopté. Il y a des choses qui s'adoptent plus facilement dans le mots qui mène à l'élection que dans le mois qui suit l'élection.

M. Brassard: Et d'autres qui s'adoptent moins facilement.

M. Côté (Charlesbourg): D'autres s'adoptent moins facilement.

Dans ce cas, cela semble avoir été assez facile de le faire adopter. On va se faire un petit cours d'histoire sur ce qui s'est passé. D'abord, la MRC Denis-Rivérin qui est un des éléments quand même importants pour savoir s'il devait y avoir une région autonome de la Gaspésie. Comme c'est un des éléments importants, quand on a décidé en novembre 1985 de créer la région autonome de la Gaspésie, on a formé un comité pour savoir à quelle région, soit Bas-Saint-Laurent soit Gaspésie, devait appartenir la MRC Denis-Rivérin. Denis-Rivérin, ça va jusqu'à Madeleine. Il faut connaître cela, le partage de Madeleine. Après ça, il vous reste Grande-Vallée, Petite-Vallée, Pointe-Jaune, Cloridorme et toutes ces places-là. Là, vous continuez à faire le tour et vous revenez par la vallée avec les MRC La-Côte-de-Gaspé, Pabok, Bonaventure, Avignon et c'est ça, la région que vous avez "décidée".

Il faut savoir dans quel contexte et comment cela s'est décidé. Cela s'est décidé au Motel Monaco des Monts dans la chambre no 20, où il entre à peu près 20 personnes et où on a invité une série de personnes de tout le tour de la Gaspésie, celles qu'on avait bien voulu choisir, pour leur vendre la région autonome de la Gaspésie. C'était le temps de la passer. C'était le bon temps. C'était le mois de novembre. Elles ont réussi à s'entendre pour en faire une, sans pour autant déterminer où iraient les bureaux. Là, quand tu commences à discuter des bureaux, ça ne va pas bien du tout. C'est là que ça commence à "grafigner" un peu. Gaspé veut avoir une capitale régionale de Gaspé. Sainte-Anne-des-Monts souhaiterait être la capitale. New-Richmond, bien sûr, dans le comté du ministre des Finances, souhaiterait être la capitale.

S'il n'y a pas d'entente sur la capitale, comment fait-on pour partager le reste? C'est tout ça que, finalement, vous n'aviez pas déterminé. Donc, l'essentiel. C'est aussi clair que ça. L'accessoire, c'est facile. Encore que, sur l'accessoire, on n'avait pas défini complètement le contour, les limites géographiques de ce que serait la région administrative de la Gaspésie. En termes concrets, ça pose des problèmes. Je vais vous parler de mon autre ministère, les

Transports. Parfait. Ça signifie que, demain matin, la division régionale, qui est à Rimouski, on la déplace. Où? À Gaspé, mais au préalable, il faut être pleinement conscient que la division de voirie de Sainte-Anne-des-Monts, elle, siège de la zone de Madeleine jusqu'à Price, excluant Price, dans le comté de Matane. Si on fait en sorte que la MRC Denis-Rivérin se termine à Capucins, la division de voirie de Sainte-Anne-des-Monts n'existe plus. Donc, il y a une division de voirie qui doit disparaître de la région administrative de la Gaspésie. Où est-ce qu'on place le bureau régional de la Gaspésie maintenant? Est-ce que pour autant cela a créé des emplois ou donné un meilleur service aux gens? Point d'interrogation. C'est avec ce bébé qu'on est pris. Qu'est-ce qu'on fait de l'Éducation, qu'est-ce qu'on fait des Affaires sociales? Cela n'a jamais été déterminé. On a réglé ce qui était le plus facilement réglable. Les pêches à Caplan, l'OPDQ à Chandler et, finalement, il y a les Îles-de-la-Madeleine dans tout ça. On ne s'en préoccupe pas trop parce qu'eux autres sont habitués d'aller à Rimouski et, quand ça ne fait pas, ils vont directement à Québec. Mais ils font partie de cette région.

C'est donc une problématique un peu plus difficile. Je pense qu'il y a des étapes à franchir avant d'en arriver à cette phase. Donc, samedi, devant ces possibilités, devant le beau principe qui, dans son application, fait en sorte que New-Carlisle en a peut-être un peu moins qu'elle pensait, Gaspé n'est plus la capitale, c'est diminué, Sainte-Anne-des-Monts en a peut-être moins...

Les gens s'interrogent finalement sur l'utilité d'une région. C'est ce qu'on va tenter de régler samedi, en ayant invité tout le monde, dans la même salle, en même temps. Ces gens vont s'exprimer pour une fois ouvertement devant la presse sur leur volonté et on va pousser pour savoir jusqu'où leur volonté peut se traduire par rapport à l'acceptation d'une certaine concentration des bureaux en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine dans trois endroits au lieu d'un ou au lieu de dix. C'est elle, la problématique. Elle n'est pas plus compliquée que cela. On a à vivre avec cela. Au-delà des décisions, il faut décider que Denis-Rivérin fera partie de la région autonome de la Gaspésie. Dans la mesure où Denis-Rivérin n'est pas là, c'est une région qui n'a pas sa raison d'être. C'est aussi clair que ça.

C'est de convaincre tout ce monde et d'y aller par étapes. C'est ce qu'on va tenter de faire samedi.

M. Brassard: Avant d'aborder la question de certains autres...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Y a-t-il des dissensions,

selon ce que dit le ministre, sur la localisation des bureaux régionaux des ministères et sur la délimitation territoriale?

M. Côté (Charlesbourg): La question de la MRC Denis-Riverin n'a jamais été réglée et la MRC Denis-Riverin, avant qu'une décision finale soit prise, exige de savoir quels bureaux, le nombre de bureaux, quels ministères vont s'implanter sur son territoire, avec les niveaux de fonctionnaires qui vont se déplacer, quelles sont les immobilisations que ça va apporter et combien d'emplois de plus ça va créer. Ce sont les mêmes questions qui ont été posées à M. Le May, mon prédécesseur, dans le motel no 20 du Monaco des Monts au mois de novembre 1985.
(16 h 30)

Le Président (M. Rochefort): Sur le même sujet, je présume? M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Oui, M. le Président. M. le ministre, quelle que soit l'issue de la région administrative, vous reconnaissez quand même le bien-fondé des deux tables de concertation nécessaires dans l'Est du Québec, puisque vous avez annoncé deux sommets.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours dit que la Gaspésie, pour se développer, avait besoin de son sommet, peu importe si elle fait partie du Bas-Saint-Laurent--Gaspésie ou si elle fait partie de la Gaspésie.

M. Brassard: C'est un nouveau discours?

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Brassard: J'ai déjà entendu dire qu'on ne commencera pas par la queue, qu'on va d'abord créer des régions avant de faire des sommets. Je m'en souviens très bien.

M. Côté (Charlesbourg): La région autonome de la Gaspésie existe, mon cher monsieur, de par le décret du mois de novembre 1985.

M. Brassard: Ah! Donc, il est toujours en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sûrement. Il n'a jamais été...

M. Brassard: Il n'a jamais été l'objet du moratoire.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Brassard: Donc, la région existe.

M. Côté (Charlesbourg): La région a toujours été là, la région autonome de la Gaspésie. C'est sur l'application qu'il faut prendre des décisions, à savoir si on la maintient ou pas. Le gouvernement peut se réserver le droit de revenir en arrière et de faire une région Bas-Saint-Laurent--Gaspésie.

M. Brassard: Sans doute.

M. Côté (Charlesbourg): C'est là-dessus que...

M. Brassard: Ce que vous me dites, c'est que, pour le moment, le décret de novembre 1985 demeure en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): Le décret est toujours là; pour le changer, cela prend un autre décret. Dans ce sens-là, il est très important de savoir ce que les Gaspésiens pensent parce qu'ils n'ont pas eu l'occasion de l'exprimer, jusqu'à maintenant, autrement que lors d'une tournée que j'ai effectuée le 30 janvier 1986 pour rencontrer l'ensemble des maires. On souhaite maintenant que s'ajoutent des gens du monde de l'éducation, des gens du domaine social et des autres domaines. Les gens vont se rencontrer samedi et exprimer leur opinion sur le consensus minimum auquel ils peuvent arriver. Cela veut dire qu'effectivement, dans ce cas-là, il y aurait deux sommets.

Il est inadmissible - c'est surtout cela que j'ai dit - qu'une région aussi pauvre que la Gaspésie soit l'une des seules, avec la Côte-Nord, à ne pas avoir bénéficié d'un sommet socio-économique. Cela aurait dû commencer d'abord par là, quand on parle des sommets, si la volonté politique avait voulu faire quelque chose pour cette région. Dieu sait que c'est une région qui en a largement besoin. C'est pour cela qu'on a décidé, effectivement, d'enclencher le processus de la tenue d'un sommet pour la Gaspésie. Cela occasionnera un sommet autonome pour le Bas-Saint-Laurent; C'est autrement que ce qui a été fait dans le passé par le député-ministre de Rimouski, un sommet de la ville de Rimouski, négligeant pour autant toutes ces petites communautés autour de Rimouski qui ont aussi le droit d'avoir un sommet, de présenter des projets, de les acheminer et de les voir approuvés. Cela, c'est pour la Gaspésie. Je peux vous parler un peu du nord de Montréal.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela complète la question en ce qui vous concerne, M. le député? Oui? Cela va? M. le ministre, on peut poursuivre sur le nord de Montréal. M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Si on résume à propos de la Gaspésie, c'est à partir de cette séance de consultation qui aura lieu bientôt que

vous serez en mesure, par la suite, de prendre une décision et quant au territoire et quant aux localisations des bureaux régionaux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement. D'abord, on a parlé du problème de la Gaspésie; on pourrait peut-être parler du problème du nord de Montréal et revenir par la suite sur la réticence et les raisons de la réticence de certains ministères.

L'autre région qui avait été laissée en plan, c'est la MRC Les Moulins. C'est le même phénomène où à la fois la présence combinée de M. Dean et de M. Chevette au Conseil des ministres avait fait en sorte qu'on reconnaissait la région De Lanaudière sans avoir décidé du sort de la MRC Les Moulins et qu'on reconnaissait la région des Laurentides tout en allant chercher à l'Outaouais la MRC Antoine-Labelle pour la rattacher à la région des Laurentides. Il restait cette volonté de Laval de se détacher de la région de Montréal et de faire bloc avec les quatre MRC au nord de Laval qui aurait fait Laval bloc nord, laissant pour compte ce qui était au nord de la région des Laurentides et créant une très petite région qui aurait été forcément noyée dans toute l'agglomération très urbanisée de la grande région de Montréal. Avec la Montérégie qui, au sud, a une population de 1 200 000, l'île de Montréal qui est très peuplée, Laval et le bloc nord qui aurait été une région d'à peu près 800 000 de population, il serait resté une petite région au nord qui se serait appelée Laurentides et une petite région un peu plus à l'est qui se serait appelée De Lanaudière. Quant à moi, mes choix sont faits concernant ce que vous appelez tout à l'heure les trois L. Mes choix sont faits et je suis, dans ce cas-là, prêt à faire face à la musique. Je n'ai plus besoin de consultations pour inclure mes choix au mémoire qui sera dirigé au Conseil des ministres.

M. Brassard: Les paragraphes du mémoire là-dessus sont écrits.

M. Côté (Charlesbourg): Du moins, dans la tête du ministre. C'est très clair et c'est une question...

M. Brassard: Pouvez-vous nous donner un petit aperçu de votre opinion?

M. Côté (Charlesbourg): Un aperçu de mon opinion, c'est qu'il faut s'organiser pour que cette très grande agglomération puisse être balancée. Le sud étant très bien pourvu avec une région qui s'appelle la Montérégie, qui va chercher beaucoup de monde, le nord devra balancer, règle générale, la rive sud et l'île de Montréal de sorte que cela fasse

trois unités très importantes.

M. Brassard: Ce qui vous guide, c'est la recherche de l'équilibre sur le plan démographique.

M. Côté (Charlesbourg): Un certain équilibre et ce qu'on a appris lors de notre tournée. Certains faisaient état, pour défendre Laval bloc nord, de l'homogénéité des gens qui devraient habiter la région et d'autres, plus au nord, ceux des Laurentides, parlaient de complémentarité. Il y a donc des principes qui, selon le côté de la clôture où vous êtes, vous guident quant à vos choix. Mais ce qui est arrêté jusqu'à maintenant devrait recueillir un très large consensus d'appui puisque ces propositions sont en très large partie issues de la consultation que nous avons menée auprès des gens des Laurentides, de Lanaudière et de Laval.

M. Brassard: Est-ce que vous avez réussi à dégager un aussi large consensus parmi vos collègues députés et ministres de ces régions concernées?

M. Côté (Charlesbourg): Disons que c'est un dossier qui chemine très bien et qui, dès le moment de la consultation, avait déjà tracé les voies à une solution possible.

Le Président (M. Rochefort): Si vous me le permettez, M. le ministre, j'aurais un certain nombre de questions. C'est une région que je connais bien. Qu'est-ce que c'est le fondement, le rationnel de l'idée d'avoir des régions qui se "balancent", pour reprendre votre expression?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que ce sont des régions bien organisées, bien structurées. Dans le cas de la Montérégie, c'est une jeune région que le gouvernement précédent a créée et, on l'a constaté au cours du sommet, qui a eu sa première manifestation d'unité, quoique l'unité à l'intérieur de cette région soit très fragile. C'est encore plus évident dans ce cas-ci, c'est une jeune région qui a appris lors de l'exercice du sommet à vivre et à partager. Il y a des pôles très forts, à l'intérieur de cette région qui, règle générale, veut tirer chez elle au détriment du sud-ouest, du Haut-Yamaska, des Appalaches ou d'autres régions. En ce sens, effectivement, c'est une région qui est très forte, qui a un potentiel absolument extraordinaire avec une population de 1 200 000 avec des zones d'influence sur le plan du développement touristique, sur le plan industriel, et quand même en progression avec un aéroport de type international à Saint-Hubert. Vous vous retrouvez, dans le nord, avec les Laurentides et avec Laval qui ont une complémentarité

sur le plan du développement touristique, sur le plan d'une force de développement industriel, d'axes routiers quand même extrêmement importants, d'un aéroport international, ce qui fait que différentes... Ce besoin d'équilibre était davantage senti et pressenti et c'était un des arguments de fond pour une unité d'action au niveau de Laval bloc nord, et le reste des Laurentides en particulier.

Le Président (M. Rochefort): Je reviens à ma question, M. le ministre, parce que je ne suis pas sûr de comprendre votre raisonnement. Vous avez pourtant parlé à deux ou trois reprises de "balancer". Je comprends cela pour la Montérégie. Je pense que cela se tient et je reconnais, je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit sur la Montérégie. Pourquoi cela prend-il une région qui serait proportionnellement équivalente sur la rive nord?

M. Côté (Charlesbourg): Lorsque vous allez arriver au niveau de la grande région de Montréal avec trois blocs...

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...le bloc de l'île, qui est extrêmement fort et puissant...

Le Président (M. Rochefort): Là-dessus, vous me permettrez. On se comprend bien que l'île, ça va être l'île. Point.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Parfait.

M. Côté (Charlesbourg): Un bloc très fort sur l'île...

M. Brassard: Tandis que Laval va être...

M. Côté (Charlesbourg): C'est acquis que Laval ne sera plus avec Montréal.

Le Président (M. Rochefort): Ils vont être bien contents de cela, j'en suis certain.

M. Côté (Charlesbourg): Très heureux, et je pense que cela s'inscrit dans une logique aussi. Donc, un bloc au sud qui est très fort, un bloc sur l'île qui est très fort et le regroupement d'un bloc au nord aussi assez puissant. Ces trois blocs sont extrêmement dynamiques et vont se développer.

Le Président (M. Rochefort): On parle de combien de personnes, Laval-Laurentides-De Lanaudière? Simplement la région 6C, c'est combien de personnes? Il faut ajouter 265 000 à ce nombre.

M. Gagnon: 600 000. On parle de 600 000.

Le Président (M. Rochefort): 6C, c'est 600 000?

M. Gagnon: Oui.

Le Président (M. Rochefort): 265 000 à Laval.

M. Gagnon: Non. 6C, c'est la Montérégie.

Le Président (M. Rochefort): C'est de 6B que je parle.

M. Gagnon: C'est une région d'environ 600 000.

Le Président (M. Rochefort): Plus 265 000 à Laval. Donc, un peu moins de 1 000 000.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, un peu moins.

Le Président (M. Rochefort): Dans une allusion que vous avez faite eu égard au découpage des Laurentides, vous avez employé une expression, j'imagine, imprécise, qui nous indique autre chose. Vous avez dit: Ils sont allés chercher à l'Outaouais la MRC Antoine-Labelle. Cela dépend vraiment du point de vue où on se place et de la connaissance qu'on a des deux régions. Est-ce que, dans votre esprit, il est possible que soit remise en question cette décision?

M. Côté (Charlesbourg): Non, du tout.

Le Président (M. Rochefort): D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Du tout. Ce que je voulais exprimer par cela, si vous voulez que je sois plus clair...

Le Président (M. Rochefort): Oui, sûrement.

M. Côté (Charlesbourg): ...au risque d'être un peu douloureux pour vous...

Le Président (M. Rochefort): Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): ...compte tenu de votre continuité sur le plan de la pensée politique et des responsabilités que vous avez assumées dans le passé, encore le vous avez pris une décision de prendre une MRC sur le plan géographique et de l'ajouter à la région des Laurentides sans pour autant régler les problèmes des ministères. Cette MRC Antoine-Labelle dépendait, sur le plan de la voirie, de la région de l'Outaouais. En ce qui concerne le MLCP, le territoire à l'intérieur

de la MRC fait en sorte qu'il a été littéralement coupé en deux par la suite sur le plan de l'Outaouais, l'autre versant, au niveau de Labelle, mais étant la même entité qu'auparavant sur le plan de l'accessibilité pour ce qui est du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. C'est un peu à cela que je faisais allusion et il n'est pas question pour moi de revenir en arrière. Du moins les gens du milieu, malgré certains problèmes d'adaptation, malgré certains problèmes à compléter ces dossiers, ont manifesté leur intention de demeurer dans la région des Laurentides et ils vont demeurer dans la région des Laurentides.

Le Président (M. Rochefort): Qu'est-ce que cela implique, par exemple, pour la MRC Les Moulins qui, finalement, est un peu nulle part? Si je comprends bien, elle va redevenir partie intégrante de la grande région bloc nord, Laurentides-De Lanaudière.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai jamais dit cela.

Le Président (M. Rochefort): Je veux juste être sûr qu'on ne parle pas pour parler. Vous nous avez expliqué que vous vouliez trois blocs bien "balancés". On m'a parlé d'un troisième bloc, Laval-Laurentides-De Lanaudière. Sauf erreur, cela recoupe donc le territoire de la MRC Les Moulins.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai jamais parlé de Lanaudière.

Le Président (M. Rochefort): Écoutez!

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Le Président (M. Rochefort): Pourquoi vous me laissez...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi. On va bien se comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce qu'il ne faut pas qu'il se parte quelque chose de tout croche, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Non, on va bien se comprendre et je vais vous permettre de préciser si j'ai mal compris.

M. Côté (Charlesbourg): De Lanaudière n'est pas touché.

Le Président (M. Rochefort): Quand on a fait notre calcul il y a dix secondes, on a intégré De Lanaudière. Alors, s'il fallait ne pas le faire, je voudrais juste que vous me l'indiquiez et on va revenir à la question du "balancement". Je suis disponible pour cela.

(16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire, M. le Président, que vous avez parlé de la région des trois L. Je n'ai jamais parlé de la région des trois L.

Le Président (M. Rochefort): Non, mais je reviens...

M. Brassard: C'est moi qui ai parlé de la région des trois L.

Le Président (M. Rochefort): Oui, c'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, j'ai peut-être déformé en incluant le président dans l'Opposition, mais...

Le Président (M. Rochefort): Non, c'est parce qu'ici on se distingue. Non, vous faites sûrement erreur. Autour de la table, en tout cas.

M. le ministre, je veux juste qu'on se comprenne. Quand on a fait le calcul, je suis parti de votre expression "balancer" et j'ai tenté de voir à quoi on arrivait. On a dit: 1 200 000 sur la rive sud, 2 000 000 et quelques unités de moins sur l'île et on a calculé, avec votre principal collaborateur, tout ce qu'il y avait sur la rive nord, Laurentides, De Lanaudière et Laval, ce qui nous donnait 900 000. Moi, je veux bien, mais, si ce n'est pas ça, dites-le-moi parce que ça veut dire qu'on revient à notre question de balancement. J'imagine que, si on balance à 600 000, ça fait un drôle de balancement, ça.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne peux pas en ajouter, je ne peux pas en faire. J'en ai deux de faits dans ma famille, je suis bien prêt à les déplacer mats pas plus.

Le Président (M. Rochefort): Non, non.

M. Brassard: De Lanaudière, c'est combien d'habitants?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 200 000 habitants dans la mesure où Les Moulins fait partie de Lanaudière.

Le Président (M. Rochefort): Donc, on se retrouve avec une région qui ressemblerait plus à quelque 600 000, Laval et Laurentides.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'insiste pour vous dire que, quant à moi, en aucun temps, je n'ai parlé de Lanaudière dans ce bloc nord. J'ai parlé de balancement.

Le Président (M. Rochefort): Oui, oui, mais je vous pose une question. Cela fait

combien de personnes, Laval et Laurentides?

M. Côté (Charlesbourg): Votre calcul m'a peut-être échappé au niveau de Lanaudière. Si cela m'a échappé, je viens de le rattraper.

Le Président (M. Rochefort): Si je comprends bien, il reste trois lignes à préciser, à peu près, dans les quatre ou cinq paragraphes qui sont déjà écrits.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Dans mon livre à moi, tout est écrit et les décisions sont prises.

M. Brassard: Dans votre livre à vous, la MRC Les Moulins, vous savez où elle s'en va?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Mais, dans les paragraphes que vous avez bien voulu nous laisser lire entre, les lignes cet après-midi, il y a trois ou quatre lignes qu'on n'a pas réussi à avoir.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement cela. Il y a trois ou quatre lignes que vous n'avez pas réussi à avoir et que vous ne réussirez pas à avoir.

Le Président (M. Rochefort): Je pense qu'on a compris, par exemple, sans les avoir.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! bien, vous pouvez bien comprendre ce que vous voulez, mais faites attention de ne pas trop le publiciser vous serez pris avec.

M. Brassard: On peut faire des hypothèses.

Le Président (M. Rochefort): Ce n'est pas notre responsabilité de publiciser ça, de toute façon.

M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Je reviens à la troisième question que je posais là-dessus concernant les difficultés que vous avez avec certains ministères. Lesquelles et de quel ordre?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous poser un problème très précis.

M. Brassard: Vont-elles s'aplanir?

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, lorsque vous apprenez la bonne nouvelle aux fonctionnaires qu'il y aura une région autonome en Gaspésie ou qu'il y a une région autonome et qu'on devra continuer, dans la mesure où c'est la volonté du milieu et que certains d'entre eux devront

éventuellement déménager, ils ont déjà choisi où ils vont déménager: à Gaspé dans tous les cas, parce qu'il y a un aéroport et que c'est bien plus facile d'en sortir. Pour plusieurs fonctionnaires, aller en Gaspésie au en Abitibi, c'est le moyen d'avoir une promotion pour pas longtemps et d'être capables de revenir dans la grande ville bien implantés. Il y a effectivement des problèmes à ce niveau-là. Les problèmes d'analyses faites par certains fonctionnaires, compte tenu qu'ils peuvent se retrouver dans la situation où eux-mêmes vont déménager, font en sorte que ça coûte cher en maudit. Ça coûte bien cher d'implanter des régions administratives dans tout le Québec et, autant que faire se peut, profitons-en pour demander des postes. Il y a donc une position globale des ministères qui commandent des immobilisations assez importantes et des coûts de fonctionnement, donc, un investissement assez important. Il y a une autre vision qui est celle de l'OPDQ, qui dit: On peut le faire à moindre coût, en utilisant les ressources que nous avons, puisqu'il n'y a pas de besoins additionnels de créés. On dessert le même territoire avec les mêmes divisions de voirie.

Je dois vous dire que ça me tentait de vous faire une farce tout à l'heure en vous disant quels sont les ministères avec lesquels nous avons le plus de problèmes: le ministère des Transports, en commençant par celui-là. On a réglé une bonne partie de ces problèmes-là. Il faut donner l'exemple et, dans ce sens-là, il n'y a plus tellement de problèmes chez nous. Ça implique des coûts, bien sûr, mais on va y faire face. Cela a des implications extrêmement importantes dans le cas du MMSR, du ministère de l'Éducation et du ministère de la Santé et des Services sociaux. Effectivement, il y a des structures que vous connaissez fort bien qui sont déjà implantées, des CRSSS, et tout cela crée des remous assez importants, chacun s'agitant et défendant la bonne cause, qui est toujours la sienne, évidemment, de telle sorte que vous allez vous retrouver avec le problème suivant: les gens de Rivière-du-Loup se sentent davantage protégés par les gens de Québec dans le domaine de la santé qu'ils ne se sentent protégés par les gens de Rimouski. Pour eux, dépendre de Québec, s'ils ont des besoins additionnels en lits, ce sera plus facile de les justifier parce que les gens de Québec vont plus facilement dire: Parfait, on va le leur accorder, ils ne viendront pas remplir nos lits. Alors que, dans le cas de Rimouski, la justification est très simple. On va dire: Non, vous n'en avez pas besoin, vous allez vous occuper des chroniques, mais, nous autres, on en a besoin. C'est la problématique dans laquelle on est et qui a des répercussions assez importantes. Il y a ce tiraillement entre le service aux régions

et la volonté de bien servir. Dans ce sens, lorsque le temps sera venu, le gouvernement prendra des décisions et les ministères s'ajusteront. Il faudra trancher quelque part, où arrêter sur le plan des immobilisations et sur le plan des budgets de fonctionnement. Mais, nécessairement, lorsqu'on met une pression sur des régions administratives additionnelles, cela demande de l'argent additionnel. Cela a des impacts, mais le projet d'implantation est sur trois ans, de la même manière que vous l'aviez prévu à l'époque.

M. Brassard: Cela répond à une de mes questions. Je voulais vous demander sur combien de temps va s'échelonner l'implantation des nouveaux bureaux. Sur trois ans, comme c'était prévu à l'origine? À notre époque, c'était trois ans.

Le Président (M. Rochefort): Sur cela, si vous me le permettez: Est-ce que cela inclut les réorganisations qui pourraient, par exemple, affecter le réseau de la santé? C'est à l'intérieur de la période de trois ans, ou la période de trois ans est une période au cours de laquelle on va en arriver à des conclusions sur comment les ministères devraient se...

M. Brassard: Non, l'implantation des bureaux. Tout est sur trois ans. L'implantation des bureaux régionaux, c'est sur trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Trois ans, oui.

Le Président (M. Rochefort): Dans le cas des bureaux régionaux, les structures...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): ...pour reprendre votre propre exemple, les CRSSS, les DSC, les CSS.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, oui. Le ministère où cela a le plus d'impact, c'est certainement le ministère de la Santé et des Services sociaux. Ce sont des impacts énormes qui vont demander beaucoup plus de travail encore qu'on n'en a fait maintenant. On devra très bien mesurer l'impact sur le plan financier pour éviter qu'on n'investisse davantage dans les structures que dans les soins. Je pense qu'il y a un équilibre à faire, à un certain moment. C'est notre plus gros problème actuellement.

Le Président (M. Rochefort): Votre échéancier...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce qu'on vise, c'est une implantation partout, à partir du moment où la décision

sera prise, au bout de trois ans, donc, que ce soit fait. Mais, dans le cas du ministère de la Santé et des Services sociaux, on se croise les doigts; je ne suis pas sûr qu'on pourra y arriver. Dans la presque totalité des autres ministères, c'est mission possible. Dans le cas du ministère de la Santé et des Services sociaux, c'est plus compliqué.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Oui. Donc, j'imagine que tout cela va être prévu dans le mémoire, c'est-à-dire que, dans le mémoire, vous allez prévoir non seulement la délimitation des régions, mais vous allez également prévoir la mise en place des bureaux régionaux des différents ministères échelonnée sur trois ans en indiquant lesquels vont s'établir, s'implanter la première année, lesquels auront deux ans pour s'implanter et lesquels auront le maximum, soit trois ans, pour s'implanter.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, avec une exception ou une mise en garde que je veux faire maintenant: cela dépend si la région le souhaite ou non.

M. Brassard: Là-dessus, je pense que c'est sensiblement ce qui était prévu à l'origine, sur trois ans, en établissant des distinctions, certains ministères devaient s'implanter plus rapidement, compte tenu de leur vocation et de leurs relations avec les citoyens. Est-ce votre objectif d'en arriver - vous avez parlé tantôt de transferts de postes - à effectuer l'opération à coûts récurrents nuls?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un objectif, mais il ne sera pas atteint.

