



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le jeudi 28 avril 1988 - No 13

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Conservation du réseau routier	
Évolution des crédits	CAE-511
Sécurité routière	CAE-514
Construction du réseau routier	
Diminution des crédits	CAE-520
Signalisation	CAE-521
Autoroute 13	CAE-523
Autoroute 50	CAE-524
Délais dans la construction des routes	CAE-526
Sortie 311 de Bernières	CAE-528
Crédits périmés	CAE-529
Autoroute 30	CAE-531
Routes dans Lavolette	CAE-533
Sécurité sur le pont Champlain et enquête du coroner	CAE-535
Perte de registres à Quebecair	CAE-536
Contrats à des professionnels	CAE-540
Adoption des crédits	CAE-541

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

M. Lewis Camden

M. Serge Marcil

M. Jean-Pierre Jolivet

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le jeudi 28 avril 1988

Étude des crédits du ministère des Transports

(Dix heures treize minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports pour l'année financière 1988-1989. Au moment de notre suspension, nous en étions aux programmes 3 et 4.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, il y a deux remplacements. M. Paradis (Matapédia) est remplacé par M. Marcil (Beauharnois) et M. Thérien (Rousseau) est remplacé par M. Vallières (Richmond).

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire.

Nous allons poursuivre les discussions sur les programmes 3 et 4. M. le député de Lévis.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Comme le veut la coutume, j'ai dit hier que je déposerais la lettre que j'avais expédiée à M. Mulroney concernant la desserte de la Basse et de la Moyenne Côte-Nord et je pousse l'amabilité jusqu'à vous inclure les communiqués de presse qu'avait émis M. Crosbie et qui ont provoqué la lettre, - le contenu et le ton.

Le Président (M. Saint-Roch): Les documents sont maintenant déposés. Je vous remercie, M. le ministre.

M. Garon: Le ton? Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Côté (Charlesbourg): On peut avoir un ton doux comme j'ai avec le député de Lévis et on peut avoir...

M. Garon: Avec le député de Lévis, vous n'avez pas de mérite, il est aimable.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que mon collègue Pagé m'avait dit.

M. Garon: Ce n'est pas pareil. Je ne suis pas à l'aise avec les coqs "bandy".

M. Côté (Charlesbourg): Pourtant, vous êtes un homme de l'agriculture.

M. Garon: Non, non, je n'ai jamais été un homme d'agriculture, j'ai été temporairement dans l'agriculture.

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je en conclure que ces remarques font partie des activités de soutien au programme 4?

M. Garon: C'est cela.

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

Conservation du réseau routier**Évolution des crédits**

M. Garon: Quand je regarde les chiffres du programme 4 et la hausse des crédits, ce qui me frappe, c'est que ce n'est pas dans les immobilisations que l'on voit la hausse des crédits. Si on regarde les catégories, on se rend compte que les salaires du fonctionnement augmentent de 6 000 000 \$, les communications de 7 000 000 \$; l'entretien, c'est correct, de 12 000 000 \$. Les loyers ont une augmentation de 5 000 000 \$; les transferts de 6 000 000 \$. Ce qui veut dire au fond que, à même des fonds qui viennent de la caisse de la Régie de l'assurance automobile, on se trouve à payer le fonctionnement du ministère des Transports en bonne partie, puisque c'est sous ses rubriques qu'il y a principalement des augmentations. Les rubriques que je viens de vous mentionner sont les suivantes. Les communications passent de 2 000 000 \$ à 9 000 000 \$. Les loyers passent de 55 900 000 \$ à 60 400 000 \$. Les salaires, les traitements et autres rémunérations, 145 900 000 \$ à 151 800 000 \$. De sorte qu'on peut dire que les traitements et rémunérations augmentent de 6 000 000 \$, les communications de 7 000 000 \$, les loyers de 5 000 000 \$. On parle aussi de transferts qui augmentent de 6 000 000 \$, simplement de transferts, de 30 000 000 \$ à 36 000 000 \$. Je ne sais pas ce que c'est au juste. Alors que l'entretien augmente tout simplement de 12 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je ne me prétends pas être spécialiste de l'administration. Si j'avais voulu l'être, je serais devenu fonctionnaire. Comme je suis un homme politique qui tente de faire le plus possible avec le moins, je vais laisser à M. Michaud, mon sous-ministre, le soin de tenter de vous donner quelques explications, compte tenu de certaines choses comptables. À l'âge que j'ai, on ne me reformera pas, alors...

M. Garon: Vous n'êtes pas si vieux que cela.

M. Côté (Charlesbourg): 41 ans. De ce temps-là, on vieillit deux ans par année. Je suis pas mal plus vieux que je le suis en réalité. Je vais finir par prendre une retraite à un moment donné. Il m'en reste moins à faire que j'en ai de fait.

M. Garon: Il faudrait que je demande à votre femme si elle a renoncé à vous corriger.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous répondre pour elle. Comme elle l'a dit à plusieurs reprises, c'est vrai. Elle a effectivement renoncé à me corriger.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que nous lui ferons parvenir une copie du **Journal des débats**, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je serais honoré si vous pouviez même venir le porter directement à la maison.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais maintenant reconnaître M. Michaud.

M. Michaud (Pierre): L'ensemble du budget du programme 4 a une hausse de l'ordre de 18 000 000 \$. Les activités du ministère, c'est évident, se font soit en régie, soit à contrat, soit par protocole. À un moment donné, nous fonctionnons par super-catégories.

Sur la catégorie des dépenses, il s'agit tout simplement de donner une image des dépenses. Quand on dit qu'on fait des travaux d'entretien, ce n'est pas la catégorie de dépenses qui empêche que la dépense soit faite. Il faut que cela se fasse très rapidement. Si on regarde les dépenses de fonctionnement pour le personnel, c'est tout simplement gelé en ce qui regarde les salaires, 151 000 000 \$. Pour les autres dépenses, 251 000 000 \$ au niveau total du programme 4. Pour le capital, 64 000 000 \$.

C'est évident que la plupart des dépenses capitales se retrouvent dans le programme 3, Construction du réseau routier. On doit regarder l'ensemble des crédits dans le programme 4 pour voir la hausse des crédits que le ministère a obtenue par rapport à 1987-1988. Si on regarde justement par rapport à 1986-1987, c'est là où on voit que les hausses du budget apparaissent. Je crois que le budget 1986-1987 était de 439 000 000 \$ au total du programme. Je pense que d'autres ministères comme le ministère des Transports, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, dans leur programme de voirie et de travail pour les loisirs, disons, ont les mêmes problèmes que nous. La catégorie de dépenses importe peu dans les activités du ministère. C'est qu'on doit exécuter des travaux. Ce sont les travaux qui importent. Je préférerais que le budget soit ventilé selon les travaux dans le cas du ministère des Transports, aux programmes 3

et 4, que par catégorie de dépenses. Je pense que cela ne montre pas notre production.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, là-dessus, une information qui peut être intéressante pour les années à venir, c'est qu'on a mis sur pied un comité qui est très avancé pour tenter d'avoir une gestion par projet au niveau du ministère. Ce qui ferait que ce serait bien plus réel quant aux efforts de bonne gestion du ministère et tout le ministère concourrait à cette initiative. Cela nous permettrait effectivement de faire un bon bout de chemin.

M. Garon: Je comprends ce qu'a dit le sous-ministre. Je pense que c'est exact en partie. D'ailleurs, j'ai toujours défendu ce qu'il a dit, contrairement au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, qui dit le contraire. Je ne suis pas convaincu qu'il comprenne encore comment fonctionne la Loi sur l'administration financière. Par ailleurs, je suis obligé de constater que vous avez des postes avec lesquels votre marge de manoeuvre n'est pas grande. Par exemple, les traitements sont pas mal bien visés par les prévisions budgétaires. Quand on voit les immobilisations, par exemple, qui passent de 55 000 000 \$ à 37 000 000 \$ dans le programme 4, ce sont 18 000 000 \$ de moins. C'est beaucoup d'argent de moins dans les immobilisations de la Conservation du réseau routier. Quand on dit que les communications augmentent de 2 000 000 \$ à 9 000 000 \$ et qu'on sait que c'est parce que le compte de dépenses, qui était payé par un autre ministère, va être payé par le ministère des Transports, cela doit être pas mal de 2 000 000 \$ à 9 000 000 \$. Autrement, le Trésor ne vous aurait jamais passé 7 000 000 \$ de plus. Ce n'était pas pour des dépenses effectives de communications. C'est pourquoi, quand on regarde le budget des immobilisations qui passe de 55 000 000 \$ à 37 000 000 \$, je n'ai pas le sentiment que votre marge de manoeuvre pour changer cela est considérable, en regardant le programme 4.

Comme dans le programme 4, en vertu de la Loi sur l'administration financière, vous ne pouvez pas prendre de l'argent de programme à programme, mais seulement d'un élément de programme à un élément de programme, dans les éléments de programme, vous en avez pas mal là-dedans qui sont quasiment figés dans le béton...

M. Côté (Charlesbourg): À moins d'une autorisation obtenue du Trésor.

M. Garon: Pour?

M. Côté (Charlesbourg): Pour changer de programme.

M. Garon: Non, non. Même pas. Non, on ne peut pas. La Loi sur l'administration financière l'interdit. Même si le ministre le veut, il ne le

peut pas. Cela prend un budget supplémentaire.

M. Michaud: C'est-à-dire que vous avez tous les deux raison...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Michaud: Dans le sens qu'on peut changer d'un programme à l'autre en procédant par le fonds de suppléance du ministère des Finances et en gelant un autre programme. C'est possible.

M. Garon: Oui, en gelant un autre programme.

M. Michaud: C'est cela. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Disons que c'est possible.

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Il me semblait aussi...

M. Garon: Ce n'est pas vraiment possible.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me rappelle des souvenirs d'il n'y a pas très longtemps.

M. Garon: Non, mais je vais vous dire pourquoi ce n'est pas vraiment possible. C'est parce que ce n'est pas à même les crédits périmés que vous allez pouvoir faire cela. En gelant vraiment, en faisant des sacrifices dans les programmes avec le fonds de suppléance...

M. Côté (Charlesbourg): Le député de Lévis m'étonne. Qu'il devienne un théoricien, cela m'étonne parce que je l'ai toujours connu comme un praticien...

M. Garon: Bien non, je suis un praticien. J'ai pratiqué avec le Conseil du trésor. On m'a même dit que j'occupais 50 % du temps du Conseil du trésor parce que je sais à quel point ils sont "vimeux".

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est parce que vous étiez têtue si vous occupiez 50 % du temps du Trésor. On a eu quelques échos, nous aussi, des passages du député de Lévis au Trésor. Bien des fois, ils comparent cela...

M. Garon: Donc, le Trésor vous anticipe des gels, pas des gels, mais des périmés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le...

M. Garon: Si dans ses prévisions... Parce que le ministre des Finances, vous l'avez remarqué, anticipe les périmés. Quand il a 275 000 000 \$ de périmés, là-dedans, il sait qu'il

y en a tant qui viennent de chez vous. Si vous lui faites des "flignes-flagnes" pour ne pas périmé les crédits que vous pensez qu'il pensait, qu'il estimait que vous alliez périmé...

Une voix: "Fligne-flagné".

M. Garon: Des "flignes-flagnes"...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon:... enfin une passe administrative, qui n'est pas illégale. Donc, il n'aura pas ses crédits périmés en fin de compte et les prévisions du ministre des Finances vont être irréelles. Alors, il ne voudra pas faire cela.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je dois dire...

M. Garon: Seulement avec le fonds de suppléance, il y a moyen...

M. Côté (Charlesbourg): Si les histoires de relations du député de Lévis avec le Trésor m'ont été...

M. Garon: Elles étaient bonnes...

M. Côté (Charlesbourg):... bien racontées...

M. Garon:... excellentes.

M. Côté (Charlesbourg):... très souvent, je vis les mêmes états d'esprit et les mêmes réussites vis-à-vis du Trésor que le député de Lévis a eus à l'époque comme ministre de l'Agriculture.

M. Garon: Oui! C'est-à-dire que j'avais comme principe que le succès est le fruit du dernier essai.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Michaud: Donc, pour imaginer davantage, disons, qu'il n'y a aucune contrainte pour le ministère dans le programme 4 pour ce qui est de ses activités d'entretien du réseau routier, c'est parce qu'il peut faire des virements entre les catégories de capital, de fonctionnement et de salaires, d'autant plus que je pense que le programme 4 a été distribué par activité. C'est là qu'on voit ce que le ministère fait avec les montants d'argent qui sont dans ce programme. Si on regarde les catégories de dépenses, je ne pense pas, quand on dit qu'on a de la fourniture, que c'est cela qu'on... On fait des couches d'usure, des réparations de conduites et de ponceaux, du rechargement d'accotements, des glissières de sécurité. Ce programme a été déposé dans le cahier des députés, par activité. Donc, c'est beaucoup plus imagé que des catégories de dépenses, dans le cas des programmes 3 et 4, j'en conviens; dans le programme de construction

et le programme 4, les catégories de dépenses ne montrent pas ce que le ministère produit.

M. Garon: Est-ce qu'il serait possible, pour les programmes 3 et 4, de voir ce qui était prévu en 1986-1987 et ce qui a effectivement été réalisé, par catégorie?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que oui.

M. Michaud: Cela a été déposé, je crois.

M. Garon: Quand cela a-t-il été déposé?

M. Côté (Charlesbourg): On va le déposer là.

M. Garon: Je sais que c'est quelque part, mais je me demandais où.

M. Michaud: Ce sont des comptes publics, en fait.

M. Garon: Oui, oui.

M. Michaud: Le comptable contrôle par catégorie de dépenses.

M. Côté (Charlesbourg): On va regarder cela et si on ne peut pas le déposer d'ici la fin de la commission, on l'expédiera.

Sécurité routière

M. Garon: Merci. À la page 10 des crédits, on retrouve des crédits de 1 200 000 \$, activités ministérielles en communications, pour le programme 4. L'an dernier, il n'y avait rien sous cette rubrique. Est-ce qu'il s'agit d'une nouvelle activité, d'un programme spécial du ministre ou...

M. Côté (Charlesbourg): Quel...

M. Garon: À la page 10 du cahier bleu, dans le cahier bleu pâle, en bas, activités ministérielles en communications, 1 200 000 \$.

M. Michaud:... en communications.

M. Garon: Bien, "minist. ", on peut présumer que c'est ministériel parce que c'est une abréviation, mais activités ministérielles en communications, est-ce que cela veut dire du ministère, du ministre ou je ne sais pas? Je me demandais de quoi il s'agissait avec 1 200 000 \$, c'est nouveau...

(10 h 30)

M. Michaud: Ce sont différentes activités, principalement dans le programme de sécurité routière; très prochainement, il y aura une campagne qui sera lancée au Québec par le ministre, principalement sur la signalisation routière. Vous allez voir qu'il y a plusieurs

oranges maintenant sur la route. Je vous donne un "scoop", d'accord. Nos panneaux sont orange. Donc, il y aura une campagne de sensibilisation à la fois de tous les usagers, des travailleurs et des entrepreneurs. Elle va être lancée très prochainement dans le cadre de la campagne de la sécurité routière.

M. Garon: Vos panneaux sont orange?

M. Michaud: Oui, pour les panneaux qu'on voit, disons, sur les panneaux de *courte* durée, les travaux de courte durée, les panneaux sont orange, d'accord. Donc, le "scoop" que je vous donne, c'est de vous dire que l'orange va peut-être être mis en évidence.

M. Garon: Ils vont être plus rouges!

M. Michaud: Non. Attendez les nouvelles. Le ministre va...

M. Garon: Est-ce qu'il y a 1 200 000 \$ pour une campagne sur les panneaux orange?

M. Michaud: Non. Additionnés à cela, il y a le contrôle routier et aussi le Code national de sécurité routière.

M. Garon: Les 1 200 000 \$ au complet restent à la sécurité routière ou...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a même plus.

M. Garon: Je sais bien qu'on parlait hier de la Loi sur le camionnage.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a même plus. En ce qui a trait au budget du ministère, on a réservé 3 000 000 \$ pour l'Année de la sécurité routière. On a considéré que l'argent provenant de la Régie de l'assurance automobile devait être affecté pour une partie à la sécurité routière, puisque c'est l'objectif. Il y a plus que cela, pour la sécurité routière; l'élimination de points noirs, c'en est un aussi.

M. Garon: Oui, c'est important, cela!

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit, c'est qu'on a réservé 3 000 000 \$ de cette somme pour une série d'activités reliées à l'Année de la sécurité routière. M. Michaud, à titre d'exemple, vous a parlé d'une signalisation un peu plus voyante et donc, plus sécuritaire, pour des travaux de courte durée. C'est l'un des éléments. Comme cela fait partie de l'aspect de la communication, c'est pour cela qu'il apparaît 1 200 000 \$ pour les événements reliés à la communication. Alors, il y a bien d'autres choses que le ministère va faire pour l'Année de la sécurité routière avec tout le resserrement des mesures de contrôle. Finalement, il y en aura pour environ 3 000 000 \$.

M. Garon: Est-ce qu'il y a de l'argent là-dedans pour la sécurité routière dans le domaine du camionnage, la loi 73?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, aussi. C'était l'une des questions dont le député de Lévis avait parlé à l'époque. Il avait dit: Coudon, c'est bien beau avoir autant de contrôle que vous le dites, mais allez-vous avoir de l'argent pour le faire? Effectivement, on est allés chercher de l'argent dans cet élément pour défrayer une partie de ce contrôle qui a été régionalisée chez nous. Il y a eu une séance de travail avec tous les directeurs régionaux de même qu'avec les chefs de district pour les sensibiliser à ce phénomène et faire en sorte finalement qu'on puisse aller le plus loin possible sur le plan de l'éducation, de l'information et du respect du nouveau code.

M. Garon: Avez-vous déjà essayé, peut-être que vous l'avez, je ne sais pas, de façon normale, de faire une courbe, si vous avez des données quand vous faites une campagne de sécurité routière dans le sens que la police est plus active ou il y a plus de contrôle? Par exemple dans le domaine du camionnage avec la nouvelle règle de sécurité routière qui va être en application à partir du 1er juillet 1988, quels sont les coûts par rapport aux infractions accrues ou aux pénalités accrues qui font entrer de l'argent dans les coffres du gouvernement? Je ne dis pas cela comme une attrape. Je dis cela juste pour voir ce que cela fait l'un par rapport à l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je ne prendrai pas les transports. Je vais prendre l'expérience qu'on a menée au printemps de 1987 de concert avec la Sûreté du Québec, la Régie de l'assurance automobile et la Commission des transports du Québec pour commencer à resserrer l'application du contrôle de la sécurité routière au Québec. La croissance des infractions pour avril et mai a été phénoménale par rapport aux années antérieures, mais décroissait à partir du moment où il y avait un certain relâchement dans le nombre d'infractions, à partir du moment où il y avait un relâchement de l'application. Avril étant très élevé, mai un peu moins, juin un peu moins, cela se perdait au fil de l'été. Donc, l'objectif n'est pas de donner des billets de contravention. Il y a une chose qu'il faut bien comprendre...

J'imagine que vous devez avoir à peu près le même comportement que moi ou que bien des citoyens qui utilisent les autoroutes au Québec. Si vous ne voyez pas de police, il y a de bonne chance que vous dépassiez la limite de vitesse. Alors, on réagit davantage à la crainte d'avoir une infraction qu'à la crainte d'avoir un accident à haute vitesse. C'est pour cela qu'on dit que la présence est très importante à ce niveau, et le but d'une présence additionnelle n'est pas de

percevoir des billets de contravention, mais c'est davantage de dire aux gens... Il n'y a pas beaucoup de gens qui aiment donner des billets, on l'a vu par les agents, mais c'est pour cela qu'avec la Régie de l'assurance automobile on a tenté l'année dernière de bonifier le travail sur le plan éducatif. Cela a fait rire quelques personnes, l'histoire de créer un genre de concours où la personne qui était arrêtée et qui n'avait pas d'infraction recevait un coupon qui la rendait admissible à un concours avec le réseau Quatre-Saisons qui faisait en sorte que les gens pouvaient gagner des prix.

Il y a au-delà, si mon souvenir est bon, de 240 000 personnes qui ont expédié leur coupon pour le concours et qui ont donc respecté les lois et règlements du Québec. Il faut tenter de faire comprendre à la population que le billet de contravention est une mesure punitive, bien sûr, mais qui vise à faire respecter les lois et règlements. En ce sens, on met encore plus d'efforts cette année. On va encore beaucoup plus loin avec la Sûreté du Québec sans, bien sûr, affecter son autonomie, et avec les corps policiers municipaux puisque mes représentants ainsi que ceux de la Régie de l'assurance automobile ont rencontré la table Québec-municipalités il y a deux semaines - ce devait être moi, mais j'étais hospitalisé et des gens m'ont remplacé - pour les sensibiliser à ce phénomène d'une concertation municipalités et gouvernement du Québec dans l'application de tout cela.

Au-delà de tout cela, il est clair que, lorsqu'il y a une campagne de publicité - là prenons l'exemple du port de la ceinture de sécurité - de concert avec les corps policiers municipaux, il y a une augmentation considérable dans le port de la ceinture de sécurité de telle sorte qu'au mois d'octobre 1987, si je ne m'abuse, la province de Québec est devenue la première province au Canada où se portait le plus la ceinture de sécurité, avec un taux de port de 82 %. C'était dû à une campagne publicitaire, qui influençait les gens, à la présence policière qui vérifiait si, effectivement, les gens la portaient. Mais on n'est pas dupes, à partir du moment où la campagne publicitaire est arrêtée et qu'il y a moins de surveillance des corps policiers, les gens détachent leur ceinture. Mais plus les gens vont l'attacher et être conscients de ce qui se passe... Je voyais le témoignage la semaine dernière de la jeune fille de la Côte-Nord qui a eu un accident, qui est restée paralégique, mais c'est quand même la ceinture qui lui a sauvé la vie. Ce sont des choses qui frappent l'imagination et qui font penser aux gens que le port de la ceinture de sécurité est bien plus bénéfique que bien des gens ne le pensent. Il y a un effet direct sur le comportement des citoyens dans une campagne de publicité avec une surveillance policière.

M. Garon: Avez-vous étudié par rapport à l'Allemagne où il n'y a pas de limite de vitesse

sur les autoroutes? Qu'est-ce que cela donne en Allemagne?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même faire attention...

M. Garon: Je parle des autoroutes, je ne parle pas des...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il n'y a pas de limite de vitesse en Allemagne. Il y a moins d'accidents en nombre, mais ils sont plus meurtriers. Ils sont plus meurtriers au moment où il y en a. Et d'information...

M. Garon: Mais il y en a moins au total.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a moins d'accidents...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... mais les blessures sont plus mortelles et les blessés sont plus gravement atteints.

M. Garon: Mais est-ce qu'il y en a moins... Là, vous parlez par rapport au nombre d'accidents...

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

M. Garon: Mais par rapport au total, le pourcentage est...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire...

M. Garon:... mais en chiffres absolus...

M. Côté (Charlesbourg): Là, c'est plus difficile. Finalement, on ne compare pas nécessairement les mêmes autoroutes avec le même niveau d'utilisation. Pour être capable d'avoir des chiffres qui se comparent très bien, il faudrait avoir la même route, les mêmes conditions, le même niveau d'utilisation et là, à des vitesses illimitées et à des vitesses limitées. Je pense que, en ce sens, vous savez, il y a des choses un peu incompréhensibles. Lorsque mon collègue, le député de Trois-Rivières, avait parlé de hausser les limites de vitesse sur les autoroutes, on avait un peu ridiculisé la recommandation.

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Finalement, je pense que cette recommandation était loin d'être mauvaise, parce qu'elle est le quotidien vécu sur les autoroutes. Allez suivre un cours de sécurité demain matin... Je l'ai appris tout à fait par hasard, parce qu'on a fait suivre un cours de sécurité routière à nos gardes du corps et on leur signifie que la conduite sécuritaire sur une autoroute, c'est 120 kilomètres à l'heure, alors

qu'un gars qui se fait "poigner" à 120 kilomètres à l'heure sur l'autoroute, il a une amende et il perd des points.

À un moment donné, il va falloir départager tout cela. On va y arriver à un moment donné pour savoir qui dit vrai et s'il n'y a pas des décisions à prendre quant à des réajustements. Je m'annonce pas des hausses de limites de vitesse, parce que c'est trop facile pour ceux qui critiquent de faire le lien entre l'augmentation des limites de vitesse sur les autoroutes et le nombre d'accidents.

Mais comme on est en pleine campagne pour tenter de diminuer le nombre d'accidents, les gens font le lien ou il n'y a pas de logique sur le plan gouvernemental. En tout cas, c'est un peu cela quant à la situation.

M. Garon: Il n'est pas certain que ceux qui vont quelque part et qui y vont causent plus d'accidents que ceux qui ne vont nulle part et qui "taponnent" dans le chemin.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il n'est pas certain que ce sont ceux qui vont quelque part et qui savent où ils vont qui causent des accidents par rapport à ceux qui ne vont nulle part et qui "taponnent" sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est un peu là qu'est le phénomène. C'est qu'il y a des gens qui empruntent l'autoroute dont la limite minimale est de 60 kilomètres... Forcément, si vous augmentez à 120 kilomètres, il faudrait que les 60 kilomètres deviennent 80, parce que ce qui est dangereux sur les autoroutes, c'est l'écart entre le minimum et le maximum.

Alors, s'il y a des gens sur les autoroutes qui conduisent à 60 kilomètres et qui ont de la difficulté, imaginez-vous ce que cela va être à 80 kilomètres. C'est toujours cela, finalement... Ce ne sont pas ceux qui conduisent à 120 kilomètres. Ceux qui conduisent à 120 kilomètres sur les autoroutes, en règle générale, ce sont des bons conducteurs qui sont capables de le faire et de le maîtriser.

Effectivement, il y a bien des gens qui conduisent à la vitesse minimum et qui provoquent des accidents. Alors, c'est un peu cela; c'est un phénomène sur lequel il n'est pas facile de trancher, mais lorsqu'on regarde le phénomène d'augmentation qu'il y a eu aux États-Unis, ils sont venus nous rejoindre à peu près pour ce qui est des limites de vitesse. En France, cela dépend du type de route.

M. Garon: Il est question, actuellement, d'augmenter les...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais cela dépend du type de route. Cela se compare... Les limites de vitesse sur les autoroutes comparables

au Québec sont plus élevées en France qu'ici. Mais on conduit encore très vite. On se plaint de notre contrôle routier au Québec, mais le contrôle routier en France, pour ceux qui ont utilisé les autoroutes françaises, ce sont des vitesses de l'Allemagne avec des limites de la France.

M. Garon: Mais quelqu'un qui veut aller à 60 kilomètres est mieux de prendre la route panoramique que de prendre l'autoroute. L'autoroute, ce n'est pas pour la route panoramique. C'est la route pour quelqu'un qui s'en va quelque part.

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

M. Camden: M. le ministre...

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine, par cela, que vous voulez encourager la circulation touristique dans le comté de Lévis, sur la route 132.

M. Garon: La route 132? Non, cela va bien dans le domaine du tourisme, parce qu'on vient voir les gens qui demeurent dans le comté. Chez nous, notre principale attraction, c'est notre population.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Une voix: Dans quelle partie êtes-vous?

M. Garon: Pardon?

Une voix: Dans quelle partie?

M. Garon: Mais je vois que vous essayez d'attirer du monde dans Charlesbourg.

M. Côté (Charlesbourg): On a une vue un peu plus élevée de la région de Québec.

M. Garon: Mais cela ne vous permet pas de voir assez loin et de voir Lévis, parce que vous êtes bloqués par Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, certainement.

M. Garon: Le cap.

M. Côté (Charlesbourg): Non, où je demeure, j'ai une vue fantastique sur Lévis que je contemple chaque jour. Chaque fois que je vois Lévis, il y a deux personnages qui me frappent. C'est le maire de Lévis, M. Chagnon, qui a été député du comté jusqu'en 1976 et son successeur qui est l'actuel député de Lévis.

M. Garon: Vous avez remarqué, comme cela, que le matin, quand vous vous levez, le soleil se lève chez nous.
(10 h 45).

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Sûrement que le soleil se lève de votre côté, mais je m'aperçois qu'il y a beaucoup plus de journées où il est moins sympathique que de journées où il est sympathique.

M. Garon: Le soleil?

Une voix: Pas vous, mais le soleil.

M. Garon: Au Québec, on a beaucoup d'heures d'ensoleillement. J'avais constaté qu'on a deux fois plus d'heures d'ensoleillement que dans un pays comme la Hollande, par exemple. Il y a des régions de la France qui sont moins ensoleillées que le Québec. L'Angleterre, c'est évident.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je me réjouis toujours qu'effectivement le soleil puisse se lever de votre côté et, dans ce cas-là, qu'il ne suive pas le climat politique du comté de Lévis, sinon ce serait encore plus morose.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que le soleil a une tendance à rougir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est habituellement quand il va se coucher.

M. Côté (Charlesbourg): Aux effets radieux du soleil, les gens ont tendance à rougir, alors que, certains matins, je m'aperçois que, du côté de Lévis, on a tendance à prendre les bleus.

M. Garon: Nous autres, on est stables.

Le Président (M. Saint-Roch): Parlons de transport. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lotbinière.

M. Camden: M. le ministre, est-ce que vous avez des statistiques concernant les accidents sur le réseau autoroutier à des vitesses de 60 kilomètres à l'heure, à des basses vitesses par rapport à la vitesse moyenne et à des vitesses plus élevées?

M. Côté (Charlesbourg): À la Régie de l'assurance automobile du Québec, avec le nouveau Code de sécurité routière, en conformité avec les corps de police, on va introduire, et c'est sur le point de se faire, un nouveau système de repérage des accidents. C'est ce qu'ils appellent le système radar. Jusqu'à maintenant, tous les rapports que nous obtenions nous situaient à un kilomètre près de l'accident. On sait, pour ceux qui circulent, que, dans un

kilomètre, on a le temps d'avoir une couple de courbes et quelques bonnes dénivellations. Dans ce sens, on ne pouvait pas voir effectivement cette mesure. Avec le système radar qui va être implanté, avec un nouveau rapport d'accident qui a été discuté avec la Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports, la Sûreté du Québec, on va avoir encore plus de détails et on va être capables d'arriver à des statistiques très précises dans les prochaines années sur les endroits dangereux et les endroits où il y a plus d'accidents. Dans la mesure où ce ne sera pas un défaut de conception ou autre chose, ce sera le comportement des individus.

Mais, globalement, il y a actuellement moins d'accidents sur le réseau routier à haute performance de vitesse que sur des réseaux simples. Par exemple, il y a plus d'accidents sur une chaussée à deux voies, sur les routes interrégionales où les gens ont une limite de vitesse de 80 kilomètres à l'heure. C'est clair. Sur les autoroutes, il y a des accidents, mais il y a moins d'accidents sur les autoroutes qu'il y en a sur les routes interrégionales de 80 ou de 90 kilomètres à l'heure comme vitesse permise.

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

M. Camden: Je dois vous dire que l'on m'indique également des secteurs dans des municipalités, qui sont desservies en fonction de certaines règles administratives, où il y a certains chemins qui sont identifiés comme des chemins de desserte ou enfin des voies à caractère local avec une limite de vitesse plus importante pour lesquelles les municipalités sollicitent de la part du ministère des Transports une diminution de la limite faisant en sorte qu'on se retrouve... J'ai même un cas particulier à Laurier-Station. On se retrouve dans une zone où il y a une école et des écoliers ont à traverser la rue à différents endroits. Ce qui fait que la limite sur ces chemins est plus élevée qu'elle ne l'est à d'autres endroits du village. Par contre, c'est une route qui est très fréquentée et utilisée par des camions et, évidemment, comme je l'ai déjà mentionné, par des écoliers.

M. Côté (Charlesbourg): J'essayais de me démêler un peu sur la manière dont cela fonctionne. Sur notre réseau, c'est le ministère des Transports qui a cette responsabilité et qui l'assume. Sur le réseau de responsabilités municipales, c'est la municipalité, mais la loi oblige, au-delà de 30 milles à l'heure, la municipalité à avoir l'autorisation du ministre pour changer les limites de vitesse. Dans ces cas, ce qui se produit, c'est que les équipes spécialisées du ministère des Transports vont faire des expertises là-bas et c'est la règle du 85 percentile...

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... qui s'applique. C'est-à-dire que, lorsque le test est fait, s'il y a 85 % des gens qui circulent à une vitesse, cela sert de barème pour déterminer ce que devrait être la limite de vitesse.

M. Camden:... sur cette route.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Camden: Cela contribue probablement à augmenter la vitesse et à maintenir une vitesse élevée.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que... Là, on se comprend bien.

M. Camden: C'est un quartier résidentiel...

M. Côté (Charlesbourg): Cela veut dire que, si l'on met la limite de vitesse au 85 percentile, disons à 45 kilomètres à l'heure, il va y avoir 15 % des gens qui vont être en état d'infraction. Plus vous la baissez, plus il y a de gens en infraction. Le problème, c'est le comportement des gens. Je veux bien qu'on la baisse à 50, mais, en fin de compte, les gens vont la respecter s'ils voient une auto de police de temps en temps pour leur donner des "tickets" ou un radar. Alors, c'est un peu le phénomène. Autant que possible, il faut se retrouver dans une situation où tu ne fais pas cela... Les lois, il faut bien se comprendre, ce doit être l'exception. C'est le civisme, c'est la conduite générale des gens qui doit primer. En ce sens, le ministère n'est qu'un instrument de mesure et il tente de l'appliquer du mieux qu'il peut. Chaque année, effectivement, il y a je ne sais pas combien de demandes de changement de limite de vitesse. Au nombre de lettres que je signe, cela doit être assez impressionnant, sans nécessairement que je voie toutes les demandes. Les municipalités interviennent dans plusieurs cas pour baisser les limites de vitesse sur leurs territoires; elles demandent de baisser les limites de vitesse. Il y a une règle qui est là et qu'on essaie d'appliquer pour tout le monde; des gens la critiquent, mais, en tout cas, globalement, c'est sûr que c'est la limite permise. Le phénomène particulier d'une école avec des enfants, c'est un phénomène assez important et dont il faut tenir compte.

Y a-t-il des mesures spéciales pour les écoles... Dans votre cas, est-ce que l'école est sur la route?

M. Camden: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Et la limite actuelle, quelle est-elle?

M. Camden: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Quelle est la limite actuelle de vitesse permise?

M. Camden: De mémoire, c'est quelque chose comme 45 milles à l'heure; les gens voudraient la voir baisser...

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être 45 kilomètres.

M. Camden: Non, j'ai l'impression que c'est beaucoup plus élevé que cela.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, ce cas particulier, on peut le fouiller et tenter d'expliquer au député de... D'ailleurs, il est un de mes favoris dans mes lectures, compte tenu du volume de travail qu'il y a à faire au ministère des Transports dans le comté de Lotbinière. Il y a de nombreuses municipalités que je lis très souvent. Ce n'est pas un blâme.

M. Camden: Non, non.

Une voix: Chanceux.

M. Garon: C'est dangereux, ce que vous dites là.

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi?

M. Garon: S'il doit écrire aussi souvent que cela, c'est que les problèmes ne se règlent pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est-à-dire qu'il doit régler les problèmes que son prédécesseur n'a pas réglés. C'est pour cela qu'il est obligé de multiplier les efforts.

M. Camden: M. le député de Lévis, si j'écris si souvent, c'est, pour une bonne part, comme vient de l'expliquer le ministre, à cause de beaucoup de problèmes qui ont été laissés en suspens au cours de ces années. Les gens sont davantage motivés par la présence d'un député qui est fort actif; il est préoccupé des problèmes des gens et sensible aux représentations des municipalités.

Peut-être une question, également, concernant toujours...

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

M. Camden:... la sécurité. Il y a certaines municipalités qui sont à proximité de l'autoroute 20 et qui adressent des demandes. Quelle est la perception ou comment le ministère apprécie peut-être les demandes de municipalités qui sollicitent une bande piétonnière sur l'accotement d'une route entre le centre du village et l'accès à l'autoroute 20? On m'indique que plusieurs piétons déambulent sur le bord pour faire une marche ou faire de la bicyclette. À cet égard, quelle est l'approche du ministère afin de...

M. Côté (Charlesbourg): À ce que je comprends, c'est une routé qui est perpendiculaire à l'autoroute?

M. Camden: C'est une route locale. On peut identifier cela d'abord comme une route locale collectrice et qui est bordée de résidences espacées. Les résidents tant du village que de la route l'utilisent pour faire des marches et pour faire de la bicyclette. Alors, c'est ce qui les amène donc à rouler d'une part sur l'accotement ou carrément sur la partie pavée. Comment le ministère percevrait-il l'approche d'avoir une bande piétonnière pour permettre aux gens de dégager la voie, compte tenu que la limite de vitesse peut être difficilement baissée?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toujours une question de ressources. Sur le plan sécuritaire, cela crée des problèmes. Je pense que les gens courent des risques assez importants. Au cours des années, il y a eu le programme au ministère qui mettait un peu plus d'argent dans les pistes cyclables. C'était un programme assez intéressant, mais compte tenu des restrictions budgétaires au cours des dernières années, ce n'est pas un programme qui a été tellement activé. On était aussi partis dans toutes sortes de voies, il faut bien se le dire, sans trop nécessairement avoir une bonne pensée sur cela malgré les volontés du ministère. On est actuellement en contact avec Vélo-Québec qui se dit le spécialiste des pistes cyclables au Québec. On tente d'aller chercher les montants au Conseil du trésor pour confier une étude rapide à Vélo-Québec de 50 000 \$ à 60 000 \$, qui nous donnerait le portrait très clair à ce niveau et des orientations à prendre éventuellement. Mais si on règle les pistes cyclables, cela ne veut pas nécessairement dire qu'on va régler les pistes piétonnières. J'ai l'impression que ce n'est pas demain matin la veille qu'on va pouvoir les régler non plus, mais c'est un phénomène qui est là. C'est un phénomène de santé par la marche. Je trouve cela très dangereux. Chez nous dans certaines municipalités, il y a des trottoirs, mais je comprends que la municipalité n'a pas l'intention de faire des trottoirs, c'est un trottoir de pieds, donc foulé par les pieds qui s'implante. En ce qui concerne le ministère, ce n'est pas dans ses préoccupations. Du moins, on n'en a pas pour le moment les moyens.

M. Camden: C'est une bande sur l'accotement qui a de multiples usages, tant pour les piétons que les carrosses et les bicyclettes.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que l'accotement est prévu pour les voitures qui ont à faire des manœuvres éventuellement et aussi pour protéger l'assiette principale de la route. Je comprends que les gens empruntent ce qu'ils peuvent pour aller marcher, mais il y a peut-être d'autres endroits pour aller marcher.

M. Camden: Enfin, on pourra toujours organiser une ballade, s'il le faut.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lotbinière. M. le ministre, j'aurais une question pour faire exception à la règle. Lors de l'étude du projet de loi 127, vous aviez mentionné que c'était votre intention de laisser aux municipalités l'argent des contraventions qui étaient données par les corps policiers et qu'autrefois on retournait à la province, est-ce que ce processus est en marche maintenant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. D'ailleurs, suffisamment bien en marche pour que cela provoque certaines manifestations de camionneurs dans le cas de l'Abitibi par exemple, qui ont connu un certain nombre de problèmes parce que les corps policiers faisaient une certaine razzia des camionneurs qui avaient une tendance à dépasser les limites de charges permises, les amenaient à la pesée et collectaient par la suite les... Je peux vous dire que dans le cas du comté de Lévis en particulier, lorsque j'ai fait une tournée dans Bellechasse, Lévis et Montmagny, des camionneurs se plaignaient de la voracité de certains corps policiers municipaux, de Saint-Romuald, de Lévis, si je ne m'abuse aussi quant aux contraventions qu'ils voulaient donner. Même dans certains endroits, il y a quatre corps de police qui se sont chicanés pour donner une contravention. Alors, c'est clair que c'est en opération. C'est bénéfique parce que, finalement, plus il y a de gens qui vont s'en occuper, plus il y a de gens qui vont respecter ces règles. Mais cela fonctionne actuellement.
(11 heures)

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Mais tout en disant cela...

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

M. Côté (Charlesbourg):... on s'est toujours réservé le droit, pour les municipalités qui en feraient un abus, d'éliminer ce droit pour certaines municipalités.

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

Construction du réseau routier

Diminution des crédits

M. Garon: Si on regarde le programme 3, les crédits de programme sont encore de 43 000 000 \$ inférieurs à ceux de 1985-1986, soit 11 %. Si on tient compte de l'inflation depuis

sept ans, il s'agit d'un recul de plus de 20 %. Comment le ministre explique-t-il qu'il n'y ait pas plus de rattrapage cette année, alors que la marge de manœuvre du gouvernement est bonne selon ce que dit le premier ministre, et que l'économie s'annonce bien pour l'année qui vient? On serait encore quand même à 43 000 000 \$ de moins en 1988 par rapport à 1985, et par rapport à 1984 on serait à 58 000 000 \$ de moins...

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Si les chiffres...

M. Garon:... dans la construction du réseau routier.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je pense que de toute façon, même si on essayait de passer à côté des chiffres, je ne suis pas le genre pour passer à côté. J'aurais souhaité, je l'ai dit, 50 000 000 \$ ou 100 000 000 \$ de plus. Je peux même prendre 200 000 000 \$ de plus demain matin, si le gouvernement est prêt à me les donner. Il est clair que des choix ont été faits, qu'il y a des choix à faire et que je souhaiterais beaucoup plus d'argent. On a tenté, en tout cas dans nos choix, quant à nous, sur le plan interne, de préserver davantage la conservation du réseau. La prolongation du réseau est un peu le parent pauvre du ministère, compte tenu de ce que le ministère pourrait faire. Il est clair que, là-dedans, il n'y a pas de limite. Ce qu'on a fait, on a quand même à l'intérieur de cela... Cela ne veut pas dire qu'on en fait moins aujourd'hui sur le plan de ces programmes, en termes de visibilité sur le terrain, qu'il s'en faisait avec l'argent de 1985-1986.

On a tenté de rationaliser un certain nombre de choses sur le plan du fonctionnement. À titre d'exemple, le rapport préliminaire que j'ai obtenu au sujet des fonctionnaires sur la semaine de quatre jours au lieu de la semaine de cinq jours nous laissait croire à des économies assez appréciables. Selon les secteurs d'activité, le fait d'avoir fait l'expérience de ramener la semaine de travail à quatre jours au lieu de cinq a fait jusqu'à 15 % à 20 % d'économie au ministère. Ce qui signifie que si on avait, dans certains postes, le même argent qu'en 1985-1986, on pourrait en faire de 15 % à 20 % de plus, compte tenu de ce que nous avons fait. Et cela s'explique facilement. Si vous avez à faire voyager des individus sur quatre jours au lieu de cinq, vous en sauvez une partie, en allongeant les heures de travail. Et quand le gars est rendu à l'ouvrage, il a peut-être une chance de travailler plus et plus longtemps que s'il passe la journée dans le véhicule, n'est-ce pas? Cette expérience a été tentée au cours de 1987 et les résultats nous en ont été révélés lors de notre rencontre de février avec les administrateurs du ministère et les gestionnaires du ministère en régions, et elle se poursuit cette année. On devra, à ce niveau là, prendre des décisions quant à la pos-

sibilité de rendre cet exercice permanent.

M. Garon: Concernant...

M. Côté (Charlesbourg): Ah! peut-être seulement une petite information que M. Michaud me donne, qui est très intéressante et que je connaissais, mais que je vais lui laisser expliquer parce qu'il est plus connaissant que moi.

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

M. Michaud: Au fil des années, on doit aussi déposer des plans et devis pour exproprier des terrains. En 1984-1985, on devait avoir des crédits de l'ordre de 35 000 000 \$ afin d'acquérir les terrains. Maintenant, au fil des années, cela baisse parce qu'on a acquis les terrains et qu'on passe à la phase de la construction des travaux. Les besoins en expropriations sont passés de 35 000 000 \$ à 23 000 000 \$. Donc, même si les crédits sont peut-être légèrement inférieurs, il y a peut-être plus d'argent, au fond, pour faire réellement des travaux.

Signalisation

M. Garon: Concernant la signalisation, cela fait plusieurs fois que je reviens avec une affaire sur le plan régional. Quand on arrive au pont de Québec de Montréal, si vous allez à Québec, c'est bien indiqué. Mais si vous allez à Lévis ou si vous voulez passer par Lévis pour aller à Saint-Georges, si vous allez à différents endroits, là, c'est épouvantable.

Je vais vous dire que je connais le coin quand même bien et il y a des fois où j'hésite encore, parce qu'on a une route où c'est écrit Charny-Saint-Romuald, parce que cela va à Charny et à Saint-Romuald. Mais si on va à Lévis, ce n'est écrit nulle part laquelle prendre. Au fond, celui qui va à Lévis devrait prendre la route Lévis-Rivière-du-Loup. Celui qui va à Saint-Georges pourrait y aller par deux places. Il peut passer l'autoroute qui va directement vers la Beauce, mais il pourrait également passer par Lévis-Saint-Georges.

Plusieurs fois, j'ai parlé de cela et on semble s'obstiner là-dessus, alors qu'il devrait être clair au niveau du pont de Québec, avant d'arriver au pont, où on va pour aller à Québec, où on va pour aller à Lévis, où on va, si on va plus loin que Lévis et où on va si on passe par Lévis pour aller à Saint-Georges.

Autrement, les gens hésitent et...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous comprends; je vous comprends très bien, parce que je vis exactement la même situation pour Charlesbourg où la ville de Charlesbourg revendique, depuis plusieurs années, qu'on sache au moins, quand on s'en va à Chicoutimi, qu'il y a peut-être une petite bourgade en cours de route où il y a 70 000 habitants, qui peut s'appeler Charlesbourg.

Cela, tu ne l'as nulle part. Il faut que le gars sache, en allant à Chicoutimi, s'il prend cette direction, qu'il y a peut-être un village qui s'appelle Charlesbourg et où il va peut-être pouvoir arrêter. C'est uniquement sur la route qui mène sur le boulevard Laurentien, c'est une fois rendu sur le boulevard Laurentien, donc, en direction de Chicoutimi, qu'on peut découvrir une petite pancarte à quelque part qui te dis que c'est la 80e rue, direction Charlesbourg et, après cela, Jean-Talon. C'est effectivement un problème.

Le principe de la signalisation veut qu'on se retrouve dans une situation où c'est l'endroit le plus éloigné qui est indiqué en présumant que l'individu qui emprunte ces routes sait qu'en allant à Chicoutimi ou dans la direction de Rivière-du-Loup, sur son parcours, il va trouver des... J'ai de la misère à vivre avec cela. Je vous le dis. Le service de signalisation n'est pas illimité, mais en tentant de régler le problème de Charlesbourg, on va avoir une bonne pensée pour Lévis.

M. Garon: Quand on va à Saint-Georges, on peut y aller de deux façons différentes. Quand quelqu'un prend Henri IV et qu'il veut y aller, il faut qu'il regarde Saint-Georges. Mais il dit: Je tourne où? Il peut passer Charny-Saint-Georges ou, directement de l'autoroute, passer par l'autoroute qui va à Saint-Georges. Mais il y a aussi la route Lévis-Saint-Georges, Lévis-Jackman, celle qui était la plus connue autrefois.

Il n'y a rien qui indique cela. Quand quelqu'un s'en va... et, même, je pense que c'est dangereux, parce que si vous allez à Charny, vous allez à Lévis, vous n'avez pas besoin de passer par la route qui va à Charny, alors qu'elles sont parallèles, les deux. Vous devriez dire que ce devrait être écrit Lévis-Rivière-du-Loup, Lévis-Saint-Georges pour que quelqu'un puisse clairement voir que, s'il va à Charny, il prend celle-là et que, s'il va à Saint-Romuald, il prend celle-là. Mais s'il va dans telle direction, c'est l'autre qu'il prend, parce qu'il y en a deux de parallèles. Je n'ai pas d'objection qu'ils écrivent Charlesbourg-Chicoutimi.

M. Côté (Charlesbourg): Il me semblait que le cas du député de Lévis me rappelait quelque chose.

M. Garon: J'ai écrit déjà là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est pour cela que je parle des lettres nombreuses. Quand les problèmes sont réglés, on n'écrit plus.

M. Côté (Charlesbourg): Je sais que cela faisait l'objet de demandes depuis de nombreuses années...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... de la part des gens du comté de Lévis. Il y a un an, on a trouvé un moyen pour tenter de régler une partie du problème. On a posé sur l'autoroute 20 un rappel des échangeurs qui mènent à Lévis. On avise l'automobiliste que, dans X kilomètres, il va se retrouver dans une situation où il sera à un carrefour et il devra choisir Lévis. Il y a un rappel déjà. Je suis bien heureux qu'on ait réalisé cela. Je ne m'en souvenais pas. Je suis bien heureux qu'on ait réalisé cela. C'est une première étape. C'est clair que...

M. Garon: Là, regardez bien. Quand vous arrivez de Montréal, il y a trois voies que vous pouvez prendre: la voie de Québec à gauche, la voie de Lévis-Rivière-du-Loup...

M. Côté (Charlesbourg): Et la voie de la Beauce.

M. Garon:... et l'autre, la voie à côté qui est la voie de Charny... Non, regardez bien. C'est Charny-Saint-Romuald. Si vous voulez aller dans la Beauce, il y a une voie à prendre, mais si vous voulez aller, disons, dans une municipalité qui est entre Lévis et Saint-Georges et que vous ne voulez pas prendre l'autoroute, il y a une autre route, qui est l'ancienne route Lévis-Jackman, et là vous êtes coincé, vous ne savez pas quelle route prendre. Vous y arrivez et vous vous dites: Quelle route je prends? Ce sont deux routes parallèles. Je pense qu'il y a un certain nombre de personnes qui ont un moment d'hésitation et qui ne sont pas sûres quelle route elles doivent prendre. Elles créent un achalandage inutile sur une route, Charny-Saint-Romuald, alors que celle qu'elles prennent, c'est la route directe qui s'en va Lévis-Rivière-du-Loup ou Lévis-Saint-Georges. J'ai l'impression que cela...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a cet élément sécuritaire dont vous faites état.

M. Garon: Je vais vous dire une chose. Remarquez Charlesbourg-Chicoutimi, je ne trouve pas cela bête non plus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pourquoi pas?

M. Côté (Charlesbourg): Le premier élément soulevé, l'hésitation de l'individu peut entraîner des conséquences sur le plan sécuritaire. Je pense que c'est un élément dont il faut tenir compte. C'est un élément important. Il y en a un autre dont il faut tenir compte aussi. Selon tous les grands bonzes et les grands analystes des communications, la capacité visuelle d'un individu au volant a ses limites. Elle a ses limites, d'abord, pour le nombre d'inscriptions qu'il doit

y avoir sur un panneau, parce que vous allez retenir, finalement... S'il y en a plus de trois, on commence à avoir des problèmes. Il y a aussi des limites au nombre de panneaux qui peuvent être posés avec des inscriptions. Cela fait partie d'un large concept de communications où il faut, bien sûr, en mettre le plus possible sur les panneaux, mais le plus possible compte tenu des concepts de communications et des possibilités de capter le message. C'est un peu tout cela qui est...

M. Garon: Vous avez raison. Je regardais cela et j'ai pensé à cela. C'est pour cela que j'ai simplement dit: Ce n'est qu'ajouter Lévis-Rivière-du-Loup. Quand c'est écrit Lévis-Rivière-du-Loup à la hauteur du pont de Québec, ajouter Lévis-Rivière-du-Loup pour que les gens sachent que c'est la voie Lévis-Rivière-du-Loup. Quand c'est Saint-Georges, il y a Lévis-Saint-Georges. Quand c'est celle de Lévis-Saint-Georges ou l'autre qui peut être Charny-Saint-Georges, pour que les gens n'hésitent pas parce qu'il y a deux... Je vous le dis comme quelqu'un qui le fait parfois. Quand on arrive là, on hésite. Je me dis: celui qui n'est pas familier doit hésiter encore bien plus. Occasionnellement, je me dis: Laquelle je prends?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une certaine logique dans ce que vous dites, mais si on pousse plus loin... Prenons l'autoroute de la Beauce. Tantôt, on va être confrontés au fait où on va dire: Parfait, vous allez écrire Sainte-Marie-Saint-Georges, à partir de la même logique.

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): C'est possible. C'est fort possible. Je comprends le phénomène d'importance de Lévis qui, sur le plan historique et sur le plan de la population, est là.

M. Garon: Sur le plan du transport...

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan du transport aussi.

M. Garon:... Lévis, c'est un point charnière depuis 300 ans.

M. Côté (Charlesbourg): Mais pour d'autres raisons, Sainte-Marie pourrait revendiquer demain matin d'être identifiée sur le circuit Saint-Georges. Vous vous en allez là, c'est Sainte-Marie-Saint-Georges. Peut-être qu'entre les deux tantôt, compte tenu des velléités de Beauceville par rapport à Saint-Georges, entre Sainte-Marie et Saint-Georges, on va être obligés d'écrire Beauceville-Saint-Georges. Et des demandes de signalisation routière qui passent chez nous, il y en a. Entre nous, en règle générale, ce serait peut-être justifié qu'on signale encore plus que maintenant. Mais comme on l'a dit, il y a des

contraintes de communication, il y a aussi des contraintes de capacités sur le plan financier, pour le ministère. Ce n'est pas une "peanut". On s'est rappelé aux crédits, l'an passé, que l'Office de langue française nous avait obligés de changer un panneau à Valleyfield pour écrire Salaberry de Valleyfield. Si mon souvenir est bon, cela avait coûté 100 000 \$...

(11 h 15)

M. Garon: Comment cela?

M. Côté (Charlesbourg):... parce qu'il fallait mettre le "de".

M. Garon: Pour un panneau.

M. Côté (Charlesbourg): Comme c'est une signalisation qui est avancée, qui chemine, cela nous a obligés à la changer sur d'autres panneaux aussi. Ce sont quand même des coûts assez importants pour la signalisation. Je le dis très honnêtement. Cela a aussi ses limites financières.

Il y a des dossiers qui sont un petit peu plus criants. Je suis prêt à admettre que, dans le cas de Lévis, compte tenu de son caractère sécuritaire sur le plan transport, il y a peut-être lieu de faire un effort additionnel à ce qu'on a déjà fait. Je serai très heureux d'avoir donné davantage de visibilité dans la mesure où on le fera à Lévis et d'avoir pu réaliser, moi comme ministre des Transports, ce que le député de Lévis n'aura jamais réussi à faire réaliser à l'un de ses collègues, qui était le ministre des Transports.

M. Garon: Je vous laisse le défi, d'autant plus qu'il y aurait une excellente raison, parce qu'il est fortement question actuellement que Lauzon et Lévis fusionne. Cela fait quand même une municipalité d'environ 35 000 habitants. Sur le plan des transports, sur le plan des chemins de fer, sur le plan des traversiers, sur le plan des jonctions avec les routes, Lévis est un point charnière.

Cela vous permettra d'ajouter Charlesbourg à différents endroits. L'avantage qu'on a avec Lévis, c'est qu'il y a seulement cinq lettres. À Charlesbourg, Chicoutimi, s'ils ajoutent Laterrière, cela va faire des gros panneaux.

Je voudrais maintenant parler de deux questions, les autoroutes 13 et 50.

M. Côté (Charlesbourg): Je fais part au député de Lévis que je viens de prendre une décision. On va faire ajouter un addenda à l'étude qu'on a donnée à Roche De Luc, étant donné que la géométrie d'approche des ponts pourrait éventuellement être changée, cela va nécessairement faire appel à une signalisation nouvelle.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire par la géométrie? Vous pourriez refaire les

routes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, des accès. Quant à nous, il y a déjà des choses très nettes, très claires. Dans ce sens, on va inclure dans le mandat l'aspect de la signalisation en tenant compte du phénomène particulier de... Vous nous avez annoncé la nouvelle ville Lévis-Lauzon?

M. Garon: Je ne le sais pas, mais c'est en discussion. Cela a l'air de bien aller. Lévis-Lauzon...

M. Côté (Charlesbourg): On va l'inclure et finalement on va arriver avec une solution permanente dans ce cas, dès l'automne.

Autoroute 13

M. Garon: Concernant les autoroutes 13 et 50. Parlons de la 13 d'abord. Quand le ministre s'attend-il à recevoir le feu vert des municipalités? Est-ce qu'il y a des municipalités récalcitrantes? On dit que le rapport préliminaire de l'étude d'impact sera déposé en septembre 1988, que le rapport du ministère de l'Environnement suivra en février 1989 et que le certificat d'autorisation pourrait être obtenu en décembre 1989. Est-ce qu'il s'agit d'échéancier réalisable dans la mesure où tout va bien ou est-ce qu'on s'attend à des délais à la suite du dépôt des rapports d'impact? Est-ce que des délais sont encore probables ou prévisibles? Ensuite, les coûts des expropriations sont-ils inclus dans les chiffres que nous donne le livre des crédits?

M. Côté (Charlesbourg): Là on parle de la 13?

M. Garon: La 13. On parlera de la 50 après.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la 13, il y a une bonne partie de l'autoroute qui est sur le territoire fédéral, donc un terrain qui nous sera cédé par le gouvernement fédéral. Alors, c'est 90 % du corridor. Dans l'autre 10 %, c'est nous qui allons le faire. Cela ne doit pas représenter des sommes astronomiques. Je ne sais pas si le député de Lévis a entre les mains le communiqué qu'on a émis lors de l'annonce. Il est dans le cahier? S'il est dans le cahier, on me dit: S'il n'y a pas d'audience publique, à ce moment-là, on respecte tous les échéanciers.

M. Garon: Les échéanciers prévus, c'est au cas où il n'y aurait pas d'audience publique.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: S'il y en a, cela pourrait...

M. Côté (Charlesbourg): Retarder.

M. Garon: Dans les rapports que vous avez

actuellement concernant les municipalités, est-ce que...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu des rencontres avec les municipalités de Boisbriand en particulier, pour des négociations. Il n'y a pas d'accrochage majeur. C'est une négociation normale et c'est pour très bientôt, semble-t-il. Finalement, il s'agissait de localiser les sorties, davantage en fonction des besoins futurs de ces localités, et le principal problème se situait à Boisbriand. J'ai moi-même rencontré le maire de Boisbriand qui était le président du Sommet des Laurentides, M. Gagné. Finalement, les gens du ministère à Montréal de même que M. Plouffe, qui est le directeur régional pour cette région, ont aussi rencontré les autorités de la ville. Les rapports que j'en ai à la fois de la ville et des autorités du ministère n'indiquent pas de problème important à ce moment-ci.

M. Garon: Comment se fait-il que, pour le tronçon sud où il y a des zones expropriées, les coûts au kilomètre sont moins élevés que pour le tronçon centre où le terrain est exproprié? On parle de 3 950 000 \$ le kilomètre contre 2 000 000 \$ le kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le centre, il va y avoir des échangeurs et cela nécessite d'aller en dépression dans le cas de certains échangeurs, alors que définitivement le tronçon le plus onéreux sera celui sous des pistes.

M. Garon: Mais est-ce que le gouvernement fédéral va le payer à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): Voici ce sur quoi on s'est entendus. Les évaluations très serrées du ministère faisaient en sorte qu'on évaluait globalement à 74 000 000 \$. La prévision dans l'entente était à 78 000 000 \$, donc 50-50.

M. Garon: Là-dessus aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Même sous les pistes?

M. Côté (Charlesbourg): 50-50 sous les pistes globalement, parce que le gouvernement fédéral reconnaissait sa responsabilité concernant les pistes dans son territoire. Finalement, 50 %, quant à nous, ou 39 000 000 \$, c'était très intéressant. On est allés les chercher. On s'est entendus sur 50-50.

M. Garon: Dans le temps, on avait demandé qu'ils payent 100 % le bout sous les pistes parce qu'en fonction de ses exigences il exigera ce qu'il voudra.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui avait été exigé à l'époque, c'était 60 %.

M. Garon: Sur l'ensemble?

M. Côté (Charlesbourg): Sous les pistes.

M. Garon: Pas le bout que j'ai négocié. J'ai négocié un bout de temps dans Mirabel jusqu'à tant que M. Lasalle me dise qu'il n'avait pas de mandat.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que le problème que j'ai eu... M. Lasalle quoi?

M. Garon: Jusqu'à temps qu'il nous dise qu'il n'avait pas de mandat. J'avais l'impression qu'il avait peur d'aller parler avec M. Mazankowski.

M. Côté (Charlesbourg): Le seul problème qu'on a frappé, c'est qu'ils ont pris exemple des ententes signées dans l'EDER en matière de transport, où c'est 50-50.

M. Garon: Cela, c'est exact. Mais là comme c'est dans un territoire fédéral, les pistes fédérales.

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, c'est qu'il y avait une limite d'argent qu'ils ne pouvaient pas dépasser et que le Trésor fédéral n'acceptait pas de dépasser. Quant à nous, on avait, d'abord dans un premier temps, négocié avec M. Bissonnette et on avait une entente préliminaire de signée où on incluait leur participation sur l'autoroute 50 de Lachute à Mirabel à 50 %; on l'intégrait avec la 13. C'était le début de la négociation.

Lorsqu'ils se sont présentés un an plus tard, c'est Mme Vézina qui a défendu le dossier au Conseil du trésor. Celui-ci a limité à 39 000 000 \$ l'engagement fédéral et les 39 000 000 \$ étaient mangés à 50/50 pour la 13. Ils n'étaient pas capables d'avoir plus, sinon il n'y avait pas d'entente. Alors, on est allés chercher le maximum qu'on pouvait dans ce cas. C'était 39 000 000 \$.

M. Garon: Ce n'est pas très généreux.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Ce n'est pas très généreux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas très généreux. Cela aurait pu être plus généreux que cela. Cependant, cela a permis, à tout le moins, d'ouvrir deux dossiers de négociation très intéressants pour le Québec: la 20 et la 30 de même que sur la table aussi, la 50, où il pourrait y avoir participation du gouvernement fédéral.

Autoroute 50

M. Garon: Dans le cas de la 50, on parle

d'une première chaussée d'autoroute. Qu'est-ce qu'on veut dire par une première chaussée d'autoroute? Est-ce que les chaussées sont considérées comme séparées?

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, on a le corridor et on a pris l'engagement de construire une autoroute à deux chaussées. Mais dans un premier temps, compte tenu du volume de circulation, on construit une chaussée, mais avec étagement. De telle sorte que, lorsque le volume de circulation le permettra ou l'exigera, on pourra construire la deuxième chaussée.

M. Garon: Mais qu'est-ce que vous appelez une chaussée?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux voies.

M. Garon: Deux voies de direction opposée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Qui vont dans des directions opposées.

M. Garon: Plutôt que d'avoir deux voies qui vont aller dans une direction et deux voies qui vont dans l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mais la première chaussée, elle, va être dans les deux sens, une vers l'est, une vers l'ouest.

M. Garon: Jusqu'à temps qu'il y en ait deux autres?

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'à temps que les deux autres soient construites. À ce moment-là, cela devient unidirectionnel. Les étagements vont être faits pour permettre aux citoyens de traverser sans problème.

M. Garon: Qu'est-ce que vous appelez les étagements?

M. Côté (Charlesbourg): Les viaducs au-dessus.

M. Garon: Vous allez les faire en prévision de quatre chaussées?

M. Côté (Charlesbourg): De deux chaussées, quatre voies. D'ailleurs, les premiers contrats, dans la mesure où il n'y a pas d'opposition aux audiences publiques, pourraient être donnés dès cet automne, sur les étagements et respecter ainsi l'échéancier qu'on s'était fixé au Sommet des Laurentides.

M. Garon: Cet automne?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à la fin de l'automne.

M. Garon: Il n'y a pas un gros montant de

prévu par exemple. Cela veut dire qu'ils ne seront pas construits avant l'an prochain. Vous pourriez donner des contrats à l'automne mais avec construction...

M. Côté (Charlesbourg): Déjà du travail pourrait s'effectuer à l'automne sur le terrain.

M. Garon: On parle d'acquisition des emprises auprès de la Société immobilière du Canada. Où en est la question des emprises? Est-ce qu'elle est réglée au complet à l'heure actuelle? Et le tracé est-il définitif? Est-ce qu'il reste des morceaux de terrain à acquérir, concernant le tracé de l'autoroute? C'est presque entièrement en territoire de Mirabel.

M. Côté (Charlesbourg): La procédure est en Cour fédérale pour le transfert des terrains et le tracé est définitif.

M. Garon: Le tracé est définitif depuis un bon bout de temps.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un corridor qui était là depuis 1976.

M. Garon: On l'avait revu, je pense, dans la négociation de 1984, avec le fédéral.

M. Côté (Charlesbourg): Cela avait été maintenu, j'imagine, à l'époque.

M. Garon: Mais c'est seulement une question de transfert des emprises par le gouvernement fédéral?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Mais il fallait le faire avant de revendre les terres aux expropriés. Quelle partie n'était pas revendue pour les faire enlever?

M. Côté (Charlesbourg): Les décisions politiques sont prises. Ce sont des gestes administratifs qui sont à être posés.

M. Garon: Pour le transfert des emprises. Est-ce que c'est transféré par la Société immobilière du Canada?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un décret fédéral.

M. Garon: Cela prend un décret. Vous attendez avoir le décret quand?

M. Côté (Charlesbourg): Dans deux semaines. Il y a dissension entre M. Michaud et M. Harel. Semble-t-il que les deux semaines de M. Michaud se transforment en les deux mois de M. Harel.

M. Michaud: On a parlé aux avocats. Il

semble qu'on aura cela d'ici deux semaines.
(11 h 30)

M. Garon: Vous pourriez appeler Mme Ouellette. Apparemment...

M. Côté (Charlesbourg): Pourriez-vous me donner son numéro?

M. Garon: Je ne l'ai pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela m'étonne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je pourrais le chercher. Il y a la Société immobilière du Canada.

M. Côté (Charlesbourg): Le numéro peut être public, mais le privé, j'imagine que vous auriez plus de facilité à l'obtenir que moi.

M. Garon: Je ne le sais pas. Vous avez des caractères qui se ressemblent sous certains aspects.

M. Côté (Charlesbourg): Mme Ouellette et moi? Probablement parce que, moi aussi, je suis de Charlesbourg.

M. Garon: Je ne la prends pas, celle-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je l'expliquerai au député de Lévis en dehors de la table.

M. Garon: Reste-t-il des morceaux de terrain à acquérir concernant le tracé de l'auto-route 50 ou si ce sont tout simplement des transferts du gouvernement fédéral?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre. Dans ce cas-ci, on parle de Lachute-Mirabel. Cela va régler le dossier, avec...

M. Garon: Toutes les emprises vont être acquises.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Délais dans la construction des routes

M. Garon: Faut-il s'attendre à des délais plus longs lors du dépôt des rapports au ministère de l'Environnement? Est-ce que les délais prévisibles sont différents en cas d'audiences publiques?

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, en tout cas, dans notre cas, cela a été déposé. Mais, si je comprends la question, cela s'adresse davantage au ministère de l'Environnement. Est-ce que les délais seront plus longs au ministère de l'Environnement?

M. Garon: Habituellement, les fonctionnaires se parlent. Ils savent si cela accroche ou non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que cela ouvre une question qui est peut-être un peu plus large. Au cours des deux dernières années, on a fait beaucoup d'efforts pour mieux se faire comprendre par les gens de l'Environnement. Je l'ai dit au début de l'étude des crédits, il y a quand même une équipe assez exceptionnelle chez nous. Il y a tout près de 55 personnes qui travaillent à la partie environnementale, chez nous, une équipe très compétente. On a fait beaucoup de rapprochements au niveau supérieur des fonctionnaires pour que cela puisse descendre dans les deux machines et éviter le plus d'irritants possible.

Je pense que l'un des plus beaux bijoux qu'on a réussi à régler, c'est dans l'Outaouais en ce qui a trait à la A-5. Il y avait une possibilité de contestation en audience publique. Nos gens se sont vus, ils sont allés sur le terrain faire beaucoup d'éducation, donner beaucoup d'éléments de renseignement, ce qui a fait en sorte que le ministère de l'Environnement a exigé de nous certaines modifications mineures qui étaient acceptables par toutes les parties. On a évité six mois ou une année d'audiences publiques et on a pu procéder sur le plan des travaux. Il y a une harmonisation des rapports avec le ministère de l'Environnement et celui des Transports sans que chacun perde ses responsabilités. Cela va beaucoup mieux maintenant. Dans ce sens, je pense qu'on le fait sur plusieurs projets et c'est bénéfique.

Au ministère de l'Environnement, il y a un niveau d'ouverture qui nous permet de ne pas s'accrocher à des peccadilles comme dans le cas de Saint-Majorique, en Gaspé. Vous savez, à Saint-Majorique, en Gaspésie, il y a eu bien des petits problèmes, on pourrait s'en parler assez longtemps. Cela a dû prendre à peu près quinze études avant qu'on soit capables de passer à travers parce que cela dépendait de la sorte d'oiseau qui pouvait aller là. On n'étudiait jamais la bonne sorte d'oiseau. Il y en avait à l'eau salée, il y en avait à l'eau douce, cela dépendait de la hauteur du foin. Finalement, cela a coûté à peu près le prix de la route, rien qu'en études, pour être capables de s'en sortir. Dans ce sens, il y a un niveau de compréhension un peu plus élevé maintenant.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un niveau de compréhension un peu plus élevé maintenant, de part et d'autre.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): À l'Environnement et au ministère des Transports.

M. Garon: Je ne sais pas comment c'était auparavant.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème qu'on a, c'est qu'on se retrouve chez nous avec un service de l'environnement qui connaît le transport. L'équipe qui a été montée chez nous visait à éviter ce qu'on a connu dans le passé, quand on pouvait construire des routes à peu près partout sans trop se préoccuper de l'environnement. Il y a eu une boîte de montée au ministère des Transports, et je pense même que c'est sous votre gouverne. C'est sous votre gouverne qu'il y a eu une préoccupation plus importante de l'environnement. On a dit: Bon! parfait, tentons de régler le plus de problèmes possible à la conception même des projets, de façon à ne pas trop heurter de gens concernés par l'environnement, d'abord, les gens du milieu et les fonctionnaires du ministère de l'Environnement. Dans ce sens, on a fait beaucoup de travail et il y a un autre organisme aussi devant lequel on doit passer très souvent, que vous connaissez très bien, la CPTA. Finalement, on fait le cheminement au niveau de l'environnement puis il faut faire le cheminement au niveau de l'agriculture, de la CPTA.

M. Garon: Quoique au niveau de l'agriculture, il y a un organisme pour discuter avant d'aller à la CPTA pour essayer de trouver le meilleur tracé.

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

M. Garon: Pardon?

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

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous parlais du cas de contournement de Kahnawake où on a fait d'énormes concessions. On a travaillé d'arrachepied. On serait prêt à aller en soumissions publiques à l'automne pour faire le contournement de Kahnawake qui est demandé depuis des années. Beaucoup d'efforts ont été faits. Je pense que c'est combien d'agriculteurs?

Une voix: Deux.

M. Côté (Charlesbourg): Il reste deux agriculteurs et on ne réussit pas à passer à travers. Ce sont des situations assez déplorables mais cela nous oblige...

M. Garon: Vous avez travaillé avec la Direction de la protection du territoire agricole au ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on a travaillé avec à peu près tout le monde, nos collègues députés de ce coin-là, en particulier,

Mme Cardinal qui est visée par cela, le député de Laprairie, le député de Beauharnois aussi. On tente de faire tout ce qui peut être possible sur le plan de la conciliation pour être capables de procéder, mais ce n'est pas facile. C'est pour vous dire les étapes qu'on a à franchir. Avant d'être capables d'aller sur le terrain, il y en a tout un paquet.

M. Garon: Oui, mais il y a beaucoup d'irritants dans ces coins-là. Quand on parle d'irritants, il y a les abords du canal Beauharnois où il y a un genre d'arbre qui a 6 ou 8 pieds de haut, où des nuées d'oiseaux considérables se tiennent. Finalement, il y a un grand nombre d'hectares de terres qui ne sont pas utilisables, parce que Hydro-Québec n'entretient pas les abords du canal Beauharnois. Il y aurait une solution, c'est de laisser chasser les Italiens qui aiment apparemment manger ces oiseaux. Ils les mangeraient tous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais excepté que Hydro n'entretient pas les abords. Souvent, cela cause des problèmes. Des fois, le problème vient bien d'ailleurs d'où on...

M. Côté (Charlesbourg): C'est sûr. C'est clair. Loin de moi l'idée de contester la CPTA, ses fonctions puis l'Environnement. Je pense qu'ils ont chacun des domaines propres à défendre, ils le font, mais je pense qu'à partir du moment où on se parle les niveaux de compréhension sont plus élevés, et cela nous permet de régler des problèmes plus rapidement. Et c'est ce qu'on a tenté de faire depuis un certain temps et j'ai demandé, quant à moi, une rencontre avec mes collègues Lincoln et Pagé, avec chacun de nos hauts fonctionnaires, pour tenter de voir s'il n'y a pas autre chose qu'on pourrait faire encore pour améliorer ces situations. Je ne veux pas revivre, moi, le dossier de la 241 à Bromont.

M. Garon: Où?

M. Côté (Charlesbourg): La 241 à Bromont.

M. Garon: À Bromont?

M. Côté (Charlesbourg): À Bromont, Cowansville, où un dossier qui traînait depuis dix ans et il a fallu faire la présentation à la CPTA de sept tracés avant de réussir à en avoir un. Puis je vais vous en conter une petite bonne et une petite vite, vous allez l'apprécier grandement, vous qui êtes un homme reconnu comme un homme efficace.

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Qui êtes reconnu

comme un homme efficace, mais dur d'oreille, à ce que je comprends.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Efficace, mais dur d'oreille.

M. Garon: Des fois j'entends, mais je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): Le 7e tracé, celui qui a été retenu, c'est le premier que le ministère avait proposé, dix ans plus tôt. Pendant ce temps, c'est le ministère des Transports qui se fait crucifier sur la place publique parce qu'il ne prend pas ses responsabilités pour réparer les routes qu'il a à réparer. C'est un peu cela dans la mesure où chacun comprend le rôle du ministère des Transports puis que le ministère des Transports comprend le rôle de l'Environnement, le rôle de la CPTA. Il y a des choses qu'il faut faire et on tente de les faire.

M. Garon: Souvent la meilleure façon, c'est... de travailler avec le comité technique, la Direction de la protection du territoire agricole au ministère pour trouver les meilleurs tracés avant d'aller à la CPTA.

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous après me dire que ce serait peut-être préférable que la CPTA ne soit plus là?

M. Garon: Non. C'est parce qu'il y a un comité technique. La CPTA est un organisme qui dit oui ou non à une demande, qui ne prépare pas les demandes, qui réagit à une demande. Les dossiers ne sont pas toujours également faits. Alors, le comité qui est au ministère est, justement, pour faciliter la démarche vers le meilleur tracé.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, je pourrais vous sortir un livre d'horreurs. La 295 à Matane, qui mène à Amqui. Pas la 295, la 195. Cela fait combien d'années qu'on travaille là-dessus?

Une voix: Douze ans.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait douze ans. Imaginez-vous! Cela remonte à la fin de mon mandat. Donc, c'est moi qui avais dû demander qu'on le fasse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Et on n'a pas encore décroché. On est peut-être sur le point de décrocher, mais après combien d'argent dépensé en études?

Une voix: Des centaines de millions.

M. Côté (Charlesbourg): De quoi faire la roue. Finalement, il y a des limites. Je comprends, je suis un pêcheur de saumon. J'aime bien cela, le saumon. Il y avait une fosse en particulier où cela accrochait. Il a fallu faire une maquette à l'échelle, toute une série, à modèle réduit, tout ce que vous voudrez. À un moment donné, il y a des limites. Il y a des limites à la patience du monde. Quand c'est le temps de manifester dans le coin et dire: Qu'est-ce que vous faites? Vous ne réalisez pas la route? Ce n'est pas nécessairement un ministère sectoriel qui mange le plat. C'est le ministre des Transports qui passe pour un irresponsable. En tout cas, il y a des ajustements à faire à ce niveau et, dans la mesure où chacun se respectera, je pense qu'on pourra en faire encore un peu plus un peu plus vite. Moins d'argent dans les études et plus...

M. Garon: J'ai remarqué déjà dans mon comté qu'une commission scolaire avait une grève à chaque début d'année. À un moment donné, le directeur général est parti au gouvernement. Il n'y a plus eu de grève depuis qu'il est parti.

M. Côté (Charlesbourg): Et comment cela va dans sa nouvelle "job"?

M. Garon: Je ne le sais pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Il doit être au Trésor, lui.

M. Garon: Vous brûlez.

Des voix: Ha, ha, ha!

Sortie 311 de Bernières

M. Garon: Souvent, c'est cela qui arrive. Ce sont des gens qui, à un moment donné, sont "buckés". Quand le projet du gazoduc a été déclenché, le tracé du gazoduc - d'ailleurs, je pense que votre ministère a dû y être mêlé - a été trouvé entre l'Ontario et jusqu'à Québec, et la compagnie, au point de départ, avait un tracé qui n'aurait jamais passé. Cela aurait été une contestation par terre. Mais, à la fin, les gens se sont mis ensemble de bonne foi, ont trouvé un tracé et c'est allé rondement. Cela n'a pas pris des mois. Je ne dis pas à quel niveau, mais il peut arriver que des gens, sur le plan des personnalités, ne s'entendent pas, ou il y a des gens qui ne veulent pas. Cela peut être aux Transports. Cela peut être à un autre ministère aussi je ne sais pas.

Concernant Bernières, la sortie 311, pensez-vous que c'en est un endroit à problèmes, pas à problèmes au niveau de l'environnement, mais où la population s'est accrue, où le volume de

transport s'est accru considérablement, parce que les municipalités environnantes, Saint-Rédempteur et aussi dans Beauce-Nord, le volume de trafic est beaucoup plus important...

M. Côté (Charlesbourg): J'arrête le député de Lévis tout de suite. Il était probablement trop affairé à préparer ses crédits. Je ne sais pas s'il a pris connaissance de la lettre, parce que je me souviens, le...

M. Garon: M'avez-vous écrit?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le 22 mars, en Chambre, le député de Lévis est venu me souhaiter bonne chance pour mon opération...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... et, de manière très habile - on s'était parlé des échangeurs à Bernières - a dit: As-tu des nouvelles?

M. Garon: La réponse à ma lettre du mois de janvier.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Il a dit: As-tu des nouvelles? Finalement, j'ai fait vérifier cela pendant que j'ai été parti et, dès le moment où je suis revenu, j'ai signé la lettre lui confirmant que 1988 en verrait un, la finalisation des plans et devis pour l'autre en 1989.

M. Garon: En 1988, c'est la 311 sud.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est sud? C'est cela.

M. Garon: Ce serait fait. Les plans seraient terminés pour la 311...

M. Côté (Charlesbourg):... nord.

M. Garon:... nord, pour être effectués en 1989.

Une voix: Vous êtes gâté pas mal.

M. Garon: Hein?

Une voix: Vous êtes gâté pas mal.

M. Garon: Non, il y a du trafic.

Une voix: Pas mal gâté.

Une voix: Il n'a pas été gâté par son parti.

M. Côté (Charlesbourg): Mes collègues disent que le député de Lévis est gâté. Non. Je pense qu'il faut faire le rattrapage là aussi comme ailleurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'avais eu l'occasion, au mois de mai de l'an dernier, de rencontrer toutes les autorités municipales et les gens des différentes commissions industrielles de ce secteur, où il y a un dynamisme assez important. Effectivement, les gens voulaient poursuivