



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministères et organismes: Affaires municipales et
Société d'habitation du Québec
Transports
Développement régional

Période: Mars à novembre 1986

Le mardi 27 janvier 1987 - No 40

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Dépôt des réponses aux questions des députés	CAE-2485
Engagements financiers	
Affaires municipales et Société d'habitation du Québec (SHQ)	CAE-2485
Août	CAE-2486
Septembre	CAE-2503
Octobre	CAE-2508
Novembre	CAE-2512
Transports	CAE-2517
Juin (suite)	CAE-2518
Août	CAE-2526
Septembre	CAE-2535
Octobre	CAE-2541
Novembre	CAE-2545
Développement régional	
Mars	CAE-2548
Août	CAE-2552
Septembre	CAE-2556
Octobre	CAE-2558

Autres intervenants

- M. Jacques Rochefort, président
 - M. Jean-Guy Saint-Roch, président suppléant
 - M. André Bourbeau
 - M. Francis Dufour
 - M. Yves Blais
 - M. Jean-Guy Bissonnet
 - M. Marc-Yvan Côté
 - M. Henri Paradis
 - Mme Louise Harel
 - M. Jacques Brassard
- * M. Jacques Gagnon, ministre des Transports
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 27 janvier 1987

Vérification des engagements financiers

(Dix heures dix-sept minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend ses travaux afin de procéder à la vérification des engagements financiers des mois d'août, septembre, octobre et novembre 1986, du ministère des Affaires municipales, de la Société d'habitation du Québec, du ministère des Transports et du Développement régional. Dans le cas du développement régional, le secrétaire me rappelle, avec pertinence, qu'il y avait eu une confusion le printemps dernier qui faisait que des engagements qui devaient être soumis à notre commission avaient été présentés à une autre commission qui ne les avait pas étudiés. Donc, pour les engagements financiers du développement régional on examinera mars 1986, et ensuite les mois d'août à novembre 1986.

L'ordre du jour est le suivant. Ce matin, de 10 heures à 13 heures, nous ferons l'étude des engagements financiers des Affaires municipales et de la Société d'habitation du Québec. De 15 heures à 18 heures, ce sera le ministère des Transports alors que de 20 heures à 22 heures, on fera le volet du Développement régional.

**Dépôt des réponses
aux questions des députés**

Aussi, avant d'aller plus loin, je voudrais formaliser le dépôt de la liste des réponses qui ont été fournies par les ministres concernés à la suite de questions adressées à l'occasion de la dernière séance de vérification des engagements financiers pour les ministères des Affaires municipales, du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ces documents ont été transmis aux membres de la commission. Il s'agit d'en faire un dépôt formel que je fais dès ce matin et qui complète - me rapporte le secrétaire de la commission - les informations qui avaient été demandées par les membres de la commission.

Avant d'aller plus avant, je demanderai aussi au secrétaire de la commission de nous annoncer les changements quant à la composition des membres de notre commission pour ce mandat-ci. M. le secrétaire.

Le Secrétaire: Oui. Merci, M. le

Président. M. Vaillancourt (Orford) sera remplacé par M. Camden (Lotbinière) et M. Vallières (Richmond) sera remplacé par M. Joly (Fabre).

Engagements financiers

Affaires municipales et SHQ

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Il n'y a pas d'autre changement? D'accord. Sans plus tarder, je souhaite la bienvenue au ministre des Affaires municipales et responsable de la Société d'habitation du Québec ainsi qu'à ses collaborateurs. Nous entreprendrons la vérification des engagements financiers à partir du mois d'août 1986, dans les documents qui nous ont été remis. On fonctionnera comme d'habitude avec les numéros qui sont dans la colonne de droite au bout de l'engagement financier.

Sans plus tarder, j'appelle donc l'engagement no 1 d'août 1986. Est-ce qu'il y a des questions sur l'engagement no 1? Compte tenu du délai de trois heures pour août, septembre, octobre et novembre, incluant la Société d'habitation du Québec, je vais attendre les indications des membres de la commission concernant les engagements sur lesquels ils ont des questions spécifiques.

M. Dufour: Vous n'avez pas parlé avec...

Le Président (M. Rochefort): Non, ce sont 1RS Affaires municipales pour l'instant. Je vais attendre les questions que vous avez à poser.

M. Dufour: Bon, pour les Affaires municipales...

Le Président (M. Rochefort): Cela suffit de toute façon. D'accord.

À l'engagement 1, vous avez des questions?

Excusez M. le ministre.

M. Bourbeau: M. le Président, est-ce que vous me permettriez d'abord de saluer les membres de la commission en cette première session de la nouvelle année? Deuxièmement, je désire présenter les gens qui m'accompagnent.

Le Président (M. Rochefort): Sûrement.

M. Bourbeau: À ma gauche, c'est Mme Marie-Claire Ouellet qui est mon attachée de presse; à droite M. Jacques O'Bready, sous-ministre aux Affaires municipales; à sa droite, M. Yvon Verrette, directeur général de la gestion financière; à l'arrière, Mme Raymonde Fiset, directrice du budget et à côté d'elle, avec un chandail jaune, M. Michel Lemoine, agent de la gestion financière au ministère. Voilà.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Bienvenue à vous tous.

Août

J'appelle l'engagement 1 du mois d'août 1986.

M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je veux également transmettre mes salutations à tout le monde de la commission au même titre que le ministre des Affaires municipales. J'imagine qu'on ne le fera pas chacun notre tour. Je le fais au nom de ma formation. Je souhaite aussi une bonne année à tout le monde de façon qu'on obtienne au moins satisfaction dans la plupart des dossiers. Je souhaite autant de bien aux autres que les autres nous en souhaitent. Donc, on est certain de ne pas se tromper.

À l'engagement 1, Renouvellements de contrats, j'imagine qu'il y avait une prévision dans le contrat qui permettait d'augmenter ou d'allonger le contrat. Je pense que c'est cela. C'est le renouvellement du contrat pour la location et l'entretien d'un système de télécommunications. Il devait y avoir une prévision dans le contrat qui permettait de prolonger ce contrat?

M. Bourbeau: On me dit que cela a été traité comme une nouvelle demande au Service des achats. Ce contrat a été octroyé par le Service des achats du gouvernement et non pas par le ministère. Il semble que ce fournisseur soit à peu près le seul disponible.

Il est indiqué qu'en vertu du règlement interministériel concernant la publication des appels d'offres pour l'adjudication des émissions d'obligations, le système de traitement électronique Telerate est reconnu et est indispensable.

M. Dufour: Donc, sans appel d'offres, on peut prolonger un contrat qui dépasse même les 25 000 \$. C'est ce que vous me dites puisqu'il n'y avait pas d'autres fournisseurs.

M. Bourbeau: Disons qu'il y a une négociation qui se fait, mais le Service des achats du gouvernement est autorisé à le faire.

M. Dufour: Cela suppose.

Le Président (M. Rochefort): Cela suppose. Disons que l'engagement 1 est vérifié. J'appelle l'engagement 2.

M. Dufour: Il y a peut-être une question que mon collègue voudrait poser. C'est d'ordre général, mais non pas nécessairement à cet engagement là.

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

M. Blais: Merci beaucoup, bonne année tout le monde. Je vais vous présenter à ma gauche, Mme Blackburn qui est la députée de Chicoutimi et M. le député de Jonquière. M. le ministre, si je regarde, nous avons toute une série d'engagements financiers qui se suivent et qui regardent le programme PAIRA. Je suis persuadé, à vous voir crisper le front, que vous savez quelle est ma question. Avant votre élection du 2 décembre 1985, une date mémorable...

M. Bissonnet: On était heureux!

M. Blais: Oui. Nous, nous l'étions moins. Il y avait une lettre du ministre, votre prédécesseur qui accordait à la ville de La Plaine, dans mon comté, une subvention pour le programme PAIRA. La ville a fait beaucoup de dépenses à ce sujet, puisque la subvention avait été accordée. À votre arrivée, vous avez décidé de remettre cet engagement ministériel dont vous êtes porteur et responsable de façon successorale en cause et ainsi, sous prétexte qu'il n'y avait plus d'argent - ce qui était, selon moi, une chose qui n'était pas véridique - après votre assermentation comme ministre des Affaires municipales, vous avez passé outre cet engagement de votre prédécesseur pour annuler cette subvention. Après avoir annulé celle-ci, sous prétexte qu'il manquait de fonds, vous en avez accordé à d'autres villes. À quelques reprises, dans plusieurs coins de corridor et de façon officielle, je vous ai demandé le pourquoi de cette chose que je trouve complètement anormale et vous ai demandé si vous revenez cette année, l'année qui vient, avec un programme pour redonner des droits à cette ville qui ont été perdus par votre geste que je ne peux pas comprendre. Est-ce que vous avez des explications à me donner aujourd'hui, M. le ministre?

M. Bourbeau: Mais certainement, M. le député. Je vous ai déjà donné plusieurs fois des explications. Il me fait plaisir de vous les donner à nouveau. Premièrement, il n'est pas exact de dire que le gouvernement avait engagé des fonds pour la ville de La Plaine. Si les fonds avaient été engagés on ne

pourrait pas ne pas y donner suite. Mon prédécesseur, possiblement, vous avait donné des indications en ce sens qu'il était disposé éventuellement à donner son aval à un programme PAIRA pour la ville de La Plaine dans le beau comté de Terrebonne. Sauf que, comme vous le savez, il y a eu beaucoup de demandes pour le programme PAIRA et les fonds disponibles étaient très restreints. D'autre part, le dossier La Plaine était un dossier très important en termes d'argent. On parlait d'une somme d'argent qui, si j'ai bonne souvenance, frôlait les 2 000 000 \$, entre 1 000 000 \$ et 2 000 000 \$, si je me souviens bien.

Très peu de temps après mon arrivée au ministère, il est devenu évident que les fonds étaient ou seraient épuisés et qu'il n'était pas possible de conclure le dossier de La Plaine, d'autant plus qu'il y en avait d'autres qui avaient la préséance. Subséquemment, des sommes d'argent qui avaient été engagées dans des dossiers PAIRA ont été désengagées par le fait que des municipalités n'ont pas pu donner suite au projet. Vous savez qu'il y a toujours une contribution de la part de la municipalité elle-même et, dans certains cas, des référendums ont eu lieu. La municipalité n'a pas réussi à faire voter son référendum de sorte que certaines sommes d'argent ont été libérées, ce qui a permis d'admettre d'autres municipalités au programme PAIRA. Mais, en général) quand une somme d'argent est désengagée à cause de l'incapacité d'une municipalité de donner suite au programme PAIRA, ce sont des sommes d'argent minimes ou enfin pas nécessairement minimes, mais qui ne sont pas dans les millions, de sorte que si 600 000 \$ se dégagent parce que les municipalités ne donnent pas suite, on cherche dans la machine un projet qui pourrait être de 600 000 \$ et qui pourrait être admis. La Plaine n'étant pas au sommet de la pyramide, si je peux dire, et d'autre part, le montant étant substantiel, on n'a pas pu malheureusement trouver la possibilité de la qualifier. Mais, je n'abandonne pas l'espoir de pouvoir y arriver un jour ou l'autre.

M. Blais: M. le Président.

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

M. Blais: M. le ministre, je veux bien croire qu'il faudrait une fois pour toutes, d'ici la fin de votre mandat, clarifier cette question, parce que je vais la poser chaque fois que je vous verrez officiellement. Je vais vous retourner la lettre du ministre, votre prédécesseur. J'ai l'impression que, d'une fois à l'autre, vous en enlevez des paragraphes. L'étude qui avait été faite par les techniciens qui accompagnent toujours les

ministres, c'est-à-dire les gens qui restent quand les autres s'en vont, les fonctionnaires, mettaient La Plaine, lors de notre départ à la fin de novembre, la première ville sur la liste des revendicateurs, des villes revendicatrices de sommes. Et il restait des sommes. Qui plus est, la liste que vous avez déposée vous-même ici, des demandes qui ont été faites après le 2 décembre - après - La Plaine a été faite bien avant. Elle a été faite en juillet 1983 - alors c'est un peu avant le 2 décembre - et vous avez accordé à certaines villes qui ont fait des demandes de PAIRA après le 2 décembre. Notre-Dame-des-Prairies, 664 000 \$, Clermont, 164 000 \$ - la liste que vous avez vous-même déposée - Saint-Augustin-de-Desmaures, 173 000 \$, Thetford-les-mines ou Thetford-Mines - selon qu'on est péquiste ou libéral - 250 000 \$.

M. Bissonnet: M. le Président, Thetford-les-mines.

M. Blais: Les mines, merci.

M. Bissonnet: Vous pourriez vous en tenir à vos questions.

M. Blais: Merci, M. le Président. Vous avez un président suppléant, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Poursuivez, M. le député de Terrebonne.
(10 h 30)

M. Blais: Merci, beaucoup.

Vous voyez les sommes que vous avez accordées à ces villes qui ont fait des demandes après le 2, après votre élection. Il y a plus d'argent pour ces quatre villes - et c'est vous-même qui avez déposé cette liste - qu'on en avait besoin pour remplir l'engagement précédent de votre prédécesseur devant la ville de mon comté qui, encore, est revendicatrice parce qu'elle se sent brimée dans ses droits les plus stricts du côté législation municipale.

De ce fait, ne fussent que les dépenses que vous avez déposées vous-même, on voit très bien que nous avons besoin d'une conversation autre que celle que nous avons ici publiquement. Parce que, juste le fait de mentionner que quatre villes qui ont fait leurs demandes après le 2 décembre ont reçu l'aval de votre ministère pour des sommes qui totalisent plus que les sommes demandées par ma ville de La Plaine. Ce serait donc dire que le mot qui nous vient à l'esprit, je ne voudrais pas du tout l'échapper. Mais vous savez très bien qu'il y a un mot qui me passe devant les yeux, et par délicatesse et par souplesse ministérielle, et devant l'Opposition qu'on est, encore toute fragile à vingt-trois, que je n'oserais prononcer ici, à cette commission.

Vous savez très bien que je vous pose

la question: Pourquoi ces villes ont-elles reçu votre aval? La ville de La Plaine dans mon comté, avant votre élection, était, selon toutes Les études des hauts fonctionnaires, la première en lice pour l'obtenir. Elle avait tout complété et tout était fait de façon minutieuse de sorte que quel que soit le changement éventuel, personne ne pouvait passer outre sans se faire dire des noms - que je n'aime pas citer - et vous avez quand même passé outre.

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

M. Bourbeau: J'ai quatre choses à dire au député. La première, je la Lui ai dite tout à l'heure. C'est vrai que si vous additionnez les sommes, cela a l'air important. Mais ces sommes seront désengagées au fur et à mesure des jours et des semaines, si je peux dire, et jamais des sommes n'auront été disponibles en même temps. Cela peut expliquer pourquoi, à un moment donné, il n'y avait pas assez d'argent pour La Plaine.

Deuxièmement, la date de la demande, 1983, n'a rien à voir avec la décision d'accorder ou non un PAIRA. Des dossiers sont au ministère depuis cinq ans et ne sont pas encore qualifiables. Ce n'est pas parce qu'on fait une demande qu'on est nécessairement qualifiable. On peut avoir fait une demande depuis très longtemps et il peut manquer des pièces au dossier...

M. Blais: La ville de La Plaine était qualifiable, qualifiée et reçue.

M. Bourbeau: J'arrive à cela.

M. Blais: Je ne voudrais pas que vous disiez cela, quand même.

M. Bourbeau: Je dis que l'ancienneté de la demande n'a rien à voir avec le fait que la ville peut ou ne peut pas être admise au programme. Très souvent, dans la plupart des cas, il manque des pièces au dossier pendant des semaines, des mois et parfois même des années.

Troisièmement, vous avez nommé tantôt Notre-Dame-des-Prairies, vous en avez nommé quelques-unes. Je prends le cas de Notre-Dame-des-Prairies, dans le comté de Joliette. Cela faisait partie d'un trio, Joliette, Notre-Dame-des-Prairies et Notre-Dame-du-Portage, si je me souviens bien, et les trois étaient liées ensemble dans un projet. Il y a eu un décret du Conseil du trésor en dérogation des normes en faveur de ces dossiers. Comme le décret avait été voté, il a fallu donner une priorité absolue à ce projet, puisqu'il y avait un décret du gouvernement. Voilà l'exemple d'un comté de la formation politique que vous représentez qui a été avantagé par PAIRA, ce qui vous

empêchera peut-être de prononcer le mot que vous aviez sur les lèvres tout à l'heure.

Quatrièmement, le fait que votre dossier de La Plaine était au sommet de la pile, je vous l'ai expliqué et je vous l'explique encore. C'est vrai que votre dossier était au sommet de la pile à un certain moment, il y en avait ça d'épais. Mais Les dossiers étaient déposés sur le pupitre l'un après l'autre. Il y en a qui avaient été déposés et celui de La Plaine était sur le dessus. En toute équité, quand on est venu pour traiter cela, on s'est dit: Le dossier qui est au sommet de La pile, c'est le dernier qui a été déposé. Alors on a viré la pile à l'envers et on a recommencé par Les premiers dossiers qui avaient été déposés. Voilà pourquoi on n'est pas arrivés encore à La Plaine.

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

M. Blais: Je ne veux pas m'éterniser, prendre trop le temps du critique officiel, qui est le député de Jonquière, mais je tiens à vous dire que les réponses que vous m'avez données, pour une nième fois, sont complètement et totalement insatisfaisantes. Même si vous me dites que dans la liste que vous avez déposée, le comté de Joliette a eu une part de l'argent qui restait malgré que la demande ait été faite après le 2 décembre, je tiens à vous dire que le fait de consoler un côté du parti de l'Opposition ne rend pas la justice que vous n'avez pas rendue à La Plaine, ville du comté de Terrebonne. J'espère, M. le ministre, qu'en réponse finale, vous allez me dire que, dès que possible, en 1987, vous pourrez trouver les sommes nécessaires pour que cette ville obtienne justice.

M. Bourbeau: Tout ce que je peux dire, M. le député, c'est qu'on va faire le maximum pour tenter de garder en mémoire le dossier de La Plaine. Je dois dire que votre persistance n'est pas de nature à vous nuire.

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

M. Dufour: Je voudrais revenir aux engagements par ordre numérique. Au numéro 2 concernant le village de Massueville, il n'y a pas de question.

Le Président (M. Rochefort): Engagement vérifié.

Engagement no 3.

M. Dufour: Engagement no 3, ville de Val-Bélair, est-ce que c'est le dernier dossier de 1985? Il semble qu'un problème a été soulevé, puisque cela a pris plus de temps

que normalement pour qu'il soit réglé.

M. Bourbeau: Vous voulez savoir si c'est le dernier paiement que le ministère fait en vertu du programme de péréquation*?

M. Dufour: Oui. Il semble que c'était la péréquation de 1985...

M. Bourbeau: Oui, absolument.

M. Dufour: ...qui a été payée en 1986. Donc, est-ce qu'un problème particulier a été soulevé?

M. Bourbeau: On me dit que c'est un paiement qui est fait normalement dans le cours normal des affaires du ministère. On ne peut pas faire... Évidemment, la péréquation dépend de certains calculs qui sont faits en fin d'année. Alors, il faut comprendre...

M. Dufour: Il y a quelque chose...

M. Bourbeau: On ne peut pas faire le paiement final de la péréquation avant d'avoir fait la vérification des états financiers des municipalités pour savoir lesquelles sont admissibles à la péréquation. Vous savez que la péréquation est disponible pour les municipalités dont l'effort fiscal est inférieur à 66 2/3%. Avant d'avoir reçu les états financiers, on ne peut pas faire les calculs, il faut que l'année soit terminée. On paie en cours d'année 90 % du montant et, l'année suivante, quand on a tous les documents en main, on paie les 10 % qui restent.

M. Dufour: Le seul petit point là-dedans, c'est que, normalement, c'est un paiement de la péréquation de 1985 et c'est le seul effectivement qui est payé en 1986. On se posait cette question.

M. Bourbeau: C'est l'ajustement qui est fait à partir des vérifications des états financiers des municipalités. Comme renseignement complémentaire, M. le député...

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: ...si vous regardez la liste - vous ne l'avez peut-être pas - des municipalités qui sont concernées, le montant est supérieur à 63 000 \$, au montant en question, sauf que les autres montants sont inférieurs à la somme de 25 000 \$; donc, ils ne sont pas rapportés ici, aux engagements financiers. Val-Bélair étant supérieur à la somme minimale, ce montant est porté ici.

Le Président (M. Rochefort): Engagement no 4, ça va pour 4?

M. Dufour: Cela comprend les autres. Le premier article concerne la paroisse Saint-Augustin-de-Desmaures? Je ne suis pas familier avec ces noms. L'engagement no 4 comprend plusieurs engagements.

Le Président (M. Rochefort): La liste qui est en annexe, c'est pour le no 4 ou quoi?

M. Dufour: C'est ça.

Le Président (M. Rochefort): Je ne vois pas la municipalité dont le député parle.

Une voix: La première.

M. Dufour: Au no 4, il n'y a pas d'engagement. Si vous regardez le no 4...

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi, on se retrouve.

M. Dufour: Cela va?

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Dufour: Donc, on pourrait peut-être les identifier par les numéros 1963, 1964, 1965.

Le Président (M. Rochefort): Cela va.

M. Dufour: Paroisse Saint-Augustin-de-Desmaures, de la Peltrie, 173 300 %. C'est une demande qui a été déposée après le 2 décembre et qui a été acceptée. Le montant de l'engagement n'est pas spécifié. J'imagine qu'au moment où la demande a été faite, il n'y avait pas de montant, il y a un point d'interrogation. Je réfère, M. le ministre, à la liste que vous avez déposée le 18 décembre 1986 au feuilleton: PAIRA en 1985; demande après le 2 décembre 1985.

M. Bourbeau: Écoutez, je n'ai pas la liste dont vous parlez. Mais je peux vous dire que la demande d'aide financière a été produite en 1985, au mois de novembre 1985, avant l'arrivée du gouvernement actuel. La subvention a été accordée, comme vous le savez, le 23 avril 1986 et l'engagement, le 16 juin.

M. Dufour: Je peux peut-être vous montrer le document. Est-ce que je peux montrer le document qui a été déposé?

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre.

M. Bourbeau: Le député de Jonquière a porté à mon attention la liste qui a été fournie en décembre à l'Assemblée nationale. Le ministère avait déposé la liste de tous les

PAIRA. En effet, pour le cas de la paroisse de Saint-Augustin-de-Desmaures, il semble qu'aucun montant n'était indiqué sur la liste, il y avait un point d'interrogation. Je ne sais pas pourquoi on n'a pas indiqué le montant, le montant est mentionné ici, il s'agit de 173 330 \$, qui constitue le montant de la subvention. Évidemment, c'est payable sur dix ans comme vous le savez.

M. Dufour: Donc, si on se fie à la liste qui a été déposée par le ministère, la demande a été déposée le 31 juillet 1986. Pour nous, c'est la seule référence qu'on peut avoir par rapport... Ce n'est pas nécessairement le montant qui est en jeu, mais, de quelle façon arrivez-vous à la conclusion que la paroisse de Saint-Augustin-de-Desmaures doit être acceptée dans ce programme quand on considère le peu d'argent disponible après le 2 décembre 1985?

M. Bourbeau: Ces recommandations nous viennent du ministère. Le dossier a été évalué, examiné, toute une série de facteurs jouent là-dedans et les recommandations arrivent. Dans ce cas-ci je ne peux pas dire exactement quelle était l'urgence de la situation, je ne le sais pas par coeur, sauf que des fonds étaient disponibles, le dossier était prêt et voilà pourquoi cela a été accordé.

M. Dufour: Pour nous qui avons à examiner ça...

M. Bourbeau: Une remarque additionnelle, M. le député. Vous comprendrez que le ministre ne connaît pas par coeur tous les dossiers. Dans ce dossier-ci je vois une remarque que ces travaux ont été jugés prioritaires par le ministère de l'Environnement. Il y a une note au dossier.

M. Dufour: Il n'y avait pas d'ordonnance du ministère.

M. Bourbeau: Non.

M. Dufour: Pouvez-vous m'assurer que c'était une des seules municipalités où le ministère de l'Environnement favorisait une action concrète de la part du programme PAIRA?

M. Bourbeau: Je ne peux pas vous donner cette assurance-là. Au contraire, très souvent le ministère de l'Environnement donne un avis de priorité ou d'urgence et dans ces cas-là on fait le maximum pour tenter de qualifier ces municipalités. Dans l'enveloppe de PAIRA 85 il y avait une partie de 10 000 000 \$ qui était justement destinée aux dossiers prioritaires à l'environnement.

M. Dufour: Il est très difficile de tirer une conclusion à savoir que c'était la plus urgente par rapport à l'ensemble des demandes qui avaient été déposées ou celles qui avaient été refusées. Comme mon collègue de Terrebonne l'a dit tout à l'heure, il n'y avait peut-être pas d'environnement à travers tout ça. Il devait certainement y avoir une justification pour pouvoir appliquer ce programme. C'est évident qu'on ne pourra pas creuser indéfiniment par rapport à ça mais on constate tout de même que c'est une demande qui a été faite après le 2 décembre. Il faut que vous soyez capable de justifier que celle-là devait être privilégiée par rapport à d'autres municipalités qui ont demandé mais qui ont été refusées ou qui n'ont pas eu de réponse.
(10 h 45)

M. Bourbeau: Dans le cas présent je suis capable de vous dire que la raison pour laquelle la recommandation a été faite par les analystes, c'est que le dossier était jugé prioritaire par l'environnement.

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

M. Blais: J'aimerais poser une question au ministre. La ville de La Plaine dans mon comté avait été signalée dans PAIRA 83. Nous parlons ici de PAIRA 85. Il restait des sommes dans PAIRA 83 et j'aimerais obtenir du ministre la liste des sommes qui restaient et à quelles villes elles ont été octroyées ou si le gouvernement a simplement annulé les sommes restantes dans PAIRA 83 où était éligible la ville de La Plaine. J'insiste sur 83 parce que le pourcentage attribuable aux villes était plus gros que PAIRA 85 et La Plaine était dans PAIRA 83, donc prioritaire à PAIRA 85. Je trouve cela encore plus injuste qu'immoral du côté dépenses ministérielles que des villes comme les quatre que j'ai nommées tantôt se soient retrouvées dans PAIRA 85 avant que le PAIRA 83 - où était admissible, et en première place, la ville de La Plaine dans mon comté - reçoive de votre ministère la vaine autorisation des dépenses finales. J'aimerais avoir la liste, s'il vous plaît.

M. Bourbeau: Ce que je peux dire c'est que pour PAIRA 83, le programme est terminé. Donc, il n'y a plus de fonds disponibles.

M. Blais: Est-ce qu'on peut demander pour voir la liste? Il restait des sommes le 2 décembre 1985 dans PAIRA 83. La première ville admissible à ces sommes, c'était la ville de La Plaine dans mon comté.

M. Bourbeau: Je vais faire une vérification. Je verrai ce que je peux faire.

M. Blais: M. le Président, est-ce qu'on peut demander en commission parlementaire que la liste des sommes restantes et des villes qui en ont eu l'usufruit ou l'autorisation par le ministre soit déposée? Aussi, j'aimerais savoir si ces sommes ont été attribuées à certaines villes ou si tout simplement ces sommes ont été coupées par votre ministère et, si c'est pour cela que La Plaine s'est retrouvée sans octroi?

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que vous avez une réponse, M. le ministre?

M. Bourbeau: Selon les indications qu'on me donne, à PAIRA 83, au moment où le programme a expiré, les sommes étaient totalement épuisées. Maintenant, je dis cela sous toute réserve. Comme je l'expliquais précédemment, il arrive parfois qu'après coup, les sommes étant totalement engagées, certaines municipalités, se trouvent dans l'impossibilité de faire les travaux et doivent donc abandonner les crédits qu'elles ne peuvent dépenser. C'est pour cela que je ne peux pas affirmer avec une absolue certitude qu'il n'est pas éventuellement resté des montants d'argent sur le carreau. Mais cela aurait été uniquement dû au fait que subséquemment ces municipalités n'ont pas pu dépenser les montants d'argent et que ces montants sont devenus disponibles.

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

M. Blais: Oui. Je ne veux pas éterniser les questionnaires mais je permettrai, si le président le veut, que le sous-ministre réponde à la question. Si le ministre le désire, même le sous-ministre pourrait répondre à la question.

Le Président (M. Rochefort): C'est toujours possible. Libre au ministre...

M. Blais: Avant l'élection...

Le Président (M. Rochefort): M. le député. Un instant. C'est toujours possible. Libre au ministre de décider que...

M. Blais: D'accord. C'est ce que je dis.

Le Président (M. Rochefort): Parfait.

M. Blais: Avant l'élection du 2 décembre, l'ancien ministre, M. Alain Marcoux, a fait parvenir aux édiles de la ville de La Plaine une lettre leur disant que dans PAIRA 83 il restait de l'argent et qu'ils étaient admissibles et les premiers en lice.

Sur PAIRA 83, après l'élection, il semblerait - je ne suis pas dans le secret des dieux - que certaines villes aient reçu des sommes au détriment de La Plaine. Si

cela a été fait, j'aimerais avoir la liste de ces villes et quel est le montant, qu'elles ont reçu. S'il cela n'a pas été fait, j'aimerais avoir une certitude que les sommes restantes dans PAIRA 83 ont été coupées par votre ministère. Sinon, je me devrai de revenir à la charge de façon écrite encore une fois et de façon encore plus tangible, même si cela fait plus d'un an que je vous tenaille et que je suis tenace avec cela, parce que je sens que cette ville a été complètement négligée, pour ne pas dire plus, et je n'endosse pas l'injustice distributive sociale.

M. Bourbeau: Le député a beau faire des discours larmoyants, je dois dire que l'injustice ou l'inéquité dont il parle, il faudrait peut-être qu'il vienne voir dans les dossiers PAIRA ou les dossiers ReviCentre du ministère avant l'arrivée du présent gouvernement pour avoir un bon exemple de ce que c'est que l'inéquité et l'injustice. Je lui dirai que si l'ancien ministre Marcoux, pour ne pas le nommer puisque vous le faites, avait fait des promesses, peut-être que vous pourriez aller le voir lui-même et lui demander de remplir ses promesses. Moi, je peux vous dire qu'on a respecté les engagements. Pour les promesses en l'air, envoyées à gauche et à droite dans le paysage, on s'en est tenu aux dossiers. On a regardé les dossiers dans leur état actuel. J'ai répondu tantôt au député, je pense, d'une façon exhaustive sur les questions concernant La Plaine.

Je continue à lui dire que La Plaine est un dossier qui n'est pas au bas de la pile. On se contente de régler au meilleur de nos disponibilités financières. Maintenant, PAIRA 83 n'a plus d'argent. Il faudra éventuellement que le député et les gens de La Plaine regardent la possibilité de modifier la demande pour que le dossier puisse être admissible dans un autre PAIRA. Maintenant, PAIRA 85 non plus n'a plus d'argent. Il y aura probablement un autre PAIRA sous peu, et là on pourra finir par faire plaisir au député de Terrebonne et rendre service au député de La Plaine.

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

M. Blais: Oui, juste une dernière remarque. L'engagement qui avait été pris par l'ancien ministre Alain Marcoux n'était pas un engagement lancé en l'air, comme une flèche dans tes forêts du Texas. C'était une lettre écrite signée par le ministre lui-même. Une lettre signée, ce n'est pas un engagement en l'air. C'était la seule lettre d'engagement de ce ministère qui pouvait porter conséquence après votre élection. Sachez que si vous me dites d'aller voir les documents à votre ministère, quand on a pris le pouvoir, l'ancien ministre, M. Goldbloom,

avait laissé pour 168 000 000 \$ d'engagements non remplis et nous les avons respectés. S'il y avait un petit 1 000 000 \$ d'engagements qui était à votre ministère, je trouve cela au moins curieux que vous ne les respectiez pas.

M. Bourbeau: Le député commence à charrier. Les engagements dont il parle - si le député veut savoir combien il y a d'engagements PAIRA pris par l'ancien gouvernement que nous devons respecter - je peux lui dire que ce sont des engagements de dix ans et il y en a pour plus de 40 000 000 \$ par année. Multipliez cela par dix ans, cela fait plus de 168 000 000 \$. Là si c'est ce genre de langage que vous voulez tenir, on peut vous tenir le même langage. Nous allons respecter tous les engagements qui ont été pris par l'ancien gouvernement. Les engagements, oui, mais pas les promesses électorales faites sur un coin de table.

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

M. Dufour: On va continuer avec la municipalité de Saint-Casimir, comté de Portneuf. Sur la liste fournie le 18 décembre, cet engagement n'apparaissait pas. C'était un montant de 1 781 720 \$.

M. Bourbeau: Je n'ai pas copie de la liste. Tout ce que je peux dire c'est que c'est un dossier. C'est ça, le dossier est là. La demande d'aide financière datait du 18 août 1983.

M. Dufours: C'était le 18 août 1983. Cela aurait pu être accordé par PAIRA 83. C'est ce que vous me dites. Il n'y a pas d'argent.

M. Bourbeau: C'est effectivement à PAIRA 83.

M. Dufour: Est-ce qu'il est payé par PAIRA 83 ou par PAIRA 85?

M. Bourbeau: PAIRA 83.

M. Dufour: PAIRA 83. Il n'y avait pas eu de promesse d'engagement financier avant le 2 décembre 1985.

M. Bourbeau: Non.

M. Dufour: Cela veut dire qu'il y avait encore de l'argent disponible pour PAIRA 83 au 2 décembre 1985. La question que mon collègue de Terrebonne a posée tout à l'heure à savoir combien d'argent était disponible dans le programme PAIRA 1983 est pertinente, en ce sens qu'il y avait sûrement encore des sommes disponibles.

M. Bourbeau: Je n'ai jamais dit le contraire. J'ai même dit précédemment qu'il y avait une pile de dossiers PAIRA 1983 sur mon bureau. Là, où mon opinion diffère de celle du député, c'est que je lui dis que son dossier n'était pas au sommet de la pile, il était en dessous de la pile. C'est évident qu'il y avait encore des sommes d'argent dans PAIRA 1983, je n'ai jamais nié cela.

M. Dufour: Est-ce que cet engagement pour un montant 1 781 000 \$ et des poussières avait été pris par le gouvernement précédent ou si c'est sous votre initiative et votre décision?

M. Bourbeau: C'est une décision de nouveau gouvernement.

M. Dufour: C'est la décision du nouveau gouvernement. Cela n'apparaissait pas sur la liste que vous nous avez fournie. J'imagine que vous allez... En tout cas, les points qu'on soulève, on va les compléter nous autres mêmes. Si on en trouve deux qui ne sont pas là, cela veut dire qu'il pourrait peut-être y en avoir trois.

M. Bourbeau: Écoutez, est-ce la liste de décembre 1986?

M. Dufour: C'est cela. Cela a été déposé le 18 décembre 1986.

M. Bourbeau: C'est dans PAIRA 1985 ou PAIRA...

M. Dufours: C'est dans PAIRA 1985.

M. Bourbeau: Oui, mais on parle d'un dossier PAIRA 1983. Il ne faut pas les mélanger. Si vous avez une liste qui traite...

M. Dufour: C'est parce qu'on parle de subventions à titre d'aide financière pour fins d'aqueduc et d'égout dans le cadre du programme PAIRA 1985 aux municipalités suivantes:...

M. Bourbeau: Bonne raison. Vous ne l'avez pas parce qu'on parle d'un programme PAIRA 1983, ici. Vous avez la liste des programmes PAIRA 1985, alors forcément il n'est pas dedans.

M. Dufour: Est-ce qu'on est dans la bonne liste? Moi, je regarde le titre des engagements financiers où c'est indiqué: Programmes PAIRA 1985 aux municipalités suivantes. J'ai la liste et on a parlé de Saint-Augustin-de-Desmaures, et je continue. On parle de la municipalité de Saint-Casimir dans le comté de Portneuf pour un engagement de 1 781 720 \$ qui est à PAIRA 1983. Donc, il y a quelque chose qui ne marche pas.

M. Bourbeau: M. le député, vous avez raison. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Dans le document que nous étudions ce matin, vous avez raison de dire que c'est indiqué dans le cadre du programme PAIRA 1985. Mais, ce n'est pas moi qui ai rédigé ce document, c'est le Secrétariat de la commission, je crois. Je vous dis que ce n'est pas moi qui ai rédigé le document, mais en ce qui concerne la municipalité de Saint-Casimir, c'est dans un programme PAIRA 1983 et cela ne devrait pas apparaître sur cette liste.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, juste une précision pour l'information de tous les membres de la commission. Les documents qui sont utilisés pour les fins de la vérification des engagements financiers ne sont pas préparés par le Secrétariat des commissions, mais par le Secrétariat du Conseil du trésor. Je voulais simplement préciser cela pour l'information de tout le monde.

M. Bourbeau: Quand on m'a dit que c'était le secrétariat, je croyais que c'était le Secrétariat des commissions. Le Secrétariat du Conseil du trésor aurait dû indiquer dans le cadre des programmes PAIRA 1985 et PAIRA 1983 parce que Saint-Casimir c'est un programme PAIRA 1983 et non pas un programme PAIRA 1985.

M. Dufour: Comme on a déposé une liste des programmes PAIRA 1985 le 18 décembre à l'Assemblée nationale, est-ce qu'il serait possible d'avoir également une liste des programmes PAIRA 1983 qui ont été accordés après le 2 décembre? Est-ce que cette liste pourrait être déposée?

M. Bourbeau: Elle pourrait l'être, oui.

M. Dufour: Elle pourrait être déposée. Est-ce que vous acceptez de la déposer subséquemment, pas dans l'immédiat?

M. Bourbeau: Je vais prendre avis de la question. On va vérifier et je vous aviserai.

M. Dufour: Donc, les montants qui demeureraient disponibles et ceux qui ont été accordés.

M. Bourbeau: C'est une question qui ressemble à celle du député de Terrebonne, si je me souviens bien.

M. Dufour: Oui, mais c'est parce que je veux y aller plus méthodiquement en tenant compte...

Un instant! Je trouve que ce n'est pas correct quand vous interrompez. Je ne me suis pas trompé. Je vais redire la même chose, la même question.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, vous avez la parole.

M. Dufour: C'est évident que si vous coupez les phrases et que vous décidez que la question est finie, je ne pourrai plus poser de questions.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière. (11 heures)

M. Dufour: C'est clair que ce que j'ai dit c'est que je vais la poser en accord avec ce que je vois et sans aller toucher à un dossier en particulier. Je n'ai pas en tête d'aller chercher un événement qui s'est produit dans mon comté. C'est un événement qui se produit dans le rapport ou dans les engagements financiers où je pose ma question par rapport à cela. C'est dans ce sens que je dis qu'il faut y aller méthodiquement par rapport à ce que je vois. C'est juste par déduction. Ce qui ne veut pas dire que le député de Terrebonne n'a pas posé les bonnes questions. Je vois que par rapport à ce que je demande c'est: est-ce possible d'abord de nous dire s'il y avait de l'argent disponible? Oui, il y en avait. Et quelles sont les municipalités qui ont été favorisées par ces décisions?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, je crois que M. le ministre a répondu qu'il prenait avis de la question. Est-ce cela?

M. Dufour: Mais je n'ai pas eu d'engagement ferme que j'obtiendrais... Il me semble que j'ai posé des questions... En fait, la liste 1 et 2 dont je parlais tout à l'heure, c'est-à-dire les programmes PAIRA 1985, on m'avait dit à ce moment, c'est un travail d'un mois. Il me semble qu'il ne devait pas y avoir des montants faramineux qui demeureraient au programme PAIRA 1983. Il ne doit pas y avoir 150 municipalités. D'après ce qu'on dit, c'est la fin des projets ou des programmes. Moi, j'espère que... Prendre avis de la question, il me semble que ce n'est pas correct. À mon point de vue, le ministre pourrait dire: Oui, je vais vous le fournir et on va passer à une autre question. Cela ne devrait pas engorger le ministère.

M. Bourbeau: On va vérifier cela. Je ne veux pas justement que l'appareil administratif passe deux semaines à fouiller dans les dossiers des vingt dernières années pour sortir des chiffres. Si cela ne crée pas trop de problèmes, je pourrais dire au député qu'on va faire un effort pour tenter de produire les documents. Je ne veux pas m'engager à faire travailler mes gens pendant des semaines et des semaines. Je vais voir auparavant ce que cela comporte

comme travail et puis j'avertirai le député.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, cela va.

M. Dufour: Cela va. Donc, l'engagement 4.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Blais: Je voudrais appuyer mon collègue, M. le ministre, en disant, si j'ai bonne souvenance que dans PAIRA 1983 il y avait 14 000 000 \$. Il y avait 10 000 000 \$ seulement d'accordés et il y avait encore 4 000 000 \$, possiblement, d'accordables. Je ne suis pas à 1 000 000 \$ près. Pour ces 4 000 000 \$, La Plaine était classée en première position dans le coin gauche. Et voici qu'à votre arrivée, les choses ont été abandonnées et si cela n'a pas été abandonné mon collègue de Jonquière demande la liste des demandes qu'il y avait et les demandes qui sont arrivées par la suite et tout ce qui a été attribué après le 2 décembre sur PAIRA 1985. C'est seulement cela. Je pense que c'est très facile. Je suis persuadé qu'à votre droite, le sous-ministre sait par coeur les noms des villes qui ont eu des subventions en 1985, il les sait par coeur. Il n'y a pas de recherche à faire. Regardez à votre droite la recherche est toute faite. Il les sait par coeur.

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

M. Bourbeau: J'aimerais seulement ajouter une remarque. Je n'ai pas le dossier devant moi. Vous savez que dans Juliette, c'est un très gros dossier, je pense que c'est un programme PAIRA 1983 aussi. Votre collègue, le député de Joliette et leader de l'Opposition ne s'est pas plaint quand on a accédé à ses demandes, pressantes comme les vôtres, et qu'on a qualifié le dossier de Joliette. Il y a aussi la ville de Grand-Mère, dans le comté de Laviolette, un comté représenté par la même formation politique que le député de l'Opposition; il y a eu au-delà de 1 000 000 \$ dans PAIRA 1985.

M. Blais: Ce n'est pas PAIRA 1983. C'est 1985.

M. Bourbeau: C'est simplement pour souligner au député que le ministre ne tient pas compte de la couleur politique, et le ministère non plus, lors des décisions qui ont trait aux dossiers PAIRA.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors pour conclure l'engagement 4, M. le secrétaire de la commission, dans l'esprit de nos travaux, transmettra la question à M. le

ministre. Est-ce que l'engagement 4 est... M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Excusez, avant qu'on passe à l'acceptation, est-ce que cela veut dire que pour la municipalité de Saint-Casimir, avec les programmes 1985, une correction sera apportée par rapport aux engagements? Je ne sais pas comment cela fonctionne. Dans le fond, le titre parle de programme PAIRA 1985 et, à l'intérieur, il y a un engagement financier qui est pris dans le programme 1983. M. le secrétaire de la commission, comment fonctionnez-vous dans cela?

M. Bourbeau: Cela ne crée pas problème. C'est une erreur de dactylographie. On va signaler cela au Conseil du trésor. Ils le savent d'ailleurs que c'est comptabilisé dans les dossiers PAIRA 1983.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 4 est vérifié.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'engagement 5.

M. Dufour: Il n'y a pas de question pour cet engagement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 5 est vérifié. J'appelle l'engagement 6.

M. Dufour: Subvention à la ville de Montréal à titre de compensation... Dans cet engagement, y a-t-il des montants qui sont payés par la SHQ pour le réseau de l'habitation?

M. Bourbeau: Ce sont les immeubles du gouvernement.

M. Dufour: D'accord. On reviendra avec une autre... Pas de question. Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 6 est vérifié, j'appelle l'engagement 7.

M. Dufour: L'engagement 7: Subventions à diverses municipalités dans les réseaux de l'éducation et des affaires sociales... Il n'y a pas encore... Les affaires sociales, cela couvre-t-il la SHQ?

Une voix: Non, les hôpitaux.

M. Bourbeau: Le député connaît la réforme sur la fiscalité municipale.

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: Le gouvernement paie ses taxes sur les immeubles des réseaux de

l'éducation et des affaires sociales. Le député sait que nous payons les taxes.

M. Dufour: Quand on parle des affaires sociales, les logements sociaux sont-ils dans ces paiements-là? Les paiements de la SHQ...

Une voix: Les HLM.

M. Bourbeau: Non, la SHQ paie ses taxes directement comme un contribuable normal. Elle reçoit ses comptes de taxes...

M. Dufour: Donc il n'y a aucun endroit où on peut questionner...

M. Bourbeau: C'est-à-dire que la SHQ paie des taxes alors que le gouvernement ne paie pas de taxes, il paie des "en lieu" de taxes. Vous savez qu'on paie 100 % de nos "en lieu" de taxes sur les immeubles gouvernementaux, 80 % de la valeur sur les immeubles des réseaux de l'éducation et des affaires sociales et 50 % sur les immeubles de l'éducation primaire et secondaire. Dans le cas de la SHQ, elle agit comme un contribuable normal, elle paie directement ses taxes.

M. Dufour: L'inquiétude que je manifeste actuellement - vous êtes le ministre responsable de l'Habitation - concerne un certain nombre de causes qui sont devant le BREF, le Bureau de révision de l'évaluation foncière, où la SHQ conteste les taxes qu'elle paie ou les évaluations des offices municipaux. J'ai fait, ici à la Société d'habitation du Québec, une contestation des taxes pour la ville de Chicoutimi pour ce qui semble être un trop-perçu depuis 1982. Cela représente 800 000 \$ et avec les intérêts cela pourrait représenter 1 000 000 \$. Donc, une contestation de 1 000 000 \$. On se base sur le fait que ces logements ne rapportent pas d'argent et ne sont pas rentables, pour dire qu'on devrait en diminuer la valeur marchande. On sait que l'évaluation foncière, pour le logement, est basée sur la valeur marchande. Quand on parle des logements sociaux il n'y a pas de valeur marchande, il ne s'en vend pas. La SHQ a donc procédé par une, deux ou trois causes types dans les petites municipalités qui n'ont pas les moyens de se défendre pour faire accepter une nouvelle notion dans sa démarche, celle de la valeur économique. Cela me semble très dangereux.

Je veux attirer l'attention du ministre sur cette question qui va nous amener beaucoup plus loin. On conteste la valeur du logement parce qu'on dit: Ce n'est pas rentable, donc on peut diminuer la valeur de l'évaluation. On aurait pu prendre une autre notion, celle de la valeur de remplacement. Tous ces logements ont été construits et sont passés par l'appel d'offres et les

soumissions et on aurait pu trouver une valeur marchande ou de remplacement ou la valeur réelle de la bâtisse. Cela me semble être une notion à laquelle on peut s'attacher plus facilement.

Si on parle de la valeur économique, on pourrait demain matin en disant que ce n'est pas rentable, dévaluer les hôpitaux, parce qu'ils ne sont pas rentables que je sache. On pourrait dire du réseau de l'éducation qu'il n'y a pas d'argent à faire avec cela. Donc cela vaut beaucoup moins cher que la valeur réelle. À ce moment-là, on conteste ou on diminue l'évaluation ou la réforme de l'évaluation foncière. Cette contestation qui est faite... Je sais qu'il y a eu des pourparlers entre les unions, le ministère, la SHQ et il faudrait peut-être à partir de maintenant qu'on examine d'une façon sérieuse ce qui va se passer. Il y a des coûts pour les contestations et je ne suis pas sûr qu'on devrait amener la valeur économique, parce que si c'est vrai, cette notion pourrait aller beaucoup plus loin... J'ai parlé du réseau des affaires sociales, des réseaux gouvernementaux, mais cela pourrait aller - et c'est commencé - même dans les évaluations industrielles. Que vaut la bâtisse? Quand elle est payante, devrait-on l'augmenter? Si c'est vrai, cela serait payant parfois, mais comment fait-on pour l'établir?

En tout cas, pour avoir travaillé ou avoir examiné ce qui se passe dans l'évaluation, je vous passe un papier qu'on n'est pas sorti du système si on commence à parler de la valeur économique. Si elle est valable pendant six mois, cela veut dire une grosse évaluation; les autres six mois, la bâtisse n'est pas payante, donc, on va jouer sur toutes sortes de notions. Certaines notions, dont la valeur marchande, ont été amenées directement par le ministère. Quand il n'y a pas de valeur marchande, je suis convaincu qu'il y a moyen de tracer des lignes où on peut trouver une valeur réelle, ce que vaut un logement. Je ne pense pas que les HLM devraient faire exception à cette notion qui est connue et beaucoup moins contestée. Je pense bien que s'il y a des contestations dans le logement ou dans des maisons d'habitation, elles sont beaucoup moins dommageables ou beaucoup moins élevées que dans n'importe quel domaine.

Je voulais attirer l'attention du ministre responsable de l'Habitation sur cette question qui, à mon sens, prend de l'ampleur, parce qu'on a commencé par des petites municipalités, là on est rendu avec des plus grosses municipalités. Tantôt, si c'est 1 000 000 \$ taxé à Chicoutimi, c'est sensiblement, probablement, la même chose à Jonquière; à Québec cela veut dire plusieurs millions et à Montréal la même chose. Définitivement, on ne fait pas exception par rapport à des évaluations sur lesquelles j'avais déjà posé la question: combien y a-t-

il de contestations de la SHQ? Il faut se rappeler que, l'an passé, je vous avais posé sensiblement les mêmes questions. Voilà!

M. Bourbeau: Effectivement, c'est le même sujet que l'an dernier qui revient à l'ordre du jour et je vous ferai la même réponse. On veut que la SHQ soit un contribuable comme les autres, qu'elle paie ses taxes foncières à 100 %, qu'on ne lui fasse pas de passe-droits. C'est ce qu'elle fait. Elle paie des taxes foncières. Par contre, elle a les mêmes droits que tous les autres contribuables.

La contrepartie à l'obligation de payer ses taxes, c'est le droit de contester l'évaluation. La SHQ n'a fait que son devoir, je ne dirais même pas qu'elle a exercé un droit. Elle s'est fait un devoir de s'assurer qu'elle ne gaspille pas des fonds publics, qu'elle ne paie pas plus de taxe qu'elle ne doit en payer.

Or, il est apparu que certains évaluateurs semblent - enfin c'est ce qu'il semble - avoir le crayon un peu plus pesant lorsqu'il s'agit de l'évaluation d'un HLM que d'une conciergerie ordinaire. La SHQ a cru de son devoir de contester. Cela a été fait même avant notre arrivée aux affaires de l'État. Les tribunaux, semble-t-il, lui ont donné raison dans bien des cas, parce que les immeubles étaient surévalués. À ce moment-là, je pense qu'on ne peut pas blâmer la SHQ de faire un bon travail de gestion.

En ce qui concerne la méthode d'évaluation, je ne suis pas d'accord avec le député quand il dit qu'on emploie la méthode du revenu ou la méthode économique pour évaluer les immeubles de la SHQ. C'est sûr que les loyers sont bas, mais il y a des compensations qui sont payées pour combler la différence entre la capacité de payer des locataires et le loyer du marché.

Un immeuble à logement qui existe dans un quartier donné, qu'il soit HLM ou qu'il soit un immeuble normal, on sait ce que cela vaut. Parce que s'il était vidé de ses occupants sociaux et rempli par des locataires ordinaires, on sait quel est le loyer du marché, on peut, à partir de ce loyer du marché, faire les calculs de rentabilité possible et de coût.

Donc, devant les cours de la justice, devant le BREF, c'est très facile de faire l'évaluation d'un HLM, c'est-à-dire d'obtenir son évaluation normale. C'est beaucoup plus difficile de savoir ce que vaut un palais de justice ou un hôpital, parce que là, on aurait de la difficulté à mettre cela en vente et trouver une valeur sur le marché.

En ce qui concerne les HLM, à mon avis, il n'est pas très compliqué d'obtenir une évaluation correcte et c'est ce que la SHQ a demandé aux tribunaux de faire et c'est ce qu'elle a obtenu. Dans les municipalités, les évaluateurs qui se sont

permis de surévaluer les HLM ont vu les rôles d'évaluation corrigés. C'est un peu malheureux pour les municipalités qui avaient escompté des revenus additionnels, mais on ne peut quand même pas permettre à la SHQ d'accepter de payer des taxes à des montants qui excèdent ce qu'elle devrait payer. D'autant plus que nous avons la responsabilité de bien administrer les fonds publics. On a un partenaire là-dedans qui s'appelle le gouvernement fédéral, un partenaire qui s'appelle les municipalités et la SHQ a l'obligation de bien gérer les fonds publics.

(11 h 15)

Le **Président (M. Rochefort):** M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je voudrais bien avoir la conscience aussi tranquille que le ministre des Affaires municipales lorsqu'il parle d'évaluation foncière. Pour ma part, je ne suis pas si sûr que les tribunaux puissent trancher, décider quoi que ce soit. D'abord, je pense que le législateur prend des décisions et si les tribunaux ne rencontrent pas les objectifs visés par le législateur, on peut changer la loi. Je veux rappeler au ministre un fait qu'on a vécu au printemps ou au mois de juin l'an passé concernant la loi 40, à l'article 16, où on parlait d'organismes communautaires, etc. Je veux juste lui souligner les problèmes soulevés depuis le temps où on a adopté la loi. À ce moment-là, j'avais posé la question Est-ce que cet article pose des problèmes au point de vue de l'évaluation foncière? La réponse du ministre: Non, il n'y a pas de problème. Quand je regarde l'attitude de la ville de Montréal, cela doit avoir un peu de résonance, et quand je regarde le nombre de contestations, je vous dis immédiatement que je ne suis pas d'accord avec ces contestations. Un certain nombre, à mon sens, peuvent causer des problèmes.

Je vous ferai au moins une remarque spécifique. On parlait des caisses populaires, on disait: Elles ne sont pas taxables, ça ne les touche pas, il y a une autre loi. Je viens de lire des articles rédigés par des avocats qui nous disent que ce n'est pas clair, qu'il existe une loi qui régit les caisses populaires, sur le fait qu'elles ne doivent pas payer de taxes. L'article 16 pourrait remettre cela en question, et effectivement, les évaluateurs s'en servent. Je n'ai pas inventé cela en parlant de la Société d'habitation du Québec, je réfère toujours au cas de Chicoutimi. Ils disent qu'ils veulent contester le prix du loyer dans nos calculs. Il me semble que dans les évaluations, c'est ce que ça coûte, ce que ça vaut. Si ce sont des logements sociaux, il y a beaucoup de logements sociaux, ce n'est pas de nature à augmenter la valeur et le coût des loyers dans le secteur où ils sont situés. Ce n'est pas pour

déprécier.

Je vous passe un papier qu'ou il y a des logements sociaux, il y a des gens qui ne veulent pas aller demeurer dans ce coin-là. Je suis obligé de faire un constat. Dans les municipalités où il y a beaucoup de logements sociaux, certains contribuables n'iront pas s'y installer. Ce ne sont pas nécessairement les logements les plus élevés qu'on retrouvera autour. Cela amène une clientèle plus nombreuse, plus de circulation. Toutes sortes d'événements peuvent se produire qui font que le prix des logements peut être moins élevé, ce qui n'enlève pas la valeur réelle de la bâtisse. La bâtisse est là, vous avez des murs, des portes, la quincaillerie, ça se calcule.

J'invite le ministre à s'engager à faire une réflexion sur ce dossier, parce que je vous assure qu'il y a des coûts... Il y a des compagnies qui disent: On n'a pas de responsabilité sociale, on n'a pas de responsabilité morale. J'espère que ce n'est pas le cas du gouvernement. Le gouvernement doit dire: Oui, j'ai une responsabilité sociale; la preuve, c'est qu'on s'est engagé à bâtir des HLM. Des gens ont été installés dans des endroits où, maintenant, c'est devenu trop dispendieux. On est même prêt à aller beaucoup plus loin, parce qu'on dit: On devrait peut-être aller à l'aide aux logements plutôt que seulement des logements sociaux comme des HLM. Mais où il y en a dans les municipalités, les municipalités qui ont décidé de travailler en étroite collaboration avec les gouvernements pour améliorer la situation des individus et des familles qui ont vraiment des besoins, on ne devrait pas... On a dit aux municipalités: Vous savez, vous ne perdez pas d'argent, le gouvernement fédéral paie 50 %, le provincial paie 40 % et les municipalités paient seulement 10 %. Ce n'est pas très payant pour les municipalités, je suis prêt à gager qu'il n'y a pas beaucoup d'argent à faire pour les municipalités.

Si, en plus, on leur enlève une partie des taxes auxquelles elles ont droit, on les pénalise deux fois. Je ne marche pas là-dedans, je dis carrément qu'il y a une réflexion à faire là-dessus. Je pense que ce n'est pas seulement une question comptable, ce n'est pas juste la question de dire: Moi, je fais un placement et je veux des revenus en retour, sinon, le gouvernement ne devrait pas s'impliquer là-dedans du tout. Je vous le dis immédiatement, le gouvernement ne devrait pas toucher à cela. S'il veut faire des opérations comptables, ce n'est pas avec les logements sociaux qu'il va retirer les meilleurs dividendes. Le logement social, c'est une action sociale, donc une action pour aider les individus. On peut aider les individus, mais pas au détriment des municipalités, c'est transférer les comptes. Je pense qu'il y a une décision à prendre là-dedans. Si le tribunal est juste, mais qu'il

pénalise les municipalités, je pense qu'il est temps qu'on se mette à la table et qu'on décide de changer la loi ou de l'améliorer, surtout pour ces cas-là.

Je pense qu'on ne devrait pas pénaliser les municipalités parce que des logements sont loués à des prix moins élevés. Cela n'est pas tout à fait... La valeur économique, M. le ministre, je peux vous le dire, je vous le rappelle, la valeur économique des bâtisses a été établie il y a 25 ou 30 ans. Il s'en faisait des évaluations comme cela et le diable était dans la cabane. Cela a pris fin. On a dit: On va prendre la valeur marchande. Lorsqu'il n'y a pas de valeur marchande, on pourrait peut-être penser à la valeur réelle. C'est physique et cela peut être évalué. La valeur économique, si vous jouez avec ces concepts, vous allez voir qu'on va aller loin. Tantôt, il n'y a une évaluation foncière. Les gens vont faire de l'argent, cela va bien aller, on va être obligé de hausser, si cela va mal, on va baisser. Je pense que, de ce côté-là, il y a une démarche à faire et je vous y invite, parce qu'il y a des coûts pour les municipalités et je pense que ce n'est pas notre rôle de faire des frais pour rien. On devrait s'entendre aussi. Les organismes qui ont des caractères complémentaires... Une municipalité, c'est une forme de gouvernement au même titre que les deux autres paliers de gouvernement. On devrait essayer de trouver un consensus et je pense que les municipalités ne demandent pas mieux que de travailler en collaboration avec le gouvernement. Si ce n'est pas cela, on va faire pourrir des relations qui méritent d'être bonifiées plutôt que d'être empirées.

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

M. Bourbeau: M. le Président, sans s'éterniser, tout ce que je peux dire au député, c'est qu'il faut quand même être logique dans tout cela. Le député a été très au courant et au coeur de la réforme de l'évaluation foncière et de la fiscalité municipale. Il connaît les grands principes de la réforme, l'égalité de tous devant la loi, la neutralité du système. On ne doit pas interférer devant les tribunaux, même comme législateurs, pour tenter de faire des passe-droits en ce qui concerne la façon d'évaluer les immeubles. La SHQ est un contribuable comme les autres à 100 %, elle paie la totalité de ses taxes. Je ne vois pas pourquoi on viendrait dire au Bureau de révision de l'évaluation foncière comment procéder dans l'évaluation des immeubles. Je pense que ces gens sont plus qualifiés que le député de Jonquière et moi-même. Nous n'avons peut-être pas les mêmes points de vue sur la façon d'évaluer les immeubles. Je pense que ces immeubles doivent être évalués à leur valeur marchande comme tout autre

immeuble. On ne doit pas tenir compte du fait que ces loyers sont inférieurs. C'est, je pense, ce qui se passe présentement. Je n'ai pas donné d'instructions à la SHQ. Je n'ai pas l'intention non plus de lui en donner. Ces gens-là sont capables d'administrer comme ils doivent le faire.

Quant aux municipalités, l'expérience que j'en ai, c'est qu'elles sont gagnantes avec les HLM en ce sens que les 10 % qu'elles paient à titre de proportion pour le déficit d'exploitation sont plus que comblés et remboursés par les taxes foncières qu'elles retirent. L'indication que j'ai est qu'elles font même un bénéfice dans l'opération. Finalement, les municipalités ne peuvent pas se plaindre, puisqu'elles retirent plus en taxes de la présence d'un HLM qu'elles n'ont à payer au titre du déficit d'exploitation.

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

M. Dufour: Je m'inscris en faux contre ce que vous dites, M. le ministre. Les autres loyers dans une municipalité paient des taxes et il n'y a pas de subvention accordée par la municipalité. Il y a donc une perte quelque part. Les 10 %, on sait que le logement, actuellement, c'est à peu près 300 \$ de déficit par mois. C'est cela que cela coûte, 10 % du déficit, 50 \$ multiplié par 12, cela fait 600 \$. Même s'il paie ses taxes à la municipalité qui représentent 800 \$, 900 \$ ou 1000 \$ - chez nous, c'est moins cher, mais disons que dans la ville de Québec, ou de Montréal, c'est à peu près 1000 \$; il y a 600 \$ d'enlevés sur la taxe, il reste 400 \$ pour faire l'entretien pour payer les vidanges, l'eau, etc. Vous me dites que la municipalité fait de l'argent. Non. L'autre logement qui n'est pas subventionné et qui n'est pas un HLM paie 1000 \$ de taxes et ces 1000 \$ restent à la municipalité. On prend les 1000 \$, c'est vrai qu'elle paie ses taxes... Vous dites que c'est trop, vous les coupez encore. Coupons-les. Ce n'est pas moi qui dis que c'est pour la valeur du loyer, c'est la ville de Chicoutimi. Je connais les évaluateurs du coin et c'est comme cela que cela se passe. Vous allez couper 600 \$ et vous dites que c'est encore trop. Il va rester quoi? Il va rester 200 \$. Savez-vous qui paie la subvention? C'est l'ensemble des contribuables de la municipalité. Ne nous le cachons pas.

Quand vous me dites: On fait de l'argent avec cela. Ce n'est pas vrai, à moins que je ne sache pas compter. Voyons! Quand quelqu'un paie ses taxes, on calcule les taxes... Je peux vous donner toute l'opération, ce n'est pas l'opération du Saint-Esprit, c'est une opération qui se fait... Comment évaluer, comment les gens paient leurs taxes? On met cela dans un "melting pot". Qu'est-ce qu'une taxe? C'est le résultat

qui découle des dépenses de la municipalité. La municipalité calcule ses dépenses, additionne tous ses services et elle fixe le taux de la taxe. Les 10 % qu'elle paie pour le déficit des logements sont inclus dans les dépenses de la municipalité. Les dépenses font aussi partie des revenus. Pour avoir des revenus dans une municipalité, il n'y a pas de mystère et pas de miracle, il faut savoir quoi vient d'où. L'ensemble des contribuables, la grande partie, en tout cas, paie le déficit, les 10 %. Dire que c'est payant, non, ce n'est pas payant, c'est une action sociale. C'est de même que cela a été vendu aux municipalités. C'est une opération payante? Ce n'est pas vrai. Les municipalités ne savent pas compter, si elles le font. Amenez-les moi, je vais leur dire et je ne me ferai pas crier: Chou! Je vais leur expliquer comment cela se fait, un budget. Vous pensez qu'ils ne le savent pas. Au contraire, moi, je pense qu'ils le savent.

Je m'inscris aussi en faux contre votre affirmation: Eux, ils savent faire cela. Bien non, les évaluateurs ont eu besoin de lois justement pour leur dire quoi faire. S'il n'y avait pas de loi, les évaluateurs auraient fait n'importe quoi. Comment fait-on l'ordre là-dedans? En faisant des lois. Quand on s'aperçoit que ce n'est pas correct, il ne faut pas avoir peur de légiférer, sans cela, on n'a plus de raison d'être ici. On n'a qu'à faire une loi no 1 et c'est fini. On s'en va chez nous, on n'a plus rien à faire, ce sont les tribunaux qui vont décider.

Au contraire, quand il y a des éléments nouveaux, quand des problèmes se posent, on doit les regarder. Je ne vous dis pas de donner des ordres à la SHQ. Vous êtes le ministre responsable de l'Habitation et en tant que ministre responsable, vous devriez regarder ce qui se passe sur le terrain. Je vous invite à l'examiner pour savoir si c'est vraiment basé sur la seule valeur économique des loyers. Je dis que ce n'est pas suffisant, ce n'est pas ce que la réforme demandait.

Bien sûr, les juges ou le BREF, le Bureau de révision de l'évaluation foncière, sont obligés de tenir compte dans les jugements de ce qui est écrit. Si ce n'est pas écrit et que cela n'a pas atteint le but visé, à ce moment-là, on fera des corrections. Ce n'est pas un désastre et, à mon sens, ce n'est pas faire une erreur, c'est prendre ses responsabilités et mettre ses culottes.

M. Bourbeau: M. le Président...

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

M. Bourbeau: ...je ne voudrais pas poursuivre, mais je dois quand même rappeler certaines choses au député de Jonquière. Bien sûr, si on compare les revenus et les taxes que retire la municipalité d'un HLM de

40 logements à ceux d'une conciergerie normale de 40 logements, c'est plus payant pour la municipalité d'avoir une conciergerie ordinaire dans le secteur privé, puisqu'elle perçoit la totalité des taxes et n'a pas à donner de subvention. Je dis et répète au député que dans la totalité des cas que j'ai vus, le montant des taxes perçues excède largement la subvention. C'est donc une opération comptable intéressante pour la municipalité, d'autant plus que dans la plupart des cas, ce sont des terrains qui sont déjà viabilisés, où il n'y a pas de dépense additionnelle à faire.

Ce que le député oublie de dire, c'est que cela ne se passe pas ainsi dans la réalité des faits. On ne compare pas un HLM avec un édifice à logements existant. Les HLM sont construits sur des terrains vacants. Donc, au moment où on les construit, le terrain ne rapporte rien à la municipalité ou c'est une vieille cabane qu'on démolit. Donc, la municipalité en question n'aurait jamais eu cet investissement si la SHQ n'était pas venue bâtir une conciergerie sociale. Dans ces conditions, sur une base de trésorerie, c'est plus intéressant pour une municipalité d'avoir un HLM de 50 ou de 100 logements, où elle fait un profit comptable, en encaissant plus d'argent qu'elle n'en dépense, que l'ancien terrain vacant qui ne rapportait rien. C'est cela, la réalité.

M. Dufour: Si c'est vrai, M. le ministre, ce que vous dites pour les HLM, si c'est vrai pour le gouvernement, c'est vrai aussi pour le particulier qui prend un terrain vacant pour bâtir dessus. Pourquoi votre raisonnement est-il bon pour un HLM et n'est pas bon... Ce n'est pas cela qu'on fait? Quand des hommes d'affaires viennent investir dans une municipalité, on ne dit pas: Ce terrain ne valait rien, les services sont rendus et on ne te charge plus rien; on va te remettre 10 % parce que tu es correct. Voyons! Si votre raisonnement est bon pour un HLM, il est bon aussi pour les autres.

Pour bâtir, cela prend d'abord un terrain disponible à la construction, cela prend un terrain vacant. Il n'y a pas de miracle. Moi, cela ne m'apprend rien. Votre raisonnement n'est pas correct. Quand on bâtit, soit que le terrain est vacant ou soit qu'on enlève quelque chose pour le refaire. La rénovation urbaine est la meilleure preuve de ce que je dis, de ce que j'avance. Il y a des terrains sur lesquels on a démolit pour reconstruire. C'est bien plus payant pour la municipalité, règle générale. Si c'est vrai pour un HLM, il ne faudrait pas leur en tenir rigueur. Surtout, il ne faudrait pas se servir de cela comme argument de fond en disant: C'est normal de payer les 10 %.

(11 h 30)

Je pense que quand la municipalité a fait cette opération-là, elle a dit: C'est vrai

qu'il y a des gens qui ne sont pas logés ou pour qui le prix du logement est trop élevé et on va travailler en collaboration avec tes deux ordres de gouvernement pour faire une action sociale. Cette action étant faite, qu'on ne revienne pas, après 15 ou 20 ans, pour dire: C'est payant pour vous autres mais à partir de maintenant, on va toucher à l'économie, ce sera l'économie qui fera ça, qui décidera comment on va louer. Je vous rappelle que chaque HLM qui a été construit dans les municipalités est passé par appel d'offres. Donc, on connaît le coût et c'est de ça qu'on devrait tenir compte pour l'évaluation. C'est un des critères. Il y a toujours d'autres notions comme la médiane avec lesquelles on peut travailler pour établir des coûts. Bien sûr, ça peut servir. Quand vous me parlez de valeur économique, je ne peux pas aller dans cette nation-là parce que ce n'est pas ça. Déjà les municipalités ont accepté de s'occuper de ce dossier. J'affirme que le ministre peut, sans faire d'accroc, affirmer que c'est un logement social, que ça répond à des besoins et qu'il n'a pas à aller chercher de revenus supplémentaires chez les municipalités.

Le Président (M. Rochefort): D'autres commentaires? Est-ce que ça dispose...

M. le ministre.

M. Bourbeau: Étant donné qu'on veut terminer aujourd'hui, je vais passer mon tour.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de la vérification de l'engagement 7? Vérifié? Engagement ... même nature.

M. Dufour: C'est la même chose.

Le Président (M. Rochefort): Cela dispose de l'engagement 9? Engagement 9?

M. Dufour: Un instant! C'est la même chose. Oui.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Engagement 10? Même chose.

M. Dufour: Même chose.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 11?

M. Dufour: On est à deux ou trois mois...

Le Président (M. Rochefort): Juste un instant, M. le député de Jonquière. Je voudrais savoir où vous vous inscrivez. On est à 11.

M. Dufour: Ce sont les affaires où je peux toucher ce que je veux. C'est à l'égard

des immeubles du gouvernement pour les années 1985-1986. On est à trois mois du budget du gouvernement, est-ce que vous prévoyez que la réforme fiscale continuera à augmenter concernant les réseaux gouvernementaux? Est-ce dans vos projets d'augmenter jusqu'à 100 %, soit pour les affaires sociales ou le réseau d'éducation? Est-ce que vous avez l'intention d'aller jusqu'à 100 % ou d'augmenter progressivement tel que le recommande le rapport Parizeau?

M. Bourbeau: Actuellement, on paie 100 % pour les immeubles du gouvernement mais vous parlez des immeubles des réseaux des affaires sociales et de l'éducation. Je ne peux d'avance vous dire quelles décisions seront annoncées par le ministère des Finances ou ce qui apparaîtra aux crédits du gouvernement lors du dépôt des crédits. Tout ce que je peux noter, c'est qu'actuellement, dans les états financiers des municipalités du Québec, il n'y a pas de déficit. Il y a des surplus accumulés de l'ordre de 200 000 000 \$ à 400 000 000 \$. Il ne semble pas que le monde municipal ait de très sérieux problèmes financiers actuellement, contrairement au gouvernement du Québec et au gouvernement canadien qui, eux, en ont de très sérieux. Je ne pense pas qu'on puisse, dans le contexte actuel, raisonnablement penser que le gouvernement se dirige vers une augmentation de ses "en lieu" de taxes. Le député sait que des négociations s'engageront très bientôt avec le monde municipal quant à la suite à donner à la volonté du gouvernement de renégocier avec les municipalités un certain nombre de choses. Il n'est pas impossible qu'éventuellement, lors du possible transfert de responsabilités vers le niveau local, ces choses-là soient examinées à nouveau.

M. Dufour: En répondant que les municipalités ne sont pas dans une mauvaise situation financière, c'est évident que le ministre a raison en partie.

M. Bourbeau: À l'exception de la ville de Jonquière évidemment.

M. Dufour: Non, non. Il a raison en partie. Je ne suis plus maire, je suis député. Je voulais vous le rappeler au cas où. Actuellement, certaines municipalités, par exemple, n'ont peut-être pas de déficit mais ont des difficultés, dont la ville de Québec qui s'appelle la ville-centre. Le rapport Lapointe qui a été déposé renferme un certain nombre de recommandations qui vont dans le sens que: oui, on devrait faire jouer la réforme municipale fiscale à la hausse. Quand on prend une décision, c'est là qu'on raisonne faux. Si cela va bien, on ne prend pas d'action.

Je ne vous apprends rien en disant que les municipalités n'ont pas le droit d'avoir de déficit. Ce n'est pas pour rien que les municipalités ont des surplus. C'est parce qu'elles n'ont pas le droit de faire de déficit. Donc, elles taxent en conséquence. Quand je regarde mon compte de taxes ici, à Québec, par rapport à d'autres endroits, je pense qu'on paie notre part. Je pense que l'effort fiscal du contribuable est très élevé.

Ma question était juste pour savoir ce que vous pensez là-dessus. Si vous me répondez bien non, il y a de l'argent. C'est bien sûr. Vous allez augmenter les impôts. Quand on augmente les impôts, on ne regarde pas si les gens qui donnent l'argent ont les moyens de payer. Ce n'est pas tout le monde. Il n'y a pas de nuances très fortes là-dedans. On dit que les gens paient les impôts. On ne se demande pas si les comptes de banque sont bons, s'ils ont de l'argent de côté. Bien non. Payez vos impôts.

Dans la fiscalité municipale, il y avait eu un engagement voulant qu'on devrait tendre vers les 100 %. Je pense qu'après cinq ans, six ans, sept ans, certaines municipalités commencent à taxer un peu plus. Il ne faut pas se le cacher. Même si elles ont des surplus, elles taxent quand même, elles n'ont pas le choix, elles n'ont pas le droit d'arriver avec des déficits. C'est peut-être un autre élément de réflexion qui se trouve aussi dans le rapport Parizeau et dans le rapport Lapointe qui a été déposé. Les deux rapports disent qu'on devrait tendre vers cela. Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'engagement 11?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 12?

M. Bourbeau: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi, M. le ministre.

M. Bourbeau: Permettez, oui.

Le Président (M. Rochefort): À l'engagement 11?

M. Bourbeau: Sur la même lancée, la question que le gouvernement pourrait augmenter ses "en lieu" de taxes, je dirais que cela a toujours été de tout temps la réclamation des municipalités pour que le gouvernement transfère plus d'argent. Depuis que les municipalités existent qu'elles font ces demandes. C'est normal. Le gouvernement du Québec fait la même chose à l'endroit d'Ottawa. C'est normal aussi. L'engagement pris envers les municipalités de

leur transférer 100 % des "en lieu" de taxes n'est pas un engagement du gouvernement actuel. Je ne dis pas qu'éventuellement nous ne pourrions pas y arriver, mais il faudrait voir qu'il y a là un besoin criant de la part des municipalités et que le gouvernement a les moyens financiers de faire sa part.

Je continue à dire qu'il n'est pas impossible qu'on y arrive dans le cadre d'un réaménagement des responsabilités des différents paliers de gouvernement.

M. Dufour: Pour répondre à cette remarque, je veux simplement attirer l'attention. À mon point de vue, c'est là que se trouve le danger, quand on véhicule que les municipalités ont des surplus. D'ailleurs, je vous réfère à un article paru dans URBA où on explique assez bien que, effectivement, les municipalités ont des surplus et on explique le pourquoi des surplus. Mais le danger actuellement quand on véhicule, surtout pour le ministre des Affaires municipales, que les municipalités ont vraiment de l'argent supplémentaire, c'est que par la suite on fasse des transferts de coûts pour les bibliothèques publiques. On dit: les municipalités ont de l'argent, elles vont payer. On dit aussi, pour le développement économique, qu'on va couper les subventions parce que les municipalités ont de l'argent. Tantôt, on dit: on ne fait plus de programme PAIRA parce que les municipalités ont de l'argent. Tantôt, on coupe les subventions pour les chemins.

Dans le fond, c'est toujours cet effet d'entraînement. Ce que je dis, je n'ai jamais pensé et je ne l'ai jamais dit que les municipalités étaient riches parce que les municipalités ont taxé. Si l'autre gouvernement avait fait pareil, peut-être qu'il aurait eu moins de difficultés. Ils ont décidé qu'ils taxaient. Cela a été "tough" des bouts. Je vous dis qu'il n'y a pas beaucoup de municipalités - dans la région chez nous en tout cas - qui n'ont pas augmenté les taxes. Quand je regarde les coupures de presse régionales, toutes les municipalités, même si elles ont de l'argent, taxent quand même et sont obligées d'augmenter les taxes.

Il y a certainement quelque chose qui ne tourne pas rond quelque part. Ou les municipalités ont de mauvais administrateurs ou ont d'excellents administrateurs qui acceptent de prendre leurs responsabilités et ce n'est pas vrai que cet argent est disponible. Je regarde, il y a des municipalités qui ont de l'argent de côté mais elles ont des poursuites qui représentent dix fois et vingt fois ce qu'elles ont de côté. Cela n'est pas riche. C'est juste une question comptable. Cet argent n'est pas nécessairement disponible et n'est pas dans les coffres. Ils ont décidé qu'ils faisaient autre chose.

Quand on regarde le dossier des assurances, les municipalités ont mangé une

"maudite claque" depuis un an: des augmentations de 1000 %. Et cette année encore, 35 % ou 40 % ou 50 % des augmentations de 300 %. Cela fait 50 %, 300 % et 100 % encore cette année pour les assurances responsabilités. Les municipalités en sont rendues à s'assurer avec des franchises qui sont très différentes de ce qu'on a vécu. Avant, c'était le premier 1000 \$ qui était franchisé. Maintenant, c'est 5000 \$. Cela va coûter quoi? Des millions. C'est ça.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'engagement no 11? L'engagement no 12.

M. Dufour: À 12 c'est la question des villages inuit. C'est un point, avec lequel, je ne vous le cache pas, je ne suis pas familier. Je ne suis jamais allé dans le coin. À moins que le ministre veuille nous expliquer des choses. Ce n'est pas dans la Convention de la Baie James, si je comprends bien. C'est vraiment dans le cadre des subventions municipales.

M. Bourbeau: Si le député veut me poser des questions, je suis bien prêt à répondre aux questions.

M. Dufour: À moins que vous ne vouliez en parler. Je veux dire que c'est intéressant Kativik. On en a déjà entendu parler dans d'autres dossiers.

M. Bourbeau: Disons que c'est un dossier froid actuellement.

M. Dufour: Pas de problème pour cela.

Le Président (M. Rochefort): Cela dispose de l'engagement no 12?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'engagement no 13?

M. Dufour: Non.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, à l'engagement no 13.

M. Dufour: La Société de développement de la Baie-James. Il y a un montant d'engagement de 5 095 000 \$. Il semblerait actuellement, qu'il y a un mouvement pour vider ou pour enlever à la Baie James ou à cette société-là tout son caractère administratif. Des transferts se font à la Baie-James. Radisson est un exemple, je pense, dans tout cela. Qu'est-ce qui se passe dans ce dossier?

M. Bourbeau: La Société de

développement de la Baie James est un organisme qui administre le territoire de la Baie James. Elle tient lieu également de conseil municipal pour la municipalité de la Baie James. Ce sont les mêmes administrateurs de la SDBJ, qui sont les conseillers municipaux, pour ainsi dire, de la municipalité. C'est un organisme en voie de démobiliation, qui a été vidé de la plupart de ses actifs et de ses activités. Dans les 5 095 000 \$, je peux dire au député qu'une somme de 4 870 000 \$ représente le montant affecté au service de la dette. Il reste donc une somme relativement minime de 225 000 \$ pour financer une partie des dépenses reliées à la cessation des activités de la société ainsi qu'au maintien de son secrétariat qui, à toutes fins utiles, est réduit à sa plus simple expression.

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

M. Dufour: Cela veut dire qu'actuellement, il n'y a plus de services - à 225 000 \$ - qui se dispensent. Avant, il y avait un administrateur, si je me rappelle bien, qui était dans ce secteur, nommé par Québec et qui faisait la navette. Il y avait un corps de police et un certain nombre de petits services. Cela veut dire qu'actuellement ces services sont éliminés complètement.

M. Bourbeau: Il fut un temps où l'ancien gouvernement avait une politique d'amener à Radisson avec le SAGMAT une série de fonctionnaires pour tenter de créer une activité nordique, à la ville de Radisson. On voulait demander au ministère d'amener des représentants de chaque ministère à Radisson. Cette politique a été abandonnée de sorte que maintenant ces fonctionnaires sont rapatriés dans le Sud et les fonctions nordiques sont dirigées d'ici, du Sud. L'administrateur joue le rôle également de gérant de la ville de la municipalité de la Baie-James et d'administrateur de la Raie-James et d'administrateur de la SOBJ et du village de Radisson. Tout cela est simplifié.

M. Dufour: Ces opérations-là peuvent être menées sans loi spéciale. Est-ce une décision de la société ou du ministère? La Société de développement de la Baie James, c'est une corporation, c'est extérieur. Quand on parle de l'administration, est-ce que c'est sous la coupe de la société ou du ministère des Affaires municipales?
(11 h 45)

M. Bourbeau: La SDBJ est sous la responsabilité du ministre des Affaires municipales. C'est parce qu'elle joue le rôle d'administrateur pour la municipalité de la Baie-James en même temps. Dans le décret dont il est question ici, on dit bien au début:

"Attendu que par la décision du 17 octobre 1984 du Conseil des ministres, le gouvernement a décidé de mettre fin aux opérations de la SDBJ tout en maintenant son rôle logistique pour deux ans, soit jusqu'à l'automne 1986." Il y a eu un programme de réaffectation des activités dont la SDBJ était responsable et de démobiliation de ses employés, de fermeture de ses bureaux.

On est actuellement à compléter la liquidation de certains dossiers qui, sont encore sous la responsabilité de la SDBJ, les dossiers de contentieux avec Hydro-Québec, les questions aussi de l'entretien de la route qui mène jusqu'à la Baie James. Je crois qu'il y a l'aéroport aussi. Il reste à régler certains grands dossiers avec la SDBJ, mais à toutes fins utiles cette société est sur la voie de la démobiliation. Est-ce que cela ira jusqu'à une démobiliation totale et à une fermeture totale et une annulation de la charte? Je ne saurais le dire à ce moment-ci. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il reste une dette et que le gouvernement doit prévoir chaque année un montant d'argent pour pourvoir au remboursement de cette dette.

M. Dufour: Les dettes qui sont couvertes pour un montant de 4 870 000 \$ concernent quelles sortes d'immobilisations? Est-ce que ce sont des pertes purement et simplement ou si vous payez pour l'aéroport, etc?

M. Bourbeau: Ce sont des dettes qui ont été encourues bien avant l'arrivée au gouvernement de celui qui vous parle. On est en train de vérifier si on aurait les renseignements ici. Ce sont des dettes accumulées par la SDBJ depuis les dix ou quinze dernières années.

M. Dufour: Je remarque que le ministre sourit toujours quand il dit que cela a été fait quand on était là. Une chance du bon Dieu parce qu'on aurait été coupé. Il n'y aurait plus rien de fait. L'ancien gouvernement a pris ses responsabilités, vous devez prendre les vôtres.

M. Bourbeau: Je ne critique pas du tout le fait que l'ancien gouvernement ait fait des dettes. Nous, on les paie.

M. Dufour: Non, mais c'est parce qu'il y a...

C'est cela. Je pense bien que l'ancien gouvernement devait prendre ses responsabilités, prendre ses décisions. C'est tellement vrai que justement on se pose la question pourquoi? C'est quoi ces immobilisations?

M. Bourbeau: Écoutez, on n'a pas le détail avec nous.

M. Dufour: Vous n'avez pas le détail.

M. Bourbeau: Je ne pensais pas qu'on me questionnerait sur l'état de la dette de la SDBJ. Je pourrais faire vérifier et envoyer au député une ventilation de la dette de la SDBJ.

M. Dufour: Également, comment fonctionne le Service de la dette et quand s'éteindra-t-il?

M. Bourbeau: Pardon?

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

M. Dufour: Dans combien de temps va-t-il s'éteindre?

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, je voudrais qu'on précise le sens de la demande et de l'engagement des documents d'information.

Dans un premier temps, je prends bonne note - vous me corrigerez si j'interprète mal les membres de la commission - que le ministre responsable de la Société de développement de la Baie James fera parvenir aux membres de la commission la ventilation de la dette de la Société de développement de la Baie James telle qu'elle est aujourd'hui. Deuxièmement, vous demandez le calendrier d'extinction de la dette. Est-ce que le ministre est disposé à fournir aussi cette information?

M. Bourbeau: Oui, M. le Président. Je signale également que la dette au mois de mars 1986 était de 16 400 000 \$.

Le Président (M. Rochefort): Donc, ces deux compléments d'information seront fournis selon les règles prévues à notre règlement dans les quinze jours.

M. Bourbeau: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci.

M. Dufour: Une dernière information, Les employés sont rapatriés de quelle façon? Sont-ils réintégrés dans des services gouvernementaux ou si on a mis fin à leur engagement?

M. Bourbeau: Écoutez, je ne pourrais pas vous le dire exactement. Je suis convaincu que ceux qui avaient la sécurité d'emploi ont été réintégrés dans l'appareil gouvernemental et les autres ont dû être mis en disponibilité ou être remerciés de leurs services.

M. Dufour: Vous ne pouvez pas me dire si chaque ministère a récupéré les personnes

concernées?

M. Bourbeau: Écoutez, ce mouvement de démobilisation s'est amorcé en 1984. Une très grande partie a été faite avant notre arrivée et quand je suis arrivé au ministère, la procédure de démobilisation était presque terminée. Il restait très peu de monde. Je sais que l'ancien président est maintenant sous-ministre des Affaires culturelles. C'est M. Jessop, mais je ne saurais dire pour les autres employés.

M. Dufour: Ma question n'était pas dans l'intention d'embêter le ministre. Je comprends que cela ait commencé avant mais c'est juste à titre de renseignements. On sait qu'actuellement aussi il y a toujours le ministère des Affaires autochtones et du nord. Je me demandais s'il pouvait y avoir des relations dans tout cela. Cela aurait pu être récupéré en Abitibi, c'est plus près. Là, vous me dites, qu'il y a un mouvement sûrement par rapport à des ministères actuellement. Le ministre des Affaires culturelles a ramassé M. Jessop. J'imagine que d'autres ont fait pareil. Cela va.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 13 est vérifié sujet à l'envoi de deux documents dont il a été question tantôt. Donc, cela dispose de la vérification des engagements du ministère des Affaires municipales pour le mois d'août 1986. Nous passerons donc maintenant à la vérification des engagements du mois de septembre 1986. J'appelle l'engagement 1.

Septembre

M. Dufour: Contrat pour l'achat d'un appareil. Il me semble qu'il y ait seulement un fournisseur. Cela n'a pas été non plus par soumissions.

M. Bourbeau: Cela a été également négocié par le Service général des achats du gouvernement. La raison, c'est que le ministère est déjà équipé avec des appareils AES Data inc. Donc, pour assurer une compatibilité entre les systèmes que nous avons et nos exigences, on doit faire appel à ce fournisseur. C'est négocié par le Service général des achats.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Cela va. J'appelle l'engagement 2.

M. Dufour: Subvention à l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec inc. Est-ce que vous avez apporté des correctifs cette année sur la façon de donner les subventions? Est-ce qu'il y a eu une

augmentation par rapport à l'an dernier?

M. Bourbeau: Non, il n'y a pas eu d'augmentation en vertu d'un décret qui a été passé il y a trois ans, je crois. Le montant est gelé chaque année au montant de l'année précédente. Le décret est daté du 21 juin 1983 et il se termine cette année.

M. Dufour: Est-ce que cela permettrait d'aller un peu sur le dossier des MRC? Est-ce qu'il y a des éléments qui avancent dans ce dossier?

M. Bourbeau: Est-ce que vraiment c'est pertinent? Moi, je veux bien ouvrir cette porte de grange...

M. Dufour: Bien là, on parle de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités régionales de comté.

M. Bourbeau: Si vous voulez parler de l'avenir des MRC, là on peut en avoir pour un petit bout de temps, M. le député. Je ne sais pas si c'est le voeu de la commission qu'on ouvre ce dossier ce matin. On parle des engagements financiers, il me semble que ce n'est pas l'endroit pour discuter de...

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Si vous me le permettez, sur la pertinence je veux vous rappeler que l'engagement qui est étudié est celui d'une subvention gouvernementale à l'Union des municipalités régionales de comté et qu'effectivement on peut relier l'existence de l'Union des municipalités régionales de comté à l'existence des Municipalités régionales de comté. Mais je veux quand même qu'on limite le débat à l'intérieur de l'engagement financier, compte tenu, et c'est pleinement légitime de la part du ministre, qu'il soulève le problème de la pertinence de la question.

M. Dufour: Je ne veux pas faire un grand débat sur cela. Il y aura d'autres occasions pour le faire. D'ailleurs, il est déjà engagé. Je ne sais pas s'il est bien engagé mais il est engagé. C'est au moins la seule constatation que je peux faire au moment où je parle. Je me dis qu'il y a un décret où le montant est gelé mais il y a aussi une façon d'accorder des subventions par rapport au nombre des municipalités. C'est juste sur cela. Dans le décret, vous ne teniez pas compte de ces normes. Ce sont les normes d'il y a trois ans que vous appliquez et qui font que le montant est gelé.

M. Bourbeau: Oui.

M. Dufour:...si c'est un décret. Je n'ai pas vu le décret, moi.

M. Bourbeau: Il y a toujours une formule de calcul pour la subvention avant le décret de 1983. Alors, ce qu'on fait chaque année, on calcule selon l'ancienne formule et on regarde le montant minimum qui a été gelé dans le décret et c'est le plus petit des deux montants qui est utilisé. Or, le 101 787 \$ c'est un montant qui est inférieur au montant qui résulterait du calcul. Donc, en vertu du décret, on utilise le montant de 101 797 \$. Si la formule donnait moins que cela, on donnerait moins que cela.

Le Président (M. Rochefort): À l'engagement 2, M. le député de Terrebonne.

M. Blais: Oui, pour appuyer les arguments de mon critique officiel, il y a quelques secondes, le ministre disait que les villes étaient en bonne situation financière, avec 200 000 000 \$ à 400 000 000 \$ de surplus dans les municipalités. Ici, on voit une subvention à l'Union des municipalités, et selon la philosophie actuelle, ces subventions peuvent être mises en cause. Nous croyons qu'avec la philosophie actuelle du gouvernement, cette philosophie sera mise en cause.

On sait que dans les équipements majeurs, dans les années qui ont précédé votre arrivée au pouvoir, depuis que vous êtes là, vous êtes pris avec des programmes pour aider aux équipements majeurs des municipalités, autant en alimentation d'eau que de l'épuration des eaux pour l'ensemble des villes. Il y a le projet PAIRA 83 ou 85, les projets du PAE, sans contribution d'Ottawa; j'espère que vous irez en chercher bientôt, et vous êtes persona non grata, selon vos dires. Il y a aussi la SIDAC, subventions aux villes, il y a ReviCentre qu'on avait et qui a été coupé, l'entretien des chemins d'hiver qui a été coupé depuis votre arrivée, subventions hors normes pour les routes municipales, et maintenant, l'évaluation des HLM. Toutes ces choses sont remises en cause par votre ministère, y compris les subventions à l'Union des municipalités, tout comme celle de Sainte-Foy que nous avons devant nous, qui peuvent remettre les villes dans une situation financière qui serait difficilement acceptable dans les années à venir.

Pour être très pertinent à cet engagement 2, pour que les villes conservent cette bonne situation financière que vous avez décrite vous-même à la suite des dix ans de notre gouvernement, je voudrais que cela se continue dans le même sens sous votre gouverne. Pouvez-vous nous dire que l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales de Québec inc. recevra l'an prochain une somme identique pour sa continuité?

M. Bourbeau: Le député sait fort bien

que je ne peux pas, ce matin, dévoiler quelles seront les décisions qui seront prises dans le cadre du budget de l'année prochaine. Tout ce que je peux dire au député, c'est que pour l'année courante, on a versé la subvention. En ce qui concerne ses remarques préliminaires sur les coupures dont il se plaignait tout à l'heure, je lui signale qu'il a oublié une coupure qu'on a faite et qui n'est pas trop contestée. On a coupé également le déficit du gouvernement du Québec.

M. Blais: M. le Président...

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

M. Blais: Je tiens à dire, pour ne pas éterniser la discussion là-dessus, que vous avez maintenu au même niveau le déficit du gouvernement du Québec à 3 000 000 000 \$ que nous avons fait dans les quatre dernières années. Vous l'avez descendu de 10 000 000 \$, il ne faut pas faire un plat avec cela. Même PAIRA que vous avez coupé à La Plaine, cela vous donnait déjà 1 000 000 \$. Vous l'avez maintenu, c'était difficile. On avait dit durant la campagne électorale que le déficit serait difficile à maintenir à 3 000 000 000 \$. Vous avez dit que vous aviez beaucoup d'argent et que vous le baisseriez. Vous ne l'avez pas fait, subissez-en les conséquences dans l'avenir.

Je ne voudrais pas pénaliser les municipalités par ces promesses électorales que vous ne pouvez pas tenir parce que vous remettez en cause des versements aux municipalités, ce qui mettrait fin à la bonne santé financière des municipalités dont vous parliez vous-même il y a quelques minutes, à la suite des dix ans de notre gouvernement. C'est ce que je voulais vous faire remarquer, et je sais que vous en prenez bonne note, vous êtes très heureux d'avoir un héritage aussi facile à maintenir en place.

M. Bourbeau: Que nous allons accepter sur bénéfice d'inventaire, bien sûr! Ce que je voudrais dire au député, c'est qu'il n'est pas reconnu pour être un expert dans les chiffres et je ne lui en veux pas, ce n'est pas sa profession, mais il faudrait quand même dire les choses telles qu'elles sont.

M. Blais: M. le Président, c'est antiparlementaire de prêter des intentions à un député.

M. Bourbeau: M. le Président, je pense que j'ai encore la parole.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Terrebonne, je n'ai rien entendu d'antiparlementaire jusqu'à maintenant.

M. Blais: Il m'a prêté l'intention que je ne savais pas compter. C'est une intention qu'il me prête.

Le Président (M. Rochefort): M. le député, je n'ai entendu personne prêter d'intention, mais je vous reconnaitrai immédiatement après l'intervention de M. le ministre.

M. Bourbeau: Disons que c'est un prêt à fonds perdus.

M. Blais: Connaissant l'investisseur, je comprends.

M. Bourbeau: Pour être tout à fait honnête, il faudrait quand même que le député admette que le déficit devait être sensiblement plus de 3 000 000 000 \$, je dirais même tout près de 3 300 000 000 \$ et qu'il a été réduit en bas de 3 000 000 000 \$, à environ 2 900 000 000 \$. Donc, ce n'est pas beaucoup d'argent, mais c'est quand même quelques centaines de millions de dollars et c'est une coupure que les Québécois ont appréciée, je pense.
(12 heures)

M. Blais: D'accord, M. le Président. Je ne voudrais pas m'éterniser sur ce sujet. J'étais dans le comité du budget, nous étions quatre députés avec le ministre des Finances durant quatre ans - j'ai été élu en 1981 et non en 1976 - et on composait le budget. Chaque année, à cause de la crise, nous devons trouver entre 700 000 000 \$ et 1 200 000 000 \$. Pour l'année en cours, vous avez été obligés de faire exactement le même jeu, sauf qu'étant donné que vous n'êtes pas habitués de travailler avec des chiffres, vous avez été éclaboussés par l'ampleur. Nous, cela faisait quatre ans qu'on le faisait, on se sentait très à l'aise. Contrairement à ce que vous dites, des chiffres, emmenez-en, on connaît cela. On est capable d'en parler avec des lettres. Nous avons des lettres et nous avons aussi des chiffres. Là-dessus, je vous remercie.

M. Bourbeau: Ce sont surtout les subventions que vous connaissez.

Le Président (M. Rochefort): Si vous permettez, est-ce que je dois conclure que l'engagement 2 est vérifié?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 3.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 4.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 5.

M. Dufour: Ça va aussi. C'est l'autre page.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 6.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 7.

M. Dufour: Aussi.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 8.

M. Dufour: Attendez un peu. Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 9.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 10.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 11.

M. Dufour: Attendez un peu. H faut aller voir ce qui se passe. Cela va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 12.

M. Dufour: Correct.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 13.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 14.

M. Dufour: Les subventions qui sont données dans les villages nordiques - ce n'est pas nécessairement dans le cadre de cet engagement - est-ce que c'est à perpétuité?

M. Bourbeau: Il y a diverses formes de subventions aux villages nordiques. Il y a des subventions qui sont faites à l'administration régionale de Kativik pour le fonctionnement des villages, et il y en a à l'administration elle-même. Ici, ce sont des subventions d'immobilisation. On en fait pour environ 3 400 000 \$ par année. Ces subventions qui vont aux infrastructures sont réparties entre

les divers villages selon un programme qu'ils ont. Les montants qu'on a aux engagements 14 et 15, c'est justement une partie de ces 3 400 000 \$ qui est répartie entre certains villages pour des améliorations aux infrastructures municipales. Donc, ce ne sont pas des subventions de fonctionnement mais des subventions de capital.

M. Dufour: D'accord. Dans les subventions d'immobilisation, est-ce que vous prévoyez un jour... Vous devez faire des projections, j'imagine, à savoir qu'un village va avoir telle ou telle chose, un minimum de services. J'ai l'impression que le ministère doit avoir fait ses calculs, ses projections pour dire que cela va être "subventionnable" jusqu'à ce que ce soit complété. C'est un peu cela.

M. Bourbeau: Là comme ailleurs, les demandes sont infinies et les disponibilités sont assez réduites. Il y a eu un plan d'investissement de cinq ans qui a été proposé par l'administration régionale Kativik au ministère qui comporte des dépenses d'environ 40 000 000 \$ ou 60 000 000 \$. Le gouvernement n'a pas encore statué sur ce plan quinquennal. Est-ce qu'il sera adopté ou non? Est-ce qu'il va être réduit? Est-ce que la période va être prolongée? Aucune décision n'a encore été prise. Tout ce que je peux dire, c'est que, pour l'instant, nous continuons à inclure au budget du ministère un excédent de 3 000 000 \$ par année pour venir en aide aux villages quant à l'amélioration de leur infrastructure.

M. Dufour: Cela va. Engagement 14, c'est correct.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 14 est vérifié. Engagement 15?

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié. Engagement 16?

M. Dufour: Engagement 16, les programmes de péréquation. Est-ce que des améliorations ont été apportées dans le sens que des municipalités sont enlevées de temps en temps et d'autres ajoutées? Dans l'ensemble, pouvez-vous me dire...

Une voix: ... les critères.

M. Dufour: Voilà encore une autre question sur la santé financière des municipalités. Si elles étaient toutes en bonne santé, il n'y aurait peut-être pas de péréquation.

M. Bourbeau: J'ai le plaisir d'annoncer au député que la semaine dernière, j'ai été

obligé d'expliquer à un maire pourquoi il n'y avait plus possibilité de lui payer de la péréquation, justement parce que la santé financière de la municipalité s'est tellement améliorée qu'elle a quitté la catégorie de celles qui ont moins de 66 2/3 % de la moyenne québécoise. C'était la raison pour laquelle on ne pouvait plus subventionner ce village au chapitre de la péréquation. Chaque année, des villages ou des municipalités sortent de la catégorie de ceux qui sont subventionnés par la péréquation.

M. Dufour: Donc, il n'y a pas de variation importante, d'après ce que je vois. D'une année à l'autre, il n'y a pas de grande variation?

M. Bourbeau: Il y a des entrées et des sorties. Évidemment, il y a des municipalités qui, une année, sont en bas de la moyenne, des 2/3 de la moyenne, et d'autres années, sont au-dessus. Donc, il y a effectivement une activité, sauf que l'enveloppe globale, elle, oscille toujours aux alentours de 14 000 000 \$, d'une année à l'autre, on me dit. Cette année, c'est 14 400 000 \$ ou 14 300 000 \$ au budget.

Le Président (M. Rochefort): Engagement no 17?

M. Dufour: Un supplément pour porter à 2 825 000 \$ le coût des honoraires pour la fourniture des services du traitement informatique. Est-ce que ce sont des services professionnels ou si ce sont aussi des services de la mécanique?

M. Bourbeau: Ce sont seulement des services de mécanique pour la Société d'habitation du Québec.

M. Dufour: Cela comprend aussi le papier et ces choses-là? Est-ce que ce sont des contrats qui sont donnés? Le travail se fait-il à l'extérieur ou à l'intérieur?

M. Bourbeau: On me dit que c'est à l'extérieur.

M. Dufour: Cela comprend tout: le papier, le temps, les machines, etc.? Est-ce une augmentation qui a été amenée par des opérations différentes ou si c'est une continuité de ce qui se passait avant?

M. Bourbeau: On me dit qu'il y a deux raisons qui justifient cette augmentation: d'abord, il y a le volume additionnel et aussi une mauvaise évaluation faite en 1984 des besoins éventuels de la SHQ en matière de service informatique.

M. Dufour: C'est un gros changement, 950 000 \$! C'est bien l'engagement qu'on

voit? L'évaluation est vraiment différentiel. Le volume additionnel représente quoi par rapport à 950 000 \$? Est-ce 800 000 \$, 700 000 \$?

M. Bourbeau: On me dit qu'on ne peut donner cette information comme cela, sans vérification.

M. Dufour: Est-ce qu'on pourrait le savoir? C'est un montant de presque 1 000 000 \$.

M. Bourbeau: Vous voulez avoir un...

M. Dufour: J'imagine qu'il n'y a pas eu non plus de soumission pour cela? C'est un contrat de 1 000 000 \$, c'est un gros contrat. Je ne connais pas l'Industriel Services Techniques, IST. Si c'est un volume additionnel qui représente 850 000 \$ et qu'il y a une erreur, une augmentation du volume de 800 000 \$ et 150 000 \$ d'honoraires, comment peut-on ventiler ces coûts?

M. Bourbeau: C'est un contrat de trois ans qui se termine. Évidemment, on était avec un soumissionnaire, on devait donc demeurer avec lui. Là, on me dit que la SHQ s'en va en soumission pour les trois prochaines années; elle est allée en soumission et elle escompte économiser à peu près 200 000 \$ ou 300 000 \$ par année pour les prochaines années.

M., Dufour: Dans le montant qui nous préoccupe, vous n'êtes pas capable de me dire quel est le montant qu'on peut attribuer au volume additionnel de travail et quel est le montant qui va à la mauvaise évaluation? Je pense que c'est important sur un engagement...

M. Bourbeau: Je crois qu'on a l'évaluation dans le CT ici. Un instant! Un montant, a trait à l'année dernière. Le montant d'arrérages était de 272 000 \$ pour l'année 1985-1986. C'est le montant payé dans l'année courante, mais à l'égard de l'année précédente. On me signale que le programme Équerre a compté pour à peu près 30 % de l'augmentation du volume. Comme vous le savez, ce programme a été abandonné. Il y a quand même eu pendant plusieurs mois, après l'abandon du programme, des services informatiques qui ont travaillé là-dessus et il y en a encore pour un certain temps.

M. Dufour: Pour qu'on n'aille pas sur l'évaluation... En tout cas, je peux vous donner le temps. Si vous nous dites que vous pouvez nous fournir la ventilation de ce montant, il n'y a pas de problème.

M. Bourbeau: Je vais aller aux

nouvelles et tenter de vous fournir une justification du volume additionnel par rapport au montant.

M. Dufour: C'est ça. Je trouve que c'est un montant élevé. Je ne le mets pas en doute comme valeur, mais, s'il y a eu du volume additionnel, Équerre peut être une justification très importante, je comprends ça. Si c'est une mauvaise évaluation des services, il me semble que quelque chose n'est pas correct. Cela nous permet d'identifier si quelque chose n'a pas été correct pour que ça ne se reproduise pas à l'avenir.

M. Bourbeau: On me donne une information additionnelle. Autrefois, on faisait affaires avec quatre firmes différentes. Il n'y avait pas de coordination et on était incapable de déterminer avec facilité l'étendue des besoins. Là, on a regroupé avec une seule firme et il est apparu que les besoins avaient été sous-estimés. Je vais faire parvenir à la commission, si on m'en fait la demande, un texte ou un document qui justifiera l'augmentation des montants par rapport à l'augmentation du volume, en tentant d'identifier les programmes qui seraient responsables de cette augmentation.

Le Président (M. Rochefort): Je me permets de préciser la demande, M. le ministre pour que ce soit vraiment utilisable. Dans la mesure, par exemple, où Équerre serait responsable de 30 % de l'accroissement de la demande, Équerre existait l'année précédente. Donc, si ce n'est pas IST qui a donné ce service-là, quelqu'un l'a donné. Il faudrait comparer combien cela a coûté aussi pour le service antécédent. Quant à moi, il faut non seulement avoir la ventilation des 950 000 \$ additionnels, mais il faut avoir une comparaison entre les programmes qui ont justifié cet accroissement et les engagements financiers par lesquels on répondait à cette demande antérieure.

M. Bourbeau: Je comprends, mais...

Le Président (M. Rochefort): C'est le sens de ma demande.

M. Bourbeau: ...je dois quand même signaler au président que, pour les années antérieures, dans les montants qu'on demande, il y a quand même des sommes qui sont pour les années antérieures. Il y a eu des...

Le Président (M. Rochefort): Je comprends le sens de votre réponse. Mais dans la mesure où on dit qu'Équerre a justifié un accroissement de 30 % des services, d'accord, cela répond à la

préoccupation ventilation des 950 000 \$, mais Équerre existant auparavant et n'ayant pas eu plus de bénéficiaires cette année, 1985, qu'en 1984, par exemple, en 1984, on a sûrement eu une autre façon d'assumer cette responsabilité. Il serait intéressant de voir comment elle a été assumée pour avoir une comparaison des coûts...

M. Bourbeau: On va vérifier.

Le Président (M. Rochefort): ...pour bien comprendre la portée de l'engagement financier.

M. Bourbeau: Oui, oui. On va vérifier cela. Mais évidemment, quand un programme nouveau est mis en vigueur, ce n'est pas nécessairement dans les premiers mois que la charge est faite sur l'informatique. C'est au bout de six ou sept mois.

Comme la rétroactivité ici pour l'année 1985-1986 va jusqu'au début de l'année 1985, il est donc possible qu'Équerre ait duré deux ans. Il a commencé en 1984-1985. Il n'est pas impossible que les premières réactions, les premiers effets d'Équerre se soient fait sentir au début de l'année fiscale 1985-1986. (12 h 15)

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Mais on s'entend pour que vous nous fournissiez la ventilation et un comparatif.

M. Bourbeau: On va demander à la SHQ de nous fournir cela.

Le Président (M. Rochefort): Oui. Merci. Donc, cela dispose des engagements financiers de septembre 1986.

M. Dufour: Cela va.

Octobre

Le Président (M. Rochefort): Nous abordons donc maintenant les engagements financiers du mois d'octobre 1986. J'appelle l'engagement 1.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Cela va. Engagement 2?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 3?

M. Dufour: Les subventions au Groupe Desjardins, assurances générales. Une participation du ministère pour un montant de 25 000 \$ concerne l'éducation du public à la prévention des incendies et à l'avertisseur de fumée. Est-ce que c'est une politique que le ministère veut établir de trouver des inter-

venants ou des commandites? J'imagine que cela a coûté de l'argent aussi à Desjardins. Vous devez également avoir le coût global de cette campagne provinciale. Est-ce que vous avez les effets que cela a pu rapporter?

M. Bourbeau: Effectivement, nous tentons, quand c'est possible et quand c'est rentable, de travailler en harmonie avec l'entreprise privée. Dans le cas présent, nous avons eu le très grand avantage de pouvoir bénéficier d'une subvention, d'une mise de fonds de 100 000 \$ de la part du Mouvement Desjardins, pour le nommer, Le Groupe Desjardins, assurances générales. Cette compagnie a investi 100 000 \$ dans la campagne annuelle d'éducation du public à la prévention des incendies et le ministère a fourni 25 000 \$ dans le même but. Je pense que cela a été une excellente affaire. J'espère que les résultats bénéfiques vont se faire sentir.

M. Dufour: Je ne doute pas de la démarche ou du résultat. Je pense que, quand on fait de l'éducation publique, c'est important, il faut continuer à le faire. Mais est-ce que vous avez offert cette possibilité à d'autres compagnies d'assurances ou si c'est une initiative du ministère ou une initiative du Mouvement Desjardins?

M. Bourbeau: C'est une initiative du ministère. Bien sûr, on veut s'associer avec des organismes qui ont le maximum de crédibilité dans le milieu. Cette compagnie du Mouvement Desjardins est une compagnie qui est très active dans le domaine de la publicité pour la prévention. La campagne en question porte sur l'avertisseur de fumée, avec des panneaux, beaucoup d'imprimés, des réclames publicitaires à la télévision, etc. Nous avons cette politique, quand c'est possible, de tenter de travailler de concert - comme je le disais tout à l'heure - avec l'entreprise privée, mais spécialement avec les entreprises les plus crédibles et les plus spécialisées dans les domaines qui nous intéressent.

M. Dufour: On verra probablement l'impact de cette campagne de publicité lors de l'étude des crédits budgétaires de l'année quand on en viendra à la prévention des incendies. Je vais faire une remarque, à savoir qu'il est évident que l'ancien gouvernement ou l'ex-gouvernement travaillait beaucoup avec les caisses populaires. Nous autres, on trouve que c'était une bonne démarche. On prend note que le gouvernement actuel fait la même démarche. Certes, il faut constater que, dans le domaine de l'assurance, on trouve de la concurrence. Les caisses populaires Desjardins, quand elles font cela, elles le

font peut-être pour recruter des membres, mais aussi, j'espère et je suppose, pour obtenir éventuellement des contrats d'assurance. Autrement, cela ne voudrait plus rien dire. Ce n'est pas seulement une opération communautaire, c'est aussi une opération comptable qui fait qu'on trouve son compte. Je ne mets rien en doute, je l'encourage à continuer. Je crois beaucoup aux mouvements coopératifs. Si le gouvernement actuel nous démontre sa bonne volonté dans ce sens, cela voudrait dire qu'on n'a pas changé et qu'on continue dans cette démarche. On doit se féliciter mutuellement.

M. Bourbeau: Comme nous sommes non partisans, M. le Président, quand l'ancien gouvernement nous a tracé des voies qui sont d'intérêt public, nous n'avons pas d'objection à continuer à les emprunter.

M. Dufour: Il ne faudrait pas parler du congrès de la semaine passée. En tout cas, mettons que les mots... Cela dispose de l'engagement.

Le **Président (M. Rochefort):** Cela dispose de l'engagement 3. Engagement 4.

M. Dufour: Je remarque qu'il y a une subvention à divers villages nordiques, tes coûts d'opération pour de nouveaux équipements. Est-ce que ce sont des gens du milieu qui opèrent ces machineries?

M. Bourbeau: Oui, ce sont des Inuit.

M. Dufour: Des Inuit. Cela va.

Le **Président (M. Rochefort):** Cela va? Engagement 5.

M. Dufour: Ce sont les trois choses dont vous avez parlé tout à l'heure.

M. Bourbeau: Dans le comté de Joliette, oui. C'est une subvention dans PAIRA 1963 que nous avons honorée.

M. Dufour: C'est une subvention globale, point. Il n'y en avait pas d'autres. Cela n'est pas échelonné sur dix ans.

M. Bourbeau: C'est-à-dire que dans le cas de Saint-Paul, c'est payé comptant, parce que c'est moins de 100 000 \$. La subvention provient de PAIRA 1983. Dans le cas des deux autres municipalités, elles provenaient de programmes différents. Je pense que l'une était dans PAIRA 1985 et l'autre dans un programme PAIRA précédent. Un programme de liquidation.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 6?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 7?

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 8?

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 9?

M. Dufour: Correct.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 10?

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 11.

M. Dufour: L'impôt foncier sur les fermes ou boisés. Cela donne suite à des politiques budgétaires. Aux dernières commissions parlementaires...

Le Président (M. Rochefort): Je m'excuse, M. le député. Je pense que vous allez plus vite que moi.

M. Dufour: C'est l'engagement 12? Attendez! J'ai peut-être été trop vite.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 11 est vérifié?

M. Dufour: Oui, cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 12?

M. Dufour: Engagement 12. Je m'étais engagé à faire parvenir au ministre... Puisqu'on parle des boisés, cela touche aussi aux investissements forestiers qui se font et où il y a beaucoup de contestation. J'avais posé la question lors d'une des dernières commissions, à savoir si le ministre était au courant que des industries contestaient très fortement leur évaluation foncière en milieu forestier. Je m'étais engagé à ce moment-là à lui fournir un certain nombre de documents. Je les ai reçus juste avant les fêtes et je pourrais remettre au ministre ces articles ou ce qui traite de cette question.

L'engagement concernait la commission parlementaire du 27 novembre 1986. C'étaient les engagements financiers. Je pourrais lire la lettre que je vous adressais. Non, on ne rallongera pas la commission parlementaire. On va seulement remettre le dossier.

M. Bourbeau: On va prendre connaissance de cela avec intérêt.

M. Dufour: Cela me surprend tout de même que vous n'ayez pas ces dossiers en main.

M. Bourbeau: C'est une contestation sur les boisés ou sur les fermes?

M. Dufour: C'était à l'intérieur de la politique forestière.

Le Président (M. Rochefort): M. le député, la commission n'est pas ambulante.

M. Dufour: Je veux sauver du travail aux...

Le Président (M. Rochefort): Que je vous entende, cela n'a pas beaucoup de valeur, mais que le **Journal des débats** vous entende, cela a un peu plus de valeur.

M. Dufour: Je viens de remettre au ministre des éléments où il y a certains problèmes concernant l'évaluation. On parle des boisés et cette politique qui a été établie par le gouvernement, c'est pour que les cultivateurs et les gens qui exploitent une industrie forestière ne soient pas lésés.

Je remets au ministre des contestations qui se font dans tout le Québec. Tout n'est pas là. Mais une partie peut démontrer que les compagnies forestières ou celles qui exploitent les pâtes et papiers font des investissements en milieu forestier même si certaines politiques les aident. Le gouvernement du Québec aide ces compagnies. Elles ne se contentent pas, elles font aussi des contestations concernant leurs immobilisations et cela fait problème. Je m'étais engagé à l'autre commission parlementaire à lui remettre ce dossier. Il me fait plaisir de le lui remettre. Je suis convaincu qu'il va en prendre connaissance avec autant d'intérêt que je l'ai fait.

Le Président (M. Rochefort): Alors, document remis.

M. Dufour: Donc, il n'y a pas de question pour l'engagement 12. Cela va.

M. Bourbeau: M. le Président, une remarque.

Le Président (M. Rochefort): M. le

ministre.

M. Bourbeau: J'aimerais signaler quand même au député qu'en juin 1985 le gouvernement de l'époque avait changé le régime de subventions à l'égard des boisés de sorte que, depuis cette date, ce n'est plus le ministère des Affaires municipales qui subventionne, mais bien le ministère de l'Énergie et des Ressources. On a encore le programme de subventions à l'égard des fermes, mais les boisés, c'est disparu complètement, c'est rendu au ministère de l'Énergie et des Ressources, terres et forêts. Alors, le député comprendra pourquoi le ministre des Affaires municipales est un peu moins au courant des boisés que des fermes.

M. Dufour: Le dossier que je vous ai remis, par exemple, vous concerne.

M. Bourbeau: Si j'ai bien vu, ce sont des jugements du Bureau de révision de l'évaluation foncière.

M. Dufour: Oui, ce sont des contestations. Je pourrais souligner d'autres sortes de problèmes. Il y a des endroits où la contestation est tellement peu élevée, que les municipalités ont laissé passer. Elles n'ont pas contesté le BREF, ce qui fait qu'en partant de petites décisions ou de petites acceptations on veut en tirer une règle générale. C'est cela la cause du problème.

M. Bourbeau: Je vais en faire ma lecture de chevet pendant les prochaines semaines.

M. Dufour: D'accord. Je suis convaincu que vous allez le faire avec beaucoup d'intérêt. Cela va.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 13.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'engagement 14.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a une raison spéciale pour laquelle la ville de Gaspé est à part de l'ensemble? C'est: subventions à la ville de Gaspé à titre de compensation tenant lieu de taxes. Les autres sont en vrac et elle est toute seule. Ou ça pressait, ou...

M. Bourbeau: Bon. D'abord, la ville de Gaspé n'était pas la seule dans la liste, sauf que c'est la seule qui excédait 25 000 \$. C'est pour cela encore que le montant est de 30 000 \$. Le montant est plus élevé. Effectivement, c'est un groupe de municipalités qui a été traité après les

autres pour des raisons administratives que je ne saurais expliquer au député.

M. Dufour: Cela va.

M. Bourbeau: Il devait manquer des informations qui n'ont pas permis au gouvernement de payer avant cette date.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 15.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 16.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Engagement 17.

M. Dufour: Cela va aussi.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 18.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 19.

M. Dufour: Les garderies. C'est une fin de programme, si je comprends bien, qui avait été mis sur pied par l'ancien gouvernement. Vous êtes en train de dépenser les sommes disponibles, de les placer ou de les octroyer. Est-ce que ce programme va continuer ou s'il est appelé à disparaître quand il n'y aura plus d'argent disponible?

M. Bourbeau: Disons qu'on l'a renouvelé pour l'année courante, dans le budget...

M. Dufour: Avec l'argent qui lui restait., qui demeurerait?

M. Bourbeau: Dans le budget 1986-1987, le budget du nouveau gouvernement, on a eu un programme de 600 000 \$, si ma mémoire est fidèle, et ce sont des déboursés à l'intérieur de ce programme, pour la relocalisation de garderies en milieu municipal.

M. Dufour: J'avais cru comprendre qu'en 1985 il y avait eu un programme mis sur pied et les sommes d'argent n'avaient pas toutes été dépensées. On a pris ces montants et on les a reportés en 1986-1987. Effectivement, vous deviez le continuer. Mais, en 1985, il n'y a pas eu beaucoup d'argent dépensé, même si une somme avait été mise à la disposition des garderies, à moins que ma mémoire ne fasse défaut. (12 h 30)

M. Bourbeau: Là mécanique gouvernementale ne fonctionne pas comme le député vient de dire. Quand il en reste à la fin d'une année, on ne les reporte pas à l'année suivante. Effectivement, lors de l'année 1985-1986 qui s'est terminée le 31 mars 1986, l'ancien gouvernement n'avait presque rien dépensé de ce budget-là. Les fonds ont été périmés et nous avons réinstallé un nouveau programme pour l'année suivante; ce n'étaient pas les mêmes fonds, c'étaient des fonds nouveaux.

M. Dufour: Ah! D'accord. Mais avec les mêmes critères...

M. Bourbeau: Oui, oui, c'est un programme semblable, mais...

M. Dufour: ...qui avaient été mis sur pied, j'avais bien compris.

M. Bourbeau: ...ce sont des fonds qui ont été votés dans le budget de cette année.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement...

M. Dufour: Ces fonds sont-ils complètement dépensés ou s'il reste encore des montants d'argent disponibles?

M. Bourbeau: Pour l'information du député, en 1985-1986, on avait dépensé 89 800 \$ sur le budget, le reste a été périmé. Dans l'année courante, on a un budget de 600 000 \$ et... On m'indique qu'on devrait dépenser environ 400 000 \$.

M. Dufour: Il y a donc des chances que, après que des sommes auront été périmées, on puisse faire un autre programme l'an prochain.

M. Bourbeau: Espérons! On verra cela l'an prochain.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 20.

M. Dufour: Ah! Je ne veux pas vous demander vos secrets, je veux seulement... Je vais vous dire...

M. Bourbeau: Je ne veux pas vous enlever le bonheur de questionner quand on sera rendu aux crédits.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? Cela dispose...

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): ...des engagements du mois d'octobre 1986 et nous arrivons au dernier mois pour lequel nous avons le mandat de procéder à la vérification des engagements. Il s'agit de novembre 1986. J'appelle immédiatement l'engagement 1.

Novembre

M. Dufour: L'engagement 1.

Le Président (M. Rochefort): Un, oui.

M. Dufour: Dans tous les mois qu'on a étudiés jusqu'à maintenant, il y a des montants assez importants pour les logiciels, pour le traitement des données, etc. Ce sont toujours des contrats négociés. Est-ce une politique établie, immuable, ou si vous avez l'intention d'aller en appels d'offres dans l'avenir?

M. Bourbeau: Ce qui se passe avec les questions d'informatique, c'est que, à partir du moment où on est équipé avec une marque spécifique, il devient difficile de changer de marque. Dans le cas présent, la Régie du logement est équipée avec IBM. Donc, on est limité à IBM pour le remplacement ou l'ajout de matériel nouveau. Dès que tes montants excèdent 5000 \$, on doit s'adresser au service gouvernemental des achats et c'est lui qui négocie avec le fournisseur, qui place la commande et qui effectue toutes les démarches administratives. C'est comme cela que ça se passe.

M. Dufour: Certaines choses ne sont peut-être pas correctes, je ne sais pas trop, par rapport à ce que vous me dites. Actuellement, dans les municipalités, on fait faire des évaluations. Le ministère a prévu que les programmes demeurent la propriété des municipalités. S'il y a un bris de contrat ou un non-renouvellement de contrat, la municipalité peut aller chercher son programme et en prendre possession comme tel.

Au ministère, vous nous dites que, dans la démarche que vous faites, vous êtes presque esclave ou "poigné" avec les compagnies qui obtiennent un premier contrat. Je comprends que l'ensemble du gouvernement doit avoir le même problème, le même phénomène se produit. C'est pas mal gros. N'y aurait-il pas possibilité d'avoir des soumissions et de demander des programmes compatibles qui pourraient vous empêcher... En fait, c'est vrai que cela doit se faire de bonne foi et la négociation doit être intéressante, mais il me semble que cela fait une attache un peu grande pour l'application d'un programme d'informatique, et il y a pas mal d'argent dans tout cela.

M. Bourbeau: C'est un peu technique. Dans le cas des appareils de traitement de textes, il semble qu'il y ait au moins deux fournisseurs dans l'appareil gouvernemental et nous avons la possibilité de demander des soumissions et d'avoir un plus large éventail de soumissionnaires.

Pour ce qui est de l'informatique comme telle, ici, on est avec IBM et il est effectivement très difficile de demander des soumissions et d'avoir des composantes d'autres compagnies qui seraient compatibles à 100 %. Alors, il est plus difficile d'aller chercher par voie de soumissions des ajouts au système actuel qui seraient entièrement compatibles. Alors, voilà pourquoi le Service des achats négocie avec IBM dans le cas de la Régie du logement.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

M. Dufour: Je veux juste dire qu'en "business", c'est difficile pour des gens d'affaires d'accepter d'être conditionnés par une compagnie ou par un fournisseur.

M. Bourbeau: Je signalerais au député que, même dans les entreprises privées, quand on est pris avec un système de base d'IBM ou d'une autre compagnie, cela devient très difficile de changer. C'est le même problème pour l'entreprise privée que pour l'entreprise publique.

M. Dufour: Mais il y a aussi des organisations qui essaient d'avoir des programmes qui ont une certaine compatibilité, ce qui fait qu'elles peuvent avoir recours à deux fournisseurs plutôt qu'un.

M. Bourbeau: ...avec Digital ou un autre et vous avez tout votre système avec eux, cela devient difficile. Vous pouvez avoir des ajouts d'un équipement qui seraient compatibles à des programmes. Mais, parfois, la compatibilité n'est pas parfaite.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 2.

M. Dufour: Engagement 2. Subvention à la ville - là, on ne peut pas dire Thetford-Mines, c'est Thetford-les-mines - à titre d'aide financière, 250 000 \$. J'ai un article, ici, où on parle du quartier Mitchell où on demande une subvention de 500 000 \$. Le Québec a accepté de donner 250 000 \$. Comme on parle d'un quartier dans une municipalité, on pourrait dire sur quel principe ou de quelle façon ils se sont qualifiés pour la subvention.

M. Bourbeau: Le quartier Mitchell, c'est

un cas à peu près unique au Québec. À Thetford-Mines, deux quartiers comme cela avaient été complètement coupés de la ville par des travaux miniers faits dans une mine ouverte. Il y avait le quartier Saint-Maurice, le quartier Mitchell et, également, la rue Smith, les trois problèmes de Thetford-Mines.

Dans les années soixante-dix, la SHQ avait signé une entente avec la ville - pas de Schefferville - de Thetford-Mines pour déplacer les deux quartiers Saint-Maurice et Mitchell, relocaliser les maisons de ces quartiers avec le noyau central de la ville, parce qu'il existe effectivement une distance, un "no man's land" entre ces quartiers et la ville. Cette étendue de terrain est vacante avec des trous de mines et ce n'est pas tellement intéressant sur le plan visuel.

Les sommes d'argent votées dans les années soixante-dix pour la relocalisation des deux quartiers avaient été entièrement épuisées avec la relocalisation du quartier Saint-Maurice, de sorte qu'il ne restait plus d'argent dans l'entente pour le quartier Mitchell. La ville de Thetford-Mines avait toujours prétendu que le gouvernement avait la responsabilité de déplacer les résidences de ce quartier et de les relocaliser. Le gouvernement ne partageait pas ce point de vue. Sous l'ancien gouvernement, des études indiquaient que cela coûterait de 10 000 000 \$ à 12 000 000 \$ pour déplacer le quartier Mitchell.

Je suis allé personnellement faire une visite des lieux il y a quelques mois et ma conclusion et celle des gens qui m'accompagnaient étaient que le quartier Mitchell n'était pas détérioré au point que cela justifiait de 10 000 000 \$ à 12 000 000 \$ pour déplacer les résidences. Nous avons offert à la municipalité de lui faire bénéficier des avantages du programme Loginove et de PAREL, l'ancien programme fédéral, avant la fin de ces programmes. Nous avons facilité l'accès de ces programmes à ce quartier de sorte que la municipalité pouvait bénéficier peut-être de 800 000 \$ de subventions Loginove pour rénover les résidences et d'environ 500 000 \$ de PAREL.

Pour venir en aide au quartier Mitchell de la ville de Thetford-Mines située, comme vous le savez, dans la zone de l'amiante où le manque d'activité économique crée des problèmes - on connaît les problèmes causés par la détérioration du marché de l'amiante - nous avons décidé de faire un effort additionnel en demandant au Conseil du trésor s'il était possible de dégager une somme additionnelle de 250 000 \$ pour aider à une réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout dans le quartier Mitchell. Nous avons posé une autre condition. C'est qu'à ce moment le ministre fédéral de l'Énergie, qui est député de ce comté au fédéral, avait indiqué que le gouvernement fédéral pourrait aussi venir en

aide par une somme additionnelle de 500 000 \$ aux mêmes fins.

Le CT que nous avons devant nous prévoit l'engagement d'une somme de 250 000 \$ à la ville de Thetford-Mines, mais conditionnellement à la participation financière du gouvernement du Canada pour une somme additionnelle de 500 000 \$, ce qui porterait l'ensemble de l'aide au quartier Mitchell à 2 000 000 \$. Nous n'avons pas encore de réponse du gouvernement fédéral quant à son acceptation d'une subvention de 500 000 \$. Si cette réponse était positive, cela voudrait dire que chacun des deux gouvernements aurait subventionné le quartier Mitchell pour environ 1 000 000 \$ chacun. Voilà:

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela va?

M. Dufour: Pour avoir pris un engagement semblable - parce que cela est pris à même le programme PAIRA - cela veut-il dire qu'il y avait encore de l'argent disponible?

M. Bourbeau: Je l'ai dit tout à l'heure, 250 000 \$, c'est à même les sommes qui reviennent. Quand une municipalité, admise au programme PAIRA, nous indique qu'elle ne peut pas donner suite à son engagement parce que les contribuables ont refusé le règlement d'emprunt, il arrive que ces sommes sont remises dans le programme. Quand ce sont des sommes comme celles-là, 250 000 \$... Au moment où c'est arrivé, il y avait cette somme et on a pu l'utiliser à ces fins.

M. Dufour: Est-ce que cet argent avait été demandé avant le 2 décembre ou si c'est arrivé... La démarche qui se fait, est-ce parce qu'un problème se soulève ou si c'est parce que des besoins ont été exprimés d'avance? Ou est-ce un tour de force que le ministère fait pour aller chercher de l'argent un peu partout quand arrive une situation qui peut sembler urgente?

M. Bourbeau: Un problème subsiste depuis de nombreuses années. La ville de Thetford-Mines, par ses récriminations, prétend que le gouvernement du Québec n'a pas donné suite à ses engagements dans le passé. Elle prétend que le gouvernement, en vertu de la convention dont je parlais tantôt, s'était engagé à démanteler les quartiers Saint-Maurice et Mitchell. Nous ne reconnaissons pas cette obligation de la même façon que la ville de Thetford-Mines le fait. La ville prétend que le gouvernement doit le faire. Nous pensons que l'engagement précédent couvrirait les deux quartiers, mais que malheureusement ils ont manqué d'argent. La ville était responsable du

déboursé des fonds lors de l'engagement précédent et nous pensons que c'est elle qui aurait dû aménager le budget de façon à pouvoir démanteler les deux quartiers. (12 h 45)

Malheureusement, quand la ville a terminé les travaux dans le quartier Saint-Maurice, il ne restait plus d'argent, pour le quartier Mitchell. Ne nous reconnaissant pas une obligation additionnelle, d'une façon formelle, nous convenons qu'il y a un problème et que, possiblement, il restait une petite parcelle de responsabilité au gouvernement. C'est dans ce sens que nous avons tenté de régler ce problème qui était en négociation avec le gouvernement depuis très longtemps. C'est l'un des dossiers dont j'ai été saisi dès mon arrivée au ministère. Ce dossier n'ayant pas été réglé par l'ancien gouvernement, nous avons tenté de le régler de cette façon. Évidemment, c'est loin des 10 000 000 \$ ou 12 000 000 % que voulait la municipalité, mais il semble qu'elle ait accepté ces conditions. Si le gouvernement fédéral peut arriver avec sa subvention de 500 000 \$, cela fera 2 000 000 \$ en tout.

M. Dufour: Si le gouvernement fédéral ne prend pas de décision concernant les montants à accorder à la municipalité, qu'arrive-t-il du cas qu'on accepterait ce matin?

M. Bourbeau: C'est un engagement conditionnel. Les sommes d'argent engagées ne seront pas déboursées aussi longtemps que la condition ne se réalisera pas. Si elle ne se réalise pas, les sommes d'argent seront désengagées.

M. Dufour: Si je comprends bien le problème, c'est un quartier coupé d'un tout à cause des exploitations minières. Au lieu de déplacer complètement le quartier, il s'agit de le doter d'infrastructures viables pour les citoyens. C'est la décision prise antérieurement.

M. Bourbeau: C'est ce qui s'est passé. Comme il y a eu une incertitude pendant une dizaine d'années sur l'éventualité d'un déménagement des propriétés, il y a eu, au cours des dernières années, détérioration du quartier en ce sens que les gens rêvant d'un déménagement éventuel n'ont pas apporté aux propriétés l'attention qu'elles auraient dû recevoir. Également, les infrastructures n'ont pas fait l'objet d'une attention suffisante de la part de la municipalité. Maintenant que la décision est prise de ne pas déménager le quartier, il y a des travaux à faire tant dans la restauration des immeubles que dans celle des infrastructures. C'est la raison pour laquelle on tente présentement de venir en aide à ces quartiers.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a beaucoup de propriétés et de population touchées à l'intérieur de ces quartiers?

M. Bourbeau: Si ma mémoire est fidèle, il y avait 125 ou 130 maisons, résidences unifamiliales, et la population est peut-être de 200 ou 300, je présume. Je n'ai pas le nombre exact.

M. Dufour: En tout cas. Moi, je n'ai pas les chiffres et je ne pourrais pas faire les calculs non plus pour savoir si cela aurait coûté 10 000 000 \$ ou 12 000 000 \$ pour les déménager. D'accord. Ça va.

M. Bourbeau: ...de réaliser que c'est pas mal moins dispendieux de restaurer une maison sur place que de la déménager, la transporter et ensuite la restaurer.

M. Dufour: On ne mettra pas cela en doute. On va vous laisser la paternité de la décision.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 3.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 4.

M. Dufour: En fait, c'est un nouvel engagement pour dix ans à partir de l'an prochain. Vous parlez d'imputation budgétaire. C'est l'engagement, ce n'est pas le versement. Ça va.

Le Président (M. Rochefort): Vous êtes...

M. Dufour: L'imputation budgétaire dont vous parlez, pour 1987-1988, 1988-1989 et les années subséquentes, cela va revenir chaque année.

M. Bourbeau: Vous parlez de l'engagement 5.

M. Dufour: Oui, 259 000 \$, c'est global, si je comprends bien.

M. Bourbeau: Oui, c'est cela.

M. Dufour: Quand vous parlez d'imputation budgétaire 1987-1988, 25 913 \$, j'imagine que cela va revenir l'an prochain.

M. Bourbeau: Si le député remarque, le montant total de l'engagement est de 259 130 \$; si vous prenez un dixième, cela

fait 25 913 \$.

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: C'est dix fois 25 913 \$.

M. Dufour: Oui, mais cela revient quand même à chaque engagement. Quand vous le payez, comme l'an prochain, en 1987-1988, cela va revenir à un mois donné. Ça va. J'avais compris que c'était un dixième.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 6.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 7.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 8.

M. Dufour: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 9.

M. Dufour: On va s'ennuyer, quand on n'aura plus cela. Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 10. Dernière page.

M. Dufour: Ce sont toujours les trois municipalités du comté de Joliette qui sont reliées?

M. Bourbeau: Toujours.

M. Dufour: Il y en a deux qui sont payées comptant, il n'y a que la paroisse Notre-Dame-des-Prairies qui va faire l'objet d'une répartition sur dix ans.

M. Bourbeau: Non, ce n'est pas comme ça.

M. Dufour: Non?

M. Bourbeau: Non. Il y en a une qui est payée comptant, Saint-Paul, 92 763 \$.

M. Dufour: Oui.

M. Bourbeau: Notre-Dame-des-Prairies, puisque cela excède 100 000 \$, est payable sur dix ans: 20 171 \$ par année pendant dix ans. La troisième, c'est la municipalité de Joliette, dont le montant de la subvention est d'environ 2 900 000 \$ payables sur dix ans aussi, ce qui fait un total de 3 400 000 \$, à peu près, dans le comté de

Joliette.

M. Dufour: Joliette, c'est pour une usine d'assainissement des eaux.

M. Bourbeau: C'est pour une augmentation de la capacité de l'usine de filtration, des travaux à l'usine de filtration pour augmenter la capacité de l'usine. C'est une décision qui a été... Évidemment, comme Joliette n'est pas une municipalité admissible à PAIRA, puisqu'elle a plus de 5000 de population, cela a pris une dérogation du Conseil du trésor. C'est un cas spécial qui a été accordé par l'ancien gouvernement. Nous avons respecté cette exception dans le cas de Joliette, mais c'est tout à fait en dérogation des règles normales de PAIRA.

Je signale au député que cela fait quand même 3 400 000 \$ pour des comtés qui passent dans la catégorie autre que celle dont parlait le député de Terrebonne tantôt, quand il avait un mot en tête qu'il ne voulait pas prononcer. Je pourrais lui rappeler cela, à l'occasion.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 11.

M. Dufour: Je n'ai pas à parler à la place de mon collègue de Joliette, ni à celle du député de Terrebonne. Le député de Joliette n'est pas ici, il aurait peut-être des explications différentes ou des nuances à apporter. Moi, je ne peux pas le faire en ses lieu et place; je laisserai à mon collègue de Joliette le soin de le faire s'il y a lieu.

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

M. Paradis (Matapédia): C'est une question plus générale. J'aimerais savoir si le ministre pense à mettre en place un nouveau programme qui pourrait remplacer PAIRA, compte tenu de la capacité de payer de petites municipalités dans la province.

M. Bourbeau: C'est effectivement une question très pertinente. Les problèmes d'approvisionnement en eau sont des problèmes fondamentaux. Quand il n'y a pas d'eau potable, des problèmes se posent dans ces municipalités. C'est vraiment une ressource fondamentale.

Pour l'instant, le programme PAIRA 85 est épuisé; il reste peut-être des fonds de tiroir quand des municipalités se désengagent. J'ai l'intention de demander au Conseil du trésor de proposer un nouveau programme. Je ne sais pas si ce nouveau programme pourra être mis en vigueur dès la prochaine année financière. À plus ou moins brève échéance, il y aurait intérêt, pour le gouvernement et pour la population, à ce qu'un nouveau programme PAIRA soit mis en vigueur. J'ai

l'intention de tenter de convaincre le Conseil du trésor de mettre sur pied, et dans les meilleurs délais, un nouveau programme.

M. Paradis (Matapédia): Même quand il y a de l'eau, M. le ministre, il y a parfois des problèmes aussi.

M. Bourbeau: Effectivement.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 11.

M. Dufour: On vient d'en parler, c'est correct.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 12.

M. Dufour: Engagement 12. Selon la liste 2 qui nous a été fournie, PAIRA 85, un montant de 98 000 \$ a été accordé le 5 février 1986. Là, on a un engagement de 356 220 \$ et il y en a un deuxième. Il y a celui de 356 220 \$, selon la liste qui nous a été fournie du 13 décembre. En date du 4 novembre 1986, vous avez accordé 356 220 \$; c'est ce qu'on voit là. En date du 5 février 1986, encore 98 000 \$. Cela veut dire que vous avez payé au comptant, vous avez ajouté... C'est compliqué, hein?

M. Bourbeau: Vous parlez toujours des Méchins?

M. Dufour: Oui. Pas les méchants, les Méchins.

M. Bourbeau: Je vous demanderais quelques secondes pour donner l'information. La réponse c'est qu'il y a deux dossiers différents pour Les Méchins. Il y en avait un de 98 000 \$ qui ne crée pas de problème, qui a été réglé. Celui dont on parle présentement, l'engagement 12, le montant de la subvention est de 356 220 \$. Les travaux étaient beaucoup plus importants. La subvention ne couvre que 22 % des travaux. Les coûts admissibles étaient de 975 906 \$ pour ce projet. Donc, l'aide représente 22,4 % des coûts admissibles.

M. Dufour: La somme de 98 000 \$ qui a été acceptée le 5 février 1986 a déjà passé dans un engagement, j'imagine? Elle a été payée comptant:

M. Bourbeau: Oui.

M. Dufour: Quel était le montant du projet?

M. Bourbeau: Ce matin, il n'est pas ici. Je n'ai pas les dossiers de ce montant ici ce matin.

M. Dufour: Est-ce qu'il y aurait moyen...

M. Bourbeau: On a dû l'examiner lors de séances précédentes. Je n'aurai pas d'objection à le sortir de nouveau.

M. Dufour: C'est parce qu'on avait posé des questions sur des éléments et qu'on n'avait pas eu de réponse. Ce matin, on a au moins les listes qui ont été déposées au mois de décembre qui nous permettent de nous référer à des documents. C'est évident que, quand on n'a pas ce qui a été à l'origine de la décision, c'est difficile pour nous autres de deviner.

M. Bourbeau: On me dit que c'est un engagement ou une promesse qui avait été faite sous l'ancien régime. Au tout début de l'année, on a simplement donné suite à ces ententes-là. Sous toute réserve, il semble que cette somme de 98 000 \$ soit une promesse de l'ancien gouvernement à laquelle on a donné suite. Quant à l'autre, c'est un dossier plus récent. Je n'ai pas d'objection à ressortir l'ancien dossier si le député le veut.

M. Dufour: Si vous me dites que vous allez nous donner les informations demandées...

M. Bourbeau: Est-ce que vous pourriez préciser quelles informations...

Le Président (M. Rochefort): Vous allez préciser ce que vous voulez savoir.

M. Dufour: En fait, il y a deux programmes qui s'appliquent aux Méchins. Ma question est: Quelle est la globalité du programme des 98 000 \$ qui ont été accordés, le coût global du programme de la municipalité? Du projet et des montants accordés, soit 98 000 \$.

Le Président (M. Rochefort): Cela va.

M. Dufour: Dans le deuxième cas c'est la même chose.

M. Bourbeau: Dans le deuxième cas, je l'ai dit tout à l'heure, 975 000 \$...

M. Dufour: Est-ce que c'est une continuité? Est-ce que ces programmes étaient rattachés d'une façon quelconque? Cela peut arriver qu'il y ait un premier programme et que le deuxième aille compléter le premier.

Le Président (M. Rochefort): Il est noté. Donc, cela dispose de l'engagement 12. En conséquence, cela dispose de la vérification des engagements financiers du mois de novembre 1986. En conséquence de quoi, nous

avons complété l'étude des engagements financiers d'août, septembre, octobre et novembre 1986 pour le ministère des Affaires municipales et la Société d'habitation du Québec.

Donc, je remercie le ministre des Affaires municipales de sa présence parmi nous, ainsi que ses collaborateurs. Sur ce, je mets fin à nos travaux jusqu'à 15 heures où nous entreprendrons la vérification des engagements financiers du ministère des Transports.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise à 15 h 15)

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Terrebonne.

À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux aux fins de poursuivre la vérification des engagements financiers. Cet après-midi, nous procéderons à la vérification des engagements du ministère des Transports pour les mois d'août, septembre, octobre et novembre 1986.

Transports

Dans un premier temps, je veux souhaiter la bienvenue au ministre des Transports et responsable du développement régional de même qu'à ses collaborateurs. Immédiatement avant de passer au premier engagement d'août 1986, je voudrais revenir sur une clarification apportée quant aux ententes intervenues. Initialement, une période de trois heures avait été prévue pour vérifier l'ensemble des volets des Transports d'août à novembre 1986 et que, cet après-midi et ce soir, on fasse le développement régional de 20 heures à 22 heures. Le député de Joliette, responsable du volet voirie des Transports, n'est pas ici et j'avais cru qu'il y avait eu une entente entre les deux personnes concernées, c'est-à-dire le ministre et le député de Joliette. Je vais essayer de clarifier cela.

La proposition du député de Joliette est la suivante. Compte tenu de son impossibilité d'être parmi nous cet après-midi et compte tenu de son intérêt de réaliser lui-même la vérification des engagements financiers d'août à novembre et aussi compte tenu de l'intérêt de Mme la députée de Maisonneuve d'occuper les trois heures uniquement sur les autres volets, la situation pourrait être la suivante: on prendrait les trois heures prévues pour tous les volets des Transports pour ces quatre mois, mis à part voirie. À l'occasion de la prochaine séance de vérification des engagements financiers du volet voirie, M. Chevette réalisera l'étude des sept mois, donc d'août à novembre, plus

les trois mois suivants dans un même délai de trois heures. Finalement, on n'ajoutera pas de temps à la vérification des engagements financiers qui se fera dans un prochain temps, sauf qu'on ne fonctionnera pas par rappel des engagements sur lesquels le député de Joliette souhaiterait revenir. On ferait les sept mois dans le temps imparti pour l'étude habituelle sur trois heures. Cela vous irait-il, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on m'avait d'abord dit que j'avais supposément été informé par le député de Joliette. Vous connaissez ma franchise habituelle. Si je l'avais été, je vous le dirais. J'ai vérifié à mon cabinet pour savoir s'il y avait eu des appels téléphoniques et il n'y en a pas eu. Je comprends deux choses: d'abord, l'impossibilité de M. Chevette d'être ici. J'ai vécu cela moi-même dans le passé et je suis à même de le comprendre. Ce que je comprends, c'est que cela ne nous prendra pas plus de temps. On va prendre le même temps, mais réparti de manière différente et, de la façon que le gouvernement fonctionne, avec notre système, il est clair que le gouvernement est entre les mains de l'Opposition. Je suis prêt à accepter, M. le Président, cette entente et à me prêter à ce que la commission décidera.

Le Président (M. Rochefort): Je vous remercie de cette ouverture et de cette disponibilité. Sur ce, j'appelle donc les engagements du mois d'août 1986. Nous allons à la page 63, à l'engagement 30. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Avant d'aborder les engagements du mois d'août 1986, je vous propose ceci, conformément à l'article 28 de notre règlement dont je vais vous faire lecture: "Lors d'une séance trimestrielle de vérification d'engagements financiers, un membre de la commission peut demander à un ministre de lui fournir des renseignements additionnels ou des documents supplémentaires sur un engagement financier vérifié lors d'une séance de vérification antérieure." J'aimerais revenir sur l'engagement 109 du mois de juin 1986 portant sur la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord.

Juin (suite)

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Je serai obligé de me contenter de prendre la demande. Évidemment, si j'en avais été informé

auparavant, il aurait été fort simple d'arriver avec les documents. Il est clair que je comprends le sens de l'article, le sens de la démocratie. On peut remonter jusqu'en 1980, si on veut, je n'ai pas de problème à ce sujet. Je suis assez ouvert de ce côté, sauf que vous comprendrez que lorsqu'on revient sur des documents antérieurs à ce que nous devons adopter et qui ont déjà été adoptés, cela pourrait nécessairement prendre un certain temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Il va de soi, M. le ministre, que c'est votre privilège de prendre soin de la question que Mme la députée de Maisonneuve voudra bien vous adresser. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Je pense que c'est là un contrat, celui du service aérien pour desservir la Moyenne et Basse-Côte-Nord, un renouvellement de contrat. Enfin, l'engagement - je peux en faire faire une photocopie - se lit comme suit: "Renouvellement de contrat. Renouvellement du contrat pour l'exploitation d'un service aérien pour desservir la Moyenne et Basse-Côte-Nord pour une période d'un an. Fournisseur: Société Quebecair inc.; montant de l'engagement, 1 870 000 \$?"

C'est donc là l'engagement 109 de juin 1986. Je rappellerai au ministre qu'en tant que critique de l'Opposition, j'avais fait inscrire une question au feuilleton, laquelle question inscrite le 18 novembre 1986 se lisait comme suit: "Quel est le contenu total et intégral du contrat de la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord liant le gouvernement du Québec et les nouveaux acheteurs de Quebecair?"

Le ministre des Transports, faisait parvenir la réponse suivante, dont je vous fais lecture: Le contrat de service en vigueur au moment de la transaction et approuvé par le décret 958-86 du 25 juin 1986 - donc, le contrat qui a fait l'objet de l'engagement 109 - a été transféré aux nouveaux actionnaires de Quebecair. Ce contrat se termine le 30 juin 1987 et fait présentement l'objet de discussions dans le contexte du libellé de la clause 4.2 (engagement particulier), de l'offre d'achat des actions de Quebecair du 28 juillet 1986.

M. le Président, c'est donc là un dossier qui est toujours actif. Loin de moi l'idée de revenir en arrière sur un engagement qui n'aurait plus cours présentement. Mais, selon la réponse du même ministre, puisque cet engagement qui porte sur un contrat d'un an fait l'objet de discussions présentement, j'aimerais demander au ministre qu'il fasse le point sur les discussions qui ont cours quant à cet engagement adopté en juin 1986.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, il y a deux objets à la lettre, à la demande. D'abord, l'engagement - je viens de m'en rendre compte - couvre la période, si je ne m'abuse, du 30 juin 1986 à la fin de juin 1987. Vous avez parfaitement raison de dire qu'il y a un contrat là, alors que j'ai répondu à une question inscrite au feuilleton. Je me souviens fort bien d'avoir répondu à l'Assemblée qu'un contrat faisait l'objet de discussions avec le transporteur Quebecair en ce qui concerne la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, mais que ce contrat était celui de Quebecair avant même qu'on privatise, puisque l'engagement est en juin et qu'on a privatisé et vendu le 31 juillet. Il semble y avoir ambiguïté entre les deux. Évidemment, lorsqu'on parle de négociations pour la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, c'est l'échéance du contrat actuel qui interviendra au moment où la négociation va se finaliser après notre visite sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie.

Cela semble un peu embrouillé, mais le contrat est effectivement en cours jusqu'à la fin de juin 1987. On aurait dû être beaucoup plus explicite dans la réponse écrite. C'était pour les années subséquentes, puisqu'on a vendu. Ce contrat de desserte se renouvelle chaque année contrairement au cas du transport maritime où c'est un contrat de cinq ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, dans la réponse au feuilleton, on nous dit que le contrat se termine le 30 juin. Il faut bien comprendre, par ailleurs, que, dans l'offre d'achat acceptée par le gouvernement, à la clause 4.2, le gouvernement s'engage à reconduire pour les années 1987 et 1988 le contrat pour la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, et reconnaît que les acheteurs feront cette desserte selon leur plan de redressement.

J'aimerais demander au ministre sur quoi portent présentement les discussions, dans le contexte du libellé de la clause 4.2, dont il est fait mention en réponse à la question au feuilleton.

M. Côté (Charlesbourg): Pour bien se situer, c'est un contrat qui vise à desservir des gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord concernant le service aérien et qui a cours depuis de nombreuses années; je ne pourrais pas vous dire depuis quand. Cet engagement financier s'est conclu au moment où nous étions en négociation finale avec les acquéreurs de Quebecair et, à ce moment, les deux groupes étaient là. Ceux qui

administraient entre-temps Quebecair avaient besoin d'une certaine sécurité à ce niveau et le contrat a été renouvelé jusqu'en juin 1987.

Juin 1987, c'est dans quelques mois, dans cinq mois, et on parle de "closing" de la vente de Quebecair, puisque la Commission canadienne des transports a maintenant donné son aval à la vente. Même si Mme la députée de Maisonneuve pense que ce n'est pas suffisamment sécurisant, j'ai toujours dit que j'irais rencontrer les populations avec les nouveaux propriétaires de Quebecair, pas pour vendre les nouveaux propriétaires, mais pour que les propriétaires répondent sur place, et non pas par intermédiaire, par intermédiaire, même pas l'intermédiaire du ministre, aux questions des gens pour que la négociation que nous allons entamer sur la desserte de la Basse-Côte-Nord - puisque nous négocions actuellement la reconduction de l'entente sur les CL-215 et que rien n'est signé - on puisse, le moment venu, faire les ajustements nécessaires compte tenu du service à offrir.

Mme Harel: M. le Président, donc, ce contrat, dans l'offre d'achat, le gouvernement s'est engagé à le reconduire pour les années 1987 et 1988. Actuellement, le ministre nous dit: Le contrat se termine le 30 juin 1987; c'est donc le contrat tel que décrit à l'engagement 109. Mais ce contrat fait présentement l'objet de discussions. Le ministre peut-il nous dire si ces discussions portent sur la qualité ou la fréquence du service? Ces discussions portent-elles également sur les demandes à la hausse de la part du transporteur?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, avec tout ce qu'on a vécu comme soubresauts, comme problèmes de qualité d'information du milieu qui ont été véhiculés concernant la desserte de la Basse-Côte-Nord - parce que c'est d'elle dont on parle - où des gens, à tort ou à raison, avec les objectifs qui leur sont propres, ont très clairement tenté de signifier à la population du Québec qu'il y avait une détérioration du service offert sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord, ce qui semble passablement différent comme interprétation des gens qui le vivent. On verra, il y aura des étapes ultérieures.

Quand je parle de négociation, quant à moi, je parle des négociations finales à mon niveau, parce que c'est là que cela va aboutir, mais ce n'est pas rendu là actuellement. À mon niveau, cela se fera à partir du moment où j'aurai fait la tournée moi-même et que j'aurai entendu moi-même, directement de la part des utilisateurs - et non pas par des intermédiaires qui ont d'autres intérêts que ceux de la Basse-Côte-Nord - les problèmes qu'il y a, en termes de réajustement quant au service, sur le plan

quantitatif et sur le plan qualitatif. À la lumière de cela, le dossier sera chez nous au bureau du ministre pour les négociations finales et pour son approbation par la suite. Entre-temps, des officiers du ministère ont eu des rencontres concernant les points dont il est fait mention pour amorcer des discussions quant au renouvellement de ces ententes tant au niveau de l'entretien des CL-215 que de la desserte de la Basse-Côte-Nord. Quant à cela, il est très clairement dit à tout le monde que les négociations finales ainsi que la signature se feront à mon bureau après ma visite.

Mme Harel: Je dois donc conclure que présentement le ministre n'envisage pas de présenter ici, en termes d'engagement financier, une demande à la hausse de l'engagement de 1 870 000 \$ - c'est bien cela? - déjà prévu en juin 1986.
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. On nous en livre actuellement pour l'argent et selon ce qui avait été entendu!

Mme Harel: Est-ce que le ministre peut confirmer que, présentement, le ministère et le ministre se sont portés opposants à la demande de permis de classe 3 de la compagnie Transfair Inc., pour la desserte du transport marchandise et courrier de la Basse et Moyenne-Côte-Nord?

M. Côté (Charlesbourg): Demandez-vous pourquoi? Je n'ai pas saisi.

Mme Harel: Je demande si le ministre peut confirmer qu'il s'est porté lui-même ou...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Effectivement...

Mme Harel: ...que le ministère s'est porté opposant?

M. Côté (Charlesbourg): ...le ministère - pas le ministre, mais le ministère - s'est opposé à la demande de M. Fafard pour la simple et bonne raison que le contrat qui nous lie quant à la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, nous en payons le déficit de fonctionnement. Que demain matin un individu fasse une demande de permis et entre en compétition avec le service de la Basse-Côte-Nord, on va augmenter le déficit et donc la contribution gouvernementale augmentera forcément quant à la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord. C'est la raison qui nous a motivés à déposer notre opposition dans ce domaine.

Mme Harel: Le ministre parle de demain matin, mais se rappelle-t-il, il n'y a maintenant pas tout à fait un an, mais

presque, avoir reçu de M. Fafard, de la compagnie Transfair - qui fait le transport pour les îles de Mingan à partir, je pense, de Mont-Joli ou, plutôt, de Sainte-Anne-des-Monts, un transport bien reçu par les gens de cette région - l'équivalent d'une soumission pour effectuer le transport de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, au moment où, il y a peut-être un an ou à peu près, il multipliait les déclarations selon lesquelles il avait l'intention de procéder à la vente de Quebecair? Se rappelle-t-il avoir reçu de cette compagnie Transfair inc., une proposition de se porter acquéreur pour la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'en souviens parfaitement et je puis vous dire aussi que je connais très bien le contexte de Sainte-Anne-des-Monts puisque l'aéroport de Sainte-Anne-des-Monts est à 1000 pieds d'un endroit où j'ai résidé pendant 27 ans. Je connais très bien le milieu.

Je me souviens de la proposition de M. Fafard qui voulait se porter acquéreur principalement des HS-748. À ce moment, je l'avais référé au comité de privatisation, comme on a fait dans la plupart des cas, et c'est ce comité de privatisation qui en a décidé. Je pourrais dire bien autre chose actuellement, mais cela ne servirait absolument à rien parce que, dans certains cas, si on veut acquérir quelque chose, il faut au moins en avoir les moyens.

Mme Harel: M. le Président, c'est en février dernier en fait, plus précisément le 3 février dernier, que M. Fafard, président de la compagnie Transport des Monts Aviation, qui opère Passenger Cargo sur les vols de Sainte-Anne-des-Monts, Anticosti-Mingan, rencontrait M. Rivest, directeur de l'aviation civile au ministère. Il l'a rencontré un peu auparavant, mais il écrivait le 3 février au ministre lui faisant part de son intention d'opérer ou d'acheter la partie de desserte Sept-îles, Basse et Moyenne-Côte-Nord. Le ministre répondait le 4 mars au président de Transfair Inc., qu'il transmettait cette proposition au comité de privatisation et qu'en temps utile et dans le cadre de son mandat le comité de privatisation communiquerait avec la compagnie en question.

Le ministre est-il informé qu'à aucun moment la compagnie Transfair n'a été, de quelque façon que ce soit, sollicitée par le comité à présenter une offre? La compagnie apprenait, comme tous les citoyens du Québec, par les médias la vente de Quebecair sans avoir pu procéder à cette soumission qu'elle entendait faire. Le ministre invoquait quelques minutes plus tôt que la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord était largement subventionnée par les gouvernements. Ne croit-il pas qu'il

aurait mieux valu ouvrir des soumissions de différentes compagnies puisqu'il avait l'intention de remettre à l'entreprise privée la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord? L'engagement qu'il avait pris à l'égard de la compagnie de communiquer le contenu de la proposition au comité de manière à permettre à la compagnie de faire valoir sa proposition, ne croit-il pas qu'il aurait dû donner suite à cette lettre?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous avouer très franchement que la question de Mme la députée de Maisonneuve m'étonne. Compte tenu de toute la philosophie que vous avez vous-même défendue dans tout le dossier de Quebecair, votre question m'étonne puisque la base de votre argumentation pendant l'étude de ce dossier a été qu'il ne fallait pas démanteler Quebecair. Aujourd'hui, vous venez me demander: Est-ce qu'il n'aurait pas été préférable de démanteler? En tout cas, je pense qu'il y a des petits problèmes là. On vendait Quebecair globalement. C'est ce qu'on a toujours voulu faire. Il y a eu des propositions très claires sur la table et la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord faisait partie du tout.

Mot, je veux bien qu'on me parle de Transfair. Je les connais bien les gens de Transfair. Je les connais très très bien. Le maire de Sainte-Anne-des-Monts, M. Vallée, le maire de Havre-Saint-Pierre, M. Michaud, sont intervenus à ce niveau. Ils sont aussi intervenus après la vente. J'ai encore parlé au maire de Sainte-Anne-des-Monts la semaine dernière concernant Transfair qui désire opérer un service à Havre-Saint-Pierre et Sainte-Anne-des-Monts et peut-être à l'île d'Anticosti. On ne m'a pas parlé de desserte de la Basse-Côte-Nord. On m'a parlé d'un point qui est Sainte-Anne-des-Monts, possiblement Gaspé, Port-Moulinier, Havre-Saint-Pierre et même Sept-Îles. C'est ce dont on m'a parlé. Moi, je veux bien, mais, quand on mêle Transport des Monts à cela, Transport des Monts, c'est une autre entité que celle de Transfair. Transport des Monts qui appartenait à Jean Gagnon, de Cap-Chat, servait à faire le transport des chasseurs qui allaient dans ses pourvoies à l'île d'Anticosti et dont M. Fafard s'est porté acquéreur. Alors, bravo! En pleine expansion. À qui veut prendre d'autres marchés, je dis encore bravo. Mais, quand le gouvernement du Québec paie, au niveau du service de la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et qu'il paie à partir du déficit d'opération, non merci, je n'irai pas me cautionner quelqu'un dans les jambes qui va faire qu'on va payer davantage. Il y a des gens tantôt qui vont devoir décider.

Il est clair que, si on parle de la qualité des services pour la Basse et la Moyenne-Côte-Nord, ce qui a été un des éléments

de discussion ou de force de discussion, effectivement, on va tout faire pour que la qualité des services soit là et même ce sont des obligations sur le plan financier que nous allons respecter, mais pas au point d'être masochiste et de dire: Demain matin, on va permettre à quelqu'un d'autre de s'implanter sur le circuit. En plus, on pourrait peut-être lui donner nos HS-748. Ils pourraient opérer à moindre coût. Si c'est cela, oubliez-cela, il n'en est pas question. On va continuer d'opérer le service de la manière dont on le fait actuellement. Lorsqu'on ira nous-mêmes en compagnie des gens de Quebecair pour qu'ils répondent aux questions des gens du milieu de Blanc-Sablon, de Havre-Saint-Pierre, de Natashquan, de Saint-Augustin, les gens de Quebecair seront là avec nous pour répondre aux questions des individus, pas aux questions du ministre. Je jugerai après. Je me ferai une opinion après quant aux problèmes que les gens vivent dans le milieu et je ne suis pas sûr qu'il y en a autant qu'on en a entendu parler.

J'ai commencé à avoir des discussions avec des gens de ce milieu qui trouvent que le service s'est pas mal amélioré. Je ne veux pas me glorifier maintenant, mais à la suite de mon voyage on s'en reparlera et on pourra se vanter à ce moment d'être allés sur place.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. Ce qui me surprend, c'est l'étonnement du ministre. Si le souci du ministre contre le démantèlement avait été aussi vif, il lui aurait permis d'intervenir contre ce démantèlement de Quebecair que l'on constate avec la vente des DC-8, des 737 et l'abolition des meilleurs contrats de nolisément les plus lucratifs et la perte de l'entretien des CL-215. Cela en est du démantèlement.

M. Côté (Charlesbourg): La perte d'entretien des CL-215, où cela?

Mme Harel: Pour Quebecair au profit de Conifair.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant! Dans ce cas vous ne connaissez pas vos dossiers ma chère madame. Dans le cas des CL-215, la décision de votre gouvernement a occasionné des coûts supplémentaires au gouvernement du Québec qui n'avaient pas leur raison d'être. Expliquez-moi et dites-moi ce que cela a coûté au gouvernement du Québec de prendre des CL-215 de Québec, leur base, pour les faire entretenir à la base de Montréal. Les pilotes et les copilotes allaient là-bas, chaque fois, et perdaient des

jours, sans compter le millage inutile. Si vous voulez en parler de l'entretien des CL-215, gardez cela pour un peu plus tard quand on va revenir avec le contrat parce qu'il va finir par être sur la table. Préparez-vous bien parce que dans le cas des CL-215 on va avoir du plaisir.

Mme Harel: M. le Président, j'ai la question que je vais poser au ministre, mais en temps et lieu. À quel moment le contrat d'entretien des CL-215 va-t-il être déposé ici en commission parlementaire? Je reviens au démantèlement parce que le ministre disait tantôt que c'était son souci de ne pas démanteler. Il avait tenu à ce que la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord soit reconduite au nouvel acquéreur de Quebecair sans soumission, sans contrat et sans appel d'offres public. Le démantèlement, M. le ministre, un observateur pas même attentif, à première vue, sait très bien que Quebecair est une entreprise qu'on a dépecée comme un agneau, que ce soit en ce qui concerne ses avions, que ce soit en ce qui concerne ses avions ou que ce soit en ce qui concerne ses contrats.

Je reviens à la question. Ce qui m'étonne, moi, c'est la philosophie du ministre. Une philosophie qui est respectable, mais que je ne partage pas, qui est à tout prix la remise à l'entreprise privée dans le cas de ce service aérien et qui l'a amené à écarter sans l'examiner l'offre d'une entreprise privée tout aussi légitime qu'une autre qui s'appelle Transfair, laquelle offre lui avait été soumise par écrit. Le ministre en accusé de réception répond qu'un comité de privatisation va prendre contact, ce qui n'a jamais été fait avec ladite compagnie qui apprend par la voie des journaux que l'entreprise est vendue sans qu'elle puisse faire valoir sa proposition. L'entreprise est vendue sans appel d'offres, y inclus la subvention gouvernementale pour la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord. Par la suite, ce qui étonne, c'est que la même entreprise, qui ne demande rien à personne, qui n'a pas demandé de subvention gouvernementale, qui s'offre à faire du transport de marchandises par cargos...

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que vous en savez?

Mme Harel: Sa demande de permis devant la Commission canadienne des transports.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que dans cela il faut être très prudent. Il faut savoir que la première demande de Transfair était pour l'acquisition des HS-748. C'est comme ça que cela a commencé. Pour revenir et prendre dans le même ordre tes interventions de Mme la députée de

Maisonneuve, lorsqu'on parle de démantèlement des Boeing-737, il faudrait peut-être faire un peu le ménage dans tout cela. Je ne suis pas convaincu que c'était aux Québécois dans leur ensemble de payer pour ceux qui allaient dans le Sud. La personne qui veut aller dans le Sud, en termes de nolisement, c'est à elle à payer ses billets. Ce n'est pas l'ensemble du Québec, par le déficit d'opération de Quebecair de 12 000 000 \$, qui devait payer le nolisement. Quebecair a d'abord été conçue pour servir le marché intérieur du Québec. C'était le premier objectif de Quebecair. On est donc revenu au premier objectif de Quebecair. Pour ce faire, le meilleur aéronef n'est pas un Boeing-737. Vous me direz: Ce n'est peut-être pas nécessairement non plus les Convair, je suis prêt à faire un bout avec cela. La plus belle preuve, c'est que la compagnie s'est réajustée. Elle a maintenant des jets ou elle aura bientôt des jets F-28, à 65 passagers. Ce réajustement est le signe que cette compagnie est capable de s'ajuster aux exigences du marché. Tant mieux pour cela. J'ai rencontré dernièrement des gens de Sept-îles, peut-être pas les mêmes que vous rencontrez. J'ai parlé avec des gens de Blanc-Sablon. Je pense que cela commence à avoir un certain sens en termes de service. D'autant plus que le gouvernement du Québec n'a plus à payer. C'est une première chose.

(15 h 45)

On arrive maintenant à la proposition de Transfair pour la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. Dans les premiers contacts que M. Fafard de Longue-Pointe-de-Mingan a faits par l'entremise de son frère de L'Islet - cela ne peut pas être plus précis que cela - c'était pour l'achat d'un HS-748 devant desservir Sainte-Anne-des-Monts. Lorsqu'on nous dit qu'ils n'ont pas été considérés et qu'ils ont appris par les journaux la vente de Quebecair, j'imagine qu'ils n'étaient pas intéressés à moins que... Cela n'a pas été évident, en tout cas. Ils n'étaient pas intéressés aux DC-8 ni aux 737 non plus, ils étaient intéressés à une partie de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord. Il y a une distinction très nette entre les deux. On me dit et vous m'apprenez qu'il n'y a eu aucun contact entre le comité de privatisation et M. Fafard. Je vais vérifier, mais, si tel est le cas, ce n'est pas normal. Je vais quand même m'assurer, dans un premier temps, de savoir si, effectivement, des gens du comité de privatisation sont entrés en contact avec M. Fafard.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Je pense bien que ce n'est pas moi qui va apprendre au ministre ni lui rappeler ce qu'on peut constater à première vue, à savoir que les vols vers le sud, loin d'être

déficitaires finançaient en partie ceux du nord; et bien loin d'être déficitaires, les contrats de nolisement étaient plutôt lucratifs pour Quebecair. Mais je ne veux pas, M. le Président, qu'on s'attarde inutilement sur la question. La Commission canadienne des transports aura à décider de l'opportunité d'émettre un permis de classe 3 pour le transport de marchandises et de cargos. Je veux simplement rappeler au ministre que le 3 février - j'ai copie de la lettre qui lui a été adressée, à lui personnellement, par M. Fafard - laquelle lettre...

M. Côté (Charlesbourg): Il a eu une réponse le 4, c'est assez efficace.

Mme Harel: ...inclut cette proposition de discuter de l'offre de la compagnie pour remplacer Quebecair dans la région étant donné, d'après le président de cette compagnie, qu'ils y sont installés et équipés adéquatement pour effectuer l'opération générale. Je ne veux pas revenir sur cette proposition, cette proposition n'a même pas été examinée par le comité de privatisation. Je veux revenir sur une contradiction qui n'est pas seulement apparente mais réelle. C'est celle d'un ministre qui remet à l'entreprise privée le soin d'offrir un service aérien en ne donnant pas suite à une proposition d'offrir ce service par une autre entreprise au moment où cette entreprise demande à la Commission canadienne des transports un permis pour effectuer du transport marchandises et cargos sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord. Le ministre se trouve du côté des opposants au nom du principe que la subvention gouvernementale pourrait être augmentée. L'entreprise qui n'a même pas pu soumissionner ni même faire valoir le bien-fondé de sa proposition, je le répète, dit vouloir offrir sans subvention un meilleur service à la population, à ces 8000 habitants qui, je le rappelle, n'ont aucun autre moyen de communication que ce service aérien durant les mois où les glaces empêchent le service maritime. Là, le ministre se trouve du côté des opposants à la délivrance d'un permis pour cette compagnie. C'est la réalité de cette contradiction que je voulais vérifier. Je voulais simplement voir confirmer par le ministre que le ministère des Transports s'oppose présentement à ce qu'une entreprise du Québec qui s'offre à faire le transport de marchandises et cargos puisse le faire sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, et toujours sans subvention gouvernementale.

M. Côté (Charlesbourg): Pour cela, on verra. La position du ministère est claire. D'entrée de jeu, je vous l'ai dit: Oui, on s'oppose et on va continuer de s'opposer. Quant à votre facilité de voir une contradiction quant à la décision du ministre

sur Quebecair, je vous laisse le soin de faire le chemin que vous voulez. Quant à moi, ce qui m'a préoccupé et ce qui continue de me préoccuper, c'est la qualité du service sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Je ne suis pas convaincu qu'avec toutes les informations que vous possédez... J'ai déjà eu l'occasion de dire à la députée de Maisonneuve dans d'autres circonstances, de bien faire attention à la qualité des informations qu'elle obtient. Je l'ai fait dans quelques cas et je le lui répéterai pour ce cas-ci aussi.

Une chose certaine - ce qui me surprend un peu - c'est que la qualité a toujours été un des points majeurs sur lesquels vous avez débattu le dossier de Quebecair. Bien sûr, on divergeait d'opinions sur l'orientation que devait avoir Quebecair. Je respecte tout autant la vôtre que vous respectez la mienne, sans nécessairement la partager.

Mais il y avait un point commun, par exemple, entre les préoccupations que vous affichez et les miennes... c'était la qualité du service offert aux citoyens de la Basse et de la Moyenne Côte-Nord. Pour le moment, c'est ce qui me préoccupe. On assume une partie des frais et je pense qu'actuellement nous payons suffisamment pour cela. Dans les circonstances, la position du ministère est claire. Nous allons effectivement nous opposer.

Quant à la lettre du 3 février suivie de la mienne du 4 mars, je vais vérifier. Comme je l'ai fait antérieurement dans d'autres cas, je transmettrai une réponse écrite à la commission. Quand cela prend un certain temps, je sais que le Secrétariat des commissions est assez vigilant, soit par son président, par son secrétaire ou son vice-président, pour nous rappeler qu'il y a des réponses qui ne sont pas parvenues.

Dans ce cas, je vous répondrai aussi et si le travail n'a pas été fait, j'en prendrai la responsabilité, puisque c'est la mienne et on verra en temps et lieu. Mais je vais d'abord vérifier les informations si vraiment il y a eu contact entre le comité de privatisation et M. Fafard de Transfair.

Mme Harel: M. le Président, je remercie le ministre de ses conseils de prudence et je dois lui dire qu'une femme avertie en vaut plus que deux et qu'on prend encore plus de précautions, habituellement, quand on est une femme en politique. Est-ce que je dois comprendre que, malgré des mises en garde qu'il a faites jusqu'à maintenant depuis ma nomination comme critique de l'Opposition en matière de transport... Je ne crois pas avoir créé des bobards. C'est-à-dire que les faits qui ont été portés à la connaissance de mes collègues, soit en commission parlementaire ou à l'Assemblée nationale, je me suis toujours fait un devoir de les corroborer ou

de les vérifier.

Je me ferais un devoir, comme il l'a fait lui-même en Chambre, en réponse à des questions de mon collègue de Duplessis, de rétablir les faits si tel était le cas. Mais il faut aussi le mettre en garde, parce qu'il est évident que toute l'information ne vient pas nécessairement à sa connaissance. Il est clair que ce qui doit nous préoccuper, ce sont certainement les critères de commodité et de réponses aux besoins des populations concernées. Dans ce contexte là, les critères de commodité et de réponses aux besoins du public, ce sont d'ailleurs les deux critères que la Commission canadienne des transports doit utiliser lorsqu'elle examine les demandes de permis au-delà du 50e parallèle.

Ce qui nous laisse vraiment sans réponse, c'est cette évidence: Une entreprise qui voulait offrir un service n'a pas pu présenter, au moment opportun, sa proposition, son offre. Présentée de bonne foi, elle n'a pas pu être examinée de bonne foi. Cette même entreprise, sans demander d'aide gouvernementale, veut compléter un service qui lui semble déficitaire ou, enfin, déficient, puisqu'elle entend aller chercher un marché. Elle se fait répondre, à ce moment-là, par un ministère ou le ministre ou le gouvernement, tout au moins, un comité de privatisation qui n'a même pas examiné son offre. Elle se fait répondre qu'elle ne pourrait même pas obtenir un permis pour compléter un service qu'elle aurait voulu remplir adéquatement mais pour lequel elle n'aura même pas pu présenter une offre au bon moment.

Alors, ceci dit, M. le Président, on va attendre la décision de la Commission canadienne des transports qui aura, dans les semaines qui viennent, à prendre position.

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

Le Président (M. Rochefort): Si vous me permettez, est-ce que vous aviez complété, Mme la députée?

Mme Harel: Sur cette question, oui, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Dans le cas de votre intervention?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, sur le même sujet.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis quand même étonné parce qu'on parle de qualité de service pour les gens de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, on parle de qualité de service pour les passagers et on parle aussi de qualité de

service pour la marchandise.

Si je ne m'abuse, la demande de Transfair n'est que pour du cargo. C'est bien évident, vous qui êtes préoccupée par le transport des personnes, la qualité ce n'est pas uniquement la qualité du cargo cela doit être aussi la qualité pour les passagers. Vous n'ignorez sans doute pas que le service des passagers n'est pas celui qui est le plus rentable sur la Basse-Côte-Nord. C'est le service cargo qui vient bonifier l'opération sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. Permettre demain matin à quelqu'un de ne faire que le cargo, le service passagers pourrait probablement en subir les contre-coups. J'imagine que ce n'est pas ce que vous souhaitez.

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

Mme Harel: M. le Président, présentement, il faut convenir que le service cargo, qui est assuré par un Convair cargo, pose un problème pour les passagers qui, souvent, ne se trouvent pas à être en même temps dans la même aéroport avec les marchandises qui devraient les accompagner. Ils connaissent donc des problèmes du fait qu'ils ne peuvent pas voyager en même temps que leurs marchandises et qu'ils sont soumis, très souvent, à des délais et des retours. Évidemment, on ne parle pas de petites distances, on ne parle pas d'aéroport de l'Ancienne-Lorette à côté de Québec ou de Dorval à côté de Montréal. Très souvent des embarras réels sont occasionnés parce que les marchandises ne sont pas transportées en même temps que les passagers.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un peu tout cela que je veux aller vérifier moi-même sur place. Je suis prêt à faire et exiger des réajustements. Je vais aller le voir moi-même parce que j'ai des avis d'autres personnes qui trouvent que la qualité du service aujourd'hui est passablement supérieure à ce qu'elle était auparavant. Des gens disaient aussi: Dans un HS-7r8, avoir 10 sièges pour passagers et le reste du cargo avec le gigot d'agneau ou la patte de boeuf dans le dos au lieu d'être dans les soutes à bagages, c'était maudiquement embarrassant aussi.

C'est l'histoire vécue du passé qu'on oublie malheureusement trop souvent. On peut bien comparer à une situation idéale aujourd'hui, c'est très facile. J'aurai beaucoup de plaisir à comparer le vécu des gens de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord sous Quebecair avant privatisation et sous Quebecair aujourd'hui. On verra. S'il y a des ajustements à faire, on les fera. J'anticipe, avec beaucoup de plaisir, ce voyage pour aller chercher directement de

l'information des individus de la Basse-Côte-Nord avec les gens de Quebecair assis à la même table pour répondre aux interrogations. Il y aura peut-être moins de choses qui traînent dans le décor.

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

Mme Harel: M. le Président, que je souhaiterais moi-même pouvoir me rendre sur place pour mieux connaître, des gens concernés, les réactions à ce service! J'ai l'intention de me rendre à Sept-Îles, sur la Côte-Nord en février. Mais je n'ai pas, comme le ministre, les facilités pour me rendre sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord. Les contacts peuvent aussi se faire, me dirait le ministre, par voie téléphonique, mais il reste que sur place, c'est certainement la meilleure façon de rassurer ces populations qui doivent faire l'objet d'un soin constant. Si on veut occuper toute cette superficie immense qui est le Québec, il faut un message clair pour les populations en périphérie. Elles ont, de notre côté, du côté des centres urbains, toute notre attention. Elles ont, plus encore, tout notre appui parce qu'elles le méritent bien, compte tenu des conditions dans lesquelles elles ont à vivre.

Simplement, peut-être, M. le ministre, il faut reconnaître que le nouveau transporteur Quebecair n'est pas arrivé seul à penser à des améliorations comme celles que vous mentionniez. Sans doute, les groupes de pression qui se sont organisés sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord ont certainement à leur actif cette volonté d'améliorer finalement la qualité et la fréquence du service. (16 heures)

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que si les citoyens du milieu n'avaient pas fait de pressions, il n'y aurait peut-être pas cette qualité de service qu'on connaît aujourd'hui. Je suis bien heureux d'apprendre de la bouche même de Mme la députée de Maisonneuve qu'il y a une très nette amélioration à la qualité du service.

Mme Harel: Cela est supposé entrer en vigueur au mois d'avril...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas fini.

Mme Harel:...avec les nouveaux avions, mais là pour tout de suite...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me permettez, je n'ai pas fini. Se rendre à Sept-Îles pour vérifier la situation dans le cas de Quebecair, ce n'est pas nécessairement la place où il faut aller, parce que la Basse et Moyenne-Côte Nord, c'est pas mal plus bas.

Mme Harel: ...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de voir que le président de la commission, un habile politicien, s'est servi de son flair pour vous souffler à l'oreille qu'une invitation serait peut-être de mise ou à peu près.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, je dois vous dire que je n'ai pas soufflé cela à l'oreille de Mme la députée. Vous verrez dans quelques minutes quelle est la raison pour laquelle je lui ai soufflé quelques mots à l'oreille; ça viendra, mais ce n'est pas du tout cela. Je vous donne ma parole et je sais que vous allez la prendre.

M. Côté (Charlesbourg): Connaissant l'habileté du président, ce seraient des suggestions qui pourraient facilement venir de lui. Je prends sa parole. Je vais définitivement arrêter les détails de mon voyage dans les prochaines heures. Profitant de cette visite sur la Basse et Moyenne-Côte-Nord, il ne sera pas uniquement question de Quebecair mais il sera aussi question de la desserte maritime et il sera aussi question de routes et de toute une série de problèmes reliés à l'OPDQ. Ce sera donc pour les gens de la Basse et Moyenne-Côte-Nord et surtout pour le ministre un voyage très enrichissant de nature à influencer les décisions futures.

Le Président (M. Rochefort): Merci, M. le ministre. Je vois que de consentement mutuel on est en train de faire une discussion un peu plus élargie sur Quebecair. Ce que j'ai demandé à ma collègue tantôt discrètement, c'était si elle avait l'intention de poser une question qui faisait l'actualité à une station de radio, à Québec, ce matin. Elle m'a dit que non alors, donc, je lui ai dit que je le ferais. C'est la question du service des incendies et la présence de ce service la nuit pour les arrivées et les départs de Quebecair. Je vous résume cela et je ne veux pas faire miens les propos qui étaient tenus à cette station de radio. J'avoue que, ce matin en écoutant cela dans la voiture-taxi qui m'a amené de l'aéroport au Parlement, je trouvais cela un peu inquiétant. Je ne veux pas grossir cela non plus, ni accréditer cela, mais je crois que c'est une question très pertinente. Votre présence aujourd'hui et la discussion qu'on a peut-être d'ailleurs vous permettre de rectifier certaines choses.

Si j'ai bien compris, il semblerait qu'il n'y a pas de service des incendies à l'aéroport de Québec, par exemple, entre minuit et six heures le matin. Il semblerait que la plupart des compagnies aériennes qui atterrissent ou partent de Québec font appel à des services ad hoc d'incendie parce qu'il

semble que ce soit une des règles dans le transport aérien qu'il y ait un service des incendies au moment de l'atterrissage ou du décollage d'appareils de transport de passagers. Il semblerait que Quebecair ait décidé, dans le cadre de préoccupations budgétaires, de ne pas faire appel à des ressources particulières de service des incendies pour ses départs et ses arrivées s'effectuant la nuit. Cette station de radio allait jusqu'à laisser sous-entendre qu'il s'agissait là d'une attitude que Québecair avait mise de l'avant non seulement à Québec mais pour la plupart des autres aéroports du Québec ou cette compagnie offre des services.

Je vous dis cela comme citoyen. En entendant cela ce matin, j'ai trouvé cela un peu préoccupant. D'autant plus qu'on nous disait, toujours sur les ondes de la même station de radio que les autres compagnies aériennes telles qu'Air Canada, National et le reste de la famille que je ne connais pas très bien, ont des ressources budgétaires pour prévoir la présence du service des incendies qui semble-t-il, je le répète, fait partie d'une règle du transport aérien qui, si elle n'est pas formelle, en tout cas est appliquée tacitement par l'ensemble des transporteurs aériens.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous posez là une très bonne question qui a fait l'objet des préoccupations de mes collaborateurs au cabinet. Ce matin, ils syntonisaient tout comme vous l'un des postes les plus populaires de la région de Québec qui, semble-t-il, dans certains cas, recyclent des ex-politiciens. Comme information, ce qu'on me dit, c'est que Transports Canada, qui a la responsabilité de la sécurité depuis deux ans - donc, si on se reporte à il y a deux ans, on a de bonnes chances de se retrouver en 1985 - facture maintenant la sécurité à chacun des clients, de 23 heures le soir à 7 heures le matin. On me dit qu'à l'aéroport de Québec, les villes de la communauté urbaine entourant l'aéroport ont des mesures d'urgence en termes de sécurité prévues en liaison avec l'aéroport de Québec. Il y a donc au moins un minimum de sécurité à ce niveau-là. Ce qu'il faut aussi se dire, c'est qu'il existe des aéroports ailleurs qui n'ont pas ces mesures de sécurité. Cela soulève le problème encore beaucoup plus largement que vous le faites ce matin par l'entremise de l'aéroport de Québec, comme pour Gaspé, les Îles-de-la-Madeleine et d'autres aéroports. On va donc se pencher sur ce cas-là en particulier. Vous avez certainement le mérite de l'avoir mis sur la table pour qu'on l'examine avec les officiers du ministère dans les plus brefs délais et qu'on fasse des représentations à qui de droit puisque c'est de responsabilité fédérale.

Le Président (M. Rochefort): Oui, ce que vous dites est juste - je conclus là-dessus - sauf que de la façon que c'est présenté, les autres compagnies aériennes acceptent de s'organiser par leurs propres moyens entre minuit et 6 heures le matin, ce qui n'est pas le cas, semble-t-il, depuis quelque temps, chez Quebecair.

M. Côté (Charlesbourg): Je fais vérifier l'information. Si on en croit les journaux des dernières semaines on annonçait une rentabilité pour Quebecair au troisième semestre de 1987. Elle aura donc certainement les moyens de pallier ces difficultés.

Le Président (M. Rochefort): Je suis heureux d'entendre cela, M. le ministre. Je suis sécurisé pour retourner sur les ailes de Quebecair. D'accord. Cela dispose-t-il de l'engagement 109 de juin 1986? Oui, cela va.

Août

Maintenant, on revient aux engagements financiers d'août? Oui. Compte tenu du nombre, du volume, je n'ai pas l'intention d'appeler les engagements les uns à la suite des autres. Je vais plutôt, si vous permettez, particulièrement Mme la députée de Maisonneuve mais aussi pour l'ensemble des membres de la commission, suivre un peu - juste si vous permettez M. le ministre - les engagements que vous allez appeler qui sont ceux sur lesquels vous avez des questions à poser et compte tenu de l'entente intervenue tantôt, mis à part ceux qui concernent la voirie. Aux termes de nos travaux, nous considérons comme vérifiés l'ensemble des engagements financiers de ces quatre mois. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. le Président. Je veux faire une demande. Avec la multitude de dossiers dans un ministère, j'apprécierais beaucoup - dans la mesure du possible, je ne vous demande pas des semaines d'avance - si on est pour revenir sur certains engagements financiers, peut-être de savoir... Je ne demande rien pour les engagements qu'on va étudier parce qu'on se prépare toujours un peu en fonction de ceux-là. Mais, quand on a à revenir ultérieurement sur des engagements déjà adoptés dans le but de fournir le plus d'informations possible, s'il y avait possibilité de nous le faire savoir, le matin même de la commission, on serait peut-être mieux préparés pour y répondre.

Le Président (M. Rochefort): Votre demande est reçue, M. le ministre.

Mme Harel: En effet, M. le Président, je dois dire que c'est un concours de circonstances parce que la Chambre ne siège pas. C'est dans notre intérêt, de toute façon,

d'avoir les réponses les plus claires possible et les plus précises possible, sinon il faut revenir par la suite.

Le Président (M. Rochefort): Août 1986.

M. Harel: M. le Président, si vous pouviez appeler l'engagement 30.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 30, Mme la députée de Maisonneuve.

M. Harel: Il s'agit d'un contrat pour effectuer le contrôle de la qualité et de la mise en oeuvre de matériaux dans le cas d'une piste d'aéroport, c'est à..

M. Côté (Charlesbourg): ...Tasiujaq.

M. Harel: ...Tasiujaq dans le comté d'Ungava. Est-ce usuel un contrôle de qualité comme celui-là?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, dans le cas de tous les aéroports, dans le cas de chacun des aéroports. Comme vous le savez, nous en avons maintenant cinq de contruits ou en marche et il y a de fortes probabilités pour que dans l'année qui vient, nous en commençons deux autres. C'est un projet de onze aéroports pour les villages nordiques.

Mme Harel: C'est bien, M. le Président. Il n'y a pas eu de soumissions pour ce contrat?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la procédure habituelle, la même qui a été appliquée pour la construction de la 138 sur la Côte-Nord et qui fait qu'un certain nombre de firmes doivent se qualifier. Par la suite, c'est analysé par un comité de sélection du ministère selon une grille d'évaluation - proximité des travaux, expérience du chargé de projet, expérience de la firme - qui fait qu'on fait appel public pour tout ce qui est supérieur à 200 000 \$.

Ce sont des propositions analysées et jugées par un jury du ministère. On est tenu de recommander la firme qui a eu le plus haut pointage. Dans ce cas-ci, il y a eu seize propositions.

Mme Harel: Seize fournisseurs?

M. Côté (Charlesbourg): Seize personnes qui ont déposé une offre de services qui a été analysée par le jury qui a recommandé, dans ce cas-ci, un laboratoire récent.

Mme Harel: M. le Président, comme il y en a plusieurs, malheureusement, on va être obligé d'aller très rapidement, parce que...

Le Président (M. Rochefort): Donc, cela

dispose de l'engagement 30? L'engagement suivant?

Mme Harel: Oui. L'engagement 34. Est-ce fréquent pour le ministère d'effectuer des études d'impact sur l'environnement des inventaires archéologiques dans les municipalités du Nord?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai souvenir qu'on n'est pas allé à l'appel public. Dans un cas comme celui-là, je pense qu'il s'agit de visiter ces endroits où on peut trouver parfois un cimetière à côté de l'aéroport. Les Inuit insistent pour que des gens de chez eux fassent les fouilles nécessaires. C'est clair que, dans ce cas, c'est choisi en concertation avec eux.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Alors, cela dispose de l'engagement 34. L'engagement suivant.

Mme Harel: L'engagement 63.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 63, à la page 80 du document. Mme la députée.

Mme Harel: M. le Président, ce n'est pas l'engagement 63.

Le Président (M. Rochefort): C'est peut-être la page?

Mme Harel: Oui, c'était la page, excusez.

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi.

Mme Harel: C'est l'engagement 30. C'est celui qu'on vient de discuter.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Là, on vient de faire l'engagement 34 aussi.

Mme Harel: Très bien, l'engagement 34. Ensuite, je vais vous inviter à la page 100. Non. Juste avant, à la page 92, l'engagement 85.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 85. Mme la députée.

Mme Harel: C'est un contrat pour une étude d'impact sur l'environnement lors de la construction de l'autoroute 50, entre le contournement de Lachute et le boulevard Mirabel, dans les municipalités de Mirabel et de Lachute, comtés d'Argenteuil et de Deux-Montagnes. Il s'agit d'une étude d'impact

sonore. Devrons-nous comprendre qu'il s'agit d'une étude d'impact sonore?

M. Côté (Charlesbourg): Et davantage. C'est l'ensemble de l'environnement au niveau de l'autoroute 50. (16 h 15)

Mme Harel: Donc, c'est une maison de consultants. Est-ce que le bureau des audiences publiques va avoir à examiner également l'impact sur l'environnement?

M. Côté (Charlesbourg): Le processus c'est que cette étude sera rendue publique et déposée au ministère de l'Environnement. Dans la mesure où des individus demandent des audiences publiques, à ce moment il y a audience publique. S'il n'y a pas audience publique, le ministère de l'Environnement émettra un certificat d'autorisation de réalisation, un CAR.

Mme Harel: C'est donc le ministère des Transports qui alloue un contrat...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...pour réaliser cette étude qui va être déposée au ministère de l'Environnement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Les services de l'environnement du ministère des Transports ne pouvaient pas...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, aussi. Certaines études sont faites par le ministère des Transports qui a 55 personnes au service de l'environnement. Je ne sais pas si c'est toujours exact, si on en a plus ou moins. Mais, à ma dernière visite, il y en avait 55. J'ai été fort impressionné par l'éventail des personnes en place qui sont soucieuses de préserver l'environnement et aussi les droits du ministère des Transports. On y voit une différence de pensée, du moins dans l'action entre les gens du ministère des Transports et ceux du ministère de l'Environnement. Il est étonnant de voir qu'il existe des heurts entre ceux du ministère des Transports qui défendent aussi l'environnement et ceux du ministère de l'Environnement qui, à l'occasion, ont un niveau très élevé d'incompréhension des nécessités du ministère des Transports.

Mme Harel: Est-ce le vieil adage qui dit: Dites-moi qui vous paye et je vous dirai quelles sortes de rapports vous faites?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du ministère de l'Environnement, oui.

Mme Harel: Dans le cas du ministère des Transports le vieil adage ne jouerait plus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, au contraire. Dans le passé, le ministère des Transports a peut-être abusé de ses pouvoirs pour construire des routes un peu partout sans avoir un souci très élevé de la préoccupation environnementale. Le fait d'avoir constitué au ministère des Transports une équipe environnementale de la qualité de celle que nous avons actuellement témoigne très bien de l'évolution du ministère des Transports. En contrepartie, nous souhaitons tout autant de compréhension du ministère de l'Environnement vis-à-vis des besoins du ministère des Transports. Ce que nous pouvons constater aujourd'hui c'est que le pendule du ministère de l'Environnement qui est à l'autre extrême doit faire un progrès pour venir nous rejoindre au ministère des Transports où nous avons beaucoup évolué.

Mme Harel: M. le ministre, il faut bien reconnaître qu'il y a toujours une balance d'inconvénients. C'est dans cette balance d'inconvénients que se situe l'intérêt public et le bien du public.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais à quel coût? Je pense que c'est là que nous aurons, ultérieurement, des discussions. J'ai demandé aux officiers de mon ministère de me préparer des exemples où on force la machine, où on exige beaucoup trop et le contribuable paie pour cela en fin de compte et très souvent pour se faire dire non. J'ai demandé des exemples très précis puisque nous avons travaillé sur cela la semaine dernière. Ce sont des exemples qui seront connus du grand public éventuellement. Certaines exigences aussi occasionnent des délais inacceptables dans l'autorisation de certains travaux à réaliser. Le politicien qui, lui, peut prendre le blâme pendant un certain temps parce que les travaux ne se réalisent pas ne le prendra pas toujours. Chacun devra prendre la responsabilité de ses décisions. Je pense qu'il y a un exemple très frappant. J'ai demandé qu'on le fouille. Il s'agit de la route 195 qui longe la rivière Matane entre Saint-René-de-Matane en direction de Grand-Détour. Ce cas est très significatif quant aux exigences des gens du ministère de l'Environnement, ce qui signifie très bien à ce moment-ci que des demandes et des exigences sont déplacées de la part des gens de l'Environnement. Ils ont besoin que le pendule revienne à la normale.

Mme Harel: M. le Président, mon collègue de Joliette aura l'occasion de revenir sur ces questions. Par rapport à l'engagement 85...

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée, si vous permettez...

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): ...parce que j'ai un commentaire à faire sur l'intervention du ministre des Transports. Je conviens facilement, à vous écouter, que vous avez des opinions arrêtées sur la philosophie qui règne au service du ministère de l'Environnement qui travaille sur les dossiers dont vous êtes plus directement responsable. Selon ce que nous savons, il semble que, toutefois, rendu au Conseil des ministres, ce ne soit pas cette philosophie mais celle du ministère de l'Environnement qui l'emporte généralement.

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous des exemples?

Le Président (M. Rochefort): Je fais écho à ce qu'on a entendu récemment, à des rumeurs...

M. Côté (Charlesbourg): Comme quoi?

Le Président (M. Rochefort): ...quelques décisions qui touchaient et les transports et l'agriculture.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je n'ai pas... Donnez-moi donc des exemples précis.

Le Président (M. Rochefort): Ah non, non! je ne veux pas... Donc, les relations sont bonnes aussi entre les ministres.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que j'ai l'honneur d'être le président du Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional. Autour de cette table, à votre époque, siégeaient M. Garon, M. Brassard, M. Ouellette et certains de mes collègues. On pourrait parler longuement d'un certain nombre de dossiers qui n'ont jamais abouti et qui, sous notre gouverne, avec mes collègues, M. Pagé, ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, M. Lincoln, ministre de l'Environnement, M. Bourbeau, ministre des Affaires municipales, M. Picotte, ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, M. Côté, ministre délégué aux Forêts et M. Ciaccia, ministre de l'Énergie et des Ressources, ont beaucoup progressé. Bien sûr, qu'il y a des discussions où chacun défend les intérêts sectoriels de son ministère. L'important, c'est d'arriver à un consensus acceptable pour tout le monde. C'est là le sens d'un gouvernement qui prend ses responsabilités et qui progresse. Que je sache, jusqu'à maintenant, beaucoup de problèmes auxquels vous faites allusion ont été réglés à la table même du COMPADR et

ne se sont même pas rendus au Conseil des ministres. Je n'ai pas souvenance dans mon esprit, moi qui suis avec assiduité le Conseil des ministres, que des dossiers de cette nature se soient rendus jusque là.

Le Président (M. Rochefort): Il me semblait que c'était plutôt le ministre de l'Environnement qui avait une bonne mémoire pour ces choses-là, mais...

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Oui, Mme la députée, je comprends que...

Mme Harel: Peut-être que le ministre des Transports n'a pas de problème avec l'Environnement. C'est peut-être l'inverse. C'est peut-être l'Environnement qui a des problèmes avec les Transports.

Lu Président (M. Rochefort): C'est cela que je comprends, qu'il a semblé dire.

Mme Harel: Mais comme on n'est pas à cette commission parlementaire, on posera la question à un autre moment.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve, je vais...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Au contraire, j'ai dit que le ministre des Transports avait des problèmes avec le ministre de l'Environnement sur certains tronçons. Votre ex-collègue, M. Baril, ex-député d'Arthabaska, en sait quelque chose quant à la 116, étant lui-même actuellement à la tête d'un mouvement visant absolument à faire réaliser la route 116 que le BAPE a refusée aux autorités du ministère après des rapports très volumineux. Puis-je vous en rappeler d'autres? La mémoire ne me fait pas défaut dans ces cas-là. Soyez sûr que si vous en voulez, je peux vous en donner d'autres.

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

Mme Harel: M. le Président, cet après-midi, je m'adresse au ministre des Transports non pas à celui de la voirie.

Le Président (M. Rochefort): Un dernier commentaire, Mme la députée de Maisonneuve, par la suite, je me tais. Dois-je comprendre que le BAPE va devoir faire un nouveau rapport sur la 116?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Nous avons convenu de vous prouver jusqu'à quel point le ministère des Transports est soucieux de l'environnement et que maintenant le ministère de l'Environnement

est davantage sensibilisé aux besoins des transports. Notre projet, c'est de former un comité de trois personnes: l'un nommé par le ministère des Transports, l'un nommé par le ministère de l'Environnement et un troisième nommé du consentement des deux qui fera la proposition pour permettre de sortir de l'impasse le dossier de la 116 qui perdure.

Le Président (M. Rochefort): Dois-je comprendre que ce comité va avoir plus de poids que le BAPE dans le dossier?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas du tout.

Le Président (M. Rochefort): Ah bon! D'accord, merci.

M. Côté (Charlesbourg): Du tout, du tout.

Le Président (M. Rochefort): Sur cela, je reprends mon rôle...

M. Côté (Charlesbourg): Du tout.

Le Président (M. Rochefort): ...de président et je vais être très discret pour vous permettre de progresser dans vos travaux, Mme la députée de Maisonneuve. Nous étions à l'engagement 85.

Mme Harel: M. le Président, c'est très intéressant. On aura sûrement l'occasion d'y revenir lors de l'étude des engagements dans le domaine de la voirie. Concernant l'engagement 85, ce montant n'est pas engagé dans le cadre de l'entente auxiliaire Québec-Canada, le contrat accordé...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...pour cette étude sur l'impact de la construction de l'autoroute 50. C'est un montant que le ministère débourse en dehors de l'entente auxiliaire Québec-Canada?

M. Côté (Charlesbourg): En dehors de l'entente actuelle.

Mme Harel: Le ministre peut-il préciser?

M. Côté (Charlesbourg): L'entente que vous avez signée comme gouvernement en 1985 n'avait pas comme préoccupation l'autoroute 50. Elle avait comme préoccupation la route 138 où, dans ses prévisions, elle avait demandé 50 000 000 \$ et, il en coûtera tout près de 85 000 000 \$ ou 87 000 000 \$. Elle avait comme préoccupation l'autoroute Alma-La Baie avec des prévisions de 25 000 000 \$; la facture frise davantage les 70 000 000 \$. Elle avait

comme préoccupation l'aéroport Authier-Nord en Abitibi. Elle avait des préoccupations un peu partout.

L'autoroute 50 ne faisait pas l'objet de vos préoccupations. C'est nous qui avons annoncé, lors du sommet des Laurentides, l'autoroute 50 de Lachute à Mirabel. Lorsque le gouvernement fédéral a pris sa décision quant au maintien des deux aéroports, le gouvernement fédéral a voulu savoir l'intérêt du gouvernement du Québec pour compléter l'autoroute 13. Nous avons confirmé qu'en effet dans les plans du ministère, notre intention était de la compléter, mais dans la mesure où les besoins s'en faisaient sentir. Si une décision devait influencer la construction plus rapide de l'autoroute 13, certaines autorités devaient en payer le prix. C'est sur ces négociations que la préoccupation concernant l'autoroute 50 est apparue, à la demande du gouvernement du Québec. C'est l'état de la situation.

Mme Harel: M. le Président, on doit comprendre que vous avez été partenaire dans la décision d'utiliser les sommes qui étaient dans l'entente prévue pour la modernisation des trains de banlieue, pour plutôt les utiliser en vue de la construction des autoroutes 13 et 50, comme cela a été signé entre vous et le ministre d'État, M. Bissonnette.

M. Côté (Charlesbourg): C'est d'abord une entente qui a été signée entre M. Bissonnette et moi. Elle doit être soumise pour approbation par les deux cabinets et, par la suite, être complétée par une entente. Effectivement, lorsqu'on a parlé de la nécessité de compléter l'autoroute 13, il y avait donc nécessité de trouver les budgets nécessaires.

Le gouvernement fédéral nous a évoqué la possibilité de se servir des 40 000 000 \$ prévus pour les trains de banlieue et de les affecter à la construction de l'autoroute 13, dans la mesure où nous en avions besoin, mais en se basant sur une lettre signée à la fois par M. Pépin et par M. Clair qui reconnaissaient que ces 40 000 000 \$ affectés aux trains de banlieue devaient, dans un premier temps, être affectés à la construction de l'autoroute 13.

Donc, les 40 000 000 \$ sont revenus à l'endroit où pour les fins auxquelles ils étaient assignés au départ, soit l'autoroute 13. La préoccupation du ministre des Transports du Québec, originaire de la Gaspésie, défendant un comté de la région de Québec sensible aux problèmes des trains de banlieue, a fait qu'un paragraphe soit inclus dans l'entente à la demande du Québec. Dans la mesure où le gouvernement décide de réaliser le train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, que les 40 000 000 \$ de nouveaux fonds soient

injectés pour Deux-Montagnes-Montréal. C'est la situation telle quelle et, très prochainement, tous ces documents pourront être publics.

(16 h 30)

Mme Harel: M. le Président, le ministre peut-il nous dire ce qu'il advient de l'étude sur la modernisation des trains de banlieue. Cette étude a été examinée ici-même en commission parlementaire, lors des engagements antérieurs, une étude de 500 000 \$ qui devait donner lieu à une exploration de la modernisation des trains de banlieue. Cette étude est-elle entreprise? Quand le ministre compte-t-il obtenir le rapport de l'étude qui, je pense, devrait déjà être entreprise?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux études. Si vous me demandez l'objet de chacune des études, je suis incapable de vous le dire en ce moment. Je sais qu'il y en a une en cours et il y en a une autre qui est sur le point de commencer. Le point de chute est juin 1987.

Mme Harel: M. le Président, peut-on demander au ministre de faire parvenir aux membres de la commission...

M. Côté (Charlesbourg): L'objet?

Mme Harel: ...l'objet de ces deux études qui portent de toute façon sur la modernisation des trains de banlieue mais avec le mandat assorti.

M. Côté (Charlesbourg): Avec plaisir, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Merci. Cela dispose de l'article 85.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Ensuite?

Mme Harel: À la page 100, M. le Président...

Le Président (M. Rochefort): L'engagement...

Mme Harel: ...100. Cela concerne les haltes routières. Dans ce cas, ce sont des travaux de construction d'un réseau d'égout sanitaire. Un peu plus loin, à la page 110, il y a l'engagement 120, soit un contrat pour la fourniture de services d'entretien et de nettoyage des haltes routières pour une période de trois ans. Ces engagements me permettent de poser la question au ministre sur les haltes routières.

M. Côté (Charlesbourg): ...

Mme Harel: Quand le ministre entend-il donner suite au rapport qui lui a été présenté? Par exemple, l'engagement 120, l'octroi d'un contrat d'entretien et de nettoyage des haltes routières pour trois ans, est-ce que cela ne vient pas d'une certaine façon rendre inopérantes dans le cas de ces haltes - Rivière-à-Claude etc. - les recommandations contenues dans le rapport qui sont dans le sens, je pense, que les haltes soient entretenues par les fournisseurs qui obtiennent le permis?

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement le rapport Dionne, du nom de Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata, recommandait que l'entretien des haltes routières au Québec soit confié à des gens qui pourront offrir des services de restauration à froid et qui, par le fait même, auraient l'obligation de l'entretien et de la qualité de l'entretien de chacune des haltes routières. Il faut quand même distinguer ce qui est sur des autoroutes et ce qui est sur des routes de contournement. L'engagement 120 est Mont-Saint-Pierre, qui est situé à 36 milles à l'est de Sainte-Anne-des-Monts. Je pense qu'il serait difficile d'appliquer dans des cas comme ceux-là la politique des haltes routières recommandée par Mme la députée de Maisonneuve puisqu'il n'y pas de cantine mobile ou très peu à Mont-Saint-Pierre et c'est fort différent de ce que nous allons faire. Maintenant, quand? Ce que nous voulons pour le prochain exercice budgétaire soit, le 1er avril, c'est que les gens soient assignés dans chacune des haltes routières. Nous allons procéder dans les prochains jours aux appels d'offres publiques quant à ceux qui voudraient soumissionner pour s'installer dans les haltes routières selon les conditions. Je sais que les devis ont été préparés. Quant à moi, j'attendais le retour de vacances de Mme la députée de Kamouraska-Témiscouata - ce qui s'est fait en fin de semaine - pour enclencher le processus afin qu'elle soit intimement liée à la réalisation de sa recommandation.

Mme Harel: Cela veut donc dire que vous entendez procéder à des appels d'offres dans les jours et les semaines qui viennent. La recommandation pour que ce soit par ordre d'ancienneté a-t-elle été retenue? Est-ce que le rapport ne contenait pas une recommandation à savoir que les entreprises ou les restaurateurs qui veulent soumissionner soient ceux qui, déjà, avaient pu obtenir un permis d'installation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un problème assez difficile que celui des haltes routières. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que c'est avec la permission de M. Biron, ministre de l'Industrie et du Commerce que

ces individus, avec un permis de restaurateur mobile, se sont installés un peu partout le long des autoroutes sur recommandation de la municipalité dans laquelle était implantée la halte routière. Au début de nos discussions, les gens installés le long des haltes routières sont venus défendre leurs droits d'occuper en présentant un permis payé 50 \$ par année et délivré par le ministre de l'Industrie et du Commerce de l'époque. Sauf, pour 1985-1986 et 1986-1987 puisque le ministère de l'Industrie et du Commerce n'avait pas juridiction et ne pouvait pas, en conséquence, délivrer des permis d'occupation de terrains qui appartenaient au ministère des Transports. S'étant aperçu de sa bévue et pour régler le problème, il a tout simplement transféré le bébé au ministère des Transports. Et là, on a vu s'installer partout dans le Québec, bien sûr des cantines de patates frites, des marchés aux puces et toute une panoplie d'individus qui voulaient vendre à peu près n'importe quoi le long des autoroutes du Québec. Sur le plan touristique et sur le plan visuel, ce n'était pas très souhaitable, d'où les accrochages de l'été dernier et aussi la volonté des restaurateurs installés pas très loin de ces sorties d'obtenir justice. Évidemment, je ne suis pas allé voir moi-même les rapports d'impôt des cantiniers, mais il n'y a pas nécessairement de corrélation, j'imagine, entre ce qui était passé au guichet et ce qui était versé au ministère du Revenu. C'était le principal point de revendication des restaurateurs le long de la route. Donc, en toute équité, ce qu'il nous faut, c'est permettre aux individus de soumissionner pour l'occupation des haltes routières: une personne avec un service à froid. J'avais demandé qu'on prépare les devis en fonction de ces exigences.

Mme Harel: Et ce serait ouvert à ce moment-là à l'ensemble des cantiniers mobiles qui veulent soumissionner.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement, et aussi peut-être des restaurateurs qui le voudraient. Autant vous manifestiez d'ouverture sur la Basse-Côte-Nord autant il faut en manifester le long de l'autoroute pour ceux qui se sont installés au fil des ans et qui ont dû payer un permis pour leur restaurant. Il faut permettre aux individus de soumissionner. Je pense que c'est le jeu.

Mme Harel: Alors, c'est écarté. Évidemment, l'information avait circulé à un certain moment que seuls les cantiniers mobiles membres de l'Association des cantiniers auraient accès à ces appels d'offres. Ce n'est pas le cas et ce sera ouvert.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que

l'Association des cantiniers aurait souhaité. Je pense qu'il faut ouvrir... Les cantiniers sont même mieux placés aujourd'hui parce qu'ils ont été en activité et ils savent ce qu'ils peuvent faire en termes de chiffres d'affaires et ce qu'ils peuvent offrir.

Le Président (M. Rochefort): Vous avez complété l'article 120, Mme la députée. En ce qui me concerne, j'ai seulement une question sur l'article 120.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 120.

Le Président (M. Rochefort): Oui, à l'article 120, page...

M. Côté (Charlesbourg): Mont-Saint-Pierre

Le Président (M. Rochefort): ...110.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Si je comprends bien, il y a eu des soumissions pour lesquelles on a les chiffres de soumissions pour la première année, mais automatiquement on accorde le contrat au plus bas soumissionnaire évidemment pour la première année. Mais on a aussi le montant de ce que cela impliquera pour les années suivantes, dans le cas qui nous occupe: 27 563 \$. A-t-on, pour la deuxième année, le montant de la soumission des autres soumissionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): L'indexation.

Le Président (M. Rochefort): Ah! C'est simplement un processus d'indexation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Rochefort): Mais à quel pourcentage?

M. Côté (Charlesbourg): Au taux de l'inflation.

Le Président (M. Rochefort): Au taux de l'inflation... Imputation budgétaire 1986-1987: 11 937 \$; l'année suivante: 27 000 \$. Le taux d'inflation qui, disons donc, n'est pas comparable à ceux dont on parle ou même dont on a un jour entendu parler, au Québec, en tout cas. Cela ressemble plutôt au Brésil ou à Israël comme taux d'inflation. Sur 228...

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison. Cela m'avait échappé et c'est ce qu'on m'avait dit comme première réponse. Mais, effectivement, on me fournit une autre information qui, elle, va confirmer l'inflation. C'est "années suivantes" au pluriel, donc, pas seulement une seule année

et il peut y avoir, dans certains cas, une partie d'année selon le temps où on a demandé l'appel d'offres.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il serait possible, M. le ministre, de nous fournir le détail? Si, effectivement, ce n'est pas simplement de l'indexation, quelles étaient les sommes demandées par les autres firmes pour la deuxième ou troisième année?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): On n'a pas besoin de nous le fournir aujourd'hui, M. le ministre, simplement nous le faire parvenir ultérieurement. Cela va?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, la page 154, l'engagement 205.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 205, oui.

Mme Harel: Cela s'intitule "Subvention d'équilibre budgétaire à la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent, pour combler le déficit d'opération de la desserte maritime de Chevery, Harrington-Harbour et Aylmer Sound et assurer le service de transport de passagers entre le village de Saint-Augustin et l'aéroport.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas Logistec.

Mme Harel: Est-ce que le ministre va me permettre lui poser une question sur le Relais nordik?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement.

Mme Harel: Sur l'engagement 205, de quelle sorte de subvention s'agit-il? C'est la municipalité régionale de comté? C'est la MRC?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à Saint-Augustin, il y a ce qu'on appelle communément un bac qui dessert certains villages qui ne sont pas accessibles autrement que par bac. Dans ce cas-ci, c'est qu'on subventionne aussi des déficits d'exploitation.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: Oui. M. le Président, le ministre a fait état lui-même que lors de son déplacement sur la Basse et Moyenne Côte-Nord, il vérifiera l'état de l'opinion et

les réactions des populations à ce moyen de transport maritime qui est essentiel, parce qu'on achemine par eau - il ne faut pas l'oublier - presque la totalité des produits qu'utilise la population de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord.

Le ministre peut-il s'engager devant la commission à déposer le contrat qui a été retenu par le ministère, le contrat de Relais nordik? Sinon, je vais poser mes questions. Je pourrais peut-être vous les poser...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas d'objection, sous réserve de certaines vérifications. Je ne sais pas quelle est la tradition du ministère. C'est sous cette réserve et ce n'est pas dans le but de me... Je ne vois pas de problème majeur à le déposer, puisque le contrat est partie intégrante de l'appel d'offres public.

Mme Harel: Oui et le contrat est partie intégrante aussi, et toutes les conditions qui étaient posées par le ministère. Je rappelle notamment une des conditions qui était d'obtenir un cautionnement de soumission. Parmi les conditions que le ministère posait aux soumissionnaires éventuels pour la desserte maritime, il y a évidemment un cautionnement de soumission. Il y a également la garantie d'exécution du contrat,

M. Côté (Charlesbourg): C'est fait.

Mme Harel: Le ministre nous confirme qu'autant pour le cautionnement de soumission, la compagnie a trouvé un cautionnement qui est émis par une... Est-ce que le ministre peut nous assurer ou nous confirmer que c'est une compagnie canadienne légalement constituée qui a amené le contrat de cautionnement. (16 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Pour vous confirmer la solidité de la compagnie dans la foulée des questions que vous avez posées en décembre, dans la dernière semaine de la session, l'avis demandait une garantie de 370 000 \$. La compagnie a déposé des bons d'obligations au porteur pour 400 000 \$. Pour votre information, avant même que le contrat soit signé, l'entreprise a réussi à se faire ouvrir un crédit bancaire de 4 000 000 \$.

Mme Harel: Ici même dans une institution financière canadienne?

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr, faisant affaire au Québec.

Mme Harel: D'une institution financière canadienne?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que je pourrais mettre le ministre en garde et lui proposer de vérifier ses sources?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je sais très bien ce à quoi fait allusion, Mme la députée de Maisonneuve, avec la France. Il faut bien se comprendre. La marge de crédit est à une institution qui fait affaire au Québec mais qui peut avoir son siège social en France.

Mme Harel: Également, le ministère a obtenu copie des contrats d'affrètement des bateaux que la compagnie entend utiliser.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ainsi que des plans des modifications aux bateaux pour se conformer aux exigences du ministère. Avant de signer le contrat j'ai moi-même eu des rencontres ultimes avec les officiers du ministère, dont le capitaine Therrien qui connaît très bien la Basse-Côte-Nord, M. Girard du ministère et M. Blauin en présence du sous-ministre. J'ai dit aux gens du ministère: Entrez là-dedans comme vous voulez, comme l'Opposition fait pour le gouvernement. Posez toutes les questions que vous voulez afin de vous assurer que cette compagnie soit capable de répondre aux exigences du gouvernement. Le test a été passé. Jusqu'à maintenant cette compagnie a livré en totalité ce qu'elle s'était engagée à livrer.

Mme Harel: Est-ce qu'il est de la connaissance du ministre que le bateau affrété par la compagnie Relais Nordik pourrait ne pas être prêt pour le 1er avril? Compte tenu de la restauration devant être effectuée sur ce bateau qui faisait auparavant, je pense, du ravitaillement pour les...

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez une réponse complète, c'est ce que souhaiteraient les autres soumissionnaires. L'information que je possède actuellement c'est que le bateau sera livré à temps pour le début des opérations, au début d'avril. Dans la mesure où le bateau ne serait pas prêt des dispositions sont prises actuellement pour que la relève soit prête. Je suis informé à ce moment que les deux autres soumissionnaires ont offert leur collaboration à la compagnie Relais Nordik pour prendre la relève le temps qu'il faudra.

Mme Harel: Alors, c'est donc dire que le ministre confirme que le bateau le Tartan Sea, qui faisait jusqu'à maintenant du ravitaillement des plates-formes de forage, pourrait ne pas être prêt le 1er avril prochain.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Continuez

à faire votre excellent travail comme dans le passé. Ne tirez pas de mauvaises interprétations des propos du ministre. Ce qu'on a dit dans un premier temps c'est que le bateau, selon les indications va être prêt. Mais dans la mesure où il ne serait pas prêt, pour ne pas que, avril venu, vous ayez l'occasion de vous lever en Chambre pour dire au ministre des Transports, on vous l'avait dit qu'il ne serait pas livré à temps et que le service ne serait pas assuré. J'ai pris des précautions pour m'assurer des bateaux capables d'assurer la relève et que cela puisse se faire tant auprès de Logistec que du Groupe Desgagnés, des compagnies très responsables oeuvrant dans ce domaine depuis déjà fort longtemps et que vous connaissez très bien.

Mme Harel: M. le ministre, quel chantier maritime procède actuellement à la transformation du bateau?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas le nom mais, à mon grand désespoir, c'est un chantier maritime de Nouvelle-Écosse.

Mme Harel: Alors, c'est un chantier maritime de Nouvelle-Écosse qui procède actuellement à la transformation de ce bateau qui bénéficie d'une subvention gouvernementale pour la desserte maritime.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire sur cela, si vous n'avez pas d'autres questions que, lorsque j'ai rencontré, tes nouveaux entrepreneurs en décembre, cela a été une exigence que j'ai moi-même mentionnée: prendre tous les moyens possibles pour faire effectuer les réparations au Québec. Le lendemain, ces gens ont contacté les chantiers maritimes du Québec, les Verreault de Les Méchins, les Talbot de Québec, de Lévis à Lauzon et de Sorel et, à mon grand étonnement alors que tout le monde se plaint qu'il n'y a pas de travail, personne n'a pu garantir qu'on serait capable de livrer le bateau pour la fin de mars et c'était une exigence. Personne. Par contre, certains chantiers, au lieu de soumissionner et commencer sur le champ à faire des préparatifs pour les rénovations venaient au ministère des Transports faire du lobbying et demander une prolongation quant à la date de livraison du bateau. C'est cela qu'on a vécu.

Mme Harel: Est-il à la connaissance du ministre que l'un des soumissionnaires proposait dans sa soumission la construction d'un nouveau bateau pour faire le transport maritime si sa soumission avait été retenue?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Je ne comprends pas le sens de la question.

Mme Harel: Est-il à la connaissance du ministre que l'un des soumissionnaires...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...pour le contrat de la desserte maritime...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...se proposait, lui, de construire au Québec un nouveau bateau...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...si son contrat était retenu.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le Groupe Desgagnés. Dans les jours précédant le dépôt des offres, le Groupe Desgagnés était venu me rencontrer au ministère pour parler effectivement de la technologie et des méthodes de construction utilisées à Vancouver, puisque le chantier maritime de Paspébiac est associé à un chantier maritime de l'Ouest. La construction, au lieu d'être faite en cale sèche, est faite sur le soi et, par la suite, lancement conventionnel sur des billes ou des...

Une voix: ...rails.

M. Côté (Charlesbourg): ...rails effectivement.

Mme Harel: Dernière question, M. le Président. Le ministre a certainement pris connaissance de l'étude pour l'amélioration de la desserte maritime de la Mayenne et Basse-Côte-Nord réalisée à la Direction du transport maritime du ministère en mars 1986. Entend-il donner suite à la proposition d'examiner quel devrait être le port de tête, si ce devrait être Sept-Îles ou Rimouski? Dans cette étude, on termine avec l'impossibilité de conclure de façon définitive sur les gains ou les pertes si tant est que c'était Rimouski ou Sept-Îles.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre a conclu le 8 avril 1986 à la Chambre de commerce de Rimouski en annonçant que le port d'attache serait Rimouski pour les cinq prochaines années.

Mme Harel: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Ceci complète l'engagement 205. Ceci termine-t-il le mois d'août, Mme la députée de Maisonneuve?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Les

engagements financiers du ministère des Transports sont maintenant considérés vérifiés pour le mois d'août. J'appelle maintenant le mois de septembre.

Septembre

Mme Harel: L'engagement 49 de septembre, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 49 à la page 87. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il s'agit d'un contrat pour la fourniture des services d'entretien et de réparation du système de contrôle par ordinateur au tunnel Ville-Marie situé sur l'autoroute 20. Ce qui m'intéresse en fait c'est de savoir si le ministère entend y installer un système de contrôle semblable à celui installé à Louis-Hippolyte-Lafontaine.

M. Côté (Charlesbourg): Comme il se dirige tout droit dans le comté de Maisonneuve, c'est un système qui sera encore plus sophistiqué que celui du pont-tunnel.

Mme Harel: ...qui permet de sortir de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): ...ou d'y entrer.

Mme Harel: Oui, effectivement. Ce sont les systèmes de contrôle par ordinateur?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Il n'y a rien de plus à en dire.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il me semble plus sophistiqué que ce qu'on connaît actuellement, rien de plus. Il s'agira de voir, à l'utilisation, ce que cela donne.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? L'engagement 49 est vérifié.

Mme Harel: Oui, vérifié. L'engagement 63. Il faut comprendre, M. le Président, que c'est là un contrat pour la fourniture de services d'entretien dans les aéroports des villes nordiques. Cela va. L'engagement 64.

Le Président (M. Saint-Roch): Voulez-vous les vérifier, Mme la députée?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 64.

Mme Harel: C'est un contrat pour

l'achat de 29 motoneiges pour les besoins de divers ministères et pour livraison à divers endroits. Le ministère des Transports a-t-il agi pour le compte d'autres ministères? Pour lesquels? En lisant la note, est-ce qu'il faut penser que c'est relatif...

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends. Parce que là, vous étiez en train de m'apprendre une nouvelle, qu'on achetait des motoneiges pour d'autres. Le Service général des achats le fait en "pool", pour l'ensemble des ministères et la partie qui est là, en termes d'engagements financiers, ne concerne que le ministère lui-même. Par exemple, pour le ministère des Transports, c'est 6952 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 64, vérifié?

Mme Harel: Vérifié. L'engagement 83. Il s'agit d'un contrat de services pour effectuer une recherche sur l'ampleur, la structure et le fonctionnement du système de transport routier des marchandises au Québec. On va voir un peu plus loin - je crois que c'est en octobre ou novembre - que le mandat est élargi pour que l'étude porte aussi sur le transport maritime. C'est bien le cas? C'est la même recherche qui, avec l'engagement financier pour les mois d'octobre ou novembre - on y reviendra tantôt - élargit cette étude au transport maritime des marchandises?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas d'octobre, on pourra peut-être y revenir. Je n'en ai pas l'impression. Si on avait le numéro de l'engagement pour octobre...

Mme Harel: On y reviendra tantôt.

M. Côté (Charlesbourg): On y reviendra.

Mme Harel: Concernant cette étude, de quoi s'agit-il exactement?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je n'ai pas entre les mains et on n'a pas dans nos cahiers l'appel d'offres qui permet aux compagnies de soumissionner. Comme vous le savez, des montants d'argent sont impliqués et il y a aussi une sélection, puisque cela se fait à deux niveaux. D'abord, à un niveau de compétence, donc capacité de la firme de faire le travail à partir de points qui sont qualifiés, par exemple, dans un premier niveau. À partir de cela joue le niveau de soumissions qui fait que le plus bas soumissionnaire qualifié obtient le contrat. Ce que je ferai, c'est qu'on déposera les éléments manquants pour vous informer des buts visés par l'étude.

Mme Harel: Sur le système de transport

routier des marchandises, est-ce qu'il faut penser que c'est le transport par camions, ce qui est en cause?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Excusez, je regarde autre chose. Oui, certainement. C'est dans une préoccupation pancanadienne que la conférence des ministres à Toronto commence à avoir une certaine préoccupation pour tout le Canada.

Mme Harel: Aujourd'hui-même, dans le journal **Le Devoir**, paraissait une entrevue de fond avec M. Jacques Alary, le vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec. On y faisait état d'une très vive inquiétude des camionneurs québécois à l'égard de l'envahissement des compagnies américaines et qui, notamment, attendaient une prise de position ferme, officielle et écrite de la part du ministre québécois des Transports, M. Marc-Yvan Côté.

(17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): J'ai certainement rencontré au moins à sept, huit ou peut-être même dix reprises depuis un an l'Association du camionnage du Québec, laquelle dans un premier temps a défendu des positions avec beaucoup de conviction représentant l'opinion de ses membres quant au projet fédéral de déréglementation. Pour ma part, j'ai toujours parlé d'une volonté d'assouplir la réglementation au lieu d'une déréglementation totale. Il faut convenir aussi que nous bénéficions actuellement d'un pouvoir délégué d'Ottawa en matière de transport et que, dans la mesure où le Québec n'agirait pas, le gouvernement fédéral pourrait faire dans ce domaine ce qu'il a fait dans le domaine des pêches, il y a quelques années. C'est une situation assez difficile pour le Québec qui subit actuellement des pressions d'Ottawa et qui subit aussi les pressions de l'Ontario, qui a décidé d'accepter le principe de la loi visant la déréglementation, et aussi du Manitoba, qui, lui, était beaucoup plus opposé et qui a laissé certains éléments sur la table et se dirige vers une déréglementation à tout le moins partielle. Ceci est fort différent de l'attitude prise à la Conférence des ministres des Transports, à Toronto, au début du mois d'octobre 1986.

Actuellement, nous sommes en période intensive de réflexion au ministère, autant sur les éléments maritimes, aériens et terrestres en incluant le camionnage. Vendredi prochain, j'aurai une réunion de travail qui sera déterminante quant aux orientations définitives et détaillées de la prise de position du ministère, à la fois, pour le C-18, pour le C-19 et pour le C-21, qui visent aussi les conférences maritimes. Il semble bien qu'il y a là un certain niveau d'incompréhension de la position géographique

et historique du Québec dans le domaine du camionnage. À la lumière de ces réunions, effectivement, en termes d'orientation générale la position du ministère clairement exprimée à l'époque, à la Conférence des ministres des Transports de Toronto sera campée dans une position ferme et sera soumise au Conseil des ministres les 18 et 19 février prochain. Par la suite, le plan d'action sera connu du public. Nous sommes à l'heure des décisions. Bien sûr, l'Association du camionnage du Québec est au cœur de ces consultations. M. Beaulé les a déjà rencontrés, la semaine dernière, pour faire de nouveau le tour de la position de l'Association du camionnage du Québec, qui, aujourd'hui, semble différente de ce qu'elle était il y a quelque temps. Eux-mêmes ont à vivre dans le contexte canadien puisqu'il existe aussi une Association du camionnage du Canada qui défend des points de vue non pas fort différents mais des points de vue différents de ceux de l'Association du camionnage du Québec.

Je pense que tout le monde autour de la table, actuellement, avec les gens du secteur privé concernés, avec l'Association du camionnage du Québec et avec les officiers du ministère, est à figoler la position que nous adopterons et qui sera proposée au Conseil des ministres les 18 et 19 février prochain.

Mme Harel: M. le Président, M. le ministre vous venez d'évoquer une sorte de revirement stratégique de l'Association du camionnage du Québec, lors de son assemblée générale spéciale au mois de décembre. Il demeure que, d'une position de principe contre la déréglementation ils ont finalement transformé cette position de principe en une position, dirais-je, plutôt stratégique d'une déréglementation mais à deux conditions: à la condition d'un code canadien de la sécurité routière et à la condition de tests de compétence pour les chauffeurs. Maintenant plutôt que d'être contre, ils vont, j'imagine, faire une campagne, qui est déjà entreprise, en faveur de ces deux conditions.

M. Côté (Charlesbourg): Des cours conditionnels et optionnels.

Mme Harel: J'espère qu'ils auront plus de succès que l'effet dévastateur que cela aurait dans le domaine linguistique. M. le ministre, est-ce que vous appuyez ces deux demandes, à savoir un code canadien de sécurité routière qui s'applique à tous et un test de compétence pour les chauffeurs? D'autre part, ils font grand état des camionneurs qui ne respectent pas les règles. Je recevais aujourd'hui même à mon bureau une copie de lettre d'un camionneur - je pense qu'elle vous a été envoyée - du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ce transporteur -

en fait c'est un propriétaire d'entreprise de transport - faisait état en les nommant de transporteurs illégaux dans sa région...

M. Côté (Charlesbourg): Elle est datée de quelle...

Mme Harel: Elle est datée du 22 janvier et disait ceci: "Nous avons fait plusieurs plaintes à la Sûreté du Québec au poste de Chicoutimi - il nommait le caporal à qui la plainte avait été adressée - pour qu'il intercepte ces transports illégaux. À 99 % des cas soumis, le caporal nous a répondu qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de nos plaintes à cause du manque d'effectifs policiers, manque d'argent et du manque de connaissance dans le dossier de transport par fardeur. Le caporal m'a dit que cela ne servait pas à grand-chose de les intercepter, parce que le transporteur qui se fait arrêter recommence tout de suite après. Dans ces conditions-là, notre travail ne sert à rien. Alors pourquoi dépenser du temps, de l'argent et de l'énergie à des choses qui ne résultent à rien"?

Il continue en disant que le transport illégal n'est pas rentable pour la société. Evidemment, il en fait la démonstration puisque les transporteurs n'ont pas de permis de transport à payer, paient moins cher d'impôt etc. Il se posait la question: Que vaut le permis de transport et pourquoi respecter les règlements?

M. Côté (Charlesbourg): Je vérifiais dans ma valise à côté parce que cela me rappelait quelques souvenirs. Avant de venir ici je lisais mon courrier, c'était celui du 22. Concernant l'Association du camionnage, le Code national de la sécurité routière a été l'objet de nos préoccupations à Toronto et l'objet d'un accord de toutes les provinces canadiennes. Il y a donc là une volonté très clairement exprimée de l'ensemble des ministres représentant l'ensemble du Canada d'avoir un Code national de la sécurité routière. Quant à l'autre condition, je ne suis pas convaincu que cela doit être uniquement celle-là. D'autres avenues de discussion sont peut-être possibles pour que l'Ontario, le Manitoba et le Québec puissent s'entendre sur une position commune. Que M. Crosbie ou, à tout le moins, son entourage puisse être davantage sensible à la position stratégique et spéciale du Québec, c'est ce sur quoi nous travaillons actuellement et, très prochainement, la position sera bien arrêtée, bien campée et défendable.

Mme Harel: Le Code canadien de la sécurité routière n'est-il pas prévu seulement pour 1990? La vive inquiétude des camionneurs, c'est qu'il pourrait y avoir déréglementation avant la mise en application du Code de la sécurité routière.

Oans l'esprit du ministre, le Code de la sécurité routière doit-il précéder la déréglementation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le Code national de la sécurité routière.

Mme Harel: Oui. Le code canadien, en fait, je l'appelle national.

M. Côté (Charlesbourg): Canadien ou national, je pense que c'est le Code national de la sécurité routière. Il était question à Toronto de 1988 ou 1989, mais cela dépend à quel rythme chacune des Législatures provinciales va adopter la loi qui permet la déréglementation. Il est assurément clair qu'au Québec ce ne sera pas avant la fin de 1987 et peut-être au début de 1988. Je pense qu'au gouvernement fédéral on en est à la deuxième lecture actuellement et il reste beaucoup d'étapes à franchir avant l'adoption. Il est clair que le Code national de la sécurité routière est l'élément majeur de la déréglementation puisqu'il faut protéger les citoyens dans tout le Québec, non seulement au Québec mais dans tout le Canada.

Sur les appréhensions de certains transporteurs du Québec, quant à la pénétration du marché par des transporteurs américains qui ont des moyens financiers supérieurs aux leurs, je me suis très clairement exprimé à Toronto. Cela a fait l'objet d'une suspension pendant un temps indéterminé; c'est même devenu très lourd à la réunion, mais cela a été très clairement exprimé là-bas.

Si je veux revenir à la lettre à laquelle faisait allusion Mme la députée de Maisonneuve sur la surveillance routière, j'ai toujours dit qu'il fallait, dans un premier temps, bonifier le Code de la sécurité routière, ce que nous avons fait avant les fêtes; simplifier certaines réglementations que nous avons ou, du moins, enlever la poussière pour l'adapter à nos besoins d'aujourd'hui. Cela s'est fait en collaboration et en consultation avec ceux qui ont à appliquer ces réglementations et ces lois.

On l'a fait. On est maintenant prêt avec le Solliciteur général, à passer à une meilleure application de ces règlements et de ces lois et très bientôt on sera en mesure d'annoncer certaines choses. Quant à l'attitude de la Sûreté du Québec, je ne suis pas convaincu que la lettre la réflète vraiment.

Je pense que c'est le vécu d'un individu qui paie des permis, qui paie des licences et qui a un droit de transporter et qui se voit concurrencer par des individus qui n'ont pas ses droits. Je peux vous assurer que dans un temps très prochain, il y aura la chasse aux "illégaux" à travers le Québec. Nous aurons, dans un premier temps, une meilleure

structuration de fonctionnement et une adaptation de chacun des quatorze intervenants concernés - comme vous le savez ils sont quatorze dans tout le Québec, soit des organismes ou des ministères - pour un meilleur fonctionnement à ce niveau.

Ceux qui, par les CB s'avertissent mutuellement que des pesées sont ouvertes et prennent d'autres rangs ou d'autres chemins, ceux qui surchargent leurs camions, votre temps est terminé. Du moins, profitez-en pour la semaine qui vous reste. Il est clair que nous avons pris des moyens et qu'ils seront connus publiquement et qu'on protégera le droit de ceux qui ont des permis, tant et aussi longtemps que les permis vont exister. Il y a des rajustements très clairs à ce chapitre.

Il y a des torts partout. Il y a des torts de la part de certaines compagnies qui encouragent le transport illégal parce que cela leur coûte moins cher. Il y a des torts de la part de certains transporteurs qui, dans le passé, ont abusé des prix. Il y a des torts aussi quant à la surveillance policière et il y a des torts de niveau ministériel quant à cette incapacité dans le passé d'avoir une action concertée et une volonté de poursuivre sur-le-champ les individus en infraction.

Mme Harel: Avec les modifications apportées au Code de la sécurité routière, comme le mentionnait le ministre, le ministre est toujours partisan d'une force policière spéciale pour l'application du Code de la sécurité routière. Enfin, c'est ce qu'il a exprimé lors du congrès de l'Association des constructeurs de routes du Québec. C'est bien le cas. Le ministre a bien été...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que le ministre a dit, c'est essentiellement les mêmes propos qu'il a tenus devant la commission parlementaire en ce sens que, personnellement, il favorisait l'implantation d'un corps de police autonome qui s'occuperait de la sécurité routière. C'était davantage l'objectif qu'il fallait viser et atteindre. Le corps spécial est un moyen et je ne crois pas que ce soit le seul et unique moyen pour l'atteindre. Il pourrait facilement y avoir, si ce n'était pas un corps de police spécifique, une section de la Sûreté du Québec qui ne ferait que cela, atteignant les mêmes objectifs. Et, très prochainement, une première étape serait franchie, une étape très importante et il serait intéressant de voir les résultats au bout d'un certain temps.

Mme Harel: Quand le ministre entend-il faire une annonce sur le moyen qui va être retenu par le gouvernement pour appliquer le nouveau Code de la sécurité routière?

M. Côté (Charlesbourg): Très

prochainement. C'est ce que j'ai fait avec mon collègue, le Solliciteur général, avec le ministre du Revenu, avec le Procureur général, avec le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministre du Travail et responsable de la CSST, avec le président de la Régie de l'assurance automobile... Et le ministère des Transports, bien sûr, puisque les plus grands défenseurs de l'application des lois et règlements à travers le Québec étaient su ministère des Transports et qu'ils étaient passablement écoeurés de voir ce qui se passait depuis onze ans. Finalement, ils ont senti une volonté politique d'y arriver. (17 h 15)

Nous avons eu d'autres réunions, la semaine dernière, avec les trois principaux intéressés. Nous en aurons d'autres, la semaine prochaine, lesquelles devraient normalement mettre un terme à cette période de préparation pour que l'action se passe davantage sur le terrain que dans les officines des ministères.

Mme Harel: Oui, alors, vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié. Le suivant.

Mme Harel: M. le Président, je parlais tantôt de l'étude qui sera réalisée sur le transport maritime. On retrouve cela à l'engagement 162, c'est toujours au mois de septembre.

Le Président (M. Rochefort): À la page 145.

Mme Harel: À l'engagement 83, il s'agissait d'un contrat de services pour effectuer une recherche sur l'ampleur, la structure et le fonctionnement du système de transport routier des marchandises au Québec. Ce contrat de services était donné à Solico Consultants Inc., à Laval. Là, à l'engagement 162, on retrouve une subvention additionnelle au Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche à titre d'aide financière permettant d'inclure le volet "transport maritime" à la mise en oeuvre conjointe - j'aimerais savoir conjointe avec qui - de l'action concertée dans la recherche sur le transport des marchandises. Alors, l'oeuvre est conjointe et l'action est concertée. C'est assez élégamment dit mais c'est concerté avec qui et c'est conjoint avec qui et cela a quoi à voir avec l'engagement 83?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais lire une petite note bien explicite.

Mme Harel: ...

M. Côté (Charlesbourg): Cela rappellera

certainement certains souvenirs à Mme la députée de Maisonneuve du temps où ils étaient au pouvoir. L'action concertée sur le transport des marchandises a été lancée au printemps 1985 - vous vous rappelez de cette période n'est-ce pas - par le CT 15-58-54 du 2 avril 1985.

Mme Harel: ...des ministres.

M. Côté (Charlesbourg): Il est prévu qu'elle se poursuive jusqu'à l'exercice 1987-1988, avec la référence du CT du 31 octobre 1985. Ce volet de recherche a trouvé un vif intérêt dans les milieux universitaires. Il a ainsi permis de sensibiliser les chercheurs à l'importance d'un secteur de recherche encore peu exploité au Québec, d'inciter les chercheurs issus de diverses disciplines à travailler à l'amélioration du transport des marchandises, de créer un potentiel de recherche en contribuant à la formation des chercheurs et des experts dont le Québec a besoin dans le domaine du transport des marchandises, de stimuler la diffusion des connaissances dans le domaine du transport des marchandises et d'encourager leur utilisation. L'action concertée offerte par l'intermédiaire du Fonds FCAR permet donc un meilleur regroupement des ressources humaines intéressées par la recherche dans le domaine du transport et une meilleure allocation des ressources financières qui sont consacrées à ce secteur. Dans ce contexte, le MTQ désire élargir le champ de l'action concertée par l'inclusion d'un volet prioritaire intitulé "Transport maritime des marchandises". D'accord. Il y a un petit bout qui va vous donner le restant de l'explication.

Plusieurs secteurs d'intérêt les plus prometteurs et besoins ont été identifiés et feront l'objet de recherches à privilégier. Ce sont notamment les secteurs de l'économie du transport maritime, de technologie et de techniques maritimes, de l'intermodalité entre le transport maritime et les autres modes de transport. .

Mme Harel: C'est le fonds de recherche qui est offert aux universités, c'est ce qu'il faut comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: C'est un fonds administré conjointement par les universités. Comment est-il géré ce fonds de recherche?

M. Côté (Charlesbourg): Par l'ensemble des universités qui ont une autonomie assez grande sur cela et, selon ce qu'on me dit, font davantage l'objet de recherches en ce qui a trait aux gens qui poursuivent des études de doctorat.

Mme Harel: Alors, c'est sur le transport des marchandises et là il est élargi au transport maritime.

M. Côté (Charlesbourg): Maritime. En particulier, compte tenu du fait que, ce que vous avez mis sur pied comme gouvernement, le Secrétariat du Saint-Laurent avec SODES. Beaucoup de travail de réflexion se fait à ce sujet et il y a un éveil très important en ce qui concerne l'importance du Saint-Laurent et de la recherche dans le monde maritime. Je crois que c'est l'aboutissement de pressions du milieu qui fait qu'il y ait une volonté de voir un peu plus avant.

Mme Harel: Il faut dire évidemment que, sur un autre dossier, celui de la sécurité routière, les études effectuées récemment ont certainement beaucoup contribué aux décisions prises et ont beaucoup contribué aussi à éveiller l'opinion publique sur toute cette question de la sécurité routière, de l'incidence ou non du port de la ceinture de sécurité, de l'incidence ou non de bien d'autres mesures qui sont envisagées. Ce sont finalement des études appliquées qui, si elles revêtent un caractère fondamental, restent fort intéressantes. Vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié. Au suivant, y a-t-il autre chose pour septembre?

Mme Harel: Pour septembre, le dernier engagement serait 163 et porte sur un supplément de coût d'honoraires pour la préparation des plans et devis des travaux d'aménagement de la station Dorval sur la ligne des trains de banlieue Montréal-Rigaud.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'au départ, cette firme n'avait pas le mandat de surveillance des travaux et que le mandat de surveillance a été ajouté.

Mme Harel: Vous ne trouvez pas que, dans le domaine des trains de banlieue, présentement il y a une sorte d'enfoncement du dossier? Il y a une sorte de dégagement de subventions, de suppléments, enfin dégagement de contrats sans, pour autant, qu'il y ait des orientations claires.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut comprendre que, dans le cas de Montréal-Rigaud - parce que c'est l'objet de notre discussion à ce moment-ci - c'est un dossier qui est déjà enclenché et qu'il faut terminer. Il serait impensable de ne pas avoir la préoccupation de terminer Montréal-Rigaud avant même d'entamer Montréal-Deux-Montagnes. C'est cette volonté que j'ai voulu donner au ministère dans nos réflexions. On m'a appris qu'on a très souvent à travailler

avec du vieux et que lorsqu'on travaille avec de vieux bâtiments beaucoup de surprises nécessitent obligatoirement des réajustements en termes de coût par rapport aux prévisions. À partir du moment où vous ouvrez un mur, toutes sortes de surprises surviennent, que vous ne pouviez pas prévoir au départ. On me dit que, dans ces cas-là, c'est monnaie courante; il est très difficile au départ d'évaluer avec précision les coûts inhérents à ces travaux.

Mme Harel: Je comprends certainement que les investissements se font en termes d'infrastructure. Par ailleurs, on constate, comme c'était le cas récemment, que les augmentations de tarifs sont telles qu'elles découragent l'utilisation par les usagers. Je pense à Montréal-Saint-Hilaire notamment. Il existe une sorte d'incohérence finalement puisqu'il y a des investissements dans les infrastructures et que, par ailleurs, les augmentations de tarifs sont telles qu'un découragement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que dans ce cas-ci, il faut comprendre que c'est sur Montréal-Rigaud et il n'a pas été porté à ma connaissance qu'il y avait eu une augmentation de tarif. La problématique est là puisqu'on parlait à l'époque de trois trains de banlieue: celui de Saint-Hilaire, celui de Rigaud et celui de Deux-Montagnes. Il faut bien constater que les fonds gouvernementaux ne sont pas illimités dans ce domaine-là. De par votre volonté, la première préoccupation a été celle de Montréal-Rigaud qui, bien sûr, répondait à un besoin. Lorsque j'ai analysé les dossiers, il fallait compléter la ligne, mais on avait aussi la préoccupation de l'opération. On a demandé aux autorités du ministère de négocier avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour l'opération. Si les frais d'immobilisation étaient à la charge du gouvernement et de manière aussi importante qu'ils le sont actuellement, il fallait que quelqu'un prévoie l'opération.

En parallèle, pour le même service, le gouvernement subventionnait, quant à lui, le fonctionnement d'un système de transport par autobus. Il fallait en arriver à limiter le plus possible les coûts pour le fonctionnement au niveau du gouvernement. Quant à Deux-Montagnes, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas de politique, il y a une politique. Ce qu'il faut, c'est de savoir ce que cela va nous coûter pour moderniser la ligne de Deux-Montagnes. Dans un rapport soumis à la Communauté urbaine de Montréal, on a fait état l'automne dernier d'un coût approximatif de 157 000 000 \$ alors que l'évaluation interne du ministère nous laissait présumer un coût d'environ 250 000 000 \$ et que le Trésor, lui, l'évaluait à 400 000 000 \$. Cela veut dire qu'il y avait plusieurs vérités en

même temps et que les études en cours devraient normalement nous proposer ou, du moins, nous faire l'évaluation des véritables coûts et des options qu'aura le ministère quant à la réalisation de Montréal-Deux-Montagnes et d'aller, par le fait même, rencontrer les autorités fédérales et s'assurer de leur participation quant à Montréal-Deux-Montagnes. Montréal-Deux-Montagnes, pour nous, apparaît comme la priorité no 2 pour ce qui est des trains de banlieue.

Mme Harel: Je pense que vous écriviez au comité des usagers récemment que vous souhaitiez dans les plus brefs délais l'adoption de la loi fédérale visant à réduire les coûts demandés par les compagnies ferroviaires pour l'exploitation de ce mode de transport. Vous disiez avoir participé de façon très active à la préparation de ce projet de loi et, donc, souhaitiez son adoption dans les meilleurs délais. Qu'en est-il? Avez-vous eu des informations en ce sens?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'est pas encore revenu devant la Chambre des communes.

Mme Harel: Votre information est-elle qu'il y viendra ou qu'il n'y viendra pas?

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être à l'automne.

Mme Harel: Ah, c'est peut-être bien que oui, peut-être bien que non?

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons un accès privilégié aux informations à Ottawa, puisque qu'un ministre d'État aux Transports s'occupait principalement des affaires du Québec. Nous souhaitons, dans les plus brefs délais, qu'une nouvelle nomination intervienne pour bien s'assurer que les intérêts du Québec aient une voix bien sentie au fédéral autrement que par la voix fonctionnaire, mais bien sûr par la voix politique.

Mme Harel: On peut quand même constater quelques difficultés de parcours des ministres qui se sont succédé à ce poste. Alors, vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié. Ce qui complète septembre 1986. Oui?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): Donc, nous abordons octobre. Je vous rappelle qu'on a deux mois à vérifier et qu'il s'agirait juste de tenir compte de ce qui reste comme temps du volume à traiter. Mme la députée.

Octobre

Mme Harel: M. le Président, je vais devoir faire un choix rapide. L'engagement 121 d'octobre.

Le Président (M. Rochefort): À la page 115.

Mme Harel: C'est bien cela.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

Mme Harel: Il s'agit de la subvention à la Fédération des ligues de taxi du Québec pour fins de mise en place de l'École du taxi du Québec et pour le développement de moyens visant l'autofinancement à long terme de la revue **Dialogue**. C'est une excellente initiative que je crois avoir été soulevée par le député de Gouin lui-même...

Le Président (M. Rochefort): Absolument.

Mme Harel: ...qui m'avait fait part de l'utilité d'une telle école de taxi. Quel est exactement le mandat que cette école s'attribue?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu l'occasion de rencontrer, après la période des fêtes, le 7 ou le 8 janvier dernier, les représentants de la Ligue A-11 au sujet de la ceinture de sécurité et pour faire le tour d'un certain nombre de dossiers concernant le taxi, dont le transfert des responsabilités. Il a été question de l'école de taxi. J'ai demandé que les officiers du ministère puissent me fournir dans les plus brefs délais une évaluation de l'école de taxi actuellement et de voir les projets futurs, puisque c'est de par la volonté de la Fédération des ligues de taxis que l'école a été constituée et mise en branle.
(17 h 30)

À ce moment-ci, avant de me prononcer sur le bien-fondé d'une école, avant de me prononcer sur les étapes ultérieures sur les mois à venir, j'ai demandé un rapport quant à l'évolution de l'école de taxi afin de savoir si effectivement cela répond à un besoin du milieu, mais aussi si l'école de taxi, telle qu'elle est actuellement répond à ce que le milieu attend? Toute une série d'interrogations auxquelles il faudrait avoir des réponses. C'est le milieu lui-même qui s'interrogeait sur un certain nombre de choses. À ce moment-ci, j'attends le rapport d'étape que j'ai demandé au fonctionnaire responsable du suivi du dossier. Il faut comprendre que la subvention de 35 000 \$ servait au démarrage, mais avant de continuer ou de proposer de nouvelles sommes, il faudra être sûr d'avoir la bonne orientation.

Mme Harel: Cette école s'adresse-t-elle

à des candidats au métier de chauffeur, à de futurs détenteurs ou bien si elle s'adresse à ceux qui font déjà ce métier et qui voudraient pouvoir compléter leur...

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai cru comprendre dans la pratique, c'est que cela s'adressait à de nouveaux chauffeurs, mais que la volonté, en particulier de la ligue A-11, serait que cela puisse faire l'objet des préoccupations de chauffeurs qui ont déjà leur permis et leur permettent de faire du recyclage et aussi, peut-être éventuellement, à ceux qui font l'objet de contraventions ou d'interventions policières un peu trop régulières de créer l'obligation de retourner devant l'école de taxi. C'est l'ensemble de ces problèmes soulevés à la réunion du 8 janvier, si je ne m'abuse, que j'ai demandé aux fonctionnaires de vérifier et qui ont cours actuellement.

Mme Harel: Vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié.

Mme Harel: L'engagement 122.

Le Président (M. Rochefort): L'engagement 122.

Mme Harel: Oui. La subvention à l'Association des gens de Pair du Québec à titre d'aide financière pour le maintien d'un bureau de placement en aviation. Le ministre a-t-il idée où le placement peut encore être fait?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, c'est comme si Mme la députée de Maisonneuve avait mon horaire. J'ai rencontré, mercredi dernier, l'Association des gens de l'air du Québec qui venait faire part des demandes pour l'année à venir et qui, par le fait même, faisait le bilan de la dernière année. Au chapitre du bureau de placement, elle faisait une demande similaire pour l'année qui vient et parlait du placement qui avait été effectué en cours d'année, donc l'année qui vient de se terminer. Cela se soldait par, si je ne m'abuse, 37 ou 38 personnes placées par le bureau de placement. Ce qui fait un coût très abordable par rapport à ce qu'on connaît dans d'autres industries en termes de placement. Elle me faisait part du besoin de support compte tenu du fait que Air Canada avait ou aurait, semble-t-il, des besoins en pilotes et qu'elle voulait être de la partie quant au placement des pilotes. La deuxième priorité pour l'année à venir était de desservir encore davantage les compagnies d'aviation oeuvrant dans les régions et l'association a trouvé là une oreille extrêmement attentive de la part du ministre responsable des régions.

Mme Harel: M. le Président, le ministre est-il au courant de la rencontre qui doit avoir lieu la semaine prochaine entre l'Association des pilotes de Quebecair et CP Air concernant le suivi de l'engagement rendu public par le ministre, l'engagement du président de la compagnie CP?

M. Côté (Charlesbourg): Par l'intermédiaire de la CALPA?

Mme Harel: Oui, par l'intermédiaire de la CALPA à la suite des pressions...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui me...

Mme Harel: Il faut bien comprendre que le ministre n'a pas réagi de façon autre qu'en rendant publique la lettre du président de la compagnie CP.

M. Côté (Charlesbourg): On a eu, en effet, des interrogations, des questions et des échanges soit par moi ou par ceux qui étaient du comité de privatisation, pour vérifier ce qu'il advenait de cet engagement. On a maintenu le même intérêt au moment où cette affirmation sur le plan public a été faite de bonne foi. Je considère toujours qu'elle a été faite de bonne foi. Ce que je constate par votre information, puisque vous avez probablement des contacts beaucoup plus fréquents avec les pilotes de Quebecair que j'en ai moi-même, c'est que la CALPA est peut-être beaucoup plus vigilante qu'elle ne l'a été, et que le support aujourd'hui est beaucoup plus facile à donner qu'il ne l'a été à l'époque.

Mme Harel: Malgré évidemment qu'il ne faut pas prendre son désir pour des réalités, étant entendu qu'il n'y a pas encore un seul pilote de Quebecair qui a pu être engagé par CP Air dans le respect de ses années d'expérience.

M. Côté (Charlesbourg): J'anticipe avec beaucoup de plaisir pour une première fois...

Mme Harel: Tant mieux.

M. Côté (Charlesbourg): ...le moment, où nous aurons mis fin à la transaction, de faire le bilan complet de ceux qui ont trouvé un emploi et de ceux qui sont demeurés sur le carreau, compte tenu des engagements pris, à l'époque, versus ce qui s'est passé. Je le dis très honnêtement, j'anticipe pour la première fois le plaisir de le faire.

Mme Harel: Évidemment en n'oubliant pas ceux qui ont dû s'exiler et ceux qui ont dû s'expatrier et ceux qui doivent accepter maintenant de travailler dans une autre langue.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, s'exiler, s'expatrier c'est le commun des Québécois. Quant à ceux du Québec qui partent pour aller travailler à la baie James, ceux qui partent des régions comme Amqui, Matane et Saguenay-Lac-Saint-Jean pour aller travailler dans les aéroports du Nord, eux, ne s'en plaignent pas et ils ne gagnent pas 70 000 \$ par année. C'est qu'on a au Québec un territoire très grand. Il est clair que si les pilotes sont obligés de se déplacer pour gagner leur vie, ce n'est pas différent du travailleur de la construction, ce n'est pas différent du cuisinier qui fait la cuisine dans des roulottes dans le Nord. Ce n'est pas par cet aspect qu'on va m'attrister sur le sort de ceux qui ont à vivre ce qu'ils ont à vivre aujourd'hui. Sauf, qu'une chose est très évidente, c'est qu'il en coûte 12 000 000 \$ de moins par année au gouvernement du Québec et ça, c'est très significatif.

Mme Harel: Je crois comprendre, M. le Président, que le ministre continue à confondre la subvention gouvernementale avec le déficit. La dernière subvention gouvernementale était de 4 000 000 \$ dans le cas de Quebecair et il continue à parler de 12 000 000 \$ comme si c'était là la subvention gouvernementale...

M. Côté (Charlesbourg): Je continue de parler d'un déficit d'opération de 12 000 000 \$ par année, 1 000 000 \$ par mois lequel était assumé par le gouvernement provincial. Il ne faudrait pas faire abstraction non plus des 80 000 000 \$ qui ont été investis dans Quebecair. C'est tout simplement cela.

Mme Harel: M. le Président, je dois conclure aux propos du ministre que le fait d'avoir à quitter non pas sa région mais le foyer des francophones en Amérique du Nord pour aller travailler aux États-Unis comme ont dû le faire des dizaines de pilotes de Quebecair ou aller travailler dans les provinces anglaises en obligeant leurs familles à s'expatrier - le terme est le plus exact qu'on puisse trouver - et en étant obligé eux-mêmes de travailler et de vivre en anglais, je crois comprendre que le ministre trouve que c'est tout à fait normal.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que je dis c'est que lorsqu'on parle de s'expatrier et de se déplacer pour aller travailler c'est l'histoire des gens du Québec qui se sont déplacés à l'intérieur même du Québec pour aller travailler. Que l'on plaigne aujourd'hui un pilote qui a dû se déplacer pour aller travailler à Toronto ou dans l'Ouest, en termes de distance, tout ce que je vous dis c'est qu'on devrait aussi plaindre le Gaspésien qui est obligé d'aller travailler à la baie James, qui est obligé d'aller

travailler à Salluit ou à Kangirsuk et bien des fois ailleurs pour gagner sa vie. Finalement les familles en subissent bien sûr les contrecoups. Quant à la volonté et au nombre de pilotes actuels et en devenir on verra les résultats à la fin du "closing" de la vente de Quebecair. On verra et on jugera,

Mme Harel: On fera le décompte ensemble.

M. Côté (Charlesbourg): On fera le décompte.

Le Président (M. Rochefort): Cela va pour l'article 122.

Mme Harel: L'article 122 est vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Ensuite.

Mme Harel: L'article 124.

Le Président (M. Rochefort): Il s'agit d'une subvention à Navigation Madeleine inc., à titre d'aide financière permettant d'assurer la desserte maritime des îles-de-la-Madeleine au cours de la saison de navigation 1986-1987 pour un montant de 2 075 000 \$. Quelle était la subvention pour l'année 1985-1986?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas le montant, mais on a une augmentation de 7,8 % cette année.

Mme Harel: Une augmentation de la subvention sans augmentation des tarifs ou avec l'augmentation des tarifs à l'indice des prix à la consommation.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas d'augmentation des tarifs. Ce qu'on me signale, c'est que les années antérieures, l'augmentation était de 15 % en moyenne.

Mme Harel: Cette desserte maritime des îles par Navigation Madeleine est-elle offerte aux passagers ou s'agit-il de transport de marchandises?

M. Côté (Charlesbourg): Les deux. On peut peut-être compléter votre information et vous dire que c'est avec grand plaisir que le ministre, au mois de décembre, a réussi à s'entendre avec les gens de CTMA pour un contrat de cinq ans au lieu d'arriver à chaque année - cela a été ma constatation - être obligé de négocier, aller au Conseil du trésor, avec tout ce que cela comporte comme emmerdement. On a réglé - pas un contrat de cinq ans - un contrat de dix ans avec CTMA, ce qui leur a permis d'aller

chercher un bateau nettement supérieur à ce qu'ils avaient. Et le Madeleine sera remplacé par un bateau grec acheté à bas prix, transformé celui-là aux Îles-de-la-Madeleine - c'est en cours actuellement - et qui fait la joie des Madelinots, et des gens de CTMA à qui on assure une subvention pour les dix prochaines années. Donc, on a réglé le problème pour les dix prochaines années, ce qui veut dire qu'au cours des dix prochaines années que vous serez critique de l'Opposition, vous n'aurez plus à me poser de questions sur cette desserte.

Mme Harel: Merci beaucoup.

Le Président (M. Rochefort): On fera aussi le bilan des plans de carrière dans dix ans, j'imagine!

Mme Harel: On fera le décompte ensemble du nombre d'années!

Le Président (M. Rochefort): Et des statuts.

Mme Harel: M. le ministre, je pense que c'est en novembre qu'on revient avec l'engagement dont vous parlez concernant ce contrat de dix ans avec cette entreprise.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est peut-être décembre ou janvier.

Mme Harel: C'est possible. Dans le cas de la desserte maritime, le ministre est-il au courant que présentement - entend-il aller aux Îles-de-la-Madeleine dans le cadre de sa tournée régionale - plusieurs de ceux qui ont à faire effectuer du transport de marchandises, notamment des marchandises périssables, se plaignent beaucoup de l'augmentation des tarifs de marchandises de Québecair? Le ministre est-il au courant...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...que les tarifs, selon l'information qui m'a été communiquée par des gens des îles, qui me l'ont transmise par voie téléphonique directement des îles, que les tarifs ont été doublés ou presque?

M. Côté (Charlesbourg): J'espère qu'on vous a donné toute l'information.

Mme Harel: Alors, les tarifs étant doublés, les marchands sont maintenant tentés de faire transporter les marchandises par camion de Mont-Joli jusqu'à Charlottetown et de faire voyager les marchandises par transport aérien de la Nouvelle-Écosse avec les frais qui sont encourus, mais qui seraient moindres que l'augmentation des tarifs de Québecair.

M. Côté (Charlesbourg): Refaisons l'histoire, pour être capable de bien comprendre le présent et de s'assurer qu'à l'avenir, les Madelinots ne fassent pas les frais de ce service de transport. Dans les années antérieures, ce transport de marchandises se faisait dans le cas des produits Roussel de Mont-Joli, par sa filiale de Nouvelle-Écosse, par Conifair qui faisait le trajet et permettait d'entrer aux Îles-de-la-Madeleine - reprenez-moi si ma mémoire fait défaut de quelques cents - approximativement à 0,24 \$ des produits livrés aux Îles-de-la-Madeleine. (17 h 45)

Dans la foulée de l'administration de M. Jacques Léger, il fallait absolument augmenter le volume et le nombre de passagers, peu importe le coût relié à l'augmentation, pour autant qu'on pouvait justifier, à la fin de l'année, une augmentation du volume cargo et du nombre de passagers. Québecair, ci-devant exploitant à Mont-Joli, voulant desservir les Îles-de-la-Madeleine, a offert de transporter les produits Roussel de Mont-Joli directement aux Îles-de-la-Madeleine au même prix que Conifair de Nouvelle-Écosse à aller aux Îles-de-la-Madeleine. Peu importe, le déficit d'exploitation est payé par le gouvernement. Ce n'était pas la principale préoccupation de l'administration de M. Léger. Québecair vendu, on se retrouve effectivement devant quelqu'un qui doit transporter les produits de Mont-Joli aux Îles-de-la-Madeleine et les transporter au coût du marché. C'est aussi simple que cela. Le coût du marché, c'est quelque 0,40 \$. J'ai eu des discussions avec le député des Îles-de-la-Madeleine, M. Farrah, qui m'a sensibilisé à ce problème, depuis déjà deux semaines, avec le député de Matapédia M. Paradis qui, lui, s'occupe de son producteur, M. Roussel, pour être capable de vendre ses produits aux Îles-de-la-Madeleine. Ils m'ont sensibilisé au dossier, disant déjà que les gens des Îles-de-la-Madeleine, fort conscients de l'inflation, étaient prêts à absorber une augmentation et étaient prêts à payer entre 0,32 \$ et 0,33 \$. Voilà pour une première étape.

Le danger, c'est que dans la mesure où les prix sont beaucoup trop élevés, M. Roussel de Mont-Joli, compte tenu de la très faible marge de profits qu'entraîne le coût du transport, se fasse passer non pas un Québec, mais un Nouvelle-Écosse et que les produits expédiés pour approvisionner les gens des Îles-de-la-Madeleine proviennent de Nouvelle-Écosse. Actuellement, on est à examiner ce que nous pouvons faire dans cette histoire pour que les gens des Îles-de-la-Madeleine ne soient pas victimes de cette augmentation et puissent avoir une quantité importante de produits. Nul doute que lorsque je m'y rendrai, la solution sera déjà toute trouvée.

Mme Harel: Pour compléter l'histoire, il faudrait peut-être ajouter que la compagnie Conifair, qui était un concurrent de la compagnie Quebecair, est détenue par l'actuel président de la compagnie Quebecair, et que la compagnie Conifair n'a pas intérêt, ou vice versa, que le nouvel acquéreur de la compagnie Quebecair en même temps propriétaire de la compagnie Conifair n'a pas non plus intérêt à ce qu'il y ait une concurrence dite déloyale...

M. Côté (Charlesbourg): Et vous avez parfaitement raison. Pour compléter l'histoire, pour ajouter un autre volet, puisqu'on parle de l'avenir, il arrive qu'il y a une entreprise autochtone des Îles-de-la-Madeleine qui nous a parlé de sa disponibilité pour offrir le service, concurrençant ainsi ceux qui, aujourd'hui, sont les mêmes, de Conifair et de Quebecair.

Mme Harel: Mon Dieu que le temps passe vite! M. le Président, on peut espérer arriver à une solution. Les gens se plaignent notamment que les produits périssables n'arrivent pas dans les meilleures conditions, compte tenu qu'il n'y a pas de réfrigération à Charlottetown, compte tenu qu'il n'y a pas de conteneur pour transporter ces marchandises. C'est évident que les gens des îles non seulement ont des coûts exorbitants à assumer, mais n'ont pas la même qualité de marchandise qu'ils avaient auparavant quand ça venait directement de Mont-Joli par Quebecair.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je dois comprendre de l'intervention de Mme la députée de Maisonneuve que la nouvelle technologie conteneur est celle de l'avenir, aussi bien dans le transport maritime que dans l'aérien?

Mme Harel: C'est certainement celle qui est la plus recommandable et recommandée.

Vérfié, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié.

Mme Harel: Nous allons devoir tout de suite vérifier l'engagement 145.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 145.

Mme Harel: Il s'agit d'une indemnité additionnelle à payer à M. Grant Blondin pour l'achat d'un terrain pour fins de construction de l'autoroute 550. Je pense que c'est la première fois depuis que je suis critique de l'Opposition que je vois dans les engagements financiers un paiement additionnel. Je m'interrogeais pour savoir si c'était à la suite de l'adoption d'une loi

comme celle adoptée par l'Assemblée en décembre dernier pour indemniser les expropriés de 1974.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous lire le décret. J'en prends connaissance à peu près comme vous, même si j'ai probablement signé le décret. Je vais vous donner quelques attendus:

"Attendu que l'évaluateur du ministère des Transports a évalué à 925 000 \$ l'indemnité représentant l'achat du terrain et les dommages;

"Attendu que le calcul pour les provisions des intérêts jusqu'au 1er mars 1987 s'élève à la somme de 135 817 000 %;

"Attendu que l'indemnité plus les provisions pour les intérêts s'élève à 1 060 817 \$;

"Attendu qu'un montant de 6591 \$ a été versé en paiement provisionnel sur les intérêts;

"Attendu qu'il reste à verser 643 000 \$..." C'est la raison, ce sont les évaluations du ministère.

Mme Harel: Vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Cela dispose du mois d'octobre

Novembre

Mme Harel: Novembre.

Le Président (M. Rochefort): Les engagements du mois d'octobre sont vérifiés. Novembre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Engagement 22.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 22, page 59.

Mme Harel: Contrat de services pour procéder à l'évaluation marchande des deux appareils HS-748 actuellement utilisés pour la desserte aérienne de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Avmark Services.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous les acheter? On va vous les vendre, si vous voulez. Par votre entremise, M. Fafard pourrait peut-être les avoir.

Mme Harel: La "business" m'intéresse, du moment que le ministre ne viendrait pas faire obstruction à un permis que je demanderais à la Commission canadienne des transports. Mais je réclamerais des audiences publiques.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas sûr que votre voix soit entendue.

Mme Harel: Mais on a des appuis puissants, par exemple, les éditorialistes du Soleil.

M. Côté (Charlesbourg): Qui avaient d'ailleurs approuvé la privatisation de Quebecair.

Mme Harel: Le contrat de services est-il actuellement accordé? Y a-t-il eu évaluation des deux appareils?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Quand le ministère entend-il procéder à la vente de ces deux appareils?

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, vous dire qu'il y a foule aux portes serait beaucoup dire, compte tenu du fait qu'il ne semble pas y avoir beaucoup de personnes de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord intéressées à les acheter puisqu'elles les ont utilisés depuis plusieurs années.

Mme Harel: Peut-être qu'avec un coup de pouce et une subvention du ministre, elles pourraient y arriver.

M. Côté (Charlesbourg): C'est possible. Mais, j'ai bien l'impression que, dans certains cas, on serait obligé de payer pour qu'ils les achètent. C'est avec cela qu'on transportait les gens sur la Basse et la Moyenne-Côte-Nord. L'évaluation a été faite effectivement et on parle d'un montant de 25 000 \$. Mais, en fait, il en a coûté à peu près 8000 \$ au lieu de 25 000 \$.

Mme Harel: Pour faire l'évaluation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, pour faire l'évaluation de deux avions. Nous l'avons actuellement.

Mme Harel: Le montant de 8000 \$, c'est évidemment seulement pour faire l'évaluation des deux appareils. Vérifié.

Le Président (M. Rochefort): Vérifié.

Mme Harel: Engagement 77.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire qu'il y a quand même des personnes intéressées à les acheter, entre autres, tes pourvoyeurs du Québec.

Le Président (M. Rochefort): Alors, engagement 77, page 133.

Mme Harel: Comme le dit si bien mon collègue de Dubuc, cela faisait partie des Cadillac qui transportaient les pizzas, les 747.

M. Côté (Charlesbourg): Les quoi?

Mme Harel: Les Cadillac qui transportaient les pizzas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, j'imagine qu'ils parlaient plutôt des Boeing 737.

Le Président (M. Rochefort): Et les pizzas quant à elle?

Mme Harel: La flotte.

M. Côté (Charlesbourg): Les pizzas? C'est pour ceux qui ont un appétit vorace.

Mme Harel: SECOR aussi.

Le Président (M. Rochefort): Engagement 77, page 133.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je dois vous dire là-dessus qu'effectivement, si on transportait des pizzas avec les HS-748, c'était plus à ta mesure des avions que de transporter du monde dedans.

Mme Harel: Les pizzas arrivaient froides, de toute façon!

M. Côté (Charlesbourg): Imaginez-vous les personnes qui étaient transportées à bord de ces avions!

Mme Harel: Mais, M. le ministre, les Convair ont aussi des problèmes réels. Je dois vous dire que des personnes m'ont rapporté avoir des problèmes de chauffage dans les Convair.

M. Côté (Charlesbourg): Je le constate moi aussi et je pense qu'on est à la veille de régler un certain nombre de problèmes avec des jets F-28, nous le souhaitons, plus conformes aux besoins des individus.

Mme Harel: L'engagement 77.

Le Président (M. Rochefort): Oui, on vous écoute.

Mme Harel: Contrat pour travaux de construction d'un écran sonore érigé sur ramblais de terre le long d'une section de l'autoroute 5 dans la ville de Hull, comté de Hull. C'est peut-être l'occasion de demander au ministre quelle est la politique qu'il entend mener à l'égard de la construction des écrans sonores.

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, un certain nombre annuellement. Je suis très heureux de vous annoncer que cette année, nous allons innover. Comme le ministre des Transports est soucieux d'encourager les

produits québécois et qu'il visite toutes les régions du Québec, il a eu l'occasion... Vous vous souviendrez que c'est le député de Drummond qui, alors, présidait l'adoption article par article du Code de sécurité routière, qui avait invité le ministre à visiter l'usine Ivan Pâque de Drummondville, technologie belge implantée à Drummondville pour un rayonnement partout en Amérique du Nord quant à des nouvelles technologies de signalisation et de mur acoustique. J'ai eu l'occasion de visiter cette entreprise le 9 janvier dernier et j'ai été impressionné par la volonté des gens de Belgique de s'implanter au Québec et de fabriquer au Québec soit des cabines téléphoniques ou des murs antibruit.

Ce que nous avons décidé pour promouvoir les produits du Québec, c'est de négocier avec eux une entente quant aux deux murs antibruit que nous allons réaliser cette année sur l'île de Montréal. Quant à ville Saint-Pierre, le mur antibruit est demandé depuis fort longtemps; effectivement, c'est un besoin très senti. Aussi dans Mont-Royal. Les deux municipalités, les deux villes ont accepté de se joindre puisqu'une bonne partie des coûts sont maintenant payés par les municipalités. Nous avons tracé la voie dans le comté du chef de l'Opposition actuel. Comme ministre, mon premier mur antibruit a été octroyé à la ville d'Anjou, dans le comté du chef de l'Opposition actuel, avec un protocole 50-50: 50 % payés par la municipalité et 50 % payés par le gouvernement du Québec. C'est la voie que nous suivons maintenant, exception faite de certaines responsabilités supplémentaires qui incomberaient au ministère des Transports compte tenu du fait qu'il y a une différence très nette entre une autoroute construite dans un champ où des gens viennent se construire et des gens qui sont déjà installés où passe une autoroute. Le niveau de responsabilité n'est pas le même. On va expérimenter à ce sujet la technologie Ivan Pâque espérant qu'elle pourra se développer au Québec, se répandre un peu partout.

Le Président (M. Rochefort): Cela étant dit...

Mme Harel: En terminant, M. le ministre, je crois comprendre que l'étude de l'impact sonore des comtés du bas de la ville de Montréal, le long du boulevard Notre-Dame, sera terminée incessamment.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, nous avons entre les mains un rapport préliminaire. Je dis à Mme la députée de Maisonneuve, selon les indications que m'a transmises le génie du ministère des Transports, que le 15 février, nous devrions recevoir l'étude. J'avais promis à Mme la députée de Maisonneuve qu'elle la recevrait en priorité

et j'en prends un engagement solennel aujourd'hui.

Mme Harel: M. le Président, je regrette, mais ce sera une autre occasion d'examiner les recommandations du rapport Leclerc en matière de service aérien gouvernemental. Il y aura sans doute... C'est très difficile, M. le ministre, de réagir à des rapports puisque les commissions parlementaires n'en font pas l'étude. Il faudrait peut-être, dans la mesure où vous continuez de procéder à la mise sur pied de comités qui étudient des rapports, voir à ce que les commissions les reçoivent.

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons innové, je pense, dans ce domaine en faisant un certain nombre de rapports de comités de députés avec des fonctionnaires des ministères qui y ont travaillé. Je suis toujours agréablement surpris, on ne le dit jamais assez, de la qualité de recherche du travail effectué. Effectivement, dans le cas du rapport Middlemiss et du rapport Vallières déjà des actions ont été prises en ce qui concerne le ministère. Dans le cas du rapport Dionne, des actions s'en viennent. Dans le cas du rapport Leclerc, qui vient tout juste d'être déposé, il y a effectivement des implications budgétaires assez importantes et nous sommes à travailler actuellement à donner suite à certains.

Il est clair que le contrat de remotorisation des CL-215 est au cœur des priorités. Quant à moi, la première est définitivement le remplacement de Valentine Lupien; la deuxième étant le contrat de remotorisation des CL-215, qui fait partie de la stratégie de négociation avec le gouvernement français, quant à l'achat éventuel des CL-215 turbopropulsés qui pourrait donner bonne réputation au Québec, soit en France, en Grèce, en Espagne et avoir des retombées très significatives à Montréal quant à la construction...

Mme Harel: À Montréal

M. Côté (Charlesbourg): Dans le grand Montréal, puisque le grand Montréal est devenu un centre aéronautique très important.

Mme Harel: Alors, la remotorisation n'est pas prévue au même endroit où se fait l'entretien.

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement, mais...

Mme Harel: Peut-être que oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...peut-être que oui.

Le Président (M. Rochefort): Sur ces bonnes paroles, je considère les engagements financiers du ministère des Transports - mis à part le volet voirie - pour les mois d'août, septembre, octobre et novembre 1986, vérifiés. Je vous donne rendez-vous à tous pour la poursuite de nos travaux, volet Développement régional pour les mêmes mois plus le mois de mars 1986 à 20 heures ici même. Sur ce, nous ajournons nos travaux.

(Suspension de la séance à 18 h 2)

(Reprise à 20 h 17)

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux dans le cadre de la vérification des engagements financiers. Ce soir, tel qu'entendu, nous aborderons le volet du développement régional. Dans un premier temps, je vous rappelle que nous commencerons par le mois de mars 1986, compte tenu des erreurs d'aiguillage qui se sont produites, il y a quelques mois. Par la suite, nous ferons août, septembre et octobre, puisqu'il n'y a pas d'engagements au niveau du développement régional au mois de novembre 1986.

M. le ministre, je vous souhaite à nouveau la bienvenue ainsi qu'aux nouveaux collaborateurs qui prennent place auprès de vous. J'appelle immédiatement les engagements du mois de mars 1986 et j'indique immédiatement au député de Lac-Saint-Jean et whip de l'Opposition que, compte tenu du volume, nous irons là où il nous indiquera qu'il souhaite aller, de même qu'aux autres membres de la commission.

Développement régional

Mars

M. Brassard: M. le Président, les engagements de mars concernent essentiellement des subventions prises à même le Fonds de développement régional. Je n'ai pas de questions particulières concernant l'un ou l'autre des projets dont on a la liste ici. Concernant le Fonds de développement régional, j'aurais des questions d'ordre un peu plus général.

Encore récemment, le ministre, dans un discours qu'il prononçait au Palais des congrès, a indiqué son intention de faire en sorte que les futurs budgets du développement des régions soient désormais consacrés à des éléments structurants et non plus dans le "macramé" - je le cite - "même s'il continue d'y avoir ici des besoins".

C'est une expression, d'ailleurs, qui n'est pas nouvelle. Le ministre l'a d'ailleurs utilisée à plusieurs reprises, dans plusieurs de ses discours depuis un an. Ma foi! J'aimerais

profiter de cette commission parlementaire des engagements financiers pour lui permettre de préciser ses concepts ou ses notions, parce que quand je regarde la liste des projets de mars, par exemple, concernant le Fonds de développement régional... On en retrouve aussi dans les autres mois qu'on étudiera par la suite jusqu'à novembre.

En septembre, août, octobre, on pourrait citer bien des cas. Mais en mars aussi, il y a plusieurs subventions qui concernent, par exemple, des centres communautaires. Je pense que c'est en septembre qu'il y a des subventions concernant des arénas. J'ai même vu des subventions pour un parcours de golf.

J'aimerais savoir ce que le ministre entend quand il parle de macramé. Est-ce que tout ce qui concerne, est-ce que tout ce qui rentre dans ce qu'on appelle le communautaire est susceptible d'être étiqueté "macramé" dans son esprit? J'aimerais qu'il me précise un peu ce qu'il entend par "macramé", ce qu'il entend par "éléments structurants" parce que je pense que s'il applique ses intentions dans le budget de l'an prochain, cela risque d'avoir des effets importants sur le terrain quant aux projets retenus ou écartés. J'aimerais peut-être lui donner l'occasion de clarifier quelque peu ou de préciser quelque peu les termes qu'il utilise depuis un certain nombre de mois, celui de macramé, en particulier, et d'éléments structurants?

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Je suis extrêmement heureux que le député de Lac-Saint-Jean me pose la question. Effectivement, si je l'avais employé à une seule occasion, cela aurait probablement été la méconnaissance de mes dossiers. Cela aurait pu être le fait que le ministre s'échappe, dépasse sa pensée. Mais l'ayant utilisé à plus d'une reprise, cela signifie bien ce que cela veut signifier. Je dirai au député de Lac-Saint-Jean que, s'il veut prendre pour exemple ce qu'il a entre les mains - un instant - le mois de mars...

M. Brassard: Oui, je sais que cela relève de nous.

M. Côté (Charlesbourg): ...supposément de 1986, c'est le mois de mars 1985, parce qu'il y a eu des erreurs dans la transcription des documents. Ce sont des dossiers qui relèvent de son gouvernement au lieu du nôtre.

M. Brassard: Oui, oui. On pourrait

prendre bien des exemples dans les mois qui viennent. Je vous en soulignerai tout à l'heure.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends très bien. Mais vous allez mieux comprendre par l'exemple que je vais vous donner. Lorsque je dis qu'on devrait davantage axer le fonds de développement dans des éléments structurants, je fais référence, en particulier, à l'incubateur à Alma.

M. Brassard: Beau projet.

M. Côté (Charlesbourg): Très beau projet. Je fais davantage référence à un dossier qui est sur ma table de travail actuellement pour Grand-Mère. Je fais davantage référence au parc industriel à Amqui. Je fais davantage référence à l'ex-usine Bellevue à Thetford-Mines. Un dossier de Nicolet que j'ai entre les mains actuellement. Ils font effectivement appel à des éléments structurants sur le plan du développement économique. C'est clair que mon discours - c'est cela que je veux dire - tente d'inciter les gens des régions à s'aligner ou à demander davantage de projets dans cette section du Fonds de développement régional.

Cela veut-il dire pour autant que le communautaire va être exclu? Non. Sera-t-il aussi important qu'il l'a été jusqu'à maintenant? Non. Il y aura de la place pour du communautaire. Par exemple, un dossier qui traîne depuis déjà un bon moment et qui est réglé c'est Port-Menier, à l'île d'Anticosti, une région très isolée. Vous en savez quelque chose avec la mise en place de la responsabilisation de Port-Menier et le fait de donner à Port-Menier un statut de ville, de municipalité, avec tout ce que ça comporte comme conséquence. Cela signifie aussi un certain nombre d'autres projets dans des milieux un peu plus défavorisés qui, autrement, ne pourraient pas se réaliser. C'est ça en ce qui concerne le communautaire. Je fais une distinction entre le communautaire et le macramé mais ça ne veut pas dire que les projets communautaires qui sont demandés ne sont pas des projets communautaires "macramé".

M. Brassard: Qu'est-ce que ça veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que certaines communautés... Prenons un exemple. Sorel a demandé en 1986 la possibilité de transformer une école en centre communautaire où tous les organismes pourraient se regrouper, se réunir et travailler, finalement, pour le bien communautaire de la région de Sorel. Parfait! Pour moi, ça, ce n'est pas du macramé. C'est véritablement un but communautaire où le Fonds de développement

régional peut intervenir et faire une certaine différence. Il y a place, à l'intérieur de l'OPDQ, pour faire ça, tout en faisant bien attention que ces sommes ne suscitent pas une demande qui exigera des budgets de fonctionnement. C'est là la distinction fondamentale. Ne me demandez pas d'intervenir dans des budgets de fonctionnement, c'est non, ou de manière très exceptionnelle. Que très exceptionnellement! À titre d'exemple, dans le cas du JAL, dans Kamouraska-Témiscouata, où l'OPDQ aide au volet 3.

Dans le cas de la MRC Denis-Riverin, c'est vraiment rendre service à une population de lui fournir pendant trois ans un spécialiste qui va les aider à sortir de leur torpeur. Effectivement, c'est ça. C'est l'orientation qu'on veut prendre avec davantage de place et de oui à des éléments structurants comme cela a été le cas à Alma, comme ce sera éventuellement le cas à Grand-Mère, comme ce sera le cas à Nicolet, comme c'est le cas à Amqui, comme c'est le cas à Thetford-Mines, comme c'est le cas à d'autres endroits pour des projets touristiques où, effectivement, on demande un support sur le plan de l'immobilisation ou de l'argent. À titre d'exemple - et ça va très certainement flatter le passé récent du député de Lac-Saint-Jean puisqu'il a été ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche - l'intervention en immobilisations sur certaines rivières à saumon qui ont un potentiel assez phénoménal au niveau touristique. Je me souviens encore avoir entendu le député de Lac-Saint-Jean nous parler de ce que rapportait un saumon pris à la pêche commerciale, à la pêche sportive. C'était très structurant. Donc, un investissement dans la rivière Jacques-Cartier, c'est important, comme un investissement prochain dans la rivière Sainte-Anne-des-Monts sera aussi très important.

M. Brassard: M. le Président, je pense que le ministre fait sans doute une erreur en parlant, des engagements financiers de mars 1985. Il s'agit bien des engagements de mars 1986.

M. Côté (Charlesbourg): On voudrait étudier les engagements de mars 1986 mais on nous a transmis la liste des engagements de mars 1985.

Le Président (M. Rochefort): Si vous me le permettez, je voulais reprendre ça à la fin, l'échange sur le macramé, le communautaire et le développement régional au Québec mais si vous voulez on peut le faire maintenant. Je voudrais bien savoir ce qu'on a devant nous pour les fins du fonctionnement de la commission.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais laisser M. Gagnon...

Le Président (M. Rochefort): Sur ce que j'ai, c'est bien indiqué "mars 1986", transmis par le Conseil du trésor. Je ne voudrais pas qu'on prétende procéder à la vérification des engagements financiers de mars 1986 tout en faisant mars 1985 qui a sûrement déjà été fait d'ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que...

Le Président (M. Rochefort): Vous comprendrez, M. le ministre que, pour le bon déroulement de nos travaux, je souhaite qu'on s'entende sur ce qu'on fait.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va se comprendre très vite. La première page qui dit: "OPDQ, subventions à divers organismes à titre d'aide financière pour la réalisation de divers programmes d'intervention régionale. Voir liste jointe: 5 pages.

Le Président (M. Rochefort): Lorsqu'on parle, M. le ministre, des engagements 19 à 48 et 50 à 57 en colonne de gauche. (20 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Lorsqu'on arrive aux projets qui sont à l'intérieur de la liste, ce sont des projets de mars 1985. Il a dû y avoir une erreur quelque part.

M. Brassard: M. le Président, je ne sais pas s'il y a une erreur mais je vous signale qu'il y a un projet dans mon comté, le projet 54...

Une voix: Projet 54?

M. Brassard: Municipalité de Delisle. Aménagement d'un centre communautaire à Delisle. C'est sûrement un engagement de mars 1986. Remarquez que la plupart de ces projets, j'en conviens avec vous, ont été décidés alors qu'on était encore au gouvernement. Cela a suivi son cours.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de Delisle?

M. Brassard: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une décision, un CT.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, M. le député de Lac-Saint-Jean, sur la paternité de Delisle, je voudrais qu'on mette cela en suspens quelques instants. Non, non. J'ai dit en suspens. Je n'ai pas dit qu'on n'en parle pas. Au contraire. Je vois

devant moi deux candidats évidents à la paternité. Je voudrais avant tout qu'on règle l'année avant de régler la paternité.

M. Brassard: Je vous signale que le projet 54 c'est sûrement à l'engagement de mars 1986. Les autres, il faudrait vérifier.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a véritablement un mélange, parce que j'en vois que je n'ai jamais vus passer et j'ai une pas pire mémoire.

Dans le cas de Delisle, je peux dire au député de Lac-Saint-Jean que, effectivement...

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, M. le ministre. Régions l'année. Après cela, je suis disponible pour la paternité.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce n'est pas une question de paternité. Je veux tout simplement vous indiquer que ma mémoire ne me fait pas défaut habituellement. Dans le cas de Delisle, je veux tout simplement vous indiquer que je me souviens de l'avoir autorisé. Ma grande surprise, c'est de voir que ce dossier n'a pas été réglé avant que j'arrive.

Le Président (M. Rochefort): Correct. Je vous rappelle à l'ordre, s'il vous plaît. S'il vous plaît. Je répète. Au-delà de qui a autorisé quoi dans le dossier précis, je vous demande, avant qu'on aille plus loin, qu'on sache de quoi on parle.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Dans le cas de Delisle?

Le Président (M. Rochefort): Non, non, non, non. Je ne vous parle pas de Delisle. Je vous parle du document que le Secrétariat du Conseil du trésor a transmis au Secrétariat de la commission de l'aménagement et des équipements aux fins de vérifier les engagements financiers de mars 1986 de l'Office de planification et de développement du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je pense qu'on vient de se comprendre un peu. C'est que mars fait partie de l'exercice financier 1985-1986 alors qu'avril, lui, fait partie de 1986-1987. On est loin pas mal, n'est-ce pas? Je pense qu'on finit par se comprendre.

Le Président (M. Rochefort): Je voudrais juste comprendre ce qu'on finit par comprendre, au-delà des années financières. C'est déjà un élément de réponse.

M. Côté (Charlesbourg): Quand même important.

Le Président (M. Rochefort): Bien, j'ai dit qu'il y a quand même un élément de réponse. Mais ces engagements-là datent donc de mars 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Mais je comprends qu'ils sont à l'année financière qui précède l'année financière dans laquelle nous nous trouvons et que nous achevons.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne pourrais pas vous garantir que dans la liste, à moins qu'il soit passé bien des affaires que je n'ai pas vu passer... Il y a certains cas que je vois là que j'ai effectivement vu passer, mais je ne saurais vous dire et vous garantir que dans tous les cas c'est passé à ce moment-là. En tout cas, mars 1987... Certains cas, oui mais d'autres, non.

Je ne sais pas d'où vient la liste. Est-ce que c'est le trésor qui vous expédie cela? Cela ne serait pas la première fois.

Le Président (M. Rochefort): Comme c'est le trésor qui nous expédie tout le reste des documents sur lesquels nous avons travaillé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Sauf que... peut-être laisser M. Gagnon.

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

M. Gagnon (Jacques): La liste devant nous, les dossiers de 19 à 57, la majorité de ces dossiers datent de mars 1985. D'accord? Sauf que des engagements sont pris à un moment donné pour un dossier alors que la réalisation peut être deux mois, trois mois, quatre mois, cinq mois, six mois plus tard.

Dans le cas qui nous occupe ici, les numéros comme 20, par exemple, cela date de mars 1985. Alors, c'est la liste de départ qui, à toutes fins utiles, est erronée, parce que ce ne sont pas les engagements de mars 1986.

Le Président (M. Rochefort): J'ai le goût de tenter de vous aider.

M. Gagnon: Oui, mais allez donc...

Le Président (M. Rochefort): J'ai le goût de tenter de vous aider.

M. Gagnon: Je vais répéter, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): J'ai bien compris.

M. Gagnon: La liste des dossiers qu'on a là, pour la majeure partie, ne sont pas de

mars 1986 mais de mars 1985. La liste reçue, c'est cette liste qui relève des dossiers de mars 1985. C'est tout.

Le Président (M. Rochefort): C'est tout. Vous comprendrez que pour la commission, ça ne peut pas être tout. Ce que j'ai le goût de vous suggérer comme explication - et je m'arrêterai là - c'est qu'il s'agit peut-être de dossiers faisant partie de la programmation initiale de mars 1985 et de l'année suivante, au chapitre des engagements, dans le Fonds de développement régional. Mais pour l'engagement financier, c'est-à-dire l'enclenchement du processus de dépenser des fonds de l'État dans un projet X, Y ou Z, ça daterait de mars 1986. Ne serait-ce pas possible? Déjà en mars 1985, ces dossiers avaient peut-être été acceptés au Fonds de développement régional, mais le Conseil du trésor a enclenché l'engagement financier au sens trésor du terme, en mars 1986.

M. Gagnon: Cela se pourrait que ce soit au moment de la dépense, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): On va le vérifier à nouveau. On va tenter de tirer ça au clair. Je suis dans le brouillard. Si vous voulez l'explication de Delisle, on peut y revenir.

Le Président (M. Rochefort): Je vais accepter les explications sur les dossiers que vous voudrez aborder.

M. Brassard: L'explication de Delisle est très simple. On va certainement faire consensus. Cela fait partie de la programmation 1985-1986 du Fonds de développement régional. À l'époque où on était là, on l'a inscrit au Fonds de développement régional. Comme on voit qu'elle apparaît sur la liste des engagements financiers de mars 1986, cela signifie que le Conseil du trésor a autorisé la dépense de ce projet déjà inscrit au Fonds de développement régional en mars 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais peut-être donner un complément d'information au député de Lac-Sain-Jean pour son édification personnelle et la mienne. L'autorisation a été donnée le 29 du 11^e mois 1985. M. Gagnon a signé le 2 du 12^e mois 1985.

M. Brassard: Le 2... Il s'est passé quelque chose...

Le Président (M. Rochefort): C'est sûrement une journée où M. Gagnon était libre pour vaquer à de telles occupations. Une journée, où peu d'autres personnes à cette table pouvaient être disponibles pour

s'occuper de cela.

M. Brassard: M. Gagnon n'avait sûrement pas de tournée à faire cette journée-là.

M. Côté (Charlesbourg): On me signale qu'une autorisation dans Bonaventure a été signée à la même date. De toute façon, on doit constater que les deux députés ont été réélus.

M. Brassard: Voilà.

Le Président (M. Rochefort): J'imagine qu'au moins deux, quatre, six, sept députés souhaiteraient voir inscrits des dossiers...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai pris de bonnes notes et je m'organiserai pour faire réélire les prochains avant même l'élection.

Le Président (M. Rochefort): C'est bien sept députés.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Le Président (M. Rochefort): J'ai dit sept députés.

M. Côté (Charlesbourg): Pour autant que tout le monde est réélu à la prochaine, on ne s'en plaindra pas.

Le Président (M. Rochefort): Oui, on pourrait parler de la table ici, on pourrait parler d'autres lieux.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on va faire la vérification qu'il faut et fournir la liste...

Le Président (M. Rochefort): J'ai le goût de suggérer - je ne veux pas qu'on traîne cela jusqu'à la fin de nos jours - qu'on pourrait suspendre à nouveau mars 1986. De toute façon, on a des choses au menu ce soir. Cela éviterait de discuter de choses dont on n'a pas à discuter ou pour lesquelles on n'aurait pas les documents. Pour le bon déroulement des travaux, on pourrait faire ces engagements.

M. Brassard: Oui, d'accord.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il y a consentement de la part des membres de la commission là-dessus? On pourrait suspendre mars 1986...

M. Brassard: Ceci ne nous empêche pas de poursuivre le dialogue sur le sujet qu'on avait abordé.

Le Président (M. Rochefort): Les consentements entre les membres de la commission, je suis là pour les respecter.

M. Côté (Charlesbourg): Sur Delisle.

M. Brassard: Non, Delisle, c'est réglé. J'ai justement assisté à une soirée au centre communautaire...

Le Président (M. Rochefort): Disons qu'on s'entend formellement. Mars 1986 est suspendu de nouveau, jusqu'à ce que ce soit clarifié, auquel cas cela reviendra à une prochaine vérification des engagements financiers. Cela va? Bien.

Août

On va à août 1986, maintenant?

M. Brassard: Avant de poursuivre, j'aurais...

Le Président (M. Rochefort): Si vous me permettez, on va entamer août 1986 parce que, techniquement, on n'est plus dans quoi que ce soit.

M. Brassard: D'accord, parfait, août 1986.

Le Président (M. Rochefort): On va aller à août 1986, engagement 28. Là, M. le député de Lac-Saint-Jean, je vous reconnais de nouveau.

M. Brassard: M. le Président, je reviens sur les propos du ministre. Si je comprends bien, le ministre n'a pas l'intention - là-dessus je suis pleinement d'accord avec lui, je l'approuve entièrement - d'introduire des normes à l'intérieur du Fonds de développement régional, de faire du Fonds de développement régional un programme normalisé. Le Fonds de développement régional est un instrument apprécié dans toutes les régions, du fait qu'il est souple et qu'il n'est pas encarcené dans des normes et des critères serrés. Je comprends cela.

Donc, cela veut dire qu'il a l'intention, cependant, de mettre l'accent sur ce qu'il appelle les éléments structurants, c'est-à-dire des projets qui auraient des effets créateurs d'emplois, des effets qui génèreraient de l'activité économique. C'est un peu comme cela que j'ai saisi le sens qu'il entend donner à l'élément structurant, mais qu'il n'a pas l'intention, cependant, d'écarter de façon totale et absolue le financement de projets à caractère plus communautaire.

Ce qui me fait dire, M. le Président, finalement que, à partir des propos du ministre, je ne perçois pas personnellement un virage majeur, dans l'utilisation du Fonds de développement régional. Je pense qu'il a toujours eu ce caractère de souplesse, d'une part; et, d'autre part, il a à la fois servi à des projets structurants - pour employer son expression - et aussi à des projets de

caractère communautaire. Je pense qu'on pourrait relever la liste des projets financés par le FDR depuis un certain nombre d'années et on trouverait des projets qui se situent dans l'une ou l'autre de ces catégories. On verra, dans les années qui viennent, si l'accent est davantage mis sur les éléments structurants plutôt que sur le communautaire.

Enfin, l'explication du ministre me satisfait dans le sens que le Fonds de développement régional va demeurer un instrument souple. Cela m'apparaît essentiel. Ce n'est pas un instrument encarcené dans des normes. Il y a beaucoup de souplesse dans son utilisation et je pense que c'est le caractère qui fait que tout le monde apprécie cet outil de développement. Voilà!

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

M. Côté (Charlesbourg): Un simple mot, M. le Président. Je ne sais pas si on y parviendra, du moins on va tenter de le faire, ce sera de donner davantage d'importance à des projets structurants répondant aux normes qui existent au Fonds de développement régional. Dire qu'il n'y a pas de normes, ce n'est pas vrai, il y en a. Ce sont des normes de participation financière, compte tenu du taux d'enrichissement de chacune des municipalités qui demandent un projet. C'est elle la norme.

Dans ce sens, ce qu'on tente de faire, c'est de mettre davantage l'accent sur des projets structurants que sur des projets communautaires. Ce que j'ai dit tantôt, cela ne veut pas dire que d'autres projets communautaires ne pourront pas être supportés. Je pense qu'il s'agira de les analyser un à la fois, compte tenu des besoins de chacune des communautés locales. Effectivement, le Fonds de développement régional, comme cela a été le cas à Port-Menier, peut faire la différence entre la non-réalisation et la réalisation d'un projet qui va servir à toute une communauté. C'est aussi un élément extrêmement important. A partir du moment où le centre communautaire est construit ou réaménagé, ne venez pas frapper à la porte de l'OPDQ pour avoir de l'argent pour l'exploitation, c'est non! Fini. Pour le fonctionnement, les gens devront s'organiser.
(20 h 45)

Là où on intervient avec des sommes, dans certains cas, pour le fonctionnement ou l'exploitation c'est, durant une période limitée, pour permettre un développement industriel. Tantôt, on pourra parler de virage majeur, moyen, mineur. En tout cas, c'est l'orientation qu'on veut donner et qu'on a commencé à donner. Je vous avoue très franchement, ce n'est pas facile. En période de compressions budgétaires, l'OPDQ est

sollicitée pas mal plus qu'en temps normal et les ministères sectoriels qui n'ont pas l'argent pour réaliser certains projets disent tout simplement: Allez voir l'OPDQ. Peut-être pourra-t-elle réussir à réaliser votre projet. Ou un ministère sectoriel dit: On est prêt à y aller à 50 % de la facture gouvernementale pour autant que l'OPDQ fournisse l'autre 50 %. C'est cela.

M. Brassard: Je vous fais seulement remarquer, M. le ministre, que je suis d'accord pour que le Fonds de développement régional ne serve pas à financer le fonctionnement mais, à ma connaissance, cela n'a jamais été le cas, du moins dans le secteur dit communautaire. Je n'ai pas souvenance de subvention de fonctionnement dans le secteur communautaire par le biais du Fonds de développement régional.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous faire part d'un cas. Vous vous rappelez les fameux drapeaux de Bérubé à Matane?

M. Brassard: Les quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Les fameux drapeaux de Bérubé à Matane. Il y en avait un peu tout le long: Les Boules, Grosse-Roche, ces coins-là, après 1981.

Une voix: C'était pour Québec 1984.

M. Côté (Charlesbourg): On a engagé du monde pour aller dans le bois couper des épinettes et des sapins qui avaient l'air bien droits. M. Bérubé donnait des drapeaux du Québec. On a planté des mâts un peu partout le long de la route pour faire flotter le drapeau du Québec. C'est le genre de projets..

Une voix: C'était financé comment?

M. Côté (Charlesbourg): Financé par l'OPDQ. C'est ce genre d'affaire qui est très structurant.

M. Brassard: Est-ce qu'il y a encore des drapeaux actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): Non, parce que M. Bérubé est parti.

M. Brassard: Ah! Les mâts sont-ils encore là? Oui?

M. le Président.

Une voix: M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Au mois d'août... Je passe au programme PECEC. Là aussi, j'ai des questions, surtout d'ordre général qui concernent tous les autres mots qui suivent.

On est à la fin de janvier. Des crédits étaient prévus, si je me souviens bien, un montant de 22 500 000 \$ pour le programme expérimental de création d'emplois communautaires, PECEC. Est-ce que le ministre serait en mesure de faire rapidement le point sur l'utilisation de ces crédits budgétaires? Est-ce que c'est épuisé? Est-ce qu'il reste encore des fonds? Quel est le point général sur l'utilisation de ces 22 500 000 \$ actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): Il reste encore de l'argent.

M. Brassard: Oui. De l'ordre de?

M. Côté (Charlesbourg): Divisez le budget par le nombre de mois. Il reste deux mois. Il reste 3 000 000 \$ ou 4 500 000 \$.

M. Brassard: Est-ce que... J'ai remarqué que, dans tous les projets, les subventions étaient de l'ordre de moins de 75 000 \$, ce qui signifie par conséquent - à moins que les normes aient été modifiées - que les décisions ont été prises en région.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur.

M. Brassard: Est-ce que c'est un parti pris de la part du ministre, une volonté arrêtée de privilégier les petits projets et d'orienter les projets réclamant des subventions supérieures à 75 000 \$ vers d'autres ministères ou sociétés d'État, la SDI par exemple, et de privilégier carrément dans le cadre de ce programme, les petits projets qui exigent des subventions généralement inférieures à 75 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Lac-Saint-Jean pose une question qui mérite qu'on s'y attarde un peu. Effectivement, PECEC, lorsqu'il s'agit de montants de moins de 75 000 \$ est administré en régions est totalement décidé en régions. Au-delà de 75 000 \$, c'est un comité provincial qui décide si oui ou non. J'avais mes petites idées en mars 1986 et j'ai quand même voulu tenter l'expérience une année complète sur l'utilisation de PECEC. Je me pose des questions et je vais vous en poser une, le plus honnêtement possible. Je vais même tenter de me répondre, pour faire comme le député de Bertrand.

Est-il normal que des projets de moins de 75 000 \$ soient décidés en région sans aucun droit de regard du ministre qui, lui, éventuellement aura à supporter et à défendre des décisions prises en région? Peu importe la décision prise en région, c'est le ministre qui est poigné pour la défendre. On ne rappellera pas les moments mémorables de l'épisode de Sept-îles lorsque le député

de Duplessis a presque été mis à nu. Il reste que ce sont des épisodes déplaisants à vivre. Je m'interroge actuellement très sérieusement sur un mécanisme qui va permettre - si la responsabilité ministérielle est totale - que la responsabilité ministérielle puisse, à un certain moment, s'exercer.

J'ai demandé à des gens de se pencher sur ce problème pour qu'on puisse, en fin de compte, avoir pleine connaissance de ce qui peut se passer dans ces dossiers. Je ne voudrais pas me retrouver avec un autre sex-bar à défendre en Chambre comme vous avez été obligé de le faire, sans même avoir donné votre autorisation ... Je pense que certaines choses ne marchent pas. L'imputabilité, je crois à cela, mais on ne vient pas souvent répondre aux questions en Chambre quand c'est décidé en régions. Il faut se poser la question; effectivement, je me la pose. J'ai eu l'occasion de poser un certain nombre de questions aux responsables de l'OPDQ et on réfléchit là-dessus très sérieusement actuellement. J'aurai l'occasion de rencontrer les représentants de l'OPDQ dans les régions très prochainement, d'ici trois semaines, et c'est un sujet qui sera mis sur la table afin d'avoir leur opinion. Un mécanisme sera certainement ajouté quelque part, qui fera que ça prendra un sceau de l'autorité ministérielle avant de payer. Sinon, qu'on n'impose pas au ministre la responsabilité de décisions sur lesquelles il n'a aucune espèce d'autorité.

La question n'est pas de passer au crible toutes les décisions prises en régions et d'éliminer tout ce qui est bon en termes d'analyse d'une région. Il existe une forte tendance, depuis les trois dernières années... Dans les projets de PECEC, il faut se dire une chose: Il y a des gens habiles! Il y a des gens très habiles qui, dans une situation normale, auraient postulé pour une demande de 100 000 \$. Ils se disent: 100 000 \$ au national, je n'ai peut-être pas de chance de les obtenir mais 74 500 \$ ou 74 900 \$ au régional, j'ai bien plus de chance de les avoir. Donc, on reste en régions et on se contente de ce qu'on a.

Je me suis même laissé dire qu'il y avait au Saguenay-Lac-Saint-Jean un dossier en particulier dans le domaine de la viande.

M. Brassard: Dans le domaine de...

M. Côté (Charlesbourg): De la viande. Il y avait eu une subvention de 74 500 \$ qui, peut-être, au plan national n'aurait pas passé.

M. Brassard: Pour la distribution.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne veux pas dire qu'il y a eu de sombres influences derrière la décision qui a été prise. Loin de moi cette pensée. Le projet était supérieur,

on l'a baissé en bas de 75 000 \$ pour permettre de le passer. C'est vrai au Saguenay-Lac-Saint-Jean; ça peut être vrai ailleurs aussi. Cette tendance observée au cours des trois dernières années, c'est définitivement que le CAP national est bien plus difficile à passer que le CAP régional. Je n'engage pas le président de l'OPDQ là-dessus; j'en fais moi-même le constat. Je suis à regarder un certain nombre de choses en ce sens et il y aura certainement une mesure corrective. Si je suis responsable, je serai responsable "all the way", pas seulement quand tout est fait et décidé. Si je suis responsable et répondant à l'Assemblée nationale pour les engagements pouvant être pris à ce niveau-là, je me trouverai bien une poignée quelque part où je serai capable de dire oui ou non, à un moment donné.

M. Brassard: Ce qui signifie, par conséquent, qu'actuellement, même sur le plan administratif, le P.-D.G. de l'OPDQ n'a pas le pouvoir d'examiner les décisions prises en régions et ne jouit pas d'un certain droit de veto.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

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

M. Gagnon: Merci, M. le Président. Effectivement, comme président de l'OPDQ je n'ai pas d'autorité sur un dossier analysé par un CAP sauf sur un dossier qui aurait fait l'objet préalable d'ententes entre un ministère et l'OPDQ. Je vous donne un exemple, les centres d'accueil pour personnes âgées; une entente de non-intervention existe entre le ministère des Affaires sociales et nous. À ce moment-là, si on me demande un avis comme président de l'OPDQ et président du comité directeur en provenance d'une région, je pourrai exiger de la région de ne pas analyser ce dossier-là à cause de l'entente préalable. Dans les autres cas le CAP est autonome au niveau de sa décision.

M. Brassard: Je comprends très bien les préoccupations et les inquiétudes du ministre mais je formule un souhait à savoir que le mécanisme qu'il choisira ne constitue pas une entrave trop grande à la rapidité du cheminement des dossiers, d'une part, et que, d'autre part, l'autonomie régionale - je pense que cet aspect des choses est positif - en cette matière, dans ce programme-là ne soit pas non plus trop largement entamée ou diminuée. Tout en comprenant fort bien les préoccupations exprimées par le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'adresse au député de Lac-Saint-Jean qui a été ministre et qui a lui-même eu à répandre à des questions à l'Assemblée nationale. Il est

fort embêtant de répondre à des questions sur des dossiers spécifiques lorsque vous n'avez eu strictement rien à dire, sauf aller chercher les crédits dans un budget et, à l'occasion de l'étude des engagements financiers, venir répondre aux questions sur des dossiers qui n'ont pas été décidés par vous. Au Fonds de développement régional, l'analyse faite par les régions, est ensuite transmise au central, à l'OPDQ, pour décision et approbation de la part du ministre. C'est un principe qui fonctionne très bien actuellement. Il est anormal que même le président de l'OPDQ n'ait rien à dire à ce niveau-là. Il a quand même des responsabilités en termes d'utilisation des fonds publics qui relèvent du ministre. Je pense qu'il faut se trouver une poignée à ce niveau-là. Quant au souhait du député de Lac-Saint-Jean qui veut que ça ne retarde pas indûment le processus de décision, ce qui vient sur le bureau du ministre actuellement n'y traîne pas longtemps. Je n'en prendrai que pour exemple la rapidité d'exécution dans le dossier d'Alma à un point tel que même le député de Lac-Saint-Jean n'a même pas eu le temps d'intervenir.
(21 heures)

M. Brassard: Je n'ai même pas eu le temps de vous féliciter, M. le ministre, parce que vous avez eu un problème aérien à ce moment. Je ne sais pas si vous vous en souvenez. Mais je comprends bien que le mécanisme auquel vous songez n'aura pas pour effet d'enlever le pouvoir d'analyse et de décision actuellement en régions. Cela va être un mécanisme qui va permettre de...

M. Côté (Charlesbourg): D'analyser.

M. Brassard: De superviser et de réviser.

M. Côté (Charlesbourg): D'analyser et de recommander. En fin de compte, le pire qui peut arriver c'est que l'odieux d'un non relèvera du ministre. Cela va être facile. Ils vont pouvoir dire oui à tout. Puis, en fin de compte, c'est le ministre qui va dire non et qui aura à expliquer son non. C'est encore bien plus ahalant que d'expliquer un oui. Mais au moins, s'il y a des flagosses en cours de route et s'il y a des dossiers qui ne devraient pas être acceptés, je ne suis pas sûr que dans certains cas aller subventionner des boules de quilles, ce soit exactement la vocation de PECEC; je ne suis pas sûr que cela roule bien gros. Je pense que ce sont des questions comme celle-là que je devrais me poser et poser à ceux qui ont décidé. Dans ce sens, je pense qu'une bonne partie de l'intégrité et de l'imputabilité sera respectée puisque celui qui a la responsabilité d'aller chercher les crédits, de les défendre saura au moins ce qu'il défend comme décision - cela me paraît une règle

élémentaire - tout en respectant le processus d'analyse de la région qui, normalement, connaît beaucoup mieux que n'importe qui les dossiers en question.

M. Brassard: Si on fait exception de cet aspect des choses, est-ce que le ministre accorde toujours une bonne cote au programme PECEC?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. Et pour pousser ma sincérité encore plus loin, au-delà de ce que j'ai pensé et au-delà de ce que mon parti a pensé, je vous témoignerai jusqu'à quel point c'est un programme souple, qui peut certainement aider des régions et qui doit continuer, avec quelques ajustements que je pourrais qualifier, à ce moment-ci, de mineurs.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons maintenant à l'élément 28 du mois d'août.

M. Brassard: Cela va pour le mois d'août.

Le Président (M. Saint-Roch): Le mois d'août est considéré maintenant comme vérifié. Nous allons maintenant passer au mois de septembre. Engagement 33?

Septembre

M. Brassard: Engagement 33. Ah oui! Est-ce que l'étude est terminée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Est-ce que cette étude a été faite par SOQUIA parce que SOQUIA, dépendamment des résultats de l'étude, a des intentions d'intervenir dans le dossier Julac?

M. Côté (Charlesbourg): C'est de l'argent de l'OPDQ qui a servi à payer l'étude. Mais le mécanisme qu'on a pris par SOQUIA, c'était pour l'expertise des gens dans le domaine du bleuets. Cela nous permettait de procéder beaucoup plus rapidement que par une autre procédure qui aurait été beaucoup plus longue.

Effectivement, à cette étude de 35 000 \$ s'en est ajoutée une autre lorsque nous avons pris connaissance de cette première étude, une étude additionnelle qui a été donnée sur l'impact éventuel d'une fermeture de Julac sur l'ensemble de l'économie de l'année.

M. Brassard: S'est ajoutée à celle-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Au moins de 5000 \$ compte tenu du fait que les gens

avaient déjà les données et qu'il s'agissait de compiler et de retourner en régions faire un certain inventaire. Nous les avons actuellement entre les mains.

M. Brassard: Les deux études?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Vous comptez en faire quoi? Allez-vous y donner suite, les rendre publiques, en divulguer certaines recommandations?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que les rendre publiques, à ce moment-ci, cela ne servirait pas très bien la cause.

Lors de mon récent passage à Saint-Félicien, j'ai annoncé une subvention de 300 000 \$ au jardin zoologique...

M. Brassard: Je n'ai pas eu le temps de vous féliciter non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux remercier le député de Lac-Saint-Jean, qui l'a fait par l'entremise de M. Jean-Jacques Samson, du **Soleil**. Ce n'était pas le cas nécessairement du député de Roberval qui avait manqué, semble-t-il, une réunion de stratégie. J'ai eu l'occasion à ce moment-là de rencontrer les intervenants du milieu, le maire de Dolbeau, les promoteurs que nous avons rencontrés - quand je dis nous, j'inclus SOQUIA, toujours sous la responsabilité de l'OPDQ, puisque dans ce cas-là le dossier de relève de Julac inc. a été assumé par l'OPDQ à ma demande. Nous avons convoqué les intervenants du milieu le vendredi 9 janvier au matin, en même temps que les gens de Saint-Félicien venaient pour le zoo, rencontre à laquelle participaient les ministères de l'Industrie et du Commerce, de l'Agriculture, SOQUIA et l'OPDQ. J'ai présidé la réunion de façon à donner une certaine orientation ou une volonté politique dans le cas du dossier. J'ai très clairement signifié aussi aux promoteurs qui étaient là que le sauvetage ne saurait se faire uniquement par le gouvernement, mais que, comme dans le cas du jardin zoologique, le milieu devait très clairement non pas seulement s'exprimer comme il l'a fait sur le dossier de manière unanime au niveau de toute la région, mais aussi s'impliquer au plan financier de manière substantielle pour un sauvetage.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler à vous qui avez été du gouvernement, que l'élément majeur des difficultés financières ou du moins un des éléments majeurs des difficultés financières de Julac inc. réside dans le fait que le gouvernement, sous la férule de M. Biron, a éliminé la taxe de 9 % sur les produits de la pomme pour les cidres alors qu'il l'a maintenue sur le vin

fait à base de bleuets et que ces 9 % ont très lourdement taxé l'entreprise. Si je ne m'abuse, soit de votre part ou de la part du député de Roberval, j'ai vu des lettres au dossier qui répondaient à une demande du milieu à l'époque pour éliminer la taxe de 9 %, ce que le gouvernement n'avait pas fait à l'époque, ce qui fait un manque à gagner d'environ 1 200 000 \$ pour la période courue. C'est la majeure partie de l'impasse de Julac Inc., actuellement.

M. Brassard: Effectivement, je connais le problème de la taxe. Là-dessus, j'ai deux questions, également. Est-ce que cela signifie que vous avez l'intention, avec tous les intervenants que vous avez mentionnés tantôt, d'en arriver à un plan de sauvetage de l'entreprise impliquant le milieu, comme vous l'avez indiqué aussi? Est-ce que l'objectif à court terme est d'en arriver à mettre au point et à mettre en oeuvre par la suite un plan de sauvetage de Julac Inc., et, d'autre part, comme vous êtes maintenant au gouvernement, est-ce que dans ce plan de sauvetage il pourrait y avoir comme élément l'abolition de cette taxe que nous n'avons pas abolie au moment où nous y étions?

M. Côté (Charlesbourg): Nous aurons demain une réunion fort importante en fin d'après-midi après le Conseil des ministres avec le ministre de l'Agriculture, M. Pagé, les représentants de SOQUIA, M. Gagnon, de l'OPDQ, et moi-même, pour faire une dernière analyse des données que nous avons et des solutions d'avenir pour relancer l'entreprise. Nous abordons le dossier de manière positive en nous disant ce qu'il faut faire pour sauver le dossier et non pas: Est-ce que, le dossier, on peut le sauver? C'est dans cet esprit que nous examinons ce dossier, toute la panoplie de solutions possibles sur lesquelles nous devons nous pencher. Ultérieurement, nous irons faire une visite au Conseil du trésor et au ministre des Finances quant aux solutions que nous choisirons et quant aux décisions que le gouvernement devra prendre dans ce dossier.

M. Brassard: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 33 est vérifié? J'appelle maintenant l'engagement 34.

M. Brassard: Une question que j'aurais pu poser tantôt: Est-ce qu'il serait possible, une fois l'année financière terminée, de faire parvenir aux membres de la commission un bilan global du programme PECEC, le nombre d'emplois créés par région, les investissements générés, etc.?

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait

faire en sorte que, lorsqu'on se retrouvera pour analyser les crédits de l'année 1987-1988, on puisse déposer à la commission, puisque l'année sera terminée à ce moment-là, le bilan de l'année 1986-1987.

M. Brassard: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 34 est vérifié?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'engagement 35.

M. Brassard: J'aurais une question générale là-dessus. Tantôt, le ministre a mentionné à plusieurs reprises que son intention n'était pas de financer les opérations, mais de financer des immobilisations à même le Fonds de développement régional. Dans ce mois-ci, comme dans d'autres mois, d'ailleurs, on constate qu'il y a quand même certaines subventions qui ont été accordées pour payer, par exemple, des ressources humaines, embaucher des personnes. Je pense à l'engagement 38, subvention à la Corporation de développement économique de L'Or-Blanc pour fins d'engagement d'une ressource humaine affectée au projet de développement en milieu rural par la corporation: 53 300 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci...

M. Brassard: 39 en octobre, c'est la même chose aussi. Il y en a plusieurs comme ça. C'est déjà arrivé aussi, par exemple, à des MRC. Il s'agit bel et bien, dans ces cas-là, de financement d'opérations et non pas d'immobilisations. Est-ce que le ministre a l'intention, à l'avenir, de ne plus subventionner des activités semblables ou s'il va continuer?

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, je ne suis pas allé plus loin. On parle de l'engagement 38, ça fait référence au sommet de L'Or-Blanc. C'était le premier sommet des MRC qu'on a tenu - les MRC défavorisées dans le cadre d'un sommet - et on a clairement exprimé qu'on pourrait en tenir d'autres dans le cas des MRC défavorisées, comme la MRC Denis-Riverin, par exemple, ou une qui est à cheval...

M. Brassard: Haut-Saint-François. En octobre, il y a Haut-Saint-François, développement économique régional du Haut-Saint-François,

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Lorsque j'ai dit tout à l'heure qu'il y avait des exceptions dans le cas des volets 3 pour

l'aide au développement industriel ou le suivi de sommet des MRC - dans ce cas-ci, ça répond à ce volet-là - qui ont des buts de structuration sur le plan du développement économique.
(21 h 15)

Si, demain matin, il y avait des projets pour ajouter aux CLSC de je ne sais trop où une personne-ressource pour faire du porte-à-porte, amener des clients au CLSC, ce serait non - il faut bien se comprendre - ou d'autres choses de cette nature. Là-dessus, c'est très clair. Dans ce cas-ci, le sommet de la MRC de L'Or-Blanc, cela vise une région qui a eu des problèmes sur le plan du développement industriel, un problème spécifique avec l'amiante. Elle a été le parent pauvre - on ne se penchera pas longtemps sur le bébé pour savoir pourquoi elle a été le parent pauvre du sommet de Sherbrooke - qui avait besoin d'un rattrapage, et c'est ce que nous avons fait. Pour s'assurer que le suivi du sommet et les décisions du sommet de L'Or-Blanc aient les plus grandes chances de réussite, on a dit: Oui, on va aider dans le cas du milieu rural par le volet 3 à mettre une personne à la disposition de la MRC pour le développement rural. C'est effectivement le rôle de l'OPDQ. Tant et aussi longtemps que l'argent de l'OPDQ servira à des opérations comme celles-là, chapeau! On va donner un bon "break", si vous me permettez l'expression, un bon coup de pouce au monde rural pour s'en sortir.

M. Brassard: Si je comprends bien, ce sont des subventions limitées dans le temps.

M. CSté (Charlesbourg): Oui, certainement. Ce qui est récurrent n'a pas d'avenir à l'OPDQ.

M. Brassard: À l'engagement 39 du mois de septembre, le Club de golf Trois-Saumons, est-ce que c'est une corporation privée, un organisme sans but lucratif ou... Le club de golf.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une corporation sans but lucratif et cela faisait l'objet d'un projet de contrats de développement que vous aviez signé avec cette MRC que j'ai voulu respecter pour ne pas vous renvoyer la balle.

M. Brassard: Les contrats de développement expérimentaux?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lac-Saint-Jean, pour le bénéfice de nos travaux, dois-je conclure que les engagements 35 à 39 sont considérés comme

vérifiés?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'engagement 40.

M. Brassard: Juste une petite remarque en passant. Je constate qu'à plusieurs reprises, dans plusieurs cas, les subventions s'étalent sur deux exercices financiers. Est-ce que cela signifie que le ministre a changé sa vision des choses? Je me souviens de remarques véhémentes sur le fait que cela portait sur deux exercices financiers.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre n'a absolument pas changé son fusil d'épaule. Vous serez à même de le constater quand le bilan de fin d'année sera déposé au début de l'analyse des crédits de 1987-1988, lorsqu'on comparera ce qui a été engagé sur deux ans et qui devra conséquemment être payé sur sept ou huit ans par rapport à ce qui avait été engagé sur deux ans et qui a dû être payé sur six ou sept ans. On est loin d'une année électorale. C'est la première constatation. La deuxième, c'est qu'il faut vivre au rythme de la capacité des promoteurs qui, dans plusieurs cas, souhaitent que cela puisse se faire sur deux ans au lieu d'une année. C'est tout simplement par respect de ces gens-là. Si on compare les chiffres de sept ou huit ans, par rapport à six ou sept, il y a encore beaucoup de rattrapage à faire.

M. Brassard: On verra dans trois ans, on fera une petite comparaison dans trois ans.

M. Côté (Charlesbourg): Dans trois ans, on pourra sûrement... Je serai très heureux d'être encore à l'OPDQ pour pouvoir supporter la comparaison.

M. Brassard: Ca va pour septembre.

Le Président (M. Saint-Roch): Les engagements financiers de septembre sont maintenant vérifiés. Nous allons passer au mois d'octobre, à l'engagement 33.

Octobre

M. Brassard: Engagement 35. D'accord. L'engagement 33, c'est le PECEC. D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'engagement 33 est vérifié?

M. Brassard: On n'a pas de remarques particulières.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'engagement 34 est vérifié?

M. Brassard: Ça va.

Le Président (M. Saint-Roch): Vérifié.
Engagement 35.

M. Brassard: C'est quoi l'engagement 34?

Le Président (M. Saint-Roch): Ce sont des subventions d'aide financière à divers organismes.

M. Brassard: PECEC?

Le Président (M. Saint-Roch): PECEC.

M. Brassard: D'accord, cela va.

Une voix: Il y en a deux.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a deux, d'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Vérifié.
Engagement 35?

M. Brassard: Cela va aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va.
Engagement 36?

M. Côté (Charlesbourg): Il a été refusé, M. le Président!

M. Brassard: Oui? Ah? bon! 36, c'est excellent, très beau projet.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Vérifié.
Engagement 37?

M. Brassard: Adopté pour le mois d'octobre.

Le Président (M. Saint-Roch): Les engagements d'octobre sont maintenant complétés.

M. Brassard: En novembre, il n'y a aucun engagement, M. le ministre, cela ne veut pas dire que vous manquez de fonds? Vous n'avez pas reçu d'ordre du Trésor de ne plus dépenser?

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que, comme par le passé, nous recevons des commandes du Trésor. On discute et on se comprend bien.

M. Brassard: On verra les résultats de vos discussions - cela, c'est novembre - en décembre. On verra...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis tout aussi optimiste, M. le député de Lac-Saint-Jean, quant au budget de l'OPOQ que pour celui des Transports.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres questions⁹ M. le député de Lac-Saint-Jean.

M. Brassard: Cela ne concerne pas directement les engagements financiers mais si le ministre y consent on pourrait peut-être parler quelques minutes de la délimitation des régions afin de faire un peu le point là-dessus. Est-ce qu'il y a évolution du dossier?

M., Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Brassard: Est-ce que cela a une chance d'aboutir incessamment?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est ma volonté, à tout le moins. Des gens travaillent sur le dossier à plein temps maintenant et ont pour mission de régler tous les points qui restent en suspens afin d'être en mesure, le plus rapidement possible - je suis pleinement conscient que l'on a quelque retard - d'aller devant le Conseil des ministres pour faire adopter les décrets nécessaires. La volonté clairement exprimée et le souci du détail et de la définition de chacune des démarches consistant à délimiter, sur le plan géographique, les régions, préciser très nettement ce qui est indispensable, ce qui est souhaitable et ce qui est non essentiel à la fois dans le temps, dans sa localisation, à son niveau de fonctionnaires et dans ses coûts nécessitent un peu plus de temps que nous ne l'avions prévu et rencontrent, il faut bien le dire, un peu plus de résistance de la part de l'appareil que nous ne l'aurions souhaité.

En termes clairs, cela veut dire qu'un fonctionnaire bien installé à Montréal - qui peut aller aux Expos, qui peut aller aux Canadiens, qui peut aller voir des spectacles, où il y a des grands marchés, qui peut prendre le métro - ce n'est pas aujourd'hui qu'il va accepter facilement de s'en aller à Mont-Laurier. La résistance se traduit par certains gestes et certaines exigences sur le plan de la décentralisation qui nous obligent à faire encore plus de préparation que nous ne l'avions estimé au départ. C'est ce que nous sommes en train de faire.

M. Brassard: Quand vous parlez de résistance au sein de l'appareil, est-ce que je dois comprendre qu'au sein de la population elle-même et des instances élues, soit municipales, de MRC ou de concertation, les consensus sont maintenant réalité sur la

configuration?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne me fais pas d'illusion quant à cela, sauf que nous avons été élus pour décider, et je vais décider. C'est aussi simple que cela. Ou moins, je vais soumettre des décisions au Conseil des ministres et il n'y aura plus de MRC rattachée à je ne sais trop quoi, ni où, qui vont être suspendues dans le décor pour un certain temps. On a été élu pour décider, on a consulté, c'est clair que ce n'est jamais facile de décider de manière définitive, mais dans certains cas il ne faut pas se faire d'illusion quant à la volonté. Il faut éviter de créer des monstres, il faut créer un certain équilibre, et c'est ce que nous allons faire.

M. Brassard: Puis-je me permettre de demander au ministre s'il a un échéancier, s'il a un moment précis où il compte compléter l'opération?

M. Côté (Charlesbourg): La première fois, je m'étais fixé un échéancier au 22 juillet 1986, qui n'a malheureusement pas été respecté, et, la dernière fois, je n'en ai pas fixé. Évidemment, si je n'avais que cela à faire, ce serait probablement terminé à ce moment-ci. J'ai besoin de mettre mon grain de sel et l'épaule à la roue afin de bien orienter pour que les décisions se prennent. Ceux qui travaillent sur le dossier ont besoin d'une présence, sinon totale, du moins occasionnelle. C'est ce que je vais leur fournir au cours des prochaines semaines afin d'en arriver à une décision la plus rapide possible. Ce n'est pas la volonté qui manque, mais mettre une date pour me faire reprocher par la suite de ne pas avoir respecté la date, je pense que ça ne servirait personne. Nous faisons tout ce qui est humainement possible pour que la décision se prenne très rapidement.

Le Président (M. Saint-Roch): Ceci termine les travaux de la commission. M. le ministre, je tiens à vous remercier, vous ainsi que vos collaborateurs, pour l'apport aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements.

La commission, ayant maintenant complété son mandat, ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 28)