M. Brassard: Bien. Sur l'ensemble du dossier de la nouvelle carte des régions - j'ose poser la question, connaissant maintenant la prudence du ministre - est-ce son intention d'en arriver à une décision dans un délai précis? Est-il consentant à nous indiquer ce délai?

M. Côté (Charlesbourg): Dans un délai précis que j'ai à l'esprit et que je conserverai dans mon esprit.

Une voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Rochefort): On va convoquer votre esprit à la prochaine commission.

M. Brassard: Vu que la réunion portant sur la région de la Gaspésie aura lieu le 6 juin et qu'après cela vous serez en mesure de décider concernant la Gaspésie et que

vous avez déjà votre idée de faite sur la région métropolitaine, la région de Montréal, et la région nord de Montréal, avez-vous comme objectif d'en arriver à l'adoption du mémoire et à une prise de décision par le Conseil des ministres avant les vacances d'été?

M. Côté (Charlesbourg): Cela me semble difficile.

M. Brassard: Cela vous semble difficile, donc, cela a des chances...

M. Côté (Charlesbourg): Les vacances étant à compter du 20 juin.

M. Brassard: Cela peut aller au début de l'automne.

M. Côté (Charlesbourg): Si on considère que l'automne peut être à compter du mois d'août.

M. Brassard: Bon.

Le Président (M. Rochefort): Il y a de gros changements qui s'en viennent. Je parle des saisons, naturellement.

M. Brassard: M. le Président, quant à la nouvelle carte des régions, on va attendre les décisions du gouvernement, tout en souhaitant que ça arrive le plus tôt possible.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la Gaspésie, en fin de semaine, ce n'est pas dans la chambre no 20 du motel Monaco des Monts, c'est à la polyvalente gaspésienne. Cela va être un peu plus public.

M. Brassard: M. le Président, il faut quand même admettre que la nouvelle délimitation des régions avait fait l'objet d'une consultation à l'époque du **Choix des régions**. C'était l'un des volets qui avait été soumis à la consultation, la nouvelle délimitation des régions. Alors, il ne faut quand même pas charrier non plus et prétendre qu'on en est arrivé comme ça, tout d'un coup, à créer une nouvelle région en Gaspésie parce que ça nous tentait de modifier la carte des régions. Il faut quand même admettre qu'il a dû y avoir quelques volontés qui se sont exprimées dans le milieu. Cela devait correspondre à certaines aspirations qu'on avait constatées et perçues au moment de cette consultation très large, très publique et très démocratique qui a eu lieu à l'époque du **Choix des régions**.

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lac-Saint-Jean a parfaitement raison. Je voulais essayer de le faire choquer un peu. Il est clair que le maire de Cloridorme, M. Guy Gleeton, qui est préfet de la MRC de

La Côte-de-Gaspé, et M. Cyr, qui est maire de Pabos-Mills et préfet de la MRC de Pabok sont des défenseurs acharnés d'une région autonome de la Gaspésie. Ils l'étaient à l'époque, ils le sont encore et ils le seront encore demain. Il est moins évident, quand on arrive dans Bonaventure et dans la MRC d'Avignon, que ces choix soient aussi clairs. De la même manière que M. Thérance Coulombe, maire de Mont-Louis et préfet de la MRC Denis-Riverin à l'époque, était lui-même convaincu que le maire de Sainte-Anne-des-Monts, qui a été convoqué par M. Le May au motel 20 dont on parlait tantôt et d'autres maires... C'est là que ça s'est décidé de manière finale.

Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu de travail avant, c'est clair. Ce n'est pas sorti du chapeau de M. Le May à son retour de voyage en Italie, à la fin de septembre ou en octobre 1986, fortement inspiré par ce qui se passait en Italie. Bien non! Il y a eu effectivement des séances préalables à l'époque de M. Gendron, qui a fait le tour et les gens de la Gaspésie se sont exprimés. À l'époque, la majorité voulait une région autonome de la Gaspésie.
(17 heures)

Les sommets régionaux

M. Brassard: M. le Président, sur les sommets régionaux. La nouvelle façon de procéder, c'est maintenant que chaque sommet, une fois qu'il a été tenu, soit suivi et donne lieu à une entente-cadre entre la région et le gouvernement. C'est ce qui va se produire pour l'Abitibi-Témiscamingue et les autres régions comme la Montérégie.

Est-ce que cette entente-cadre prendra une forme connue, précise? Est-ce qu'il y a un modèle qui existe déjà, qui a été préparé par vos services, modèle qui sera utilisé pour la signature d'une entente entre la région et l'État? Quelle forme est-ce que cela va prendre? Est-ce que tout cela est maintenant parachevé, complété? Si oui, est-ce qu'on pourrait connaître ce modèle qui va servir de base à la conclusion et à la signature d'une entente entre la région et l'État?

M. Côté (Charlesbourg): On me signale... Évidemment, le premier sommet qui a été tenu selon la nouvelle formule, qui est un mélange de l'ancienne formule et de la nouvelle, c'est celui de l'Abitibi-Témiscamingue. Les gens de l'OPDQ sont en négociation actuellement avec ceux de l'Abitibi pour tenter de finaliser, d'ici à la fin de juillet, ce qui pourrait être la première entente gouvernement-régions. On s'inspire très fortement de ce que nous vivons maintenant et de ce que nous vivrons dans le cas de la Montérégie aussi, parce que cette signature, pour la Montérégie, ne tardera pas pour terminer le canevas.

On avait une idée de ce que cela pouvait être au départ, mais cela prend une forme peut-être un peu différente de ce qu'on avait voulu au départ, de par la volonté du milieu: tenter de tout englober dans un document où les engagements du gouvernement, les engagements des promoteurs, les engagements des municipalités seraient très bien campés pour que chacun puisse apposer sa signature.

M. Brassard: Cela va prendre la forme d'une espèce de contrat conclu entre la région et le gouvernement dans lequel on va retrouver toutes les décisions prises à l'occasion du sommet, la nature de ces décisions, la nature de ces projets, l'échéancier de réalisation, la participation des intervenants, y compris celle du gouvernement. Cela va se retrouver dans ce contrat et cela va lier, évidemment, les parties signataires.

M. Côté (Charlesbourg): Globalement, c'est une entente, ce n'est pas un contrat. Chacun des projets fait l'objet d'un contrat entre les parties. Quant à l'aspect global, c'est une entente qui fait état des projets, des implications sur le plan financier, des engagements de chacun sur le plan financier et des échéanciers de réalisation.

M. Brassard: Chaque projet, à partir du moment où il est faisable, où il peut être réalisé, va donner lieu, cette fois-ci, à un contrat, dans lequel on entrera plus dans les détails, on aura plus de précisions.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument. À partir du moment où il y a une signature du ministre sectoriel, c'est un contrat, chacun respectant ses engagements. Si ce n'était pas réalisé, le ministère pourrait être poursuivi. C'est donc une forme de contrat qu'il y a entre les deux parties.

M. Brassard: Le contrat est conclu, signé par le ministre sectoriel, alors que l'entente est signée par le ministre responsable du Développement régional et lie le gouvernement. Jusqu'à maintenant, il n'y a pas encore d'entente signée.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Brassard: Le modèle n'est pas encore complété.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on s'était donné 90 jours pour le signer, mais les gens de l'Abibiti-Témiscamingue souhaitent le signer au mois de septembre pour donner toute l'emphase à cette première signature. C'est ce qu'eux-mêmes souhaitent. Quant à nous, on aurait été prêts à signer à la fin de juillet ou au début

d'août, mais c'est à leur demande que nous signerons un peu plus tard.

M. Brassard: En termes de bilan, est-ce qu'il est de l'intention de l'OPDQ de faire la mise à jour du bilan des conférences, des sommets? J'ai un document qui date de 1985 et qui fait le bilan... Est-ce qu'il est possible, même si cela ne prend pas la forme d'une publication, d'avoir le bilan des sommets qui ont été tenus depuis le début sur le plan des réalisations par rapport aux décisions prises? Un bilan pour chacun des sommets.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un bilan...

M. Brassard: Est-ce qu'il est possible d'avoir ces documents-là pour les membres de la commission?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait l'objet d'une discussion en ce qui concerne la biennale dans chacun des cas, mais, avant cela, il y a certainement... Ce sont des documents publics, donc des engagements de fonds publics. Je n'ai aucune espèce d'objection à ce que ce qui est disponible puisse être mis à votre disposition.

M. Brassard: On parlait de biennale, justement, j'ai une question là-dessus. L'Estrie a eu sa biennale avant nous. Pour ce qui est de la biennale du Saguenay—Lac-Saint-Jean, cela fait maintenant trois ans que le sommet du Saguenay—Lac-Saint-Jean a eu lieu. Il a eu lieu en mai 1984, donc, cela fait plus de trois ans. Les biennales devant avoir lieu, comme le nom l'indique, tous les deux ans, la nôtre doit donc maintenant avoir lieu en septembre. Est-ce que c'est maintenant assuré? Le ministre nous en donne-t-il l'assurance? Les dates sont-elles arrêtées? Il n'y aura plus de report?

M. Côté (Charlesbourg): J'entends le député de Lac-Saint-Jean évoquer trois mois en mai...

M. Brassard: Trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Trois ans en mai. Je pourrais facilement vous dire que le 20 juin 1983 a vu mon élection dans la circonscription électorale de Charlesbourg et que septembre 1983 a vu le sommet de la région de Québec. Je me sers toujours de cet exemple: il restait une chaise dans le coin en arrière et on me l'avait assignée, alors, c'est là que je suis allé m'asseoir. Je n'ai pas encore eu l'occasion de faire la biennale pour la région de Québec non plus. Alors, j'ai promis, pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, que la biennale se tiendrait à

l'automne, elle va se tenir à l'automne. Il reste à déterminer une date. Compte tenu d'un certain voyage à l'étranger que j'aurai à faire et selon le résultat des élections qui auront lieu dans ce pays et qui pourraient créer une certaine instabilité, quand ce sera arrêté, on fixera la date de la biennale pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean. On sera obligé d'y aller à deux. Normalement, on nomme un ministre responsable de la défense des intérêts de la région et il y a le ministre responsable des régions qui est là aussi. Je ne peux pas être à la fois votre défenseur et défendre les intérêts du gouvernement. Je serai appuyé par un de mes collègues lorsqu'on ira vous voir pour faire ce bilan sur le sommet du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: On souhaite que cela se déroule le plus rapidement possible, dès le début de l'automne si possible. Vous serez sans doute le bienvenu, M. le ministre. Chaque fois que vous venez dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, vous êtes toujours le bienvenu.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait à peu près 70 fois que j'y vais maintenant, c'est un chiffre qui est à la mode au Saguenay—Lac-Saint-Jean. J'aurai certainement beaucoup de plaisir à y retourner, parce qu'on a tout à gagner.

M. Brassard: Est-ce que, quand il s'agit d'une biennale... Je sais que quand il s'agit d'un sommet proprement dit, M. le ministre, le Conseil du trésor dégage une marge de manoeuvre. À l'occasion du sommet de l'Abitibi-Témiscamingue, je pense que vous disposiez d'une marge de manoeuvre de 7 000 000 \$: 4 000 000 \$ pris à même le fonds de développement et 3 000 000 \$, pouvait-on lire, en argent neuf. Est-ce que, lors d'une biennale, comme c'était le cas de l'Estrie récemment, vous disposez aussi d'une marge de manoeuvre?

M. Côté (Charlesbourg): Si la biennale du Saguenay—Lac-Saint-Jean est faite de manière aussi sérieuse qu'a été faite celle de l'Estrie en termes de rationalisation des demandes, on va très certainement être capable de répondre à un certain nombre de projets.

M. Brassard: Étant donné que c'est - comment dire - une expression stylistique que vous utilisez, vous êtes convaincu que l'exercice au Saguenay—Lac-Saint-Jean va se faire avec beaucoup de sérieux, comme le sommet s'était fait avec beaucoup de sérieux. Le P.-D. G. de l'OPDQ en sait quelque chose. Ha! Ha! Ha!

M. Gagnon: Ne me prenez pas en sandwich tous les deux.

Une voix: J'en prends bonne note.

M. Brassard: D'ailleurs, le taux de réalisation du sommet est un des plus élevés. Par rapport aux décisions prises, celui du Saguenay—Lac-Saint-Jean a connu une performance assez remarquable en termes de réalisation des projets retenus, des décisions retenues. Il a eu une excellente performance. C'est donc dire que l'opération de sélection des projets avait été faite très sérieusement et vous pouvez être assuré que, pour la biennale, ce sera sans aucun doute la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je peux poser une question au député de Lac-Saint-Jean?

M. Brassard: Vous pouvez sûrement me poser une question.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous connaissez bien le rôle de la biennale? Il s'agit de faire le point sur ce qui est fait.

M. Brassard: De faire le point, mais aussi de fixer des réorientations possibles, compte tenu de l'évolution de la réalité.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais, si le taux de réalisation est aussi élevé que cela, on peut prendre deux heures pour régler la biennale. Si le taux de réalisation des projets est aussi élevé, j'imagine qu'on va pouvoir régler cela assez vite, parce que ce n'est pas d'ajouter des projets, mais de faire le point sur les projets qui ont été acceptés, de voir leur cheminement et de réorienter les sommes qui avaient été affectées à certains projets dans la mesure où elles n'ont pas été utilisées. Alors, je pense qu'on va pouvoir tenir cela très rapidement.

M. Brassard: Oui, mais l'objet d'une biennale, M. le ministre, c'est également, à moins que je ne comprenne mal - si c'est juste de faire le point, pas besoin de se réunir pour cela - de choisir de réorienter des choses et, à partir des décisions prises au sommet, de déterminer de nouvelles étapes. Par exemple, au sommet, il y a eu des décisions de prises quant à certaines études de faisabilité. À partir du moment où ces études démontrent qu'on peut aller de l'avant, la biennale peut servir à dire: Compte tenu des études faites, à la suite des décisions du sommet, on peut aller de l'avant dans telle direction pour tel projet.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut comprendre que le niveau de réalisation est impressionnant au chapitre des études, mais pas nécessairement au chapitre des vraies réalisations. Alors, dans ce sens, je tiens à vous faire remarquer que ce n'est pas un

nouveau sommet, les sommets ont lieu aux quatre ans. C'est une biennale. Donc, c'est un moment privilégié, à mi-chemin, pour voir ce qui a été fait, pour réorienter des sommes qui avaient été prévues dans certains dossiers, qui n'ont pas été dépensées et qui ne le seront pas à la faveur de projets autres que ceux que la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean voudra voir privilégiés.

M. Brassard: Je vais vous relancer une question. Vous venez de tenir une biennale en Estrie où il y a eu un sommet, il y a deux ans, celui-là. Voulez-vous m'en dire, m'affirmer ou me confirmer que vous n'avez fait, à l'occasion de cet exercice biennal en Estrie, que le bilan des décisions prises au sommet de l'Estrie? Vous n'avez pas pris de nouvelles décisions? Vous n'avez pas adopté de nouveaux projets, en aucune façon, à l'occasion de cette biennale? (17 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner la réponse la plus complète possible. Nous avons fait le point et réorienté un certain nombre de dossiers qui correspondaient aux axes de développement et aux projets décidés lors du sommet. Ce que nous avons fait, dans certains cas, est très limité. Nous sommes intervenus, à titre d'exemple, au mont Mégantic qui éprouvait certains problèmes. Il était réservé à l'élite d'observateurs des astres que sont les gens du monde universitaire. Ce que nous avons voulu faire, c'est ouvrir le mont au public, dans sa perspective de développement, en ajoutant 200 000 \$, si ma mémoire est fidèle, pour faire un stationnement et permettre l'accès à la montagne aux gens qui visitent la région, tout en faisant payer un droit d'entrée et en obligeant certaines rentrées de fonds. Alors, dans un cas comme celui-là, puisque c'est un équipement sur le plan touristique qui correspondait aux axes de développement, on a voulu sortir de ces projets, mais c'est de l'argent qui était à l'intérieur des sommes prévues.

La biennale est le moment privilégié pour enclencher ou souhaiter l'enclenchement d'un certain nombre d'études qui pourraient nous mener au prochain sommet économique et pour préparer des projets dont les études préliminaires seraient faites en fonction du prochain sommet.

M. Brassard: Je comprends bien le ministre. Donc, on demeure à l'intérieur des axes de développement choisis et identifiés lors du sommet. Cela a été bien compris par le CRD de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Je ne pense pas que l'on s'écarte des axes de développement, mais il est évident qu'à l'intérieur de ces axes, comme vous venez de le mentionner, il y a des réorientations possibles.

M. Côté (Charlesbourg): N'arrivez pas avec une facture de 40 000 000 \$ additionnels, vous allez perdre votre temps.

M. Brassard: M. le Président, la région est connue pour son réalisme et son sérieux. Il n'est pas question...

M. Côté (Charlesbourg): Même électoral?

M. Brassard: Oui, même électoral. C'est très solide, parce que, malgré les 70 voyages dans la région de l'organisateur en chef du Parti libéral, cela n'a pas changé.

M. Côté (Charlesbourg): C'est depuis les élections.

M. Brassard: 70 voyages depuis les élections?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je me souviens être allé faire un tour dans le comté de Lac-Saint-Jean le 17 novembre 1985, dans le comté de Roberval, comté qu'on a failli gagner, et j'avais dit aux gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean: Participez au pouvoir puisqu'il est clair que tous les sondages d'opinion sérieux font état d'une victoire éclatante du Parti libéral et vous vous devez d'être représentés dans ce gouvernement, c'était le 17 novembre. Pendant ce temps-là, chez vous, au lieu de faire état des sondages sur le plan national, on faisait référence à un sondage "home made", local, Cybercom, et on faisait très peu de place aux sondages sur le plan national. La population a choisi et c'est par cela qu'on a le plus grand respect des élus que la population a choisis. C'est cela la démocratie. La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, par rapport à ce gouvernement-ci, est loin d'être isolée. Il y a des démonstrations très évidentes de projets qui ont été acceptés par le gouvernement, que ce soit Chambord, Petit Paris ou la salle communautaire dans le comté du député actuel, à Delisle, que ce soit l'incubateur d'Alma, le Valinouet, la pulperie, que ce soit l'Université du Québec à Chicoutimi. Je pourrais nommer comme cela pendant un certain temps des projets qui ont reçu l'aval des autorités gouvernementales et je fais abstraction de tout ce que mes autres collègues ont pu faire. Mais, un de ces jours, dans un des voyages, un bilan sera dressé de tout ce qui s'est fait dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean; lequel démontrera très bien le respect que le gouvernement du Québec actuel a pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: D'ailleurs, c'est pour cela que les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean ne se sont pas sentis obligés ou contraints de

voter dans la direction souhaitée par le député de Charlesbourg, car ils savaient très bien qu'ils étaient libres de le faire.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, si je ne m'abuse, je pense que le député de Lac-Saint-Jean, le 3 décembre 1985, a déclaré qu'à cinq députés dans l'Opposition, ils seraient plus forts qu'au pouvoir. C'est quasiment vrai. On en fait plus que vous en faisiez alors que vous étiez au pouvoir.

M. Brassard: Vous confirmez ce que je disais. L'énumération que vous venez de faire est la confirmation de ce que j'avais dit.

M. Côté (Charlesbourg): Fiez-vous sur nous, vous allez être longtemps dans l'Opposition.

Des voix: Ha! Ha!

M. Brassard: Alors, fiez-vous sur nous, vous allez être longtemps absents de la région, électoralement.

M. Côté (Charlesbourg): Égoïste!

M. Brassard: Bah!

Des voix: Ha! Ha!

M. Brassard: Cela dit, M. le Président, je peux assurer le ministre, trêve de plaisanterie, que, déjà, un travail très sérieux a été fait par tous les intervenants de la région, en préparation de cette biennale. D'ailleurs, tout le monde était prêt ce printemps. Cela a été reporté à l'automne et ce travail n'est pas inutile. Il sera encore utile à cette époque. Ce travail est similaire à celui qui précède un sommet. Il y a vraiment eu une large consultation des intervenants et une sélection des projets de façon à retenir ceux qui sont réalisables et faisables. Vous pouvez être assuré que rien de farfelu ne sera soumis à l'attention du ministre à l'occasion de cette biennale.

M. Côté (Charlesbourg): Une des raisons pour lesquelles elle ne s'est pas tenue au printemps, c'est qu'il y avait le sommet de l'Abitibi, le sommet de la Montérégie et la biennale de l'Estrie. L'horaire était passablement chargé; en plus des crédits que nous adoptons actuellement, avec tout ce que cela suppose comme démarche. L'automne étant une période un peu plus calme, nous avons privilégié cette période dans le cas du Saguenay—Lac-Saint-Jean. La région ne sera nullement pénalisée parce que la biennale se tiendra à l'automne au lieu du printemps. Nul doute que le travail fait par les gens du milieu est très sérieux et le gouvernement y mettra autant de sérieux.

M. Brassard: Cela va pour moi, M. le Président, pour ce qui est des sommets. Est-ce qu'on termine à 17 h 30?

Le Président (M. Rochefort): L'ordre de l'Assemblée est 17 h 30. Toutefois, je dois vous rappeler que nous avons accumulé 26 minutes de retard sur notre horaire. L'ordre fait qu'on devrait ajourner à 17 h 30, mais la période allouée à l'étude des crédits de l'Office de planification et de développement du Québec devrait nous mener à une prolongation de 26 minutes. Évidemment, pour prolonger après 17 h 30, cela nécessite consentement. Si nous n'avons pas consentement, le retard de 26 minutes devra être révisé par le leader du gouvernement.

Voyages à l'étranger

M. Brassard: Il me reste quelques questions. D'abord des questions très précises concernant la liste des voyages à l'étranger. Je vais dans les questions pointues. Quelqu'un du cabinet, M. Hervé Pouts, a fait un voyage à San Diego concernant un projet de développement régional relativement à la définition du projet et à la définition de l'implication du gouvernement. Est-ce qu'on pourrait savoir de quel projet il s'agit?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. C'est Sea World.

M. Brassard: Sea World? On me signale qu'aux Transports il y a aussi un voyage semblable: rencontre et discussion avec la compagnie Sea World en novembre.

M. Côté (Charlesbourg): Et l'autre, ce serait quelle date?

M. Brassard: Il n'y a pas de date pour celui de l'OPDQ. Ce n'est pas le même montant non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le même montant?

M. Brassard: Non.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, non.

M. Brassard: Il y en a peut-être eu deux.

M. Côté (Charlesbourg): À San Diego, d'accord, non. On est allé deux fois et...

M. Brassard: Il y a eu deux voyages, l'un...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai fait, j'en ai chargé un aux Transports et un au Développement régional.

M. Brassard: Un aux Transports et un à l'OPDQ.

M. Côté (Charlesbourg): Pour une fois que le ministère des Transports peut servir au développement régional.

M. Brassard: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, vous savez que cela se solde par un investissement important de Sea World.

M. Brassard: Dans quel comté déjà?

M. Côté (Charlesbourg): Dans la circonscription de Charlesbourg.

M. Brassard: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Que voulez-vous? Ce n'est pas moi qui ai décidé, en 1947 - je venais à peine de naître.

M. Brassard: ...d'établir le zoo...

M. Côté (Charlesbourg): ...d'établir le zoo à Charlesbourg. Heureusement qu'on a cela. Cela aura des impacts très significatifs sur l'offre touristique et tout le développement de l'offre touristique pour la région de Québec. C'est un centre de recherche sur les mammifères marins, en particulier sur les épaulards et le narval. Pour ceux qui ont eu l'occasion de voir Sea World à Orlando, San Diego et San Antonio, c'est la première fois qu'ils soient des États-Unis et, en venant s'implanter dans la région de Québec, on peut dire que c'est un "catch" magnifique.

Étude confiée à M. André Maltais

M. Brassard: Dans les contrats de moins de 25 000 \$, on a retenu les services de M. André Maltais - je suppose que c'est l'ancien député fédéral - pour permettre de réaliser une étude portant sur les possibilités d'une entente de développement régional. S'agit-il de l'entente Canada-Québec que vous avez évoquée dans votre...

M. Côté (Charlesbourg): M. Gagnon revendique le droit, compte tenu de son imprévisibilité, de répondre à cette question.

M. Gagnon: Vous permettez, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Oui, sûrement, M. Gagnon.

M. Gagnon: M. Maltais a été engagé, à la demande du président de l'OPDQ, comme personne-ressource pour préciser le cadre d'analyse d'une entente de développement régional à négocier avec le gouvernement

fédéral.

M. Brassard: Et c'était avant qu'il ne soit...

M. Gagnon: ...avant qu'il n'entre au gouvernement.

M. Brassard: ...embauché au cabinet du premier ministre.

M. Gagnon: Le président de l'OPDQ souhaitait bénéficier de l'éclairage d'un ancien député fédéral qui avait joué un rôle auprès du ministère de l'Expansion industrielle régionale.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que c'était le seul que vous ayiez envisagé, le seul député fédéral avec cette expérience qui ait été envisagé par le président?

M. Gagnon: Étant donné le rôle qu'il avait joué au chapitre du développement régional et étant donné sa provenance d'une région périphérique du Québec, ce sont des critères comme ceux-là qui m'ont motivé.

Le Président (M. Rochefort): Et c'est donc le seul qui ait été envisagé?

M. Gagnon: C'est le seul.

Le Président (M. Rochefort): L'étude qu'il a réalisée est-elle disponible?

M. Gagnon: Il n'a pas réalisé d'étude, il m'a servi de personne-ressource.

Le Président (M. Rochefort): De personne-ressource?

M. Gagnon: Oui, lors de discussions et je lui ai demandé également de rencontrer des intervenants.

M. Brassard: Dans le document qui nous a été transmis, on parle de réaliser une étude...

M. Gagnon: Oui, mais...

M. Brassard: ...portant sur la possibilité d'une entente.

M. Gagnon: En fait, la réalisation de l'étude était du ressort de l'OPDQ. J'ai fait appel à M. Maltais comme personne-ressource dans le cadre de la réalisation d'une étude.

M. Brassard: C'est l'OPDQ qui a fait cette étude? Est-elle terminée, est-elle disponible?

M. Gagnon: Le ministre a fait allusion, dans son introduction, au cadre de l'entente

Canada-Québec.

M. Brassard: Puisqu'on parle de l'entente...

M. Côté (Charlesbourg): Pour tout vous dire...

M. Brassard: Oui, pour tout vous dire...

M. Côté (Charlesbourg): ...il y a une vision d'une entente de développement régional qui peut être fort différente si on se place du côté de l'OPDQ ou si on se place du côté de ceux qui ont à négocier avec le gouvernement fédéral. C'est cette harmonisation qui a été souhaitée par l'expertise.

M. Brassard: Pourriez-vous être plus explicite?

M. Côté (Charlesbourg): Disons que cela peut s'apparenter à une société distincte qui fait en sorte que notre propre vision du développement régional est peut-être un peu différente de ce qu'un certain nombre de fonctionnaires, du MRI...

M. Brassard: Au...?

M. Côté (Charlesbourg): Au MRI, le ministère des Relations internationales.

M. Brassard: ...gouvernementales?

Le Président (M. Rochefort): ...du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui... qui font les négociations avaient pensé. C'est une harmonisation qui a été faite et on est sur le point de...

M. Brassard: C'est votre vision qui a prévalu?

M. Côté (Charlesbourg): Vous en doutez?

M. Brassard: Je pose la question comme cela.
(17 h 30)

Le Président (M. Rochefort): Si le député me permet, M. le ministre ou M. le président, compte tenu de la réponse que le ministre vient de nous fournir et compte tenu que M. Maltais a vécu probablement ce que c'était, mais sous un autre gouvernement que celui qui est présentement à Ottawa et qui sera donc celui avec lequel serait négociée une éventuelle entente, est-ce qu'on peut croire que ce qui se passait sous l'ancien gouvernement et pour lequel effectivement M. Maltais peut-être nous donner des éclairages vaut pour la façon qu'a

choisie le nouveau gouvernement de négocier les ententes-cadres?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, parce que dire non, ce serait faire abstraction de tout le respect qu'a M. Mulroney pour le travail qu'a fait M. Maltais, du temps où il était député de Manicouagan, où tout le monde a reconnu que c'était un défenseur des droits des régions et un défenseur acharné de son comté. N'eut été le fait que M. Mulroney se présente dans cette circonscription, M. Maltais serait, sans aucun doute, encore député au fédéral.

Le Président (M. Rochefort): Cela n'a rien à voir. Je veux juste qu'on se comprenne. Ce que vous expliquez et je veux bien qu'on se comprenne sur la précision du sens de ma question... Dans la mesure où vous reprenez les services d'une personne qui, dites-vous probablement avec raison, a l'expérience du point de vue fédéral des négociations d'ententes-cadres au niveau du développement régional, c'était utile que vous ayez la participation et la contribution d'une personne qui avait ces lumières. Dans la mesure - c'est ce que je vous dis - où il y a eu un changement de gouvernement indépendamment du nom des élus et des circonstances qui font qu'ils ont été ou pas réélus ou candidats ou pas candidats à d'autres paliers, indépendamment de tout ça, il y a eu un nouveau gouvernement qui a, là aussi - je pense que le ministre en conviendra avec moi - une approche fort différente du gouvernement précédent auquel appartenait M. Maltais. Pour qu'on soit bien précis, cela n'a rien à voir avec son appartenance. Mais sa connaissance et son expérience du développement régional étaient basées sur la façon libérale fédérale de le faire, qui n'est pas celle des conservateurs. En ce sens-là, je vous demande comment quelqu'un qui n'a pas la connaissance de la façon de procéder du nouveau gouvernement fédéral pouvait vous aider à élaborer votre plan de fonctionnement avec un gouvernement qui est celui que nous connaissons.

M. Côté (Charlesbourg): M. Gagnon vous répondra sur le plan technique, parce que ça fait appel aussi au côté technique. Sur le plan politique, je vous dirai que, quant à moi, comme ministre des Transports, si vous voulez mon expérience, je me suis fortement rendu compte que les fonctionnaires qui entourent le ministre des Transports à Ottawa ont beaucoup d'influence, et cela, de manière historique, sur les décisions prises à Transports Canada. C'est donc, à ce point de vue, une certaine continuité.

Il y a eu beaucoup de changements de ministres au ministère des Transports. Il n'y a pas eu...

Le Président (M. Rochefort): Je parle d'Ottawa.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je ne parle pas de fonctionnaires au ministère des Transports; il n'y a pas eu beaucoup de changements au ministère des Transports.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À Ottawa. Il n'y a pas eu...

Le Président (M. Rochefort): Au développement régional?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, au développement régional, mais pas au ministère des Transports.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que M. Maltais s'occupait de développement régional?

M. Côté (Charlesbourg): Pour vous donner un exemple, ce n'est pas toujours si clair que ça qu'il a un changement drastique et dramatique.

Le Président (M. Rochefort): Dramatique, probablement pas. Mais dans le cas du ministère du Développement régional, je pense qu'il faut reconnaître qu'il y a eu non seulement un changement important du personnel politique, mais aussi du personnel administratif.

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan technique, M. Gagnon va répondre.

Le Président (M. Rochefort): Oui, c'est intéressant.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que, là, je suis en train de défendre ses engagements.

Le Président (M. Rochefort): Bien oui, c'est ça; je comprenais.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire qu'il y a une symbiose extraordinaire entre M. Gagnon et moi-même.

M. Gagnon: Ah, mais ça fait des situations délicates, monsieur.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, il n'y a rien là!

M. Gagnon: ...un ancien adjoint parlementaire du ministère de l'Expansion industrielle régionale, lequel ministère, de concert, avait été l'âme pensante, si vous voulez, de l'esprit de l'entente de l'Est du Québec, administrée par le gouvernement fédéral, lequel ministère posait un certain

nombre de jugements sur la coordination interministérielle au niveau fédéral. C'est-à-dire qu'il y a un petit frère de l'OPDQ au fédéral, jusqu'à un certain point, qui est le ministère de l'Expansion industrielle régionale.

À partir de ce moment, la difficulté de vivre cette coordination interministérielle à l'intérieur du gouvernement fédéral, on avait besoin de sentir le pouls concernant l'évaluation qu'il faisait, par exemple, des ententes-cadres et des ententes auxiliaires sectorielles, parce que le contexte d'une entente de développement régional est difficile à saisir lorsqu'on rentre dans une machine gouvernementale, étant donné que la machine gouvernementale est divisée en petits couloirs qui s'appellent les ministères.

Enfin, il y avait également tout le concept de développement des sociétés clés qui, même si c'était au niveau du gouvernement fédéral quand on parlait de développement régional, avait des retombées directes dans les régions du Québec par la présence des sociétés clés qui faisaient de l'expertise, qui attribuaient des budgets d'investissements aux entreprises et qui pouvaient générer un certain nombre d'études qui pouvaient influencer le gouvernement du Québec.

Enfin, le dernier élément, soit la disponibilité du fonds La Prade, dans la région Mauricie-Bois-Francs, nous préoccupait énormément. Comme les mêmes fonctionnaires, après le 4 septembre 1984, étaient en place, par rapport aux fonctionnaires qui étaient en place avant 1984, l'objectif du président de l'OPDQ d'engager M. Maltais était de pouvoir évaluer l'ensemble de ces éléments.

Le Président (M. Rochefort): Je comprends votre réponse.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, le président de la commission et moi-même, au moment de l'élection fédérale de 1984, étions en voyage à l'île de la Réunion. Au retour, il y en avait un qui était triomphateur et l'autre était perdant.

Le Président (M. Rochefort): Il faudrait expliquer pourquoi il y avait un triomphateur et un perdant. Ce n'était pas relié à leur implication ou à leur allégeance dans l'élection. Ce serait plutôt un pari qu'ils auraient pris quant au résultat. D'ailleurs, je vais m'adresser, c'est ce que j'allais dire...

M. Brassard: J'étais là comme témoin aussi.

Le Président (M. Rochefort): ...je vais m'adresser au troisième partenaire...

M. Brassard: J'étais là comme témoin

également.

Le Président (M. Rochefort): ...qui est M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: J'étais du même voyage. Je témoigne qu'il y a eu effectivement un pari. Forcément, comme dans tout pari, il y a un perdant et un gagnant.

Toujours à propos des contrats, il y a la société Infrass Inc., qui a obtenu deux contrats dont l'un est encore relié à l'entente de développement régional entre le gouvernement du Québec et celui du Canada, pour un montant de 24 700 \$; un deuxième, également, pour l'étude administrative du programme PECEC et du fonds de développement. Est-ce qu'il serait possible de connaître les administrateurs de la société Infrass et ses dirigeants?

M. Côté (Charlesbourg): En particulier, je pense que c'est M. Marcel Giner, qui est très bien connu du monde des affaires sociales parce qu'il a joué un rôle pendant un certain temps, sous votre gouvernement, dans l'implantation du système de santé. M. Marcel Giner, G-i-n-e-r. Je dois dire que ce qu'il nous a produit nous a permis de faire le premier canevas de nos discussions avec le ministère des Relations internationales. Cela a été très bénéfique pour nous en termes d'apport sur le plan de la recherche. C'est à partir de cela qu'on a pu véritablement enclencher un certain nombre d'orientations.

M. Brassard: Se peut-il que ta société Infrass vous ait été plus utile que les services de M. Maltais?

M. Gagnon: C'est-à-dire que pour préciser le contexte, si vous me permettez, M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Gagnon: La première partie, M. le député, était pour définir un genre de plan et de devis de ce qu'on mettrait à l'intérieur d'une entente de développement régional. La deuxième partie, qui est importante, qui était le corps, à savoir: Qu'est-ce qu'il y aurait dans une entente? Sur quoi porterait-elle? Quels seraient les enjeux d'une entente de développement régional?

M. Brassard: Puisqu'on parle d'ententes, où en êtes-vous en termes... Vous n'avez pas encore amorcé les négociations? Vous en êtes & déterminer le cadre, comme vous dites, et les enjeux du côté du Québec, avant de...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Est-ce qu'il y a une volonté similaire du côté d'Ottawa d'engager

des négociations sur cette base?

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons eu plusieurs signaux à des moments différents de l'impatience du gouvernement fédéral d'entamer des négociations avec nous, quant à une entente sur le développement régional. Ces signaux nous sont parvenus à la fois par Mme Vézina, qui est ministre et députée de Rimouski, à la fois par M. Michel Côté et plusieurs hauts fonctionnaires qui nous ont signalé leur ferme intention de signer une entente avec nous.

Là où nous sommes rendus actuellement, n'eût été du débat sur les négociations qui ont suivi la rencontre du lac Meech, possiblement que nous aurions maintenant terminé. Il nous reste à avoir une réunion ministérielle au plan politique, avec le ministre responsable, pour compléter nos dossiers.

M. Brassard: J'imagine que dans le cadre d'une telle entente vous allez vous appuyer sur les conclusions et les décisions des sommets régionaux dans les régions où cela a eu lieu. Cela sera une des bases d'appui en termes de négociations et d'identification des enjeux et des demandes.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument. Un des points essentiels de la négociation c'est que l'on veut arrêter de se piler sur les pieds dans les régions, dans le sens qu'ils vont commanditer, financer ou subventionner un projet qui ne correspond pas nécessairement à des actes de développement. J'ai toujours pris l'exemple très frappant quant à moi de l'aéroport de Pabos à environ 50 milles de Gaspé, qui a été subventionné par le gouvernement fédéral pour près de 1 000 000 \$ alors qu'à la fois à l'est et à l'ouest il y a un aéroport qui vient compétitionner. Ce million aurait très certainement pu être utilisé à meilleur escient que dans l'aéroport de Pabos. Il y a des exemples comme ceux-là un peu partout sur le territoire qui font qu'on pourrait s'entendre sur une entente de développement pour qu'on aille dans des projets beaucoup plus structurés, tout en faisant en sorte que le Québec demeure le maître d'oeuvre.

M. Brassard: C'était l'objet de mon autre question. Cette entente va-t-elle reconnaître le leadership, la responsabilité première en matière de développement régional du gouvernement du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair, sinon il n'y en aura pas.

Rendez-vous 87

M. Brassard: M. le Président, j'ai juste une dernière question, qui concerne Rendez-

vous 87. On sait que l'OPDQ a versé une subvention de l'ordre de 500 000 \$ à cet événement. Le ministère du Tourisme a versé également l'équivalent. Il y a eu aussi... Le ministre nous a d'ailleurs transmis à un moment donné une liste de prêts de personnes du gouvernement du Québec, au moins une dizaine, dont le coût total est évalué à tout près de 400 000 \$. Donc, une participation quand même substantielle du gouvernement du Québec à cet événement. D'abord, c'est quoi finalement le montant total de la participation gouvernementale à cet événement Rendez-vous 87 et, deuxièmement, compte tenu d'une participation substantielle, est-ce que l'organisation de Rendez-vous 87 était tenue de vous soumettre un rapport de l'événement et un bilan financier? Avez-vous reçu de la part des organisateurs de l'événement un bilan financier? Je sais que Me Aubut, à un moment donné, a donné une conférence de presse pour en étaler les résultats, mais est-ce que le gouvernement, de façon officielle, a reçu les états financiers de cet événement, le bilan?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, concernant la participation de l'OPDQ, c'est 500 000 \$. Alors ce n'est pas l'OPDQ qui a été maître d'oeuvre de la participation gouvernementale. L'OPDQ a apporté sa contribution pour 500 000 \$ à cet événement. Le ministère du Tourisme et le ministère de l'Agriculture sont intervenus et au préalable, avant même que le gouvernement s'engage, le Conseil du trésor avait posé une condition, en ce sens d'avoir une étude sur l'impact du projet, qui avait été exigée par le Conseil du trésor, qui a été faite et livrée au Conseil du trésor. On a donc satisfaisait ainsi à une des conditions du Conseil du trésor en termes d'impact. Le résultat, quant à lui, des événements est bien au-delà de ce qu'avait prévu l'étude d'impact sur le plan des retombées touristiques, des retombées économiques et finalement des surplus qui totaliseront presque 1 900 000 \$ pour l'événement. (17 h 45)

M. Brassard: À propos des surplus, un événement comme celui-là a été largement subventionné par le gouvernement du Québec - le gouvernement fédéral a aussi contribué, mais ce qui nous intéresse c'est le gouvernement du Québec - soit en prêts de personnel, soit en subventions directes par le gouvernement lui-même, donc les fonds publics. Puisque l'on se retrouve en fin d'événement avec un surplus qui se rapproche des 2 000 000 \$, on se pose des questions, évidemment, sur l'utilisation de ces surplus et sur le rôle du gouvernement du Québec dans l'utilisation de ces surplus. Au fond, on peut présumer qu'au moins une partie de ces surplus est due au fait que le gouvernement

a largement subventionné l'événement.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis un de ceux qui ont été très largement mêlés à ce dossier. J'y ai cru pour différentes raisons; d'abord, la région de Québec se devait de ne pas rester sur l'échec des grands voiliers. Je pense que, sur le plan international et pour une capitale, c'était rester sur une image très négative et sur une incapacité d'organiser des manifestations d'envergure internationale, et cela pouvait hypothéquer l'avenir quant aux manifestations. C'est un des motifs pour lesquels je me suis personnellement impliqué dans le dossier, avec peine et misère, et il a fallu beaucoup d'argumentation. Mais, à un certain moment, il faut risquer.

Il y a eu un risque politique parce que pas grand monde ne pouvait prévoir au départ qu'il y aurait des surplus, presque personne. Tout le monde prédisait davantage un déficit qu'un surplus. C'est la participation du gouvernement du Québec qui a fait la différence entre le démarrage et le non-démarrage de Rendez-vous 87. Un certain nombre d'événements ne pouvaient être enclenchés que dans la mesure où le comité organisateur avait des garanties de rentrées de fonds. Aucune manifestation ne s'est enclenchée dans la mesure où il n'y avait pas la garantie ou la certitude qu'il y avait des fonds pour la lancer, contrairement à l'été 1984 où on a démarré toute une série d'événements sans même savoir si on aurait l'argent pour les financer. C'est un élément extrêmement important du dossier.

Deuxièmement, on estime qu'il aurait fallu investir plus ou moins 15 000 000 \$ en publicité pour avoir toutes les retombées que Rendez-vous 87 a occasionnées dans la grande région de Québec et tout le Québec.

M. Brassard: S'agit-il d'évaluations faites par des experts en la matière?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Des gens qui ont une certaine connaissance en la matière, et en particulier par le ministère du Tourisme. Donc, cela a un impact colossal au plan de la publicité, quand on sait que l'an dernier, avec 1 000 000 \$ additionnels, compte tenu de la crise que l'Europe a connue, cela avait provoqué chez nous un afflux touristique assez important.

Quant aux surplus, effectivement, je pense qu'à l'avenir il faudra peut-être prévoir un mécanisme qui nous permette, s'il y a surplus, que ce surplus revienne ou qu'on en tienne compte dans les subventions, d'une méthode selon laquelle on puisse prévoir l'hypothèse où il y a surplus. Mais cela ne nous est pas arrivé souvent de connaître des surplus de cette nature. On n'est pas très habitués à avoir des retours. À ce chapitre, je conviens avec vous qu'il faudra certaine-

ment à l'avenir pousser la réflexion et s'assurer qu'il y ait des retours plus substantiels sur ce plan.

M. Brassard: Cela veut dire que, pour ce surplus, l'utilisation qu'on en fait ou qu'on en fera, mais qu'on en fait - je pense que des décisions ont déjà été prises à ce sujet - relève entièrement de l'organisation de Rendez-vous 87 et que les organismes "subventionneurs", gouvernement et municipalités aussi, je pense que la ville de Québec est impliquée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: ...n'ont pas de droit de regard.

M. Côté (Charlesbourg): 500 000 \$ dans le surplus ont été offerts, 200 000 \$ au fédéral, 200 000 \$ au provincial, 50 000 \$ à la Communauté urbaine de Québec et 50 000 \$ à la ville de Québec. Donc, les principaux bailleurs de fonds.

M. Brassard: Qui ont été offerts?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Retournés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le reste étant distribué à différents organismes du Québec et des régions de manière assez équitable, pour peu qu'on puisse être équitable dans ce genre de chose. La ville de Québec a déjà manifesté au comité organisateur qu'elle préférerait voir l'argent distribué à quelques organismes à but non lucratif de la région de Québec. Dès maintenant je peux vous assurer que, quant à moi, je préfère que cela retourne à des organismes à but non lucratif de la région de Québec sinon, il va se perdre dans le fonds consolidé de la province et il sera effectivement aussi...

M. Brassard: C'est l'offre qui a été faite officiellement, formellement, par voie de lettre, de la part de Me Aubut?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, publiquement.

M. Brassard: Et la décision que vous avez prise et que vous annoncerez, c'est celle que vous venez d'indiquer, dans une réponse à Me Aubut.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Sans même exiger un certain droit de regard sur la répartition de ces 200 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Au début de l'organisation de Rendez-vous 87, le comité organisateur nous avait réservé un siège au conseil d'administration. Donc, ce siège nous aurait lié pour les profits comme pour les déficits. Compte tenu des expériences passées, on a décidé de mettre un bouchon dans le fond du bain et de dire: On vous donne une subvention, s'il y a des déficits, vous êtes dès maintenant avisés de ne pas revenir au gouvernement du Québec, c'est fini. C'est clair et c'était très clair. Si l'on avait pris un siège au conseil d'administration on aurait été lié, alors on n'a pas pris de siège au conseil d'administration, on s'en est sorti. Donc, il y avait ce risque. Comme la chose a bien tourné, il y a des surplus. Effectivement, le gouvernement du Québec pourrait en ce qui concerne les 200 000 \$ donner certaines indications quant à sa volonté de répartition.

M. Brassard: Pourrait, et est-ce que vous avez l'intention de le faire?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Oui, via quel ministre? Le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ou le ministre responsable de la région de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Celui qui a porté tous les risques politiques.

M. Brassard: C'est-à-dire vous-même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): La dernière question sur le même sujet, M. le ministre, je prends connaissance d'une réponse à une question reliée aux engagements financiers datée du 23 septembre 1986. La réponse est datée du 1er octobre 1986. Elle concerne la liste des fonctionnaires du gouvernement du Québec qui ont été prêtés à Rendez-vous 87. Il y a eu d'autres fonctionnaires que ceux-là. Est-ce qu'il serait possible de nous remettre à jour, puisque l'événement est complété, la liste de tous les fonctionnaires des différents ministères du gouvernement du Québec qui ont eu à participer? J'ai la Direction des finances et de l'administration, cela était aux engagements...

M. Brassard: C'était avant l'événement.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord, on peut faire la mise à jour, et surtout, ce qui est très important, avec les dates effectives parce qu'il y a des gens sur cette liste qui n'ont pas fait long feu. 11 y a des

gens qui ont fait trois jours.

Le Président (M. Rochefort): Et qu'on nous indique non seulement le poste occupé à Rendez-vous 87 mais le poste précis qu'ils occupaient et qu'ils occupent toujours au gouvernement. Je vous le dis tout de suite, je m'intéresse entre autres aux fonctionnaires qui proviennent du ministère de la Santé et des Services sociaux qui avaient le temps d'aller s'occuper de cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire qu'il y en a un qui était là et qui...

Le Président (M. Rochefort): Ah celui-là, je suis bien d'accord avec vous.

M. Côté (Charlesbourg): Il était là et il a été très, très efficace, et a fait un travail fantastique.

Le Président (M. Rochefort): Je suis absolument convaincu de ce que vous dites et je pense qu'effectivement il aurait pu faire aussi un travail extraordinaire au ministère, pendant cette période. Mais on ne peut pas être à deux places en même temps.

M. Côté (Charlesbourg): Oh, vous savez, chaque gouvernement a sur ses tablettes des fonctionnaires - ou à peu près - qui créent certains problèmes. Mais, dans cette négociation, il y avait un certain nombre de personnes que voulait avoir Me Aubut et il les a obtenues. On mettra donc à jour cette liste.

Adoption des crédits

Le Président (M. Rochefort): Parfait. Merci. Sur ce, l'ensemble des crédits de l'Office de planification et de développement du Québec, programme 1, programme 2, sont-ils adoptés?

M. Brassard: Adopté, quant à moi, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Donc, l'ensemble des crédits de l'Office de planification et de développement du Québec pour 1987-1988 sont adoptés?

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Sur ce, la commission met fin à ses travaux jusqu'à 20 heures. Je vous rappelle qu'à 20 heures nous nous retrouverons dans la même salle pour procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, volet voirie.

On m'informe que, pour ceux et celles qui doivent revenir, vous pouvez laisser vos documents ici, la salle sera soit fermée à

clé ou sous surveillance. Nous suspendons jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 55)

(Reprise à 20 h 5)

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

Crédits du ministère des Transports

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits du ministère des Transports, programmes 3 et 4. Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

M. Chevette: Oui, monsieur, je les lui ai donnés.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Blais (Terrebonne) sera remplacé par M. Godin (Mercier); M. Dufour (Jonquière) sera remplacé par M. Chevette (Joliette); Mme Harel (Maisonnette) sera remplacée par M. Jolivet (Laviolette); M. Rochefort (Gouin) sera remplacé par M. Gendron (Abitibi-Ouest).

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le Président. Je laisse le soin à mon collègue de Joliette de faire l'entrée en matière. Je la connais déjà, ce sera la troisième fois que je l'entendrai.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Joliette, avez-vous des remarques préliminaires?

M. Chevette: Bien, vous devez vous y attendre.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous cède la parole, M. le député de Joliette.

M. Chevette: Vous êtes bien gentil, M. le Président, sachant que vous n'avez pas le choix.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Chevette: Là, je ne sais plus trop comment commencer, M. le Président...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Chevette: ...mais je vais commencer. En fait, je m'attendais à être en réplique, mais vous comprendrez que je serai en attaque. Souvent, la meilleure défense, c'est l'attaque. On dit cela au hockey. Je vais me permettre quelques brèves remarques préliminaires et, ensuite, nous allons passer aux programmes assez rapidement, avec quelques questions. Il y aura quelques-uns de mes collègues qui viendront se joindre à nous pour quelques dossiers particuliers.

Concernant le fonctionnement, je vous dis tout de suite que j'aimerais qu'on procède globalement, comme l'an passé, et, à la fin, sachant d'avance qu'on va essayer de respecter l'horaire fixé - parce qu'à minuit je pense que nous serons les seuls à nous écouter; donc, m'écouter tout seul, je n'aime pas cela et le ministre non plus - on essaiera de procéder assez rapidement sur les éléments.

M. Côté (Charlesbourg): On peut même faire bien du chemin en moins de temps, sans dépasser les limites de vitesse.

M. Chevette: Oui, mais, M. le ministre, en argent constant, on verra.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Chevette: Ceci dit, nous...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre et M. le leader de l'Opposition, je m'assurerais qu'on demeure à l'intérieur de la discussion sur le Code de la sécurité routière.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, en parlant d'argent constant, je suis convaincu que le député sera constant dans ses propos, ceux qu'il a tenus depuis les deux derniers mois.

Construction du réseau routier

M. Chevette: C'est certain, M. le Président. C'est la deuxième année que j'ai la chance d'étudier les crédits de la voirie qui sont consacrés à la construction et à l'entretien du réseau routier. Il y a une première constatation qui saute aux yeux, c'est que le budget de cette année confirme que les 2 000 000 000 \$ de promesse électorale du Parti libéral en ce qui regarde la construction de routes, qui devaient être le moteur du développement des régions, on doit se rendre à l'évidence que le moteur est en panne et que les contribuables québécois devront se contenter de peu.

De plus, pour le seul programme de la construction routière, le Parti libéral avait promis, pour cette année seulement, un budget équivalant à 5,2 % du budget global de l'État, c'est-à-dire 1 500 000 000 \$ en

1987-1988. Or, à ce chapitre, nous nous retrouvons avec 350 000 000 % de budget, soit près de cinq fois moins d'investissements que ne le précisait la promesse ou l'engagement électoral formel. Au seul programme de la construction routière, il faudrait ajouter sans délai 77 200 000 \$, en budget supplémentaire, uniquement pour trouver le niveau d'investissement du gouvernement précédent.

Quant au programme de conservation et d'entretien du réseau routier, qui était censé être la grande priorité du gouvernement du Parti libéral, M. le Président, savez-vous qu'on y retrouve encore un manque à gagner de 10 000 000 \$ pour retrouver le niveau de dépenses du dernier budget du gouvernement précédent, à savoir celui du Parti québécois⁷. Il manque encore 10 000 000 \$, malgré les ajouts de cette année, pour retrouver le taux d'investissement dans l'entretien routier. C'est la même constatation au budget d'amélioration du réseau routier municipal où le gouvernement actuel accuse un autre retard équivalant à 6 000 000 \$. Et, d'ailleurs, le ministre s'empresse de rejeter sur le dos des municipalités ce fardeau fiscal puisqu'elles devront, pour retrouver à peu près le même niveau qu'en 1985-1986, taxer davantage les propriétaires et les locataires.

Je sais que le ministre réalise que l'ensemble des travaux routiers du Québec diminuent d'une somme équivalant à 89 000 000 \$ en 1987 par rapport à 1985-1986. Je voudrais demander, de grâce, au ministre qu'il cesse de répéter que le budget 1985-1986 était un budget gonflé en année électorale. Je suis convaincu qu'il sera plus rigoureux ce soir pour l'étude des crédits et qu'ensemble on pourra examiner honnêtement les chiffres et constater qu'il s'agissait d'un niveau d'activité constant, qui ne fut nullement influencé par les élections puisque les montants en cause sont comparables à ceux des années antérieures. Je ne comprends pas d'ailleurs que le premier ministre lui-même soit allé déclarer, à Rimouski, en fin de semaine dernière, pour tenter de démontrer pourquoi il ne peut réaliser les promesses électorales de son parti, que, malgré tout, il fait un effort en ajoutant 60 000 000 \$ pour améliorer le réseau routier. Pourquoi le premier ministre n'est-il pas aussi franc que le ministre des Transports, qui, au moins, a l'honnêteté d'admettre que même les ajouts de cette année ne compensent pas les coupures massives de l'an dernier et qu'il manque encore 89 000 000 \$ de budget supplémentaire pour atteindre le même niveau d'activité que celui du gouvernement précédent?

M. le Président, le ministre peut-il, aujourd'hui, s'engager à récupérer les 89 000 000 \$ qui manquent pour s'occuper décemment du réseau routier québécois, ou a-t-il choisi d'attendre la veille des

prochaines élections pour promettre encore une fois, de façon un peu irresponsable, des centaines de millions, pour ne pas dire 2 000 000 000 \$, qui, par la suite, nous oblige à faire ici une longue litanie des projets pour entendre le ministre dire: Non, l'autoroute 50 à Richmond, faites-en votre deuil, c'est non. Pourtant, c'était un engagement ferme et c'était le porte-parole officiel qui parlait à l'époque. Je suis conscient que le ministre pourra évaluer avec nous les chiffres précis, regarder la constance, regarder les projets. J'aurai, au départ, quelques questions sur le programme 3. On ira à 3 et 4, quitte à ce que certains reviennent pour ne pas brimer certains de mes collègues qui sont commission parlementaire et qui monteront pour dix ou quinze minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Joliette. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...essentiellement, sur la méthode, ce que nous convenons comme procédure, c'est d'être disposé à répondre aux questions dans l'ordre où elles viendront et nous adopterons les programmes un par un par la suite. On peut, dès maintenant, passer aux questions précises du député de Joliette.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Joliette.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais, avec le ministre, faire un exercice de comparaison des budgets et essayer de bien situer les chiffres pour voir si on parle bien le même langage et s'il lit bien ou s'il a les mêmes documents que moi.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être pas.

M. Chevette: Cela devrait, parce qu'on les prend chez vous. Tout d'abord, je ne vous demanderai pas si vous avez comptabilisé les engagements électoraux. L'an dernier, vous avez refusé de me dire le montant précis. J'ai parlé de 2 000 000 000 \$ et vous m'aviez dit que vous n'étiez pas sûr que cela soit vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'en suis pas encore sûr.

M. Chevette: C'est 2 000 000 000 \$ et un peu plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'ai l'impression que c'est peut-être un peu moins.

M. Chevette: Un peu moins de par vos décisions ou un peu moins par rapport aux engagements?

M. Côté (Charlesbourg): Mes décisions, on les mesurera aux prochaines élections en fonction de leurs résultats. Une chose est certaine, c'est que, à partir du document que vous avez préparé, l'an passé, en termes d'engagements, vous avez habilement... Je pense que, si j'avais été à la place du député de Joliette, j'aurais peut-être fait la même chose, car j'ai une certaine expérience de l'Opposition. On est davantage habitué à additionner qu'à soustraire. Dans ce sens-là, j'aurais peut-être fait la même chose, c'est-à-dire prendre les engagements des candidats sur le plan local, en ce qui concerne le réseau routier et, faire la somme de tout cela. J'aurais pu m'amuser à faire la même chose pour votre parti, prendre tous les candidats partout au Québec et le faire. Évidemment, vous n'avez pas la responsabilité du pouvoir actuellement et cela ne m'aurait pas donné grand-chose, finalement. L'important...

M. Chevette: Je vous encouragerais à le faire parce que cela totalise à peu près le tiers de ce que vous avez fait.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous assure que... Fournissez-moi les documents de votre part, je vais fournir les nôtres et on pourra comparer la prochaine fois. À partir de cela, ce sont des chiffres qui sont fort discutables. Je ne veux pas m'accrocher sur les 2 000 000 000 \$, comme je ne veux pas m'accrocher sur... Chez vous, cela veut dire quoi? 700 000 000 \$? Je ne veux pas m'accrocher là-dessus.

M. Chevette: Est-ce que vous maintenez encore l'objectif de 5,2 % du budget de l'État pour le budget total du ministère des Transports, pour la construction du réseau routier? (20 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je maintiens, c'est le domaine du possible quant aux finances du gouvernement et, dans la mesure où il y aura possibilité d'améliorer le rendement du ministère, on va tenter de le faire. À propos de la construction du réseau routier, je ne veux pas m'enfarger dans les chiffres inutilement, mais c'est clair que c'est un objectif dont on peut toujours parler et qu'on peut tenter d'atteindre. Cela ne me paraît pas évident qu'on pourra l'atteindre de manière très significative et très prochaine. C'est exactement le même langage, il n'y a pas de faux-fuyants ici.

Dans Sa mesure où l'on pourra faire des efforts substantiels, l'an prochain, pour l'amélioration du budget de construction du réseau routier, c'est là que sera la priorité l'an prochain, compte tenu de tout ce que nous avons eu maintenant pour l'entretien du réseau routier. On fera davantage d'efforts en ce qui concerne la voirie régionale l'an prochain. C'est notre objectif.

Dans la mesure où l'on réussira notre opération concernant le transport en commun et que nous réussirons globalement à épargner une certaine somme, c'est déjà évident dans certains cas, pour le renouvellement de la flotte d'autobus, au fur et à mesure, donc, que nous réussirons à faire certaines rationalisations d'autres secteurs du ministère, ceux qui ont été les bien nantis au cours des dernières années, et je ne mets pas en doute ce choix parce qu'il répondait à un moment où l'on était en plein développement de l'offre dans le domaine du transport en commun, ce dont je vais m'assurer au cours de la prochaine année, c'est que ces sommes qui seront épargnées à l'avenir puissent être utilisées pour le réseau routier. Dans ce sens, sans nécessairement avoir l'intention d'augmenter le budget du ministère globalement, je vais au moins, tenter de rapatrier à l'intérieur du ministère des sommes importantes pour la construction du réseau routier. C'est l'objectif que je me suis fixé pour la prochaine année.

M. Chevette: Votre engagement de la dernière campagne électorale, j'y reviens parce que c'était 5,2 %, pour la construction du réseau routier. Il y avait une petite note intéressante, c'était pour autant que l'économie va assez bien. À la lecture du dernier discours sur le budget et du dernier dépôt des crédits, le plus gros budget de dépenses qui ait jamais été adopté par l'Assemblée nationale du Québec, est-ce que vous considérez que l'économie va assez bien pour... L'effort cette année dans la construction est à peu près nul.

M. Côté (Charlesbourg): L'économie commence à se replacer. Il y a différentes orientations de la part du gouvernement, d'abord, de réduire le déficit budgétaire, ce qui est extrêmement important pour nous, et dans ce sens, c'est une des priorités du gouvernement. À partir du moment où l'on aura réussi à stabiliser ou à faire en sorte que le déficit budgétaire soit moins important, nous pourrons, à ce moment-là, revendiquer des sommes additionnelles. Mais, à ce moment-ci, malgré le fait qu'il y a véritablement une situation économique un peu meilleure que ce qu'elle a été, nous avons réussi à obtenir des sommes, cette année, qui n'étaient pas prévues et qui totalisent 60 000 000 \$, 70 000 000 \$, l'an prochain, et 70 000 000 \$ l'année suivante,

ce qui fait quand même 200 000 000 \$ et cela nous permettrait d'atteindre certains objectifs que le rapport Middlemiss nous avait fixés sur la base de certaines données provenant de Trip Canada. Dans ce sens, en ce qui concerne le réseau routier, nous devrions être en mesure de faire un effort sensible pour l'entretien du réseau routier. Comme je l'ai dit tantôt, et je le répète, nos efforts, l'an prochain, pourront, en termes de demandes sur le plan budgétaire, davantage porter sur la voirie régionale en particulier et certains grands travaux.

M. Chevette: En ce qui concerne l'interpellation de vendredi, il y a une semaine et demie, vous avez donné des chiffres corrigés puisqu'on avait ajouté les 60 000 000 \$ par rapport au dépôt des crédits; on avait dans le livre des crédits 332 217 400 \$, si ma mémoire est fidèle. Est-ce que vous avez bien donné le chiffre de 354 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 354 817 000 \$.

M. Chevette: 817?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Si on compare. Avez-vous en votre possession les montants des années antérieures en ce qui concerne la construction du réseau routier?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Pour 1986-1987, il faut prévoir 133 000 000 \$; pour 1985-1986, 392 000 000 \$; pour 1984-1985, 407 000 000 \$, et, pour 1983-1984, 400 000 000 \$.

M. Chevette: Les chiffres sont éloquent, ils parlent par eux-mêmes.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Les chiffres sont assez évocateurs.

M. Chevette: Ce qui me frappe, c'est que la plus grosse année, ce n'est pas l'année préélectorale, c'est l'année en pleine crise économique.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il faut quand même regarder l'effort global du ministère. Il y a une certaine constance quant à la conservation. Si on regarde...

Une voix: Est-ce qu'on peut le voir?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord.

M. Chevette: J'aime mieux y aller par programme là-dessus. En fait, on remarque que ce que vous déposez correspond à 6,4 % de plus que l'an dernier, ou à peu près.

M. Côté (Charlesbourg): Out, 6,5 %.

M. Chevette: 6,4 % ou 6,5 %.

M. Côté (Charlesbourg): On ne se chicanera pas pour un dixième.

M. Chevette: Non. Si on regarde l'inflation normale, elle serait d'environ 4,1 %, pour avoir de l'argent constant pour les travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semble avoir été assez clair lors du débat du vendredi matin, avec cet exercice qu'a mené, et qui, d'ailleurs, a été bien couvert le lendemain, M. le député de Joliette, il me semble avoir été assez clair en disant: Oui, effectivement, je reconnais très honnêtement que, entre le budget de l'année 1985-1986 indexé globalement au chapitre du réseau routier, que ce soit pour l'entretien ou la construction, il y avait un écart par rapport à ce que nous avions cette année, et, si je voulais dire le contraire ce soir, il y en aurait un qui mentirait quelque part et ce n'est pas mon intention. Il y a un constat. Des choix ont été faits au plan gouvernemental, en particulier l'an dernier, là où nous avons eu un recul plus évident ou plus important, et ces choix font de la santé et de l'éducation une priorité gouvernementale. Cette année, on a dit: Il faut commencer à rattraper le temps perdu. Nous sommes allés chercher 60 000 000 \$ additionnels, au-delà de ce qui avait été prévu globalement pour la construction et l'entretien. Si le député de Joliette veut refaire le calcul, je peux le refaire avec lui, mais je...

M. Chevette: Ce n'est pas de refaire le calcul comme... À plusieurs occasions, vous avez mentionné: Nous voulons faire plus avec moins. Quand on considère que ce sont des coûts de construction et que les coûts de construction augmentent, je me demande comment le ministre peut, avec moins d'argent, faire des travaux quand les coûts sont plus élevés.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Là-dessus, il y a des possibilités de réajustement. Les 5 et 6 février, pour la première fois de l'histoire du Québec - du moins, de mémoire d'homme - j'ai réuni tous les chefs de district du Québec et les directeurs régionaux dans une expérience de l'administration du budget du ministère des Transports et de l'application du budget du ministère des Transports. Donc, des gens de partout à travers le Québec, avec des directeurs régionaux, leurs adjoints en construction et leurs adjoints en entretien, les chefs de service et des directeurs de services du ministère. Durant deux jours, nous avons échangé, à partir de leurs

suggestions, sur les moyens d'améliorer notre rendement et d'en faire plus avec moins.

Ces deux jours furent très intéressants et des suggestions très intéressantes sont venues du milieu, et le message passe de tenter d'en faire plus avec moins. Ce n'est certainement pas un succès instantané, mais il y a des initiatives intéressantes. Je ne veux vous en donner qu'une seule. On a signé - est-ce fait maintenant avec le Syndicat des fonctionnaires? - avec le Syndicat des fonctionnaires un protocole d'entente qui nous permet d'expérimenter la semaine de quatre jours, plutôt que de cinq. De manière traditionnelle, ceux qu'on envoyait travailler dans le champ, qui pouvaient faire 40 ou 50 kilomètres, qui le faisaient cinq fois la semaine, vont maintenant le faire quatre fois la semaine. C'est donc un sur cinq, cela représente une économie de 20 % en termes de matériel, de carburant et aussi de temps. On devrait normalement, avec cela, être plus productifs. Si le gars part le matin à 8 heures... On va vous en conter des bonnes...

M. Chevette: Oui, oui, continuez parce que cela ne me convainc pas. Je vais vous expliquer pourquoi après.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, il y a bien des choses à changer chez nous: l'ouvrier de voirie entre travailler à 7 h 30 et le magasinier entre à 8 heures. Pendant une demi-heure, il attend les outils. C'est une demi-heure payante. Il y a toute une série de choses comme celle-là qui, en fin de compte, sont changées. Prenez l'individu qui part de la division de voirie de Sainte-Anne-des-Monts pour aller travailler à Rivière-à-Claude, à environ 35 milles à l'est de Sainte-Anne-des-Monts. Il faut qu'il s'y rende. Il y est rendu à 9 heures et on respecte les limites de vitesse, évidemment. Le temps de sortir les outils et de commencer à travailler, c'est bientôt - deux heures plus tard - le temps de manger et, par la suite, recommencer et revenir pour 16 heures. Dans la mesure où le temps de travail de la cinquième journée est concentré sur quatre jours, vous êtes donc rendu, vous avez donc mangé et vous pouvez continuer de travailler, de telle sorte que cette journée devient plus payante parce que, sur le plan du kilométrage, vous venez d'économiser 70 kilomètres de route avec les véhicules. Vous venez donc d'économiser toute une série de... Qu'est-ce que cela représente en fin de compte? On le saura à l'automne, lorsque la saison sera terminée. C'est pour ça qu'on a appelé cela une expérience pilote afin de savoir ce qu'on peut faire.

M. Chevette: Ils ont des journées de combien d'heures?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va faire des journées de dix heures.

M. Chevette: Au lieu de...

M. Côté (Charlesbourg): Au lieu de huit heures. À ce chapitre, c'est le genre de choses qui, dans le passé, ont été essayées; on n'invente rien de neuf. C'est la somme des expériences un peu partout dans les districts. Le ministère tente d'épargner un certain montant d'argent. Cela pourrait être assez intéressant.

Il y a d'autres initiatives du genre qui nous permettent d'espérer un meilleur rendement et de faire appel, dans certains cas, à l'entreprise privée, de rationaliser l'utilisation de la flotte du ministère des Transports qui, dans certains cas, était peu utilisée et dont il faut augmenter l'utilisation. C'est toute une série de mesures qui sont sorties de cette réunion et qui nous permettent d'espérer faire un peu plus avec un peu moins.

On me signale d'autres décisions assez intéressantes. Par exemple, dans presque toutes les divisions de voirie, on avait des ateliers de peinture et de débosselage et on avait des problèmes assez importants avec la CSST quant à la conformité. On a donc décidé de faire un garage de peinture et de débosselage par région. Le débosselage se fait, pour toute une région, dans un seul garage assigné et désigné, et non plus, pour les travaux majeurs, uniquement à Québec. Il y a donc une déconcentration qui évite bien des transferts à l'aide de camions-remorques. Toute une série de mesures de cette nature devraient nous permettre de faire des économies, pas pour rattraper l'écart entre le budget souhaité en dollars constants par rapport à ce que nous avons, mais c'est le genre de mesures sur lesquelles il faut se pencher pour tenter d'en faire un peu plus.

M. Chevette: La folie d'aller chercher un gallon de peinture à L'Assomption plutôt que de l'acheter dans un magasin, à Saint-Donat, qui coûte 2 \$ de plus, mais qui va peut-être coûter 20 \$ d'essence, est-ce que c'est arrêté?

M. Côté (Charlesbourg): Vous soulevez cet exemple. Il y a toute une série de ces... Deux jours durant - ce n'est pas compliqué - on a vécu au rythme des chefs de district, pris avec notre réglementation, nos méthodes qui sont pensées par le central, pas forcément au détriment des gens qui les utilisent, mais selon certaines règles gouvernementales. On a décidé d'enlever un peu de poussière là-dessus et de laisser un peu plus d'initiative à nos chefs de district afin de leur laisser une certaine marge de manoeuvre. Mais ils ont effectivement, dans certains cas, des marges de manoeuvre. Ils

ont exactement la même marge de manoeuvre que les ministres, que celle que vous aviez du temps où vous étiez ministre. Ils peuvent commander pour moins de 5000 \$ et prendre des décisions pour moins de 5000 \$, ce qu'un ministre peut faire actuellement. Plus que cela, un ministre est obligé d'aller au Conseil du trésor et eux sont obligés de recevoir l'approbation de leurs supérieurs. Ce sont des choses qu'on tente d'éliminer. Lors de cette réunion, on s'est promis de se revoir en octobre dans le même genre de réunion afin de faire le point sur ce que nous avons décidé en février et, aussi, après une saison d'essai, pour changer des choses à nouveau. Donc, c'est une réunion qui devrait normalement se tenir deux fois par année et qui va être en constante évolution quant à l'application de certaines règles décidées au central pour voir les irritants à travers cela et tenter d'économiser de l'argent. C'est l'objectif pour qu'il y en ait davantage dans le champ que dans les structures.
(20 h 30)

M. Chevette: Dans votre budget de construction, quels sont les plus gros travaux? Je vous demande une énumération des principaux.

M. Côté (Charlesbourg): La A-5 dans l'Outaouais, qui attend depuis déjà fort longtemps. Nous commencerons la 138, entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan. Il y aura un tronçon de la 73 dans la Beauce qui commencera aussi. Différents travaux sur la 132, principalement dans le coin de Paspébiac et Grande-Rivière-Ouest où sera fait un premier tronçon, et le pont à Grosse-Île. Il y aura les premiers contrats pour la 170, la plus petite autoroute du monde, principalement pour les échangeurs tant attendus depuis déjà fort longtemps. Il y aura des routes d'accès au port de Saguenay et un protocole avec Jonquière et Chicoutimi pour ces routes qui sont extrêmement importantes et qui coûtent des millions de dollars. À Clermont, près de La Malbaie. Le pont sur la rivière Sainte-Marguerite; on se reprend dans ce cas-là. Middle-Bay, Rivière-Saint-Paul...

M. Chevette: Seulement une sous-question à propos du pont.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: L'entrepreneur a-t-il touché des montants d'assurance qui vous permettent de ne pas avoir à reprendre les coûts complètement?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est totalement à notre charge en termes de reconstruction.

M. Chevette: Soumissions nouvelles ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de semaines avant les appels d'offres. Le viaduc de Pierre-Bertrand, celui qui avait fait l'objet d'une accolade mémorable entre Mme Blais-Grenier, M. Tardif et M. Bertrand...

M. Chevette: Cela doit être la faute du gouvernement fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci - il est retardé - oui, c'est vrai, on attend après eux.

M. Chevette: J'ai bien fait de le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous voyez, plus cela change, plus c'est toujours l'Opposition qui dénonce le gouvernement fédéral.

Des voix: Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que dans votre cas particulier c'est un peu difficile.

M. Chevette: Non, cela ne me gênerait pas.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez deux grands amis: M. LaSalle et M. Mulroney, qui sont de...

M. Chevette: J'en ai bien plus de deux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Chevette: M. Masse aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, c'est vrai, M. Masse, qui vous a fait le plaisir d'aller vous annoncer 2 500 000 \$ à...

M. Chevette: J'espère que vous allez être généreux pour le reste.

M. Côté (Charlesbourg): Il m'a téléphoné, d'ailleurs, là-dessus.

M. Chevette: Sur le fonds de développement régional?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai trouvé qu'il avait été plus rapide pour me téléphoner là-dessus que sur son autoroute de l'Amiante. Il livre plus facilement à l'extérieur de son comté que dans le sien.

M. Chevette: C'est un Joliettain.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Chevette: C'est un Joliettain.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Je viens de comprendre.

M. Chevette: ...

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! Il n'a pas l'ambition de se représenter dans Joliette?

M. Chevette: On ne sait jamais, je ne sais pas. Ceci dit, la 20...

M. Côté (Charlesbourg): Cela expliquerait bien des choses.

M. Chevette: ...en direction de Rimouski... La 20 vers Rimouski.

M. Côté (Charlesbourg): La 20, d'accord. Je vais bientôt me rendre...

M. Chevette: Votre chef s'y est rendu en fin de semaine?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de lui parler samedi soir pour l'informer de l'état des travaux. Si vous voulez qu'on se parle de la 20, on va le faire très aisément et très facilement. À mon grand étonnement, parce qu'il y en a de l'étonnement dans ce dossier, si on prend l'autoroute 20 de Gros Cacouna jusqu'à Mont-Joli, parce que c'est davantage de cela dont il est question, on se rend compte que la route de Trois-Pistoles au Bic peut être considérée comme une voie rapide et qu'il n'y a pas d'urgence à intervenir là. C'est davantage de Trois-Pistoles à Gros Cacouna, dans un premier temps, et, dans un deuxième temps, du Bic à Mont-Joli, où il y a une certaine urgence à faire les travaux.

Régions le bout où un corridor a été exproprié en 1974, entre Mont-Joli et le Bic. Ce corridor est toujours disponible et fera l'objet de certaines annonces éventuelles quant à nos intentions et au temps d'intervention quant à un lien rapide entre le Bic et Mont-Joli, utilisant le pont que vous avez construit et qui était la réalisation de M. Marcoux. Rendons à César ce qui appartient à César. Le pont est un premier bout et il est important. Il a son importance. Pas de pont pour traverser les rivières, ça va mal! Là où l'étonnement est très grand, c'est sur l'état d'avancement de la préparation des travaux entre Cacouna et Trois-Pistoles. C'est très peu avancé. Très peu de décisions ont été prises. Très peu d'orientations ont été données aux officiers du ministère pour cheminer dans les

décisions. On est en plein territoire agricole, et, dans certains cas, on longe des marais, avec tout ce que ça suppose comme travail de préparation pour convaincre tout le monde agricole, la CPTA en particulier.

M. Chevette: Vous dites que vos terrains à exproprier sont dans le territoire agricole?

M. Côté (Charlesbourg): Non. De Mont-Joli au Bic, cela, c'est réglé. Le corridor est là, il s'agit de donner les autorisations pour commencer à construire.

M. Chevette: Est-ce que c'est la voie de contournement dont vous parlez?

M. Côté (Charlesbourg): C'est du contournement, bien sûr.

M. Chevette: Et, c'est cela que vous n'avez pas l'intention de faire en autoroute, mais en voie d'accès sur deux voies?

M. Côté (Charlesbourg): On verra en temps opportun, au moment où on décidera.

M. Chevette: Votre chef parle de ça.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, Évidemment...

M. Chevette: Si vous l'avez "briefé", vous pouvez bien me "briefier".

M. Côté (Charlesbourg): Mais je dois vous dire que, malgré tout le respect que j'ai pour la loyale Opposition de Sa Majesté, je suis encore plus fidèle à mon chef.

M. Chevette: On en sait quelque chose!

M. Côté (Charlesbourg): Alors, dans ce sens-là... Pardon?

M. Chevette: Ce sont des farces; je vous dirai ça après.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, vous êtes aussi bien parce que ma réponse est prête. On a chacun nos expériences en ce qui concerne nos chefs.

M. Chevette: ...des brebis égarées.

M. Côté (Charlesbourg): Si ça peut en faire rougir certains, ça peut en faire bleuir d'autres.

Là où le problème se pose, normalement, c'est que la 20 devrait avoir une continuité vers l'est, parce que le plus gros trafic venant de l'ouest vers l'est, c'est davantage dans la continuité de l'autoroute 20 de Cacouna à Trois-Pistoles qu'il aurait

dû y avoir des efforts de faits en termes de préparation.

Donc, là, on est dans le noir passablement et des décisions seront éventuellement ou très prochainement prises et annoncées concernant un tracé, la poursuite et l'accélération, autant que possible, des travaux préparatoires à une intervention sur le terrain. Mais c'est très problématique, compte tenu de l'environnement, donc, des marécages dans cette région-là et, deuxièmement, de terres agricoles qui sont traversées, de sorte que des fermes se retrouvent des deux côtés de la route ou, éventuellement, des deux côtés du tracé, ce qui cause des problèmes énormes quant au passage des animaux, avec toutes les négociations que ça suppose. Ça crée véritablement des problèmes, mais c'est un besoin, il faut maintenant prendre des décisions et y aller, faire le travail.

M. Chevette: La voie de contournement, elle, pourrait être faite sans problème?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Cela pourrait faire l'objet de décisions relativement rapides?

M. Côté (Charlesbourg): Imminentes.

M. Chevette: Je peux quasiment dire aux gens de là-bas que ce sera une décision que vous allez rendre publique, en allant parler des difficultés que vous avez pour l'autre bout.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que vous allez parler des deux?

M. Chevette: Je vais parler des travaux à court terme, à moyen et à long terme.

M. Côté (Charlesbourg): Mais les difficultés font partie des travaux.

M. Chevette: Oui, je comprends, mais, dans le processus de construction, j'ai bien compris que ce qui était imminent, c'est à portée de vue. Donc, les gens de Rimouski peuvent s'attendre à se faire annoncer, en d'autres mots, la voie de contournement sur des voies simples.

M. Côté (Charlesbourg): On verra. Une chose est certaine, c'est qu'il faut tout de même que le trafic justifie un certain nombre de choses. On ne construit pas une route pour le simple caprice de construire une route. Il y a des standards à respecter et, pour autant que la sagesse de celui qui planifie la construction est suffisamment grande pour qu'il puisse y avoir éventuelle-

ment l'ajout de tout ce qu'il faut, il faut avoir une bonne vision de l'avenir et être réaliste quant aux dépenses.

M. Chevette: J'ai remarqué que le pouvoir amène des nuances qu'on ne retrouvait pas en campagne électorale dans les engagements.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez parler précisément de l'autoroute 20, celle-ci a fait l'objet d'un engagement de l'actuel député de Rimouski, mais elle n'a pas fait l'objet d'un engagement ferme de la part du Parti libéral du Québec.

M. Chevette: D'un candidat du Parti libéral.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai dit que l'actuel député de Rimouski et candidat du Parti libéral lors de l'élection, et que le député de Matapédia ont pris un engagement électoral de candidat au sujet de l'autoroute 20. Il y a un certain nombre de propositions ou d'engagements qui ont été soutenus au plan national et d'autres qui l'ont été au plan des circonscriptions électorales.

M. Chevette: C'est une nuance.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une nuance extrêmement importante.

M. Chevette: Il faut reconnaître que c'est une grosse nuance.

M. Côté (Charlesbourg): Et elle a son importance.

M. Chevette: C'est d'ailleurs ce qui a fait dire à votre chef, le 27 novembre 1985: "Prolongation de la 20 vers Rimouski, Bourassa nuance les promesses régionales." Lui a fait les nuances avant et d'autres les ont faites après.

M. Côté (Charlesbourg): Qui, après?

M. Chevette: Le comité chargé de faire des engagements électoraux au plan provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, si le chef du parti a fait des nuances avant le 27 novembre, dites-vous, soit une semaine avant les élections, c'est le signe d'un homme rempli de sagesse, qui avait une expérience de l'exercice du pouvoir et qui a fait ce qu'il fallait faire dans les circonstances.

M. Chevette: Je comprends, mais je vous dis que, dans les circonstances... Il est même écrit que cela a été une douche d'eau froide pour un nommé Tremblay et un nommé Paradis. Des nuances... Mais les

engagements fermes des candidats, c'était de prolonger l'autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai jamais tenté de nier cela. D'ailleurs, ni le député de Matapédia ni le député de Rimouski ne tentent de le nier. Ils continuent de se battre d'une manière féroce pour l'obtention de ce réseau routier.

M. Chevette: Mais M. Bourassa ne faisait pas seulement nuancer. Tout ce qu'il touche, lui, il relie cela à l'hydroélectricité. Il a dit: Si je vends de l'électricité, je vais la faire votre 20.

M. Côté (Charlesbourg): Cela s'en vient.

M. Chevette: Donc, il va la faire?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux s'en viennent.

M. Chevette: Donc, il va la faire. C'était la nuance qu'il faisait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est extrêmement important, et très prochainement peut-être qu'on pourra donner raison à M. Bourassa sur les deux points.

M. Chevette: Le contrat est signé et il ne la fait pas.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un petit contrat de signé, mais...

M. Chevette: Mais ce petit contrat est de combien?

M. Côté (Charlesbourg): Tout cela pour vous dire que c'est un homme...

M. Chevette: Il disait que, s'il en vendait pour 1 500 000 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il faudrait peut-être faire attention parce qu'on avait pris à l'époque les propres chiffres de votre chef d'un peu avant, qui était M. René Lévesque...

M. Chevette: Non, ce sont les chiffres de M. Bourassa, dans le petit livre qui ne se vend pas.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Dans un discours inaugural, le dernier de M. Lévesque, allez le relire et vous allez trouver là de l'inspiration quant aux revenus supplémentaires estimés alors par vous quant aux profits de la vente de l'électricité. Cela avait fait l'objet, bien sûr, à l'époque, de nos préoccupations. On trouvait intéressant qu'il puisse y en avoir une partie pour certaines choses. C'était la vision de M.

Bourassa. C'est un homme de vision: vendre de l'électricité aux États-Unis, donc des profits et, ensuite, possibilité de faire un certain nombre de choses.

M. Chevette: Il avait dit que, s'il en vendait pour 1 500 000 000 \$, il la ferait. Il a signé son contrat et vous n'êtes pas plus décidé à la faire. C'est ce qu'il a dit. Voulez-vous que je vous passe la déclaration?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. J'ai une très bonne mémoire des choses qui se sont passées. Je n'ai même pas eu besoin de me référer au texte pour vous dire que M. Bourassa avait fait des nuances.

M. Chevette: Oui, mais la nuance était à la condition...

M. Côté (Charlesbourg): Non, la nuance était très importante.

M. Chevette: Oui, mais, comme la nuance existe...

M. Côté (Charlesbourg): Que voulez-vous que je vous dise? Que je vais aller annoncer qu'on la fait? C'est ce que vous voulez que je vous dise?

M. Chevette: Je ne haïrais pas cela. Comme il a vendu son électricité, la nuance ne vaut plus.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. C'est ce dont on a discuté samedi soir, avant même qu'il ne s'adresse aux gens de Rimouski le lendemain.
(20 h 45)

M. Chevette: Bon! Mais il faisait une nuance. Ce qui est drôle, c'est qu'il faisait une nuance en reliant cela à la vente de l'électricité. Son électricité est vendue. Là, il y retourne et il ne fait pas de nuance, il n'annonce rien. Était-ce pour garder cela pour vous?

M. Côté (Charlesbourg): Probablement qu'il a le plus grand respect pour son ministre des Transports.

M. Chevette: Il a peut-être raison, parce que, s'il est là, c'est un peu grâce à vous.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il ne faudrait donner à personne d'autre qu'à lui la responsabilité de son retour. Il l'a travaillé de toute pièce, il l'a mérité et, d'ailleurs, son style et son administration, aujourd'hui, témoignent que les gens du Québec ont eu raison de le choisir.

M. Chevette: Je n'ai pas l'impression que l'électorat québécois a choisi M.

Bourassa en 1985, il a été obliqué de se trouver un comté après vous. C'est plutôt une réaction autre. En politique, on vote plus contre quelqu'un que pour quelqu'un.

M. Côté (Charlesbourg): Comme cela, les gens ont voté contre M. Johnson.

M. Chevette: Ils ont voté contre nous, puis ils ont voté pour vous, mais ils n'ont sûrement pas voté Bourassa. C'est mon évaluation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on pourrait en discuter longuement. Une chose est certaine, c'est qu'ils ont opté pour la force de l'expérience.

M. Chevette: On s'en reparlera dans quelques années. Ceci dit...

M. Côté (Charlesbourg): Les sondages parlent d'eux-mêmes de ce temps-là.

M. Chevette: On ne parle pas des sondages de Charlesbourg, on parle des sondages qui viendront d'ailleurs.

Ceci dit, en 1985-1986...

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, je ne serais pas surpris que vous soyez candidat NPD le prochain coup.

M. Chevette: Vous pensez? Tous les partis veulent m'avoir. En 1985-1986, 392 930 000 \$. Il y a beaucoup de complexes ce soir.

M. Côté (Charlesbourg): Là, on parle de complexes routiers.

M. Chevette: Oui. Est-ce qu'on vous dérange?

Une voix: Non, non.

M. Chevette: On peut continuer?

Une voix: On ne pensait pas qu'on vous avait invité. Vous avez dit que tous les partis voulaient vous avoir.

M. Chevette: Non, mais il y en a qui connaissent mes réponses d'avance, ils n'osent pas me le demander.

M. Côté (Charlesbourg): La seule fois que l'on a invité le député de Joliette, c'est à la commission Cliche et cela a fait sa notoriété.

M. Chevette: Oui, puis il y en a qui le regrettent en maudit. Donc, en 1985-1986, 392 930 000 \$ en construction. En 1986-1987, une chute dramatique à 333 134 400 \$ et une légère hausse à 350 817 000 \$. Ce

qui fait encore un manque à gagner, si on tient compte des dollars constants, de 77 200 000 \$. C'est un joli défi! C'est plus que votre engagement, seulement pour atteindre le niveau de dépenses en dollars constants. Vous allez avoir toute une somme à aller chercher l'an prochain exclusivement dans la construction.

Parlant de construction, le viaduc de l'embranchement de l'autoroute 40 en direction de Joliette, à Point-du-Jour nord, est programmé pour quand? Aussi bien en profiter pour fouiner dans mon comté un peu! C'est passé à la CPTAQ, c'est réglé avec l'Environnement. Cela a été très long avec la CPTAQ, dans le coin, mais je pense que tout est réglé présentement. Est-ce que je pourrais savoir? Pour celui qui a été fait, cela a été plus facile avec la CPTAQ et le ministère de l'Environnement. Il y a eu énormément de difficultés au sujet de l'expropriation pour celui qui reste à faire. C'est le plus dangereux.

M. Côté (Charlesbourg): Nous le réaliserons l'an prochain, dans la mesure où je pourrai avoir des dollars constants.

M. Chevette: Si vous avez besoin d'aide auprès du Trésor, vous nous le direz.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. Je ne refuse jamais d'aide.

M. Chevette: Mais, pour celui-là, c'est plus une question de sécurité. Si j'insiste, c'est parce qu'il y a eu énormément de difficultés. Si on n'avait pas eu de difficultés, il serait fait depuis quatre ou cinq ans.

M. Côté (Charlesbourg): Il est programmé pour 1988-1989.

M. Chevette: D'accord. Cela va.

Concernant la construction de l'autoroute 25, celle qui monte en direction nord, il y a de fameux problèmes de sondage à Saint-Esprit, en direction de Sainte-Julienne. Combien y a-t-il de programmé cette année pour cette autoroute?

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud peut répondre.

M. Michaud (Pierre): C'est un sol très argileux et il faut faire des remblais de rechargement. Cette année, on termine un tronçon, déjà, un viaduc et l'échangeur de la route 158 pour un montant de 3 400 000 \$, et, en 1988-1989, il est prévu d'aller plus haut, vers le chemin du Grand-Coteau, le chemin du sud de la rivière de l'Achigan. En plus des remblais de rechargement, plus haut sur la route 25, sur le chemin de la côte de la rivière de l'Achigan.

M. Chevette: Est-ce que la programmation prévue a été modifiée dans ce cas, à cause des difficultés, ou bien quoi?

M. Michaud: C'est-à-dire que c'est décalé, parce qu'il faut attendre deux ans pour que les remblais se stabilisent, une fois qu'ils sont faits.

M. Chevette: Dépensez-vous de l'argent cette année pour la route 55?

M. Michaud: Dans quel bout?

M. Chevette: Nicolet.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, ce n'est pas pour la route 55 comme telle. Ce dont je me souvenais, c'est qu'il y avait un mélange de la route 30 et de la route 55, à Bécancour. Comme Pechiney est là, il y a des sorties à faire et des réajustements assez importants, sur le plan du financement, qui vont chercher cette année 1 500 000 \$, 2 600 000 \$ l'an prochain et 2 000 000 \$ l'année suivante. On s'engage dans des travaux qui vont totaliser près de 6 000 000\$.

M. Chevette: Sur trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il est prévu, pour l'autoroute 55, à Nicolet, à compter de l'an prochain, 1 000 000 \$ et, pour le parachèvement, 3 500 000 \$, l'année suivante.

M. Chevette: C'est sur quatre voies pour un bout de l'autoroute?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Chevette: D'accord. Maintenant, la 117. Est-ce que l'entrée de Mont-Laurier est refaite cette année?

M. Michaud: L'entrée de Mont-Laurier est faite.

M. Chevette: Ah! non. J'arrive de là, vous ne me ferez pas croire qu'elle est faite, on se promène d'un trou à l'autre.

M. Michaud: C'est-à-dire que Mont-Laurier, c'est complété.

M. Chevette: Mais pas l'entrée, c'est affreux. On va sur la 117, c'est très beau, mais c'est épouvantable pendant quasiment un mille, un mille et demi. Est-ce que cela suppose un protocole d'entente avec la ville ou si c'est complètement à la charge du ministère? C'est ce que je veux savoir. C'est la route numérotée qui passe à l'intérieur.

M. Côté (Charlesbourg): La 117, c'est à

nous, et, si elle passe à l'intérieur de la ville, comme elle nous appartient, règle générale, c'est notre responsabilité. Cela prendra peut-être un protocole avec la ville, mais pour une réalisation plus rapide.

M. Michaud: On commence plutôt les travaux de contournement de La Conception.

M. Chevette: Quand on va sur la 117, quand on sort de Mont-Laurier, il y a un bout épouvantable, sur un mille et demi à peu près, au sud de Mont-Laurier.

M. Michaud: Actuellement, on a un contrat en marche, du sud de Mont-Laurier à la côte à Pierre, pour 1 000 000 \$; les travaux sont en marche.

M. Chevette: D'accord, parce que c'est affreux par rapport au reste qui est très beau. C'est cette année?

M. Michaud: Les travaux sont avancés, il y en a la moitié de fait.

M. Chevette: Dans le bout de Laval, sur la 640, est-ce que vous dépensez de l'argent cette année?

M. Michaud: Pour la 640, on n'a aucun argent. D'ailleurs, la 640 est terminée sur une grande partie.

M. Chevette: Je parle de l'échangeur... On vous demandait des projets dans tous les sommets économiques, de favoriser les accès...

M. Michaud: C'est plutôt sur la 440.

M. Chevette: C'est la 440, je m'excuse.

M. Michaud: Sur la 440, il y a l'échangeur avec le boulevard Chomedey, pour un montant de 4 700 000 \$, qui est entrepris.

M. Chevette: Qui est entrepris cette année?

M. Michaud: Oui, c'est cela.

M. Chevette: L'autoroute Lachute, la 50, est-ce pour cette année?

M. Côté (Charlesbourg): La 50, c'était l'engagement du sommet de l'an dernier. On prévoit, en septembre ou octobre, être en mesure d'aller en appel d'offres, si ma mémoire est fidèle. Il y avait des échéanciers assez serrés en termes d'études. Mais, normalement, nous avons des sommes prévues au budget pour aller en soumissions à la fin de l'été ou début de l'automne, dès

le moment où on aura les autorisations.

M. Chevette: À Sainte-Anne-des-Platnes, sur la 640, vous n'avez rien?

M. Michaud: Ce n'est pas sur la 640 à Sainte-Anne-des-Plaines.

M. Chevette: Non, mais il y a un bout de route, là. Je ne me souviens plus du numéro de la route, mais c'est de la 640 à Sainte-Anne-des-Plaines.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous le trouver.

M. Michaud: Sur la 335?

M. Chevette: C'est cela.

M. Michaud: Non, il n'y a pas d'argent prévu cette année.

M. Chevette: Pas cette année. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans le comté de Rousseau?

M. Chevette: Oui, mais je m'informe. Je suis un régionaliste.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

M. Chevette: Je suis un peu comme vous dans la région de Québec, je fouine un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Mon ami Albert m'a dit cela, oui.

M. Chevette: Et lui aussi. Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ha! Ha!

M. Chevette: On est deux.

M. Côté (Charlesbourg): Deux fouines.

M. Chevette: La voie de contournement de Joliette, est-ce que les soumissions publiques seront demandées cet été?

M. Michaud: Oui, de la rue Beaudry au chemin du Rang Double.

M. Chevette: Elle est faite. Ce bout est fait, c'est-à-dire de la rue Beaudry au chemin du Rang Double.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est par soumission publique. L'argent est prévu.

M. Chevette: D'accord. Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): On réussit

quand même à en faire un petit bout, quelques petits bouts.

M. Chevette: Oui, il y a un protocole avec la ville de Joliette, avec Saint-Charles-Borromée, le rang Petite Noraie.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez pouvoir l'annoncer à notre place.

M. Chevette: Bien sûr! Sur le programme 3, certains poseront peut-être des questions sur des routes précises. La 330?

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est un projet.

M. Chevette: C'est un projet?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: D'accord. Je suis aussi bien de poser la question pendant que j'y pense. Je suppose qu'une route numérotée traverse un village où vous n'avez pas nécessairement de projet prévu et où il est arrivé une avarie après avoir procédé à la construction - je pense à un de mes villages, Saint-Alexis, où, à cause des égouts, la "compaction" s'est mal faite et la rue est fort endommagée chaque printemps. Est-il dans vos pouvoirs - je ne connais pas les directives et c'est pour cela que je vous pose la question - de permettre à un député, à même son enveloppe, de s'entendre avec un divisionnaire pour réaliser un correctif, puisque vous n'auriez pas de budget spécifique pour cela?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce un chemin municipal?

M. Chevette: Non, c'est un chemin numéroté qui appartient au ministère.

M. Michaud: ...enveloppe.

M. Chevette: Si ce n'est pas incompatible. Je veux savoir si le ministre nous y autorise parce qu'il y a des divisionnaires qui nous disent: Oui, cela se fait, pour autant que, nous, on va parler aux autorités du ministère, et, comme c'est 30 000 \$, 15 000 \$ chacun, on s'entend; donnez-le à même votre enveloppe et on va le faire cette année. Je n'aurais pas d'objection, comme député, à le faire avec l'enveloppe hors normes, mais d'autres divisionnaires me disent: Oup! Vous ne pouvez pas mettre de l'argent sur une route. Quand cette route passe dans un village, pour eux, elle a beau être numérotée, cela reste leur municipalité, pratiquement. Si on avait l'autorisation, je pourrais le faire dans deux municipalités présentement.
(21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): La réponse, si jamais vous ne l'avez pas, vous allez l'avoir, c'est oui. C'est plein de logique. Nos réunions des 5 et 6 février étaient justement pour harmoniser l'application de nos politiques, de telle sorte que, dans une division de voirie, il n'y ait pas une application différente des directives du ministère. C'est le genre de chose qu'on peut prendre en note et tenter de corriger la prochaine fois, mais il y a beaucoup d'amélioration de ce côté-là. Il y a un mécanisme de virement qui peut être fait. Sur le plan administratif, avec une technique administrative, cela peut être fait.

M. Chevette: Cela peut être intéressant à ce moment-là qu'un député, avec l'aide du ministère, procède à des correctifs assez rapides et ce, sans pénaliser qui que soit. Cela ne pénalise pas les contribuables, c'est de l'argent qui émane du gouvernement dans les deux cas. Je suis bien sûr que vous pourriez me dire que ce n'est pas avantageux pour vous, parce que, comme député, vous pourriez faire la route neuve ailleurs, mais, pour une population donnée, c'est le seul moyen de l'avoir rapidement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela que j'ai dit tantôt que cela me paraissait très logique et très utile. Le principe avec ces montants, c'est qu'ils soient utilisés à bon escient pour le réseau routier. À partir du moment où c'est cela, je ne vois pas de problème majeur à le faire.

M. Chevette: Vous venez de régler deux de mes problèmes, M. le ministre, sans verser un sou, c'est-à-dire moitié-moitié puisqu'on s'entend sur la division.

M. Côté (Charlesbourg): Vous venez de comprendre l'essence du faire plus avec moins.

M. Chevette: On ne fera pas plus avec moins. On va faire le petit bout qu'on a avec les montants qui auraient pu aller ailleurs, on n'en fera pas plus. C'est le contraire, on va réparer pour des normes de sécurité.

Conservation du réseau routier

Au programme 4, je remarque que, si on parlait en dollars constants, vous seriez encore en arrière d'une dizaine de millions en dollars constants pour la réparation, malgré l'effort de cette année par rapport à l'an passé. Est-ce bien 481 400 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): 484 000 000 \$.

M. Chevette: 484 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): 484 329 200 \$.

M. Chevette: Est-ce qu'on va vers un réajustement des travaux que vous avez annoncés aux députés? Vous nous avez fait parvenir, pour les travaux qui seraient faits, un correctif à partir de l'enveloppe des crédits. Compte tenu qu'il y a eu quelque chose comme 40 000 000 \$ d'ajoutés, est-ce qu'on devrait recevoir prochainement une liste des nouveaux travaux qui s'ajouteront à ceux qui avaient été proclamés par le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): En règle générale, pour les travaux que nous expédions aux députés, c'est davantage dans la construction, non pas en ce qui concerne l'entretien. Par exemple, les couches d'usure sont règle générale... C'est peut-être davantage en ce qui concerne les divisions de voirie que, de manière officielle, en ce qui concerne la construction. On est à faire la répartition de ces sommes actuellement, compte tenu de certains critères et de besoins en terrassement, en gravelage, en asphalte, pour certains travaux sécuritaires. Cet exercice est en train de se faire, un peu en consultation avec certains députés qui en sentent le besoin pour leur circonscription, qu'ils connaissent beaucoup mieux que le ministre, d'ailleurs, et qui font les revendications. J'ai déjà rencontré vos collègues qui nous ont sensibilisés à certains problèmes. Je pense, entre autres, à Mme la députée de Johnson qui m'a parlé de sa route du 6e rang de Stoke, au député de Shefford et à celui d'Abitibi-Ouest...

M. Chevette: Et moi, je vous ai écrit.

M. Côté (Charlesbourg): Vous m'avez écrit? Je n'ai pas encore vu la lettre. Cela fait deux semaines que je n'ai pas lu mon courrier.

M. Chevette: J'avais su qu'il y avait une rumeur qu'on en donnerait plus. J'ai pris les devants, avant même que vous l'annonciez.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à ce niveau et à la lumière de l'analyse et des possibilités du ministère en matière d'intervention. Bien sûr, dans la mesure où cela correspond au programme et aux objectifs recherchés, on tente de donner suite aux priorités que le député fait valoir pour son comté.

M. Chevette: D'accord. Pour la conservation du réseau routier comme telle, quels sont les critères qui vous guident? Est-ce que c'est d'abord le critère sécurité? Ou si...

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le rapport Middlemiss, préparé en collaboration avec les responsables du ministère, en particulier M. Tremblay qui est ici présent, fait l'analyse du réseau à peu près sous toutes ses facettes. Il a fait aussi une analyse - vous l'avez dans le rapport Middlemiss - sur les niveaux d'intervention souhaitables et sur les niveaux d'intervention du gouvernement historiquement qu'il s'agisse de couches d'usure, de rechargement en gravier. À l'intérieur de cette étude, il y a un certain nombre de critères qui nous guident dans l'action. Ce qu'on fera avec les 60 000 000 \$, parce que j'imagine que c'est à ce niveau-là que la question se pose, ce sont pour des couches d'usure, autant que possible sur des parties qui en ont largement besoin maintenant, le scellement de fissures, des travaux à certains ponts sur le plan sécuritaire, le terrassement, le gravelage, et certaines interventions en voirie régionale qui visent en particulier des aspects de la sécurité routière.

M. Chevette: Quand on lit le rapport Middlemiss, il y a quand même des priorités, on nous demande d'aller aux priorités. Est-ce que les priorités ont été établies ou seront établies par région?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce dont le rapport Middlemiss parlait, c'est des 400 000 000 \$ répartis annuellement à travers les régions, compte tenu du réseau asphalté, non asphalté, du vieillissement du réseau et, par exemple aussi, dans certains cas, du nettoyage de fossés, de l'éclaircissement de routes où il y a eu repousse au fil des dernières années. Progressivement, on va tenter de respecter le rapport Middlemiss sur une période de quatre ans, mais dans le sens que c'est davantage globalement qu'il va falloir le voir plutôt que pour chaque année, à savoir s'il y a eu effectivement 7 000 000 \$ ou 8 000 000 \$ de dépensés dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ou dans le Bas-Saint-Laurent—Gaspésie. C'est, au bout de l'exercice, tenter d'avoir cet équilibre qui est souhaité par le rapport Middlemiss.

M. Chevette: Avez-vous reçu au ministère les études... Le département de santé communautaire nous a fait parvenir des études sur les points...

M. Côté (Charlesbourg): ...points noirs...

M. Chevette: ...noirs stratégiques. On les a déjà pour deux MRC et on devrait les avoir pour l'ensemble de la région éventuellement. Le DSC nous envoie cela et je vous avoue qu'il y a eu identification de points dangereux surtout pour la sécurité - on est toujours sur la sécurité - et ce sont

comme par hasard pratiquement toutes des routes numérotées.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu l'occasion de rencontrer les départements de santé communautaire, à leur demande, avant même l'adoption du nouveau Code de la sécurité routière à l'automne dernier. Ceux-ci ont fait de la sécurité routière leur cheval de bataille maintenant. Ils ont évoqué un certain nombre de choses, des poteaux très mal placés qui sont dangereux, si quelqu'un frappe le poteau, toute une série de mesures, des points noirs, supposément, ou des vices de construction. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'historiquement la sécurité routière n'a pas toujours été une préoccupation lors de la construction de routes. Depuis quelques années, il n'y a plus ou pratiquement plus de points noirs dans la construction du réseau routier. Les nouvelles techniques, les nouveaux moyens d'évaluation permettent d'éliminer ces aspects. Il faut maintenant agir sur des parties ou des tronçons de route qui ont été construits dans le passé et qui n'avaient pas été construits avec comme principale préoccupation la sécurité routière. Effectivement, au ministère, une analyse a été faite. Il existe un programme d'intervention pour tenter de les corriger le plus rapidement possible. Est-ce que ce sera à la satisfaction des départements de santé communautaire qui veulent inventorier les points noirs? Je ne le sais pas, sauf qu'un certain mécanisme peut nous permettre d'identifier des points noirs.

Actuellement, la Régie de l'assurance automobile, du moins jusqu'à maintenant, pouvait évaluer, selon les rapports d'accidents, à un kilomètre près, les points dangereux. Donc, on peut toujours constater visuellement et dire: Cette courbe-ci est très dangereuse. Cela ne veut pas dire qu'en pratique elle l'est. Ce qui fait foi qu'il y a effectivement des problèmes de sécurité routière, cela peut être des rapports d'accidents. Jusqu'à maintenant, la Régie de l'assurance automobile, avec les rapports d'accidents produits par les gens de la Sûreté du Québec, pouvait faire, à un kilomètre ou à un mille près, le point d'impact d'un point noir. Ce qui a été décidé, c'est qu'on sera capable, avec la complicité du ministère des Transports, de la Régie de l'assurance automobile et des services policiers, de faire une comptabilité et d'arriver, si je me souviens, à 100 pieds près du point noir en question où il y a le plus d'accidents. Je pense que c'est davantage à ce niveau-là qu'il va falloir intervenir et, effectivement, notre préoccupation va dans ce sens.

M. Chevette: Ce qui m'a frappé, par exemple, à la MRC Montcalm, si je prends celle-là, c'est presque entièrement sur la 125 ou l'autoroute 25; c'est probablement dû à

des faits survenus en cours de construction. Mais il y a la 131, Dar exemple, qui part en haut de Saint-Félix-de-Valois et qui est dans les six premiers points noirs. Il y en a cinq sur la 131. Malheureusement, cela traverse toujours des municipalités. La 131 traverse toujours une municipalité à la verticale et automatiquement... C'est bien évident qu'il y a l'élargissement; il y a la signalisation, il y a une série de correctifs, par contre, qui ne seraient pas extrêmement dispendieux. Le travail de sensibilisation est quand même intéressant. Je vais l'envoyer aux fonctionnaires.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, ça peut être très utile. Mais, à l'intérieur de la voirie régionale, de plus en plus, il va y avoir intégration de ces travaux pour corrections.

M. Chevette: Pour corrections?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a des statistiques régulières sur l'identification du site par rapport aux accidents, en liaison avec la police?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est ce que je disais tout à l'heure. Mais le vice du système jusqu'à maintenant était qu'on ne pouvait identifier qu'à un kilomètre près, parce que la Sûreté du Québec pouvait dire qu'à tel kilomètre sur telle route il y a eu un accident. Mais il peut avoir eu lieu à 3000 pieds de...

M. Chevette: De l'endroit précis.

M. Côté (Charlesbourg): ...l'endroit précis, alors que, maintenant, avec la complicité du ministère des Transports, de la Régie de l'assurance automobile et de la police, ce sera à 100 pieds près de l'impact, pour être capable de déterminer sur des modèles informatiques tout ce qu'on peut faire pour cela.

M. Chevette: Amélioration du réseau routier. Cette année, vous avez prévu - attendez un peu, il ne faut pas que je me trompe - 354 000 000 \$ en construction, 484 000 000 \$ en conservation et, en amélioration, 25 000 000 \$, ce qui est, en argent constant, à peu près 5 962 000 \$ de moins que la dernière année du gouvernement qui vous a précédé. Donc, c'est réparti selon quels critères?

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais peut-être de quoi faire rougir le député de Joliette! Non, cela tient compte d'un certain nombre de phénomènes. D'abord, du nombre de municipalités.

M. Chevette: Du nombre de municipalités.

M. Côté (Charlesbourg): Et de certaines enveloppes historiques en ce qui concerne certains comtés aussi. Je les ai faites personnellement cette année en regardant ce qui a pu se passer en 1983-1984, 1985-1986, 1986-1987, 1987-1988 et en tenant compte du nombre de municipalités, et ce n'est pas un exercice facile. C'est bien sûr que, quand on en a davantage, il est toujours plus facile de le distribuer. Mais c'est à partir de ces critères qu'il y a eu des enveloppes de définies cette année.

M. Chevette: Est-ce que le ministère possède des statistiques sur le kilométrage par municipalité?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Chevette: Ce qui m'a renversé, c'est de voir certaines municipalités de 800 ou 900 âmes avec 250 000 kilomètres de routes; peut-être pas des kilomètres, dans le temps, c'étaient des milles. Je prends une paroisse comme Chertsey, par exemple. C'est épouvantable le nombre de routes qu'elle a à entretenir par rapport à une municipalité de 3000 ou 4000 qui peut en avoir la moitié moins. Il est bien évident que ces municipalités sont d'une certaine façon défavorisées, indépendamment du fait que le député compense avec une enveloppe. Dans ces municipalités, c'est 50 % ou 60 % du budget qui passe exclusivement pour le réseau routier.

Je ne sais pas, moi. Est-ce qu'il y a eu un travail de fait de la part des fonctionnaires pour attirer l'attention des municipalités là-dessus, sur le fait qu'il y en a beaucoup qui veulent du développement? Elles ne se rendent pas service, à moyen et à long terme, en agissant de la sorte et en laissant construire un ou deux chalets, même si c'est un endroit touristique; je trouve que c'est encore pire.
(21 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports ne s'est pas senti, au cours des dernières années, la responsabilité d'informer ou de faire prendre conscience aux municipalités qu'en matière d'aménagement le fait de permettre la construction d'un chalet à cinq milles du centre du village peut occasionner des problèmes d'entretien du réseau routier assez importants. Je pense que c'est davantage la responsabilité du ministère des Affaires municipales. C'est, bien sûr, un problème très important pour de petites communautés. Pour certaines d'entre elles, l'entretien des chemins d'hiver va grever une bonne partie du budget de la municipalité. Il est très évident que cela crée des problèmes.

M. Chevette: J'ai lu dans les journaux dernièrement que vous aviez signé un contrat pour un nouvel abat-poussière avec la firme De Langis?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est avec Reed. C'est Tembec qui a signé avec De Langis.

M. Chevette: De Langis, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Que vous connaissez très bien, d'ailleurs.

M. Chevette: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Elle est même de votre circonscription.

M. Chevette: Exact. C'est pourquoi j'en étais heureux, mais je voudrais savoir en quoi consiste techniquement ce procédé. Est-ce à base d'huile?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un produit qui est fait par des compagnies papetières. Dans le cas de l'Est du Québec, le contrat a été signé avec Reed Paper. Cela fait 20 ans que celle-ci essaie de sensibiliser le ministère. À mon grand étonnement, le chlorure de calcium qu'on emploie comme abat-poussière provient en totalité de l'Ontario. C'est quand même un budget annuel d'environ 6 000 000 \$ qui est dévolu à cet élément. J'ai lancé un défi aux gens de Reed, soit de venir rencontrer les chefs de district, lors de la réunion des 5 et 6, pour nous faire la démonstration que cela pouvait être vrai.

Le résultat de la démonstration n'a pas été ce qu'il aurait dû être. Mais certains chefs de district avaient connu une expérience assez intéressante - je me souviens, entre autres, de José Michaud et de son expérience en Beauce - qui avait donné que, sur une plus longue période, il y avait eu des effets assez intéressants. Il faut dire que le principe, normalement, c'est que ce produit doit rassembler les particules pour les souder ensemble et faire un bloc ou une croûte, éventuellement, au fil du temps. Cela ne se fait pas la première année. Ce qui fait que cette croûte, devenue bien compactée et bien épaisse, empêche la poussière de s'élever ou, du moins, donnerait ce résultat.

À la suite de cette démonstration, on a décidé de signer une entente de deux ans pour mener l'expérience dans des conditions optimales, sur des parties de territoire granulaire et qui peuvent s'adapter facilement à ce genre d'expérience. Dans le cas de la compagnie Reed, cela sera fait dans la région 3-2, sur la rive sud de Québec, de Kamouraska jusqu'au-delà de Lotbinière. Ce sera une expérience sur deux ans faite par Reed, qui en assume l'application. Le danger

était qu'on nous vende ce produit et qu'à la fin de l'année on nous dise que cela n'a pas donné les résultats escomptés, parce qu'il a été mal étendu. On a donc décidé de leur dire: On va vous en donner la chance et vous allez nous prouver que votre produit est vraiment bon. Dans la mesure où l'expérience n'est pas concluante, ce ne sera pas la faute des gens du ministère qui auront posé votre produit. Ce sera votre responsabilité. Il y a une technique bien spéciale. Dans la mesure où cela pourrait s'avérer efficace... En Abitibi, il y a un district en particulier qui l'a employé et qui en voulait encore cette année parce qu'il trouvait le produit beaucoup plus efficace. On a signé un contrat, pour cette expérience, avec Tembec pour l'Abitibi-Témiscamingue.

Dans la mesure où cette expérience sera valable, cela nous permettra vraisemblablement des économies, donc peut-être d'en faire plus avec moins, et cela permettra aussi à des produits du Québec d'être achetés chez nous au lieu d'acheter du chlorure de calcium venant d'Ontario.

M. Chevette: Dans la même veine, il y a quelqu'un des travaux routiers qui me demandait de vous poser une question. Il ne faut pas que je l'oublie. Qu'est-ce que vous faites de la clause 75-25 du règlement 11?

M. Côté (Charlesbourg): S'il n'est pas déjà au courant...

M. Chevette: Il ne l'est pas, parce qu'il m'a appelé aujourd'hui pour que je vous la pose.

M. Côté (Charlesbourg): Il a manqué une bonne partie de... J'ose espérer qu'il ne fait pas partie de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, parce que j'ai eu le plaisir de les rencontrer et de leur faire part moi-même, de ma propre bouche, que le ministre des Transports avait inclus à l'intérieur d'un projet de loi la clause 75-25 et qu'il entendait le faire adapter avant la fin de la session cette année, de telle sorte que, comme ce que vous aviez introduit en ce qui concerne les devis, on finisse la "job". Cela a été contesté devant les tribunaux et on est en appel pour que cela puisse devenir une règle inattaquable et qui a force de loi dès le début de l'été. C'est irrévocable quant à cette décision. Peut-être même que la semaine prochaine on pourra aborder l'étude en deuxième lecture de ce projet de loi.

M. Chevette: Donc, pour ce qui avait été annoncé l'an dernier, au mois de juillet, concernant la déréglementation et que les gens pensaient faire partie de la déréglementation, dans votre cas, c'est ferme, il n'y a pas de déréglementation sur cette partie.

M. Côté (Charlesbourg): Il va y avoir déréglementation du transport des marchandises, mais pas dans le secteur du vrac qui est presque exclusivement une entreprise à l'intérieur des limites du Québec pour nous, donc de consommation domestique. Ce ne serait pas souhaitable à ce moment-ci, compte tenu du fait que c'est une entreprise qui appartient à des artisans. Près de 80 % des gens possèdent un camion, ils sont éparpillés un peu partout dans le Québec; donc, un produit régional assez intéressant. C'est dans la mesure où il y aura une discipline pour le reste, parce que c'est une première étape, c'est le gâteau. Quant au reste, nous sommes à revoir un ensemble de choses dans la pratique des postes et sous-postes pour très bientôt, compte tenu de l'analyse que nous avons menée et comme nous avons rencontré jusqu'à maintenant tout près de 250 personnes et différents organismes pour analyser de quelle manière on pourrait procéder à l'avenir dans ce secteur-là. Il est clair pour nous qu'il n'y aura pas de déréglementation dans le vrac, il y aura un assouplissement du règlement de postes et sous-postes et il faudra trancher à un moment donné, mais la clause 75-25 sera garantie comme minimum vital pour les artisans.

M. Chevette: Dans un autre ordre d'idées, vous donnez environ 8000 \$ le kilomètre, 7000 \$ pour exproprier?

M. Côté (Charlesbourg): On est passé de 6000 \$ à 7000 \$.

M. Chevette: On a énormément de difficultés avec cela. Remarquez bien que cela n'est pas d'aujourd'hui, cela fait quelques années. On se rend compte que, dès que l'on parle d'expropriation ou des montants d'expropriation, on ne change pas la nature humaine d'une année à une autre. Les gens s'imaginent toujours qu'ils vont faire tout de suite la passe du siècle avec une expropriation d'une bande de 15 pieds, de 20 pieds ou de 30 pieds pour corriger certaines courbes. Cela présente énormément de difficultés, en particulier pour les très petites municipalités qui n'ont pas de permanence, même pas au poste de secrétaire-trésorier. J'ai un cas en tête où cela présente énormément de difficultés.

Dans de telles circonstances, est-ce que le ministère serait prêt à faire les démarches au nom de la municipalité? Dans des cas où ils n'ont pas... Je pose la question parce qu'il y a des municipalités où il y a des trésoriers à temps plein ou une structure municipale un tant soit peu stable avec un inspecteur municipal, par exemple, et il y a des municipalités où il n'y a aucune permanence et où il y a à peine 250 âmes de population. Elles sont démunies face

à cela, elles ont peur de cela; pour elles, c'est effrayant. On leur dit: C'est simple, simple, tu vas les voir, tu fais signer ton papier et, ensuite, on passe chez le notaire. Mais elles ne prennent pas cela ainsi. Est-ce que les services techniques pour les démarches pourraient être fournis par le ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'a pas été fait jusqu'à maintenant. Il faut bien comprendre que les 7000 \$ servent presque exclusivement à remplacer les clôtures. Cela ne dédommage pas les gens pour la perte de leur terrain ou d'une partie de leur terrain. Je pense que le ministère serait très ouvert à un soutien technique, mais, sur le plan juridique, puisque les municipalités ont le pouvoir d'exproprier, est-ce que la responsabilité juridique demeurerait celle de la municipalité? Dans la mesure où cette chose est possible, il n'y a pas d'objection à ce que le ministère puisse être un soutien sur le plan technique et même, à l'occasion, sur le plan logistique; mais que la responsabilité juridique demeure celle de la municipalité.

M. Chevette: Je comprends que ce sont elles qui ont le pouvoir d'exproprier, en vertu du Code municipal. Par contre, on remarque, par exemple, quand il y a des constructions en bordure de routes numérotées dans les municipalités, que le gouvernement se charge de l'expropriation des bâtisses et dit à la municipalité: Exproprie les bandes de terrain nécessaires en ce qui te concerne, fais-toi les donner, passe chez le notaire et tu as 7000 \$ le kilomètre pour régler le tout. Mais dans un cas où le ministère exproprie déjà des édifices...

M. Harel (Euclide): En ce qui concerne les municipalités, quand on intervient, c'est dans les cas d'un déplacement de bâtisse, pour un puits artésien ou pour une fosse septique. Donc, il n'y a rien de juridique dans ce qu'on fait. C'est une entente de gré à gré avec l'individu et la municipalité passe l'acte notarié pour le terrain qu'elle acquiert pour 1 \$, habituellement.

M. Chevette: C'est donc dire que, quand vous expropriez pour le passage d'une route, ce sont uniquement des ententes de gré à gré et que, si vous aviez des difficultés majeures, vous retarderiez le projet.

M. Harel: Quand on va sur un projet qui est piloté par la municipalité, pour l'acquisition ou le déplacement de maisons, c'est de gré à gré complètement. On ne fait aucune procédure d'expropriation.

M. Chevette: D'accord. Et c'est la même technique de paiement que dans le cas des expropriations, d'autre part.

M. Harel: C'est la même technique de paiement.

M. Chevette: Cela veut dire que, si vous ne payez pas tout de suite, ce sont les intérêts qui courent, comme dans le cas d'une expropriation.

M. Harel: À partir de l'entente.

M. Chevette: Et vous procédez à un dépôt, comme dans le cas des expropriations, cependant.

M. Harel: Il n'y a pas de dépôt, c'est une indemnité complète et finale. Il n'y a pas d'indemnité provisionnelle dans ce cas, parce qu'on n'utilise pas la Loi sur l'expropriation.

M. Chevette: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. Harel. M. le député de Joliette.

M. Chevette: Je voudrais donner la parole à mon ami de Mercier qui veut parler au ministre sur les haltes routières.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Joliette. M. le député de Mercier.

Haltes routières

M. Godin: Vu de l'extérieur - évidemment, on ne connaît pas toutes les arcanes du fonctionnement du ministère au moment où on se parle - vous avez fait adopter par le Conseil des ministres, le 23 août dernier, le règlement 1050-86 qui interdit la vente et le commerce dans les haltes routières. Un ou deux mois avant, vous aviez créé le comité Dionne qui a produit un rapport qui recommande le fait contraire, soit que la vente se fasse et qu'il y ait des cantines mobiles dans les haltes routières. On est allé en soumission - je parle du gouvernement - en avril dernier, pour une trentaine de ces haltes. Est-ce qu'on peut savoir ce qui a amené le ministre à changer d'avis par rapport au décret du 23 août et qui l'a amené, en avril 1987, à des appels d'offres pour céder des droits de vente d'alimentation froide sur ces lieux? (21 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'abord, dans un premier temps, c'est le fait que, comme plusieurs personnes, j'utilisais l'autoroute 20 et je trouvais presque scandaleux de voir l'utilisation qu'on faisait des haltes routières: patates frites, marchés

aux puces, déchets - avec une présence soutenue des goélands qui étaient très invitants - et surcharge des haltes routières. Finalement, elles n'avaient plus une vocation de haltes routières, mais de haltes de restauration. Cela se faisait en vertu de permis qu'avait émis M. Biron du temps où il était ministre de l'Industrie et du Commerce et qui permettaient l'utilisation d'une cantine mobile à partir du moment où l'individu avait reçu l'autorisation de la municipalité dans laquelle était la halte routière.

En 1986-1987, on a mis fin à cette pratique, créant tout un émoi parce que c'est un commerce qui, pour certains, était assez lucratif et qui avait permis à plusieurs de gagner plus qu'honorablement leur vie en faisant ce métier.

Donc, on a voulu mettre un peu d'ordre et, à notre grand étonnement, vox populi vox dei, il y a eu des réactions populaires et très nombreuses de gens qui nous disaient et qui ont dit à Mme Dionne et à ceux qui ont participé au comité, à M. Vallières, du ministère, entre autres: C'est maintenant inscrit dans nos coutumes, dans nos besoins. Cela coûte moins cher d'arrêter pour manger dans une cantine d'une halte routière des patates frites et boire un coke vite que d'arrêter dans un restaurant où cela nous coûte les yeux de la tête. Et pensez aux familles; c'est davantage les familles qui arrêtaient là. C'était plus ou moins vrai, mais, du moins, peut-être que toutes les familles qui arrêtaient là se sont manifestées ou que, véritablement, cela a créé un besoin.

Je pense qu'on n'est pas là, au ministère, pour être campé dans une politique rigide qui ne correspond pas aux besoins de la population, du moins, quand c'est sage. À la lumière des recommandations intermédiaires et finales du comité présidé par Mme Dionne, ce qu'on a décidé, c'est de réviser la position que le ministre avait prise et de faire en sorte qu'on puisse joindre l'utile à l'agréable, soit responsabiliser celui qui serait lié par contrat avec nous quant à la possibilité de vendre du froid dans les haltes routières et, en même temps, l'obliger à faire l'entretien de la halte routière de sorte qu'il y ait une responsabilité de celui qui exploite un commerce là quant à l'amoncellement de déchets qu'il peut y avoir et à l'entretien général de la halte.

Effectivement, on est allé en soumissions publiques pour l'ensemble des haltes routières pour les autoroutes 20 et 40. Donc, il s'agit de 20 contrats. On est allé en appels d'offres selon un contrat assez serré qui faisait part des obligations et qui demandait de l'argent. Et cela, on l'a fait en vertu de la Loi sur le ministère des Transports, à l'article 12.2 qui dit que le ministre peut conclure un contrat pour permettre à une personne d'exercer sur un immeuble qu'il administre une activité autre-

ment interdite par un règlement adapté en vertu de l'article 12.1.

À la lumière de cela, on est allé en soumissions publiques et les personnes ont soumissionné. Cela prend quand même un certain temps avant d'analyser tout cela et de le mettre en branle. Il y a déjà huit contrats qui vont être signés vendredi qui vient, principalement en ce qui concerne l'autoroute 20, pour ceux qui ont offert au ministère de l'argent pour exploiter ces cantines le long des autoroutes. Alors, c'est maintenant en branle.

Quant aux autres qui avaient vu plusieurs soumissionnaires aller chercher les informations, plusieurs n'ont pas soumissionné ou certains ont exigé de l'argent du ministère pour exploiter la cantine. Ce que nous avons fait, c'est que nous avons réinvité tous ceux qui étaient venus chercher de l'information dans une soumission parce que, dans un premier temps, on a régionalisé le fait que des personnes puissent soumissionner pour permettre, en particulier, aux cantiniers qui étaient implantés d'avoir accès à la soumission et, peut-être aussi, d'être les premiers servis au niveau des contrats à intervenir.

Dans la deuxième phase, nous relançons tous ceux qui étaient intéressés au départ, mais qui n'ont pas soumissionné ou qui ont demandé de l'argent au ministère, en assouplissant certains critères. Et cela concerne 120 personnes qui étaient venues chercher des documents d'information pour l'ensemble des 12 haltes qui restent à être comblées.

Par exemple, la halte routière qui se trouve entre Sainte-Anne-de-la-Poëtière et Montmagny a certainement moins d'affluence que celle qui est tout près de Trois-Rivières. Je pense que c'est normal. Nous, on avait mis les mêmes critères. C'est pour cela que certains nous demandaient de l'argent. Nous avions fixé les mêmes exigences en termes d'ouverture parce qu'on peut ouvrir aux heures de pointe et "sacrer son camp" après, mais cela ne veut pas dire qu'on a assuré un service à la population.

Dans ce sens, on est obligé d'assouplir certaines exigences pour que les gens puissent, quand même, en tirer profit et faire le travail de manière équitable par rapport aux autres. C'est le portrait très global.

M. Godin: Vous me parlez d'une deuxième phase. Est-ce que je dois comprendre qu'il y a eu deux appels d'offres? Une première vague qui couvrirait tout et une deuxième vague, m'a-t-on dit, de 18 à 30, notés comme numéros de haltes. Pourquoi une deuxième vague d'appels d'offres? Qu'est-ce qui explique qu'il y ait deux phases ou deux actes dans la pièce, si vous voulez?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Comme je vous le disais tantôt, dans un premier temps, il y a huit haltes qui ont satisfait aux exigences du ministère. Donc, celles-là sont réglées, il en reste 12.

M. Chevette: Ce sont huit haltes plus achalandées, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est clair que ce sont huit haltes plus achalandées. Là où nous avons eu des problèmes - parce qu'on a fait une combinaison égale pour tout le monde en termes d'heures d'ouverture et d'exigences en ce qui concerne les régions - c'est que, dans certains cas, l'achalandage est moins élevé et que des cantiniers qui étaient là n'ont pas soumissionné ou ont exigé de l'argent du ministère pour faire le travail, sachant fort bien que c'était peut-être un peu irréaliste de notre part de passer la même combinaison à tout le monde. Après analyse de ces dossiers, on a décidé de réinviter les 120 personnes qui étaient venues chercher les documents en vue de soumissionner ou qui ont soumissionné, mais dont l'offre n'était pas satisfaisante pour nous. Après une séance d'information qui aura lieu ce vendredi pour toutes ces personnes, nous les inviterons à nouveau à soumissionner compte tenu de certains assouplissements qu'on va leur expliquer.

M. Godin: Certains consommateurs se sont plaints. Il y avait, à une époque, 165 restaurants le long de la route 20 et 2000 emplois souvent en régions. Est-ce que l'impact économique a été étudié par votre ministère pour savoir s'il y avait autant d'emplois créés avec les cantines? Est-ce qu'il y a autant d'emplois créés dans le domaine de la restauration par cantines mobiles que dans la restauration par restaurants où les employés viennent des villages eux-mêmes? Là, vous avez des emplois en régions, si vous voulez, qui sont irremplaçables dans une ville comme Saint-Louis-de-Blandford, pour ne pas la nommer. Est-ce que le ministère a étudié l'impact économique d'une option plutôt que de l'autre?

M. Côté (Charlesbourg): Bon, la première des choses, c'est que, si on avait maintenu notre attitude de blocus en disant: Il ne se fera plus de restauration dans les haltes routières, il aurait fallu la faire appliquer. Cela aurait pris un policier à la journée dans chaque halte routière. Et cela n'est pas applicable. Devant des situations comme celles-là, il faut prendre la solution du moindre mal. On peut se poser des questions. Je pense qu'il y a des responsabilités un peu partout. Est-ce que les prix d'aujourd'hui, permettent à des familles

qui voyagent d'arrêter dans les restaurants? Je pense qu'on peut se poser la question. Il y a peut-être du monde qui a couru après les problèmes. Dans ce sens, il y a des restaurateurs qui ont soumissionné pour les cantines et il y en a qui l'ont obtenue. Donc, ils vont faire un "mix" à la fois de restaurant et de l'utilisation de la cantine. Mais il est clair que, pour nous, c'est une question d'équilibrer autant que possible et d'esthétique un peu aussi. On tente de contrôler un peu ce phénomène et de donner un certain service à la population. Il est bien sûr que cela peut avoir quelque impact sur certains restaurants, mais 165 restaurants le long de la route 20, cela en fait peut-être un peu trop.

M. Godin: Est-ce que 2000, pour ce qui est des emplois, peut être crédible comme chiffre? Il y avait, paraît-il, 2000 emplois dans les restaurants le long de la route 20. Maintenant, c'est tombé à 1200. Donc, il y a 800 "jobs" de perdues le long de la route 20. Est-ce qu'on les compense avec vos cantiniers?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il est clair qu'on ne les compensera jamais. Mettez 20 cantines à cinq personnes par cantine, cela fera 100 personnes. Jamais cela ne les compensera. Mais celui qui va réussir à me faire la démonstration que c'est dû aux cantines sur l'autoroute si on est passé de 2000 personnes qui travaillaient dans les restaurants à 1200...

M. Godin: C'est pour cela que je vous demande s'il y a des études d'impact de faites. Si elles ne sont pas faites, eh bien...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a personne qui va réussir à me prouver cela. S'il y avait 2000 personnes qui travaillaient dans la restauration le long de l'autoroute 20 et qu'il y en a maintenant 1200, ce n'est certainement pas dû, comme principal phénomène, au fait de l'introduction des cantiniers sur les autoroutes.

M. Godin: Est-ce que le ministre est au courant, M. le Président, qu'il y a un fournisseur en gros de ces cantines-là, qui s'appelle Le Groupe La Cantinière, qui est lié de près, me dit-on, à un nommé Wilhemus Laarhoven un "contributeur" important au Parti libéral depuis cinq ou six ans?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas s'il est "contributeur" au Parti libéral, mais je sais une chose, c'est que, lorsque les cantiniers sont venus me rencontrer, pas seulement à une reprise, ainsi que les gens du ministère, de mon cabinet, et Mme Dionne, ce M. Laarhoven était présent. Il

s'est fait représenter par des avocats. Ils m'ont poursuivi à peu près partout où je pouvais aller, mais cela ne m'a pas impressionné. Et c'était à ce moment-là que j'avais décidé de faire le ménage. Alors, comme vous le voyez, il y a un lien direct entre sa possible contribution...

M. Godin: À l'inverse, donc, si je comprends bien.

M. Côté (Charlesbourg): ...au Parti libéral et le fait qu'il puisse y avoir des décisions de ce genre.

Ce n'est qu'après et sur l'insistance des cantiniers qui, à l'époque, étaient dirigés par M. Blaise Charland, que j'ai rencontré...

M. Godin: On parle des cantiniers de l'est là et non pas de ceux vers Montréal qui relèvent du Groupe La Cantinière qui est un groupe dont M. Laarhoven est président et seul actionnaire avec un collègue qui s'appelle Maximilien Polak, d'après les documents qui sortent du service des compagnies. Maximilien Polak, notre collègue au Parlement, le député de Sainte-Anne, est associé à M. Laarhoven dans une société de gestion qui contrôle La Cantinière qui aurait un certain monopole sur les meilleurs "spots" pour les haltes routières le long de la 20.

M. Côté (Charlesbourg): De la 20? De toute façon, s'il les avait, il ne les aura plus. Alors, comme vous le voyez, cela a une influence directe...

M. Godin: À moins qu'il ne soumissionne au plus bas.

M. Côté (Charlesbourg): Pour autant qu'il soumissionne. S'il soumissionne, il l'aura, c'est la règle de la soumission. Je ne savais pas que M. Maximilien Polak était associé, mais ce que je savais, c'est que le fils, lui, était un avocat très agressif avec qui j'ai déjà eu l'occasion de croiser le fer pour lui dire qu'il était dans les patates.

M. Godin: Le fils de Laarhoven?

M. Côté (Charlesbourg): Non, le fils de M. Polak. Alors, cela a été principalement...

M. Godin: Avec lui, il n'y a rien à faire.

M. Côté (Charlesbourg): Quand j'ai dit que j'avais croisé un de ses représentants, c'était celui-là. Quand on connaît la fougue de notre collègue de Sainte-Anne!

M. Godin: Si son fils est comme lui, attention.

Des voix: Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Tel père, tel fils!

M. Godin: Maintenant, vous me dites que vous voulez que le ministère responsabilise les cantiniers pour qu'ils fassent un peu l'entretien des lieux. Est-ce que cela implique qu'ils s'occupent de couper le gazon et d'autres fonctions?

M. Côté (Charlesbourg): Et des toilettes.

M. Godin: Est-ce que cela implique aussi que vous avez dû congédier des fonctionnaires du gouvernement à votre ministère pour les remplacer par des cantiniers ou des employés de cantines?

M. Côté (Charlesbourg): Il y avait deux sortes d'exercices qui se faisaient à l'époque. La journée où, dans les journaux, on a appris qu'on pouvait aller à contrat, bien sûr que M. Harguindeguy a pris le téléphone et qu'il a appelé le ministre des Transports. Il se préoccupait de son monde. Donc, ce qui auparavant était fait à contrat ne le sera plus et sera fait par les cantiniers. Quant aux personnes qui étaient affectées à l'entretien des haltes routières et qui étaient des employés du ministère, elles demeurent des employés du ministère, mais elles sont réaffectées à d'autres tâches.

M. Godin: Donc, il n'y a eu aucune mise à pied à la suite de ces nouveaux appels d'offres là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas des employés du ministère.

M. Godin: Et, donc, si on constate, comme touristes ou utilisateurs des haltes routières, un désordre quelconque ou une anomalie quelconque, on se réfère, maintenant, au ministre qui lui se réfère à ces soumissionnaires cantiniers.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Godin: Je comprends.

M. Côté (Charlesbourg): Et, dans ce cas-ci, j'ai pris soin de communiquer avec le Solliciteur général pour bien m'assurer qu'à partir du moment où le contrat sera signé - dans huit cas, ce sera vendredi - la place puisse être libre et respectée pour celui qui sera le détenteur du permis. Alors, c'est clair que cela risque de créer peut-être quelques petits remous, mais c'est la loi du marché et tout le monde a eu la chance de soumissionner. Pour éviter qu'il n'y ait une forte concentration entre les mains d'un seul individu ou d'un seul groupe, dans le premier appel d'offres, ce que nous avons considéré, c'est les places d'affaires par région, pour éviter que tout cela ne tombe entre les mains d'un seul individu ou d'un groupe

d'individus. Dans ce cas-là, nous n'avons pas si mal agi.
(21 h 45)

M. Godin: Est-ce que vous avez les mêmes renseignements quant aux fournisseurs de sandwichs et autres aliments consommés dans une halte routière? Est-ce qu'il se peut qu'ils soient fabriqués par le même? Il s'appelait avant Montreal Wholesale et maintenant il s'appelle Le Groupe La Cantinière, grâce à la loi 101. Donc, il est le fournisseur de toute l'alimentation dans les haltes routières et dans les cantines qui vont de chantier en chantier dans Montréal et dans Québec. Avez-vous pu aussi vérifier si votre régionalisation a permis d'échapper à ce problème, le monopole des fournisseurs de sandwichs et autres aliments par un seul fournisseur qui "jack" les prix, comme on le dit en bon français, et qui, avec le temps, va vendre les sandwichs au jambon 4,25 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Sur les huit, il y a trois restaurateurs. Donc, j'imagine...

M. Godin: Qui s'approvisionnent dans leur propre commerce.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, oui, mais, sur huit, il y a trois restaurateurs, donc, des gens qui ont un restaurant. J'imagine qu'ils vont faire affaire avec le restaurant au lieu de faire affaire avec le fournisseur en gros. J'avais été effectivement informé à l'époque de ce...

M. Godin: D'un tel danger.

M. Côté (Charlesbourg): ...d'un tel danger. Mais c'était la pratique avant même qu'on intervienne. Donc, à ce sujet, il y a effectivement du travail de fait.

M. Chevette: Est-ce le même à Louiseville?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Chevette: L'autobus? Est-ce que ce sera le même dans le coin de Louiseville, Maskinongé? Il n'y a pas de soumissionnaire, là?

M. Côté (Charlesbourg): On retourne en soumissions.

M. Chevette: Le gars ne laisse pas son autobus là?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que les patates frites, ce n'est plus permis.

M. Chevette?: C'est vrai, c'était seulement cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à froid. C'est les cantines.

M. Godin: Dans votre appel d'offres, il est fait mention que l'électricité est fournie dans la halte routière même. Est-ce qu'on peut savoir s'il y a un compte envoyé aux cantiniers quant à leur consommation d'électricité pour chauffer leur thé ou leur café...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas au courant.

M. Godin: ...ou bien si c'est un cadeau du ministère en échange d'une tondeuse?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le ministère qui absorbe.

M. Godin: C'est le ministère qui absorbe?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: Cela s'infiltre.

Des voix: Ha! Ha!

M. Godin: Pour quelle raison avez-vous éliminé le chaud? Un sandwich au jambon ou à la viande exposé dans une cantine mobile pendant plusieurs heures à la grosse chaleur, cela peut développer la salmonellose. Est-ce qu'il y a une surveillance sanitaire qui est faite de ces produits?

M. Côté (Charlesbourg): On a éliminé le chaud; on n'a pas éliminé les réchauds.

M. Godin: Donc, on peut manger du chaud réchauffé.

Des voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lotbinière.

M. Camden: M. le Président, je veux porter à votre attention, considérant ce que le ministre a souligné concernant la régionalisation quant aux demandes, aux offres qui sont faites, que dans mon comté, Lotbinière, l'on retrouve trois haltes routières et ce sont trois restaurateurs qui ont fait les offres les plus avantageuses au ministère. Cela fait en sorte qu'on sera en mesure probablement d'apprécier s'il y a effectivement impact sur le soutien d'emplois - soutien, on pourrait le croire à coup sûr - mais aussi sur la création d'emplois dans ces restaurants qui produisent, évidemment, les biens qui doivent être vendus dans les haltes routières. Je dois vous dire qu'à ce chapitre je pense que c'est un point qui m'apparaît très positif. Et dans l'hypothèse où ces gens-là s'approvisionneraient ailleurs, je pense

qu'on pourrait se poser des questions. Mais, au contraire, je pense qu'ils ont une belle occasion de se servir des équipements et des aménagements qu'ils ont déjà en bordure, compte tenu qu'ils sont propriétaires de restaurants qui sont déjà relativement proches de ces mêmes haltes routières.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lotbinière. M. le député de Mercier.

M. Godin: Quand j'ai été saisi du problème par les restaurateurs en arrêtant chez quelques-uns d'entre eux - ce que je pouvais me payer à l'époque, étant ministre, M. le ministre - ils m'ont dit que c'était une concurrence déloyale. Moi, je leur ai dit: Lancez-vous dans la cantine mobile pour haltes routières. C'est peut-être cela qui explique ce qu'a dit le député de Lotbinière. Je pense que la meilleure manière de résister à la concurrence, c'était d'être concurrents eux-mêmes. C'est peut-être cela qui s'est fait. En tout cas, cela répond à ma question, M. le Président.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Mercier. M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Je dois vous dire que j'ai, dès le départ, rencontré ces gens qui, évidemment, s'opposaient au fait d'avoir des cantines dans les haltes routières et que j'ai effectivement fait des représentations pour eux. Cependant, je dois vous dire que je leur avais fait aussi la remarque suivante. Je leur avais lancé l'invitation de produire des sandwiches et de les offrir dans un comptoir de leur restaurant de façon à assurer aux clients qui viendraient sur place un service beaucoup plus rapide et de façon aussi à leur offrir, s'ils achetaient une boisson gazeuse et un sandwich, un service très rapide au comptoir.

Alors, je dois vous dire que, sur cela, la réaction n'a pas été des plus agressives face à la clientèle. Je pense qu'ils se sont prévalus de l'occasion qui se présentait d'accéder à ces cantines dans les haltes. En ce qui a trait à cela, il y a un point très positif qu'on peut dégager, c'est que cela a été réservé aux gens des régions qui, évidemment, sont traversées par l'autoroute et qui, par le fait même, disent avoir les désavantages de l'autoroute. À tout le moins, je pense que, cette fois-ci, ils ont pu se prévaloir de la chance d'en tirer des avantages.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lotbinière. M. le député de Dubuc.

Voirie municipale

M. Desbiens: Merci. Bon, une question, à moins qu'elle n'ait été soulevée. En tout cas, vous me le direz. Est-ce que le ministère a étudié la possibilité de transférer l'entretien d'été, parce qu'il avait déjà donné des contrats pour l'entretien d'été, surtout dans les coins ruraux comme chez nous? Est-ce que cela a été évalué, étudié ou analysé d'une façon quelconque que l'entretien d'été soit confié aux municipalités, comme l'entretien d'hiver, sous leur responsabilité?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu cinq expériences avec des MRC qui avaient été choisies. Cela a donné des résultats, je pense, qu'on peut qualifier de décevants et très disparates aussi. La seule MRC qui a manifesté l'intérêt de renouveler l'entente était celle de Matapédia, mais, bien sûr, avec davantage d'argent. Le problème, il faut bien se le dire entre nous, c'est que, si nous n'avons pas le moyen de le faire ou, du moins, que nous n'avons pas toutes les sommes que nous espérons avoir pour le faire et que nous ne transférons pas les sommes qu'il faut pour le faire aux gens qui veulent le faire, il y a de fortes chances que cela ne marche pas, non plus. C'est un peu ce qui est arrivé avec ces expériences. Il n'est pas impossible qu'on puisse tenter à nouveau des expériences dans des territoires bien déterminés, peut-être dans des MRC très bien structurées. Il y a effectivement un certain nombre de demandes qui nous parviennent actuellement de Nicolet, par exemple, et de la Beauce. On va peut-être se laisser tenter par la Beauce. Ce sont des gens très entreprenants qui ont réussi beaucoup de choses et peut-être qu'ils peuvent nous tracer la voie en ce qui a trait à cela. On va sûrement se pencher sur le dossier au cours de l'été pour voir ce qu'on pourrait faire en ce qui a trait à cela. Cela ne peut pas être une règle étendue à tout le Québec avant quelques années. C'est un problème d'argent et, s'il y a un problème d'argent chez nous et qu'on transfère la responsabilité sans transférer l'argent, cela va crier un peu.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le Président, ma question s'adresserait à M. le ministre: Avez-vous dit MRC ou municipalité?

M. Côté (Charlesbourg): MRC.

M. Gauvin: MRC. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de considérer certaines municipalités qui sont déjà équipées et qui font déjà une certaine partie de l'entretien aussi bien l'été que l'hiver?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a d'autres

écoles de pensée qui prétendent qu'effectivement, si on pouvait joindre l'hiver et l'été, il y aurait peut-être économie de matériel ou d'équipement, ce qui ferait en sorte qu'on aurait certaines économies. Je suis un peu sceptique, M. le député. Le niveau de responsabilité n'est pas toujours le même partout et cela pourrait effectivement occasionner certains problèmes. Mais ce sont des formules qui peuvent être envisageables; on peut regarder ce qu'on peut faire.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: Je pense que les municipalités rurales ont certainement intérêt à ce que leurs routes et leurs rangers soient bien entretenus. Elles ont les citoyens directement sur le dos. J'accepte mieux la réponse du ministre qu'il y a une question de budget.

Une autre question de budget...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question de budget, mais il s'agit de voir ce qui est fait avec les subventions aux municipalités. C'est très inégal.

M. Desbiens: Oui, en tout cas, chez nous, cela va bien.

M. Côté (Charlesbourg): Elles ont la responsabilité, quand même.

M. Desbiens: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Elles ont les électeurs sur le dos aussi. Je pense qu'à l'usage, là comme ailleurs, il y a du bon monde et il y a du monde un peu moins bon. C'est vrai en politique, c'est vrai pour les maires et c'est vrai partout.

M. Desbiens: C'est vrai que, dans Dubuc, il y a seulement du bon monde. C'est pour cela que...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Dubuc.

M. Desbiens: D'autres questions, M. le Président, sur le budget. Je constate - on en a parlé lors de la rencontre de l'automne dernier - que dans la Zone périphérique du parc Saguenay, sur la route 170, il y a un seul projet, d'après ce que j'ai dans mes notes. Je crois que c'est 1,8 kilomètre à Saint-Félix-d'Otis. C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 800 000 \$ cette année.

M. Desbiens: C'est 1 500 000 \$ environ sur deux ans, oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Il y a la baie Éternité de prévu en 1989.

M. Desbiens: Pour un complément?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas en complément. C'est en 1988-1989 et en 1989-1990 pour 1 650 000 \$.

M. Desbiens: Pardon? Ah, 1988 et 1989.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je vous donne ce qu'il y a dans la programmation.

M. Desbiens: Je voulais souligner au ministre qu'à ce rythme... Bien sûr, la reconstruction de cette route, il est parfaitement au courant de sa nécessité et c'est énoncé dans le plan d'action du développement de la zone périphérique du parc que c'est un préalable au développement économique dans le secteur. Au rythme de 800 000 \$ par année, cela va prendre énormément de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on m'indique, c'est que ce sont des priorités d'intervention qui ont été établies avec le Loisir.

M. Chevette: Pour le développement de la périphérie, à cause du parc Saguenay.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Chevette: C'est un plan entre tous les ministères.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends, c'est que le député de Dubuc souhaiterait qu'il y ait plus d'argent pour accélérer la réalisation.

M. Desbiens: Il y a des travaux qu'on a évalués - pas de façon certaine - à au-delà de 20 000 000 \$ facilement pour refaire la route. À 800 000 \$, cela va être assez long, merci.

M. Côté (Charlesbourg): À 17 000 000 \$.

M. Desbiens: À 17 000 000 \$. Dans le programme 3, volet 2, Amélioration du réseau municipal, je constate la même chose. Le budget du comté, c'est un bout de route Saint-Léonard-Shipshaw pour 130 000 \$. C'est le plus petit que vous ayez pu trouver.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a Saint-Fulgence, quand même, dans les grands travaux.

M. Desbiens: Oui, d'accord dans le comté, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a effectivement un projet Saint-Léonard-Shipshaw.

M. Desbiens: À la voirie municipale, Saint-Fulgence, c'est numéroté. (22 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Concernant le parc des Laurentides, je me souviens de notre conversation au sujet des routes où il n'y a pas d'habitants. Cela n'appartient jamais à personne, cela appartient seulement au ministère. Cela ne donne rien d'annoncer des projets dans ces coins-là, ce n'est pas payant pour le député.

M. Desbiens: C'est que le ministre des Transports avait mentionné, l'an passé, que, de toute évidence, il avait besoin de montants supplémentaires très importants. Je n'ai pas assisté à la période du vendredi, mais je sais qu'il y a eu une discussion entre vous à ce sujet.

M. Chevrette: Une interpellation.

M. Desbiens: L'interpellation du vendredi.

M. Chevrette: Très bonne, très bien couverte.

M. Côté (Charlesbourg): Oui a été très bien couverte, d'ailleurs, qui a été reprise, pour l'essentiel, à 20 heures, par le député de Joliette et je n'ai pas pu tenir d'autres propos que ceux que j'avais tenus à ce moment.

M. Chevrette: Moi, non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, comme on parlait de dollars constants, chacun a été constant dans ses propos.

M. Desbiens: Est-ce qu'il va falloir s'attendre à avoir constamment des montants aussi minimes pour le développement de notre voirie rurale?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce que j'ai expliqué au député de Joliette tout à l'heure, c'est que notre objectif, pour l'an prochain, est de faire définitivement les efforts qu'il faut pour aller chercher des sommes additionnelles qui seraient affectées à la voirie rurale. En tout cas, je vous le souhaite et je me le souhaite. Je ne voudrais pas subir, l'an prochain, les foudres répétées du député de Joliette et du député d'Abitibi-Ouest. Je n'ai pas à l'avouer encore bien des fois, par la démonstration qu'ils faisaient, il y avait finalement des besoins additionnels à combler pour un certain nombre de choses. Il s'agit de voyager au Québec pour s'en rendre compte.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie M. le député de Dubuc. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je vais procéder rapidement. C'est évident que vous venez de faire une analyse ou des annonces assez importantes concernant l'autoroute 70 dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. C'est évident, je pense, qu'au point de vue pratique, au point de vue des principes, vous avez fait des annonces intéressantes. On pourrait se demander: Est-ce que cela aurait pu être plus rapide? L'échéancier aurait-il pu être plus avancé? Je pense que cela aurait été une question qu'on aurait pu se poser. Moi, j'ai l'impression que cela démarre très lentement. Cela n'a pas beaucoup d'influence sur le budget de cette année. Je comprends que, pour les années suivantes, cela va aller un peu plus vite, mais au départ cela ne va pas rapidement. Est-ce qu'il y a des raisons?

M. Côté (Charlesbourg): Elles sont très claires et vous les retrouvez dans le document que je vous ai fait parvenir, je pense, en Chambre, sur l'explication des échéanciers. Dans les cas de Saint-Bruno et de La Ratière, c'est très clair, il n'y a à peu près rien de fait en termes de recherches. Il y a 40 % ou 50 % des études d'impact ou des études préliminaires de faits, alors... Je vous dis cela de mémoire, mais c'est à peu près dans ces chiffres. Forcément, il va falloir les finir, avoir les autorisations de la CPTA et le certificat d'autorisation de réalisation, ce qui prend du temps. Si on en avait fait un peu plus avant, on serait peut-être rendu un peu plus loin, mais je n'aurais peut-être pas l'argent pour le faire. On va pousser l'honnêteté jusqu'au bout.

Mais, dans le cas actuel, ce qui a été déposé lors de la conférence de presse et que j'ai expédié en Chambre au député de Jonquière et au bureau du député de Dubuc, c'est l'échéancier. On se croise les doigts. On s'efforce de respecter cela. On s'est créé des obligations et des échéances serrées quant à tous les délais que cela impose. J'ai vu comme vous, j'ai pu lire comme vous la déclaration du maire de Jonquière qui, en cela, devait se faire, probablement, le porte-parole des citoyens de là-bas qui voulaient mettre un peu plus de pression pour qu'on accélère. Les maires de la MRC de Lac-Saint-Jean-Est voulaient mettre un peu plus de pression sur le ministère; je comprends qu'ils veuillent mettre de la pression. Quant à moi, les échéances sont très serrées. Notre génie est même préoccupé par ces échéances, mais on va mettre la pression qu'il faut pour être capables de les respecter. Si on était capables d'intervenir avant, on le ferait.

M. Dufour: Partant de cela - vous m'ouvrez un peu la porte - j'aurais deux suggestions à vous faire. Pourquoi n'auriez-vous pas prévu un viaduc au-dessus de la 170 où se fait le croisement de l'autoroute actuelle - la petite autoroute qu'on a - et de la 170, où il faudra effectivement passer un jour et où, actuellement, on entre très mal? Il y a un engorgement qui se produit. Il y a des feux de circulation qui sont les uns à côté des autres. Il faudra faire ce viaduc d'une façon ou de l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): Je céderais la parole à M. Demers qui connaît de fond en comble ce projet et qui va vous l'expliquer.

M. Dufour: J'en connais d'autres, quelque part autour de vous, qui connaissent le problème.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Yvan Demers, sous-ministre adjoint.

M. Demers (Yvan): Les structures d'échangeur, pour l'échangeur que vous mentionnez, à l'intersection de la 170 et de l'autoroute 70, étaient conçues en fonction du prolongement de la voie de contournement. C'était un échangeur assez complexe. Avec le scénario qui a été annoncé par le ministre, on ne fait pas, pour le moment, la voie de contournement. Donc, construire ces structures immédiatement serait quelque chose de très coûteux et peut-être plus considérable que nécessaire, jusqu'au moment où on construira la voie de contournement. Il est peut-être possible, à ce moment-là, d'analyser les problèmes de circulation qu'il peut y avoir actuellement à l'intersection de la 70 et de la 170 et de faire certaines améliorations. Mais, construire immédiatement la structure qui va servir lorsque la voie de contournement sera faite, c'est peut-être trop coûteux tant que cette voie de contournement ne sera pas construite.

M. Dufour: C'est peut-être coûteux, mais est-ce que ce serait plus coûteux de le faire actuellement que de le faire plus tard, en ce sens que, si on le faisait immédiatement, est-ce que cela empêcherait des coûts supplémentaires pour l'avenir? Si on fait ce viaduc au-dessus de la route, et que vous êtes obligé de tout changer quand la voie de contournement va arriver, à ce moment-là, je pourrais dire: Oui, c'est coûteux, mais cela ne donne pas d'effet. Actuellement, ce qui arrive, c'est qu'il y a deux feux de circulation qui sont côte à côte. Il y a des routes. En tout cas, c'est compliqué. Les feux ne sont même pas synchronisés. Vous arrivez, vous passez, vous bloquez et vous repartez. Actuellement, il y a à peu près sept feux de circulation dans le secteur de Jonquière.

M. Demers: C'est effectivement compliqué et nous sommes actuellement à examiner la possibilité de faire certains correctifs qui pourraient améliorer la situation, sans nécessairement construire des structures qui auront leur raison d'être quand la voie de contournement sera construite.

M. Dufour: M. le ministre, j'insiste pour que vous examiniez cela de façon très sérieuse. Effectivement, il reste que ce sont les limites de Jonquière et aussi les limites de Chicoutimi. À ce moment-là, il devient important d'inviter les gens à prendre l'autoroute de temps en temps. Ce qui arrive, c'est que de la façon dont cette autoroute est faite, cela n'a pas l'air d'une voie très importante. Cela n'entre nulle part. Les gens arrêtent. Il y a tout un mélange. Je vous invite à faire étudier cela par vos fonctionnaires qualifiés. Les nôtres sont tellement qualifiés que vous êtes obligé de les amener à Québec. Je vous le dis d'avance; Demandez-leur leur avis là-dessus.

Le deuxième point que j'aimerais soulever...

M. Côté (Charlesbourg): Juste à ce propos.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'intéresse. Effectivement, le directeur régional du Saguenay—Lac-Saint-Jean, M. Fortin, est devenu, depuis peu, directeur de la construction au ministère. J'avais eu l'occasion de le connaître, comme député de Matane, quelques mois seulement, puisqu'il était suffisamment compétent pour que, là où il y avait beaucoup de travaux à l'époque, dans le comté de M. Gérard D. Levesque, on vienne le chercher. C'est un homme de grands travaux, qui a fait sa marque dans les ministères et c'est très heureux. Comme il connaît bien des régions, je suis pleinement convaincu qu'il saura faire un travail tout à fait exceptionnel sur ce plan.

M. Dufour: À ce moment-là, cela pourrait vous aider à dépenser vos enveloppes le plus rapidement possible.

M. Côté (Charlesbourg): Les dépenser, ce n'est pas tellement un problème.

M. Dufour: Oui, mais, je ne veux pas dire gaspiller, je veux dire faire de bons placements. Il y a un deuxième point que j'aimerais soulever. Actuellement, vous prévoyez des travaux entre La Ratière et Saint-Bruno, Alma, En ce qui concerne le bout de La Ratière jusqu'à Mateau où on passe de quatre voies à deux voies pour revenir à quatre voies, l'écrasement qui va se faire là, est-il prévu? Est-ce que vous

pouvez déjà l'annoncer?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, cela a été un des objets de la discussion au moment où j'y suis allé. Il devient évident, on en a fait la démonstration très rapidement, qu'il faudra faire cette partie de la fourche qui va à Jonquière. Cela fera certainement partie des projets.

M. Dufour: Donc, on peut dire qu'à partir de maintenant, c'est prévu...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: ...même indépendamment du contournement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Troisième point que je voudrais soulever, en ce qui a trait au contournement. Est-ce qu'il y a des gens qui sont à l'oeuvre pour faire adapter le tracé, pour l'achat de terrains, le piquetage, parce qu'un jour on va faire cette voie? Est-ce que déjà vous êtes engagés à la faire?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que j'ai dit à la conférence de presse, en présence du député fédéral, qui est un de ceux qui avaient travaillé très fort pour qu'on réussisse à dépenser l'argent de l'entente. Le contournement coûtant 31 000 000 \$, si le fédéral est prêt à en payer la moitié, sur le même principe, nous payons l'autre moitié. Cela va dans le sens qu'il faudra, en effet, progresser pour ce qui est de la préparation des plans et devis. Mais, vous comprendrez que, à ce moment-ci, nos efforts vont davantage porter sur Saint-Bruno et La-Ratière et que, par là suite, on préparera ce qu'il faut.

M. Dufour: Est-ce que vous me dites que, sans entente avec le fédéral, vous ne pourriez pas acquérir les terrains actuellement? Je trouve que ce serait de bonne guerre; vous seriez prêts.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me confirme, c'est qu'en effet ces études préliminaires, avant la construction, peuvent être menées de front de sorte que, avec l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation, on puisse procéder aux acquisitions de terrains et réaliser le projet, à partir du moment où on aura l'argent.

Parc des Laurentides

M. Dufour: Ce serait de la prévision. Vous avez dit, tout à l'heure, que le parc des Laurentides n'intéressait personne. Je m'inscris en faux contre cette affirmation. Je trouve que, pour la région de Saguenay—

Lac-Saint-Jean et même pour la région de Québec et des alentours de Québec, c'est important que cette route subisse des transformations, des améliorations importantes. Il s'agit de l'emprunter, comme je l'ai empruntée, ce soir, pour venir à cette commission parlementaire, et de passer là où il y a eu un bris de terrain important. Je vous dis qu'actuellement il y a de la circulation sur cette route. Je compte les camions, je fais un spécial, depuis quelque temps, quand je retourne chez moi, le jeudi soir. Je rencontre 80 gros fardiers régulièrement, entre 50 et 80, en l'espace d'une heure. Cela veut dire qu'il y a du transport lourd. Il y a certainement des correctifs importants à faire et même, en ce moment, il y a encore des cahots, des bosses sur la route. Il y aurait de la place pour soit faire des trois voies, soit des améliorations. Je ne demanderais pas des quatre voies immédiatement, je pense que ce serait prématuré, mais on pourrait corriger certains détours. Il y aurait un certain nombre d'éléments qui seraient drôlement intéressants.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une série d'interventions ponctuelles qui sont analysées au ministère et qui permettraient des dépassements, pas uniquement dans les montées, mais peut-être ailleurs, à intervalles plus réguliers, pour permettre à celui qui perd patience dans l'attente, derrière un camion, de passer, de savoir qu'à un certain kilométrage il y a une possibilité de dépassement par une troisième voie. C'est une série d'interventions qui coûteraient beaucoup moins cher au ministère qu'une autoroute et seraient aussi utiles pour ceux qui l'utilisent.

M. Dufour: Dernier point que je voudrais soulever, parce que je sais que le temps est compté et qu'il y en a plusieurs qui veulent intervenir. Je voudrais que le ministre laisse son nom dans son comté en ressuscitant le projet Stoneham à quatre voies, entre Québec et le parc des Laurentides. Il me semble qu'à ce moment-là le ministre pourrait inscrire son nom sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): C'est acquis.

M. Dufour: Vous avez décidé que vous feriez les quatre voies?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et le tracé préférentiel est retenu par le ministère, pas de quatre voies, mais de deux voies rapides, sans sortie, qui partiraient actuellement des limites de mon comté et qui i raient sortir au feu clignotant à Stoneham et qui passeraient dans la montagne. Comme tracé préférentiel, cela a été soumis à la Communauté urbaine de

Québec et à la MRC de la Jacques-Cartier pour leur approbation. Cela a des impacts sur le changement du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec. À partir du moment où on se sera entendu avec eux, on va procéder, quant à nous, puisque les études d'impact environnemental doivent être terminées à ce moment-ci. Elles seront terminées au mois de novembre. C'est 17 kilomètres.

M. Dufour: Cela ne se rend pas aussi loin que ce que je demande.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, en tout cas, allons-y par étapes, c'en est une extrêmement importante.
(22 h 15)

M. Dufour: Vous êtes prêt à l'annoncer?

M. Côté (Charlesbourg): C'est annoncé, dans le sens que c'est annoncé qu'on le fait. Il s'agit, maintenant, de passer les étapes de l'Environnement en termes d'autorisation de réalisation.

M. Dufour: Mais vous n'êtes pas prêts à soumettre un échéancier.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'à l'automne on déposera, au ministère de l'Environnement, nos études. Ce sera alors entre les mains du ministère de l'Environnement qui, lui, devra nous donner le certificat d'autorisation de réalisation. C'est à ce moment-là qu'on pourra endencher le processus. Mais, il y a du travail qui se fait à ce chapitre.

M. Dufour: Donc, on ne perd pas notre temps en continuant à faire des pressions et en demandant la collaboration de la Communauté urbaine de Québec afin qu'elle nous aide à l'aider. Je pense que cela fait un échange de bons procédés. Je vais terminer là-dessus. C'est bien sûr que je pourrais parler des éléments de mon comté, mais j'ai l'impression qu'il y en a d'autres qui ont aussi des éléments. On est d'accord avec vous, la voirie est un bon placement pour le développement économique.

En tout cas, il faut vous presser d'aller plus loin pour que, au moins, vous finissiez par atteindre ce que le gouvernement précédent avait comme montant d'argent - je pense qu'il faut le dire - et même le dépasser.

M. Côté (Charlesbourg): Elle dit: C'est le mot de passe pour avoir l'autorisation de parler.

M. Dufour: Non, ce n'est pas le mot de passe. C'est parce que moi, j'ai de la difficulté à comprendre qu'on puisse faire plus avec moins. Ce matin, je parlais, juste-

ment, avec le président des travaux routiers du Québec et je lui disais: Comment peut-on faire plus avec moins? Ce sont toutes des choses qui sont quantifiables, pesables, mesurables. Comment faire plus avec moins? L'asphalte, on ne peut pas l'étirer indéfiniment, le gravier, cela se pèse, etc. C'est ce que j'avais de la peine à comprendre dans votre discours.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je vais vous dire qu'actuellement, dans la région de Québec on va faire plus avec moins parce que, compte tenu de certaines situations, cela coûte beaucoup moins cher que cela ne coûtait.

M. Dufour: Souhaitons-le-nous.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Jonquière. M. le député d'Abitibi-Ouest.

Écarts dans le coût des travaux

M. Gendron: Justement, M. le Président, j'aurais deux questions et un commentaire. Je suis sûr que le commentaire que je vais faire, à la fin, va appeler un commentaire du ministre et je suis d'accord, pas nécessairement sur ce qu'il va dire, mais sur la nécessité qu'il fasse un commentaire.

En parlant de faire plus avec moins - je voudrais, quand même, être très sérieux et avoir l'attention du ministre; je suis convaincu que je vais l'avoir - une façon, peut-être, de faire plus avec moins, c'est d'avoir plus de précisions sur votre politique, M. le ministre, concernant le genre de dossiers suivants. Et là, je m'explique, cela va être clair. Il arrive, dans certains types de contrats importants, prenons, à titre d'exemple, des contrats supérieurs à 500 000 \$ que vous décidiez d'aller en appels d'offres. C'est normal pour des contrats d'une telle envergure. Or, pour un certain contrat, on remarque qu'il y a un écart passablement important, oui - je vais revenir tantôt sur les précisions, dans le cas présent, c'est 300 000 \$ - entre le montant du contrat accordé au plus bas soumissionnaire - et, effectivement, il semble exact que cela a été accordé au plus bas soumissionnaire - et l'estimation du ministre. Et, là, je ne veux pas faire une longue théorisation à savoir: Est-ce que l'estimation est juste, est-elle trop faible ou trop forte? Mais, règle générale, ces gens sont en mesure, pour 25 000 raisons, par leur expertise, leurs habitudes, leur connaissance du milieu, de faire une expertise assez serrée d'un type de contrat.

Ici, j'en ai un exemple précis, pour 17,52 kilomètres, le ministère des Transports avait fait une évaluation - j'ai vu cela dans vos documents, cela vient de chez vous - de

526 452 \$ et le contrat est octroyé à 765 000 \$. J'ai même l'information que vos fonctionnaires avaient donnée pour ce type de contrats. Puisque vous avez toujours l'opportunité d'aller ni à la plus haute ni à la plus basse soumission - vous écrivez toujours cela dans vos contrats - comment se fait-il que, dans le présent cas, si vous voulez, justement, faire plus avec moins, vous n'avez pas eu la réserve d'analyser cela très sérieusement et possiblement de prendre la décision qu'il y avait lieu de retourner en appels d'offres, compte tenu que l'écart était tellement grand entre celui qui a obtenu le contrat et l'estimation du ministère?

J'ai eu le temps, cet après-midi, de passer quelques minutes sur d'autres dossiers, en faisant venir les crédits du ministère des Transports qu'on étudie à la commission des engagements financiers et j'ai remarqué que cela arrivait - en tout cas, à mon goût - trop souvent. Alors, je veux poser une question à ce sujet. Je ne veux pas éclaircir ce dossier spécifique, ce soir, ce n'est pas le temps. Ce soir, je veux savoir qu'elle est la politique du ministre des Transports dans des cas comme je viens d'illustrer? Est-ce qu'il y en a une? Est-ce qu'effectivement, dans des cas semblables, il est d'accord qu'il y aurait lieu d'envisager un retour à un nouvel appel d'offres, quand l'écart est trop grand?

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que, pour l'ensemble des travaux du ministère, la moyenne fait qu'on se retrouve en bas des estimations du ministère quant aux prix soumissionnés. Mais c'est l'ensemble provincial. Il faut constater que, dans ce cas-ci, il y a quand même un écart assez important, c'est presque 45 % d'augmentation du coût. Règle générale, ce sont des évaluations qui datent d'un an. Cela ne peut pas changer au point d'avoir un écart de plus de 250 000 \$. Dans certains cas, on est effectivement retourné en appels d'offres. J'ai en mémoire un cas, dans Portneuf, l'an dernier, où l'écart était assez important. Mais on est toujours confronté au fait que, si on retourne en appels d'offres, cela peut faire en sorte que le projet ne se réalise pas au cours de l'année. Il y a toujours des délais. Pour aller en appels d'offres, il faut aussi avoir des raisons. Pour mon information, est-ce un appel d'offres de fin de saison ou de début de saison?

M. Gendron: Il a été exécuté en fin de saison. Mais l'appel d'offres a été fait en début de saison.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que, en fin de saison, règle générale, on risque d'avoir des prix plus élevés, compte tenu d'un certain volume de travail qui a été...

M. Gendron: Ce n'est pas le cas.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le cas?

M. Gendron: Pour terminer là-dessus, rapidement, lorsque vous êtes retourné en appels d'offres, est-ce que le résultat n'a pas été effectivement que les soumissionnaires avaient un prix qui, cette fois-là, s'apparentait plus à l'estimation du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): On peut parler d'une légère baisse. Légère.

M. Gendron: Dans un cas comme celui-là où l'écart est très grand entre l'estimation du ministère et le montant accordé, est-ce que vous n'avez pas envisagé deux choses, soit avoir un contrat négocié - cet exemple, ne vaut pas après qu'on a été en appels d'offres - soit, à tout le moins avoir ce que j'appellerais des exigences pour vous assurer que celui qui a eu le contrat, qui est le plus bas soumissionnaire, mais beaucoup plus haut que l'estimation du ministère, ait au moins l'obligation de le faire, qu'il y ait une clause restrictive qui ne lui permette pas, après avoir connu cette information, de donner le contrat en sous-traitance?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, la négociation avec celui qui serait le plus bas soumissionnaire créerait un certain nombre de problèmes pour celui qui le suit, le deuxième. Vous auriez, dans la mesure où ce serait possible, un jeu entre le premier et le deuxième qui dans ces cas-là, ne serait certainement pas de 100 000 \$ ou de 200 000 \$. On a connu une expérience comme celle-là dans le cas, par exemple, du port de Valleyfield, où le premier soumissionnaire, le plus bas, voulait exécuter, mais avec un surplus ce qui faisait en sorte qu'avec le surplus qu'on lui aurait remis, il devenait deuxième ou on risquait de se faire poursuivre par le deuxième. Il y a donc un jeu assez difficile sur le plan de la négociation. C'est le cas qu'on a vécu avec le port de Valleyfield. On avait donc été obligé de retourner en appels d'offres, dans un cas comme celui-là. Mais ce sont des choses à considérer.

M. Gendron: Je vous indique qu'on va être obligé de revenir sur ce cas à un autre moment pour éclaircir ce qui s'est passé, parce que ce n'est sûrement pas avec des affaires comme cela que vous pourriez être crédibles quand vous dites vouloir faire plus avec moins d'argent. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Surtout quand le type obtient le contrat, se retourne, le fait exécuter en sous-traitance à un prix beaucoup inférieur à ce qu'il a obtenu et inférieur à l'évaluation du ministère. Cela commence à être sérieux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est dans...

M. Gendron: C'est dans la belle région de l'Abitibi que cela s'est passé, mais c'est un entrepreneur de Québec, Beaver Asphalte, qui avait obtenu le contrat.

Nouvelle politique d'entretien

Il y a un autre dossier que je voulais toucher et sur lequel je voudrais vous entendre davantage, là aussi, en termes de politique. Je prends un exemple précis. La MRC d'Abitibi se voit couper, pour la deuxième année - et je prends une MRC seulement, j'en ai deux dans mon comté, Abitibi-Ouest et Abitibi - 61,5 kilomètres d'entretien par le ministère des Transports, sous prétexte que ce sont des routes très secondaires, où il n'y a pas beaucoup de circulation. Je pensais - je le dis franchement et je leur ai même dit - que, sur les 61,5 kilomètres, c'était une logique pour au moins les deux tiers. Autrement dit, c'est un effort de rationalisation. À un moment donné, il faut avoir l'honnêteté de dire les choses telles qu'elles sont. Mais le faire pour une deuxième année, je trouve cela moins drôle, parce qu'on a fait l'effort l'année passée. C'est franc, vous comprenez ce langage d'habitudes. Une deuxième "shot", surtout dans des affaires absolument incongrues... Certains vous ont trouvé pas pire au sommet, là plupart.

M. Côté (Charlesbourg): Moins bon après.

M. Gendron: Non, vous avez été pas pire. Vous avez sauvé des grands bouts du sommet, on vous en remercie. Mais cela fait drôle de dire: On va donner de l'argent pour le mont Vidéo pour permettre aux gens d'avoir accès à ce mont. Je vous avertis que cela va brasser, mais vous aimez cela. Ce n'est pas tellement parce que vous aimez cela, mais parce qu'on veut qu'il y ait quelque chose qui change parce que cela n'a pas de maudit bon sens. Je présente les faits un peu sous une forme caricaturale, mais cela n'a pas de bon sens. Récemment, on apprend que, pour l'hiver prochain - le titre de l'article était "La neige risque de s'accumuler", mais c'était seulement pour caricaturer l'affaire - huit municipalités sur les 18 de la MRC seront directement touchées. Lors de leur assemblée du 13 mai - cela s'est passé - ils ont fait tout un "nitch" et là, ils veulent voir le député pour savoir comment cela marche. Moi, je vais être obligé de dire que cela n'a pas de bon sens - je le dis devant vous, parce que je vais leur dire la même chose - que cette année ils se voient amputer d'un autre tronçon d'à peu près 90 kilomètres, pour une seule MRC, ce qui s'ajoute aux 61 autres.

M. Chevette: Cela, vous ne le saviez pas. Nous l'avions compris en arrière de vous.

M. Gendron: Dans un cas - je suis très sérieux - c'est le chemin reliant La Corne au mont Vidéo qui sera abandonné et là, les gens ont fait le même raisonnement que je suis en train de faire: C'est quoi, ce gouvernement? Il vient de donner 200 000 \$ ou 250 000 \$ pour améliorer les infrastructures du mont Vidéo, mais il va falloir faire presque le tour de la Gaspésie pour s'y rendre, alors qu'il y avait un beau petit chemin, un "shortcut" - excusez l'expression - sur la grande route Amos-Val-d'Or. Rendus à La Corne, qui est un petit village sur la route Amos-Val-d'Or, nous bifurquons directement vers le mont Vidéo. Pour les gens d'Amos, les gens de La Sarre qui utilisaient ce tronçon, c'est une affaire d'à peu près 20 ou 25 kilomètres de moins que de faire le magnifique détour de Landrienne-Barraute-mont Vidéo. Là, cela n'a pas de bon sens. Ils ont appris cela de vos gens: On ne veut rien savoir de l'entretien; fini, on coupe cela, arrangez-vous avec vos troubles.

M. Chevette: Est-ce que je peux régler cela ce soir?

M. Gendron: Ah bien, si tu veux en régler une couple ce soir, je vais rester plus longtemps. Je veux seulement finir, M. le ministre, et vous aurez le droit de faire des consultations. La conclusion, quand même, indépendamment qu'on ait échappé cela, je veux dire c'est...

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Gendron: Moi, tout ce que je vous dis, c'est que la deuxième "shot", on ne la prendra pas, cela n'a pas de bon sens d'imputer cela aux municipalités, ce sont des petites municipalités. Ce n'est pas parce qu'on regroupe cela au niveau de la MRC. Je suis complètement d'accord avec les maires qui ont dit: Écoutez, il va falloir trouver un mécanisme. C'est plus à ce sujet que je voudrais que vous reteniez la nécessité d'instaurer ce que j'appellerais un mécanisme un peu plus en concertation avec le milieu, un mécanisme où on est dans le coup. On ne reçoit pas cela par la tête, comme cela a été le cas pour la deuxième "shot", en disant: Bien, l'an prochain, c'est cela qui va se passer. Et là, on me dit: Mais, oui, ce n'est pas définitif, ce n'est pas cela qu'ils ont reçu comme information en termes de dossiers que j'ai lus. Ce n'est pas vrai qu'une MRC convoque une vingtaine de maires en réunion spéciale pour dire que cela n'a pas de bon sens. Surtout pas quand un brillant comme votre collègue, le député d'Abitibi-Est

Est, ministre supposément régional, leur a dit: Je suis complètement d'accord avec vous. Le ministre Raymond Savoie a donné son appui total à ces revendications. Cela fait un peu cucul, excusez. Lui va dire: Je suis d'accord que cela n'a pas de bon sens et c'est son gouvernement qui vient de faire cela. Alors, à moins qu'on ne veuille jouer à des choses comme celle-là, la défense de la veuve et de l'orphelin, où M. Savoie - il a le droit de prendre ses responsabilités - vient dire à ces maires: Je suis complètement d'accord que cela n'a pas de bon sens et je donne mon appui à vos revendications... Je veux vous dire qu'il est urgent de regarder cela.

J'ai fait un téléphone, ce soir, avant de citer la MRC d'Abitibi et cela vient d'arriver aussi en Abitibi-Ouest, ils l'ont eu un peu plus tard. Eux aussi vont passer au sécateur. Je pensais que c'étaient nous qu'on avait pour le sécateur. Cela c'est pour la MRC d'Abitibi, donc la région d'Amos, tandis que la MRC d'Abitibi-Ouest, c'est la région de la La Sarre, avec beaucoup de petites municipalités, pas plus en moyens et pas plus d'accord pour absorber ce deuxième "strip-tease". J'aimerais que vous regardiez cela.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement.

M. Gendron: Il me reste un autre point et cela va être court.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement, je vais regarder cela. Il y a de ces situations où, effectivement, on peut, d'un côté, subventionner et, de l'autre côté, couper. Ce n'est pas très logique. Je vais regarder ce qui s'est passé et vous donner toute l'information, comme j'ai toujours voulu te faire.
(22 h 30)

M. Gendron: Surtout pas sur le mont Vidéo. Parce que là vous m'empêchez d'aller - vous m'avez coûté plus cher en essence - dire aux gens: Regardez comme ils sont gentils, ils ont amélioré l'infrastructure du mont Vidéo.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, vous l'avez dit à plusieurs reprises lors du sommet etc...

M. Gendron: C'est vrai, quand vous faites de bonnes affaires. Je vous le dis.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on va ...

M. Gendron: Troisième point, rapidement. Très sérieusement, et là je ne veux pas faire une application de comté d'un tronçon de route, je veux faire une application de région. En Abitibi-Témiscamingue, cette année... Je le veux absolument, M. le ministre, et je le fais

officiellement parce que, là, on a l'avantage que nos débats soient enregistrés. Il s'est passé quelque chose qu'on ne réussit pas à comprendre. J'ai fouillé et je fouille encore sur deux points: parachèvements et nouvelles initiatives. Ajoutez ce que vous voulez, y compris ce que vous avez peut-être donné à vos collègues plus immédiats, le député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue ou le député d'Abitibi-Est, qui ont à peu près le huitième du tronçon que je peux avoir comme longueur du réseau et comme déficiences majeures du réseau, entre autres, sur la route 111, Amas-La Sarre, qui est dans un état lamentable. Je veux seulement vous dire, parce que vous m'avez déjà dit à plusieurs reprises: Ecoutez, vous prenez l'année électorale. Alors, j'ai pensé que votre argument pouvait avoir du bon sens. Donc, j'ai reculé jusqu'en 1982-1983 et je ne peux pas retrouver d'élection, ni cette année-là, ni en 1983-1984, ni en 1984-1985, et j'ai le même problème sur les deux points: parachèvements et nouvelles initiatives. 7 000 000 \$ en 1982-1983, 10 000 000 \$ en 1983-1984, 8 000 000 \$ en 1984-1985 - c'est seulement pour Abitibi-Ouest - en 1985-1986, 6 000 000 \$ - c'est là qu'arrive le "shutdown" de mines sans précédent - en 1986-1987, 3 000 000 \$, et, en 1987-1988, 2 010 000 \$. Quand je vous ai rencontré l'autre fois, vous avez dit que cela n'avait pas de bon sens et que vous alliez corriger cela.

Ce que je veux vous signaler, c'est qu'il y a sûrement quelque chose cette année qu'on ne comprend pas, M. le ministre dans le plan quinquennal des transports de l'Abitibi-Témiscamingue. Lorsque vous êtes venu nous voir, M. le ministre, en septembre, vous avez dit: Dorénavant, ce sont les députés qui choisissent. Alors, vous m'avez fait choisir dans ce volet, au sous-programme 2, volet 1, 22 projets pour 15 000 000 \$. Je ne l'ai pas inventé, c'est dans vos cahiers. Et que l'on me retienne trois projets pour 1 600 000 \$ sur 15 000 000 \$, je dis qu'il y a un problème. Dans le sous-programme 3, volet 2, dans le cahier, 47 projets pour 12 500 000 \$ et j'ai un magnifique projet de 300 000 \$ retenu, un projet, 300 000 \$ sur 12 590 000 \$. Au sous-programme 3, volet 1, 22 projets totalisant 8 000 000 \$. Là, j'ai eu toutes les satisfactions: aucun projet retenu. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Je ne veux pas regarder seulement Abitibi-Ouest. Je vous ai remis une lettre quand on s'est vus. Vous avez vu ce qu'était la lettre? Le nouveau directeur général dit: Je ne peux plus vous donner d'information, M. Gendron. Je n'en reviens pas, mais c'est ce qu'il me dit dans la lettre. Cela fait onze ans que je suis député et je n'ai jamais vécu cela. Je sais qui, je ne ferai pas le lien, mais il me semble, M. le ministre, que c'est inadmissible que l'administrateur régional

fasse accroire que c'est de l'information secrète et qu'il n'a pas d'information à donner. On n'est pas chez les jésuites. Il y a toujours des limites. Il me semble que j'ai droit à cette information comme élu, surtout après ce que vous êtes venu dire.

Alors, voulait-il cacher des affaires? Je ne le sais pas. Mais tout ce que je vous dis, c'est qu'il faut que vous examiniez pendant quelques minutes ce qui s'est passé cette année pour qu'il y ait un écart si grand, je le répète, pour l'Abitibi-Ténniscamingue, pas seulement pour Abitibi-Ouest. Sur deux points en particulier, les initiatives nouvelles et les parachèvements, il y a un écart qui est trop grand. C'est inacceptable.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, pour répondre, je n'ai pas l'habitude de cacher des choses et je n'ai pas l'intention d'en cacher non plus. S'il y a des gens qui se servent de la couverture du ministre pour tenter de cacher de l'information, ils ne la cacheront pas longtemps, peu importe leur couleur. Dans ce sens, cela m'apparaît très clair et je vais donner suite à la lettre que vous m'avez remise hier, avec toutes les informations pertinentes, celles que je possède. Quant au reste, je vais voir, parce qu'il y a des chiffres qui ne semblent pas correspondre, mais je vais vérifier et donner une réponse par écrit, pour être bien sûr que...

M. Gendron: Je voudrais juste vous dire, M. le ministre, qu'il est sûr que des chiffres ne correspondent pas parce que, d'abord, je n'ai pas l'ensemble des informations. La preuve, c'est que l'administrateur régional ne veut pas me les donner. Alors, je n'ai sûrement pas l'ensemble des informations que vous avez. Mais je veux seulement vous indiquer que, lorsqu'on aura concilié les chiffres, et c'est ma conclusion, l'écart va demeurer grand quand même entre ce qui s'est passé les autres années et ce qui se passe cette année au chapitre des initiatives nouvelles et des parachèvements. Je ne parle pas de grands travaux et je ne parle pas de l'argent du sommet.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais juste dire ceci au député: Je me souviens qu'au sommet de l'Abitibi on a discuté d'un projet en particulier. Vous vous souviendrez du contournement d'une mine...

M. Gendron: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...où il y avait...

M. Gendron: Sur la 395.

M. Côté (Charlesbourg): ...où il y avait

des problèmes; soi-disant qu'on avait fait une route qui n'avait pas d'allure - ce n'est pas nous qui l'avions faite - et la somme de 1 000 000 \$ avait été nécessaire pour le contournement. Cela a été ajouté dans le budget. Il y a des informations à aller chercher, je vais le faire et je vous les transmettrai.

M. Gendron: Je tiens à vous remercier.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député d'Abitibi-Ouest. M. le député de Lavolette.

M. Jolivet: Merci, M. le Président. J'ai coutume, depuis que j'ai été élu en 1976, de faire, deux fois par année, la tournée de mon comté, pour rencontrer tous mes conseils municipaux, aller voir le monde et voir l'ensemble des besoins, dans un comté considéré comme le sixième, en termes de grandeur au Québec, si ce n'est pas le quatrième, cela dépend, on s'obstine des fois, mais, d'une façon ou d'une autre, c'est un territoire où on a le bonheur, ou le malheur, je ne sais pas comment l'exprimer, d'être dans l'incapacité d'aller à un bout du territoire sans revenir par une autre route, c'est-à-dire qu'il y a une seule route d'accès: on y va et on revient par la même route.

Nous avons un vaste territoire où se trouvent aussi des réserves indiennes qui ont fait l'objet... À ce chapitre, je peux remercier le ministre et le dire ouvertement, comme je l'ai dit partout ailleurs, il a continué le travail qu'on avait commencé dans le secteur Manouane—Saint-Michel-des-Saints, qui fait partie de mon comté, mais également d'un comté libéral de l'autre bord, et dans l'autre partie, qui est le secteur d'Obedjiwan. Ils ont été reliés par des ententes perpétuelles quant à l'entretien des routes par le ministère, l'entretien d'hiver et d'été. Donc, je pense que ce sont des cas réglés, ce sont des bouts de territoire.

Il y en a un dernier qui reste et qui fait l'objet de négociations avec le fédéral. C'est la réserve de Weynontachingue-Sanmaur, comme on l'appelle, qu'on va probablement relier au secteur de Langelier canton et La Tuque, ce qui permettrait de régler la question des trois secteurs de réserves dans mon coin. Cependant, il y a des gens qui ne sont pas dans l'entente fédérale-provinciale sur les réserves indiennes, et j'ai nommé le secteur de Clova et le secteur de Parent—La Tuque. Nous avons eu des réponses qui disent qu'il n'y a pas de récurrence quant aux montants à être donnés pour l'entretien d'hiver et non plus pour l'entretien d'été. Dans le secteur Clova, des gens demeurent là, il y a des écoles. C'est un secteur qui demande de l'entretien. Qu'on ne soit pas obligé, tous les ans, de revenir continuellement sur l'entretien

d'hiver. Dans le cas de Clova, on s'était entendus pour un entretien d'été minimum. Je veux juste donner un exemple. Il y a une année où, dans le budget de la voirie municipale, on avait trouvé un montant d'argent additionnel de 17 000 \$ pour 20 milles de chemin, ce qui avait fait épargner près d'une heure de route aux gens qui voyagent.

Alors, la question posée par la municipalité régionale de comté - cela fait partie de l'ensemble de son schéma d'aménagement: Est-ce que le ministre peut nous assurer qu'on n'aura pas, tous les ans, à revenir, dans le cas de Clova, sur l'entretien d'hiver et, dans le cas de Parent-La Tuque, sur l'entretien à la fois d'hiver et d'été? Qu'on s'entende une fois pour toutes et qu'on règle cela.

Cependant, des rumeurs m'indiquent qu'il y a possibilité, dans l'autre secteur, Parent-Mont-Laurier, d'arriver à une des démarches qu'on avait entreprises à l'époque pour refaire la route complètement de l'autre côté. Lorsqu'on avait fait la visite avec les employés, du ministère de l'Énergie et des Ressources et des Transports, on était passés par la voie d'accès d'Hydro-Québec, le secteur de La Vérendrye, par la rivière Mitchinamécut qui borde la ligne de transmission d'Hydro-Québec qui a été faite pour amener l'électricité à Parent jusqu'au mille 117. Cela permettrait d'aller sur "le planche", et non pas sur les grandes montagnes. On m'a dit qu'il y avait des possibilités à ce niveau. Par le "shortcut", on sauverait quelques kilomètres. C'est du côté de Parent-Mont-Laurier. Cela fait partie des études qu'on avait faites à l'époque, des visites qu'on avait entreprises en 4 x 4.

Donc, la question que je pose: D'abord, Clova et Parent-Mont-Laurier, qu'est-ce qu'on peut dire à nos gens là-bas? Pas Parent-Mont-Laurier, mais Parent-La Tuque. L'entretien d'été et l'entretien d'hiver seront-ils acceptés?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): ...M. le Président, que le député de Lavolette ait reconnu les efforts du ministre, compte tenu d'avis contraires.

Ce dont il faut tenir compte, c'est de l'isolement d'un certain nombre de personnes, ou, du moins, du risque d'isolement. Nous avons tenu compte de cela lorsque nous avons décidé d'intervenir quant à Clova et quant au maintien de Parent-La Tuque. Selon les études faites par le ministère, si on ne devait maintenir qu'une sortie, ce serait Parent-Mont-Laurier au lieu de Parent-

La Tuque. Je me souviens d'avoir eu l'occasion de rencontrer les gens de La Tuque qui revendiquaient la sortie, principalement au niveau des écoles et des hôpitaux, si je ne m'abuse, et du CLSC. J'ai demandé à mes gens de faire une analyse et d'interroger les gens de Parent sur le plan téléphonique pour savoir quelles étaient leurs habitudes et leurs intérêts. Curieusement, on arrive avec un commerce qui se fait avec Mont-Laurier et avec des services aux plans éducatif et de la santé qui se font à La Tuque. Ce n'est pas facile à trancher.

J'ai voulu savoir, compte tenu des distances extrêmement importantes, pour tenter de prendre une décision qui n'est pas facile à prendre, j'ai voulu savoir ce qui serait le plus économique pour le ministère, soit la sortie pour Mont-Laurier, compte tenu du fait qu'un bout de route est à refaire, de Mont-Laurier jusqu'à je ne sais trop où, par rapport à un tronçon beaucoup plus long à entretenir, de Parent à La Tuque. Initialement, on n'avait pas inclus la réfection du chemin de Mont-Laurier-Parent. Je l'ai fait ajouter dans le coût parce que je pense qu'il fallait en tenir compte. La décision que j'ai prise et qui sera maintenue, c'est de maintenir la route tant et aussi longtemps que la CIP fera son bout de chemin. C'est la décision qui est prise parce qu'il y a une responsabilité de la CIP aussi. Dans la mesure où la CIP maintient ses opérations et la qualité d'entretien du chemin qu'elle fait, on continuera d'assumer l'ouverture Parent-La Tuque de la même façon.

M. Jolivet: ...hiver?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on le fait l'hiver?

M. Jolivet: Actuellement, vous subventionnez les deux?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux.

M. Jolivet: Pour les gens de Clova, si je comprends bien, c'est la même réponse. Aujourd'hui, on pourrait dire aux gens qu'ils n'ont pas à s'inquiéter. L'hiver prochain, Clova sera ouverte.

M. Côté (Charlesbourg): Même chose. Du moins, tant et aussi longtemps que le ministre actuel sera là.

M. Jolivet: Oui, je sais qu'à...

Une voix: Ha! Ha!

M. Jolivet: Dans le cas de Parent-La Tuque, simplement pour donner des indications au ministre, d'autres recherches sont faites actuellement par CIP et Hydro-Québec à partir de Langelier-canton. Au lieu

d'aller vers l'est de la rivière, aller vers l'ouest de la rivière pour couper la partie du ravin et de la montagne. Cela dépendra de certaines discussions qui auront lieu concernant le chemin de Weymontaehingue, cela dépendra de l'endroit où il va passer. C'est possible qu'il y ait des discussions dans ce sens-là. C'est ce que j'ai comme indication.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis perdu quelque part un peu dans le bois, mais je ne sais pas où.

M. Jolivet: En tout cas, ce que les gens ont appris ce soir, c'est qu'ils n'ont pas à s'inquiéter, ni de l'entretien d'été, ni de l'entretien d'hiver dans le cas de Parent-La Tuque.

La deuxième question que j'ai à poser...

M. Côté (Charlesbourg): C'est un engagement du ministre actuel.

M. Jolivet: J'ai bien compris. Je sais que, chaque fois qu'il y a un changement de ministre, je suis obligé de recommencer.

M. Côté (Charlesbourg): Je le sais. Avant même d'intervenir, je me suis fait raconter les péripéties et même les interventions répétées du député de Lavolette auprès de ses ex-collègues, les ministres des Transports, où c'était chaque fois une obligation de convaincre. Je ne peux pas prendre d'engagement pour ceux qui me suivront. Je les prends, quant à moi, tant et aussi longtemps que je serai là.

Une voix: On va en parler à M. Bourassa.

Des voix: Ha! Ha!

M. Jolivet: L'autre question touche le secteur de La Tuque-Grand-Mère. Je sais qu'à la suite des discussions que nous avons eues, vous allez venir faire une visite sur la route de La Tuque-Grand-Mère. Le tronçon 180 commence. Il devrait normalement aller en soumissions dans les jours qui viennent, si ce n'est déjà fait.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Jolivet: Pour sortir au mois d'août et entreprendre les travaux en septembre. Cependant, une des questions posées par les gens, et je pense qu'on a commencé à voir poindre à l'horizon une réponse, c'est que le travail était prévu sur trois ans. Tout le monde demande qu'il soit prévu sur deux ans, car cela n'a pas de bon sens de faire sur trois ans un tronçon qui est très très "magané".
(22 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas impossible.

M. Jolivet: L'autre question concernant cette route, c'est la section 160. Au moment où on se parle, à ma connaissance, il n'y a pas de directive émise pour accélérer le processus de la section 160 qui est le deuxième tronçon, environ 13 kilomètres. Vous le verrez sur la route qui a été temporairement réparée pour l'hiver avec une petite couche d'asphalte sur 5 kilomètres. Cela n'avait pas encore de bon sens. On prévoit que cela serait pour 1991, 1990 ou 1989, selon trois hypothèses.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 1989-1990.

M. Jolivet: Mais 1989-1990...

M. Côté (Charlesbourg): 1989.

M. Jolivet: Cela veut dire qu'il faut absolument avoir immédiatement des gens au travail sur cette section.

M. Côté (Charlesbourg): Cela respecte les échéanciers du ministère.

M. Jolivet: Ce que j'ai comme renseignement, M. le ministre, on me dit: De façon optimiste, c'est 1989, de façon réaliste, c'est 1990 et, de façon pessimiste, c'est 1991. Ce sont toujours mes trois barrières de discussion.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que M. Demers m'indique à ce moment-ci, c'est que nos gens sont sur le terrain pour recueillir toutes les données pour les études d'impact. Donc, à ce moment-ci, le travail est fait en fonction de l'option optimiste. Je suis, de nature, un gars optimiste.

M. Jolivet: Moi aussi, d'ailleurs. C'est pour cela que je me bats continuellement. Donc, on vous souhaite une bonne visite dans notre coin. Sur la route de La Tuque, vous allez voir que nous ne critiquons pas et nous ne chialons pas pour rien. Nous voulons absolument voir enfin terminer les tronçons qui demeurent non travaillés actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Non réalisés. Est-ce qu'il y en a beaucoup?

M. Jolivet: Il y a environ pour 20 000 000 \$ de travaux. Si vous les faites à raison de 1 500 000 \$ comme cette année, cela n'ira pas vite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 32 000 000 \$ de travaux qu'il reste à faire.

M. Jolivet: 32 000 000 \$, c'est parce

que... Ha! Ha! Ha!

Une voix: ...en dollars constants!

M. Jolivet: Peut-être que, si je prends mon mot de passe, si vous en mettiez davantage, cela irait plus vite.

M. Côté (Charlesbourg): Constant, est-ce que c'est un roi ou...

M. Jolivet: Ha! Ha! Ha! Il y avait Constantin Grégoire chez nous.

La dernière question que j'ai à poser; Dans l'ensemble du territoire... Je ne parlerai pas de la région 04, les autres députés de votre formation viendront le faire, j'en suis assuré, ou le font déjà à d'autres moments. Dans mon district, en ce qui concerne Lavolette, je répète, c'est un des plus grands comtés du Québec, c'est le sixième au Québec, avec toutes sortes de routes par ci par là qu'on essaie de réparer du mieux qu'on peut. Avec les montants d'argent qui ont été donnés cette année pour le paiement du réseau d'égout pluvial dans Saint-Georges-de-Champlain pour répondre aux besoins de l'environnement, cela ne règlera pas beaucoup nos problèmes. C'est déjà fait et ils ont réussi à le faire moins cher que prévu. Je suis sûr qu'on va mettre ailleurs l'argent qui reste. Ha! Ha! Ha!

Une voix: Ha! Ha! Ha!

M. Jolivet: C'est la municipalité qui l'a fait.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas d'objection à rencontrer et à appuyer du monde qui en fait plus avec moins.

M. Jolivet: Ha! Ha! Ha! C'est simplement pour dire qu'on avait des dossiers et, à part les petits budgets, il n'y a rien dans mon comté, cette année. On s'attendait à avoir au moins... Ce qu'on me donne comme réponse, c'est parce qu'il y a en beaucoup sur la route 155. La route 155 a toujours été considérée comme étant de gros travaux, dans le grand plan quinquennal, et cela a été sorti du plan quinquennal des travaux habituels dans la voirie rurale, semi-rurale et autre. Je dois vous dire qu'il n'y a rien. Regardez. Je n'ai pas les chiffres devant moi. Je pourrais vous les sortir. À part les petites réparations à l'intersection à La Tuque, sur la route qui mène au Lac-Saint-Jean, pour La Bostonnais, environ 50 000 \$, 80 000 \$ pour Saint-Georges-de-Champlain, qu'ils ont fait à 59 000 \$, il n'y a rien. Je n'ai rien. Je vous dis simplement: Est-ce qu'il y a un moyen de prévoir quelque chose? Il y avait des gens qui avaient des travaux de prévus. On a fait toutes les démarches nécessaires à Saint-Séverin en particulier ou

dans quelques parties. Si vous me donnez un montant d'argent, je peux vous dire où on peut le placer immédiatement et le faire servir. En tout cas, j'attends de vos nouvelles à ce sujet. Vous allez me dire de quel montant vous disposez et on vous dira ce qu'on en fera.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pris des notes.

M. Jolivet: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lavolette. M. le député de Joliette.

Sécurité sur l'autoroute 40

M. Chevette: Il reste seulement deux petits points. Le premier, c'est la sécurité sur l'autoroute 40, sur les autoroutes en général, mais plus particulièrement la 40, parce que je l'emprunte régulièrement. Il y a des dangers extrêmement graves et extrêmement grands. Il n'y a pas de maison à l'horizon, pas un téléphone. Est-ce que le ministère a entrevu des moyens précis pour pallier à cette insécurité qui règne?

M. Côté (Charlesbourg): On a eu une proposition d'expérience de téléphone cellulaire. C'est une opération conjointe avec l'Ontario, mais qui s'est avérée, en fin de compte, très coûteuse avant même qu'on la mette en application. On l'a écartée. J'ai été personnellement en négociation pendant un certain temps avec l'entreprise Yvan Pâques, de Drummondville, quant à l'installation de téléphones où il s'agit tout simplement d'appuyer sur un bouton pour être relié avec la Sûreté du Québec. Malheureusement, quant à eux, ils étaient dans l'impossibilité d'en livrer rapidement, puisque ce sont des produits fabriqués en Belgique. Avant de les fabriquer chez nous, cela prendra quand même un certain temps. Il y avait des problèmes. On s'est donc retourné de bord et on a négocié, avec Bell Canada, l'implantation de téléphones sous les viaducs, dans des endroits bien précis, qui seraient reliés à une opératrice qui, à ce moment-là, pourrait signaler un état de détresse ou un appel au secours. Ils ne serviraient pas à appeler monsieur Untel ou madame Unetelle, mais la Sûreté. Ces téléphones vont être reliés à la Sûreté du Québec. Il y en aura d'installés à partir de l'automne, en particulier sur les autoroutes 40 et 10.

M. Chevette: On m'indique que, sur l'autoroute 40, il y a des endroits où il peut y avoir dix à quinze kilomètres sans viaduc. C'est surtout l'hiver, par exemple; je comprends que, l'été, faire dix kilomètres, il

peut y avoir des "joggers" dans la ganq et il n'y a pas de problème. Mais prenons quelqu'un qui emprunte la route, le soir, et "prend le fossé", sur l'autoroute 40. Quand vous plongez, à certains endroits, ce n'est même pas sûr que l'automobile soit visible. Dans certains cas, on ne voit même pas l'automobile. J'ai vu l'expérience de gens qui ont pris l'accotement et qui... Cela dépend des bordages. On ne les voit pas. À un moment, j'ai vu sortir quelqu'un dans la neige.

M. Côté (Charlesbourg): On me signale qu'il y aura une vérification du ministère quant à la distance entre les viaducs où seront installés les téléphones, pour trouver un endroit substitut pour implanter un autre téléphone. Le principe, c'est que c'est relié à la Sûreté du Québec.

M. Chevette: À la Sûreté du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Par conséquent, les policiers peuvent intervenir en tout temps.

M. Chevette: D'accord. Le dernier point serait le suivant. Par exemple, un village est traversé par une route numérotée. Là où c'est assez endommagé et l'asphalte est... Est-ce que c'est favorisé par le ministère de conclure des protocoles d'entente par lesquels la municipalité décide d'embellir, indépendamment du programme qui existe - comment l'appelle-t-on...

M. Côté (Charlesbourg): ReviCentre?

M. Chevette: ReviCentre. Indépendamment du programme ReviCentre, est-ce que le ministère favorise toujours les ententes entre les municipalités et le ministère pour la réfection dans les villages?

M. Côté (Charlesbourg): Dans certains cas, effectivement, on le favorise. On paie le retapage, en autant que la municipalité assume l'entretien par la suite. C'est une des possibilités. Dans d'autres cas, effectivement, on peut conclure des ententes avec des municipalités à 50-50 ou à 60-40 pour la réfection de certaines rues. Il y a ce genre d'ententes qui sont signées, bien sûr, selon les disponibilités budgétaires. Ce qui est très à la mode ces temps-ci, c'est la pression de la société d'assainissement des eaux sur le ministère afin d'effectuer des travaux de réfection en même temps, pour être capable de faire des économies. Tantôt, c'est le ministère des Transports qui dit: Nous sommes prêts à le faire, est-ce que la société d'assainissement des eaux est prête? Tantôt c'est la société d'assainissement qui pousse le ministère à le faire. Effectivement, il y a une certaine ouverture. La porte n'est

pas ouverte pour régler tous les problèmes du Québec - comme vous pouvez le constater, on n'a pas l'argent pour le faire - mais il y a possibilité de s'entendre avec le ministère.

M. Chevette: Est-ce qu'il y a des budgets spécifiques maintenant pour réparer, par exemple, l'érosion d'une rivière qui risque d'endommager une route et qui, automatiquement, fait aussi des dommages chez un citoyen? Est-ce que c'est une entente avec la Protection civile que vous avez ou si c'est une intervention directe du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le ministère qui prend la responsabilité de cela dans son budget d'entretien.

M. Chevette: M. le Président, je voudrais remercier les hauts fonctionnaires qui se sont déplacés pour assister à l'étude des crédits. Je voudrais remercier le ministre pour les informations et je lui souhaite d'obtenir au moins l'équivalent, en argent constant de la dernière année du gouvernement qui l'a précédé.

Adoption des crédits

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, si vous me permettez, M. le député de Joliette. Est-ce que le programme 3, éléments 1, 2, 3 et 4, est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 4, éléments 1, 2 et 3, est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports sont adoptés?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, s'il n'y a pas d'autres remarques, je vous souhaite une bonne nuit et la commission suspend ses travaux jusqu'à demain matin.

(Fin de la séance à 22 h 51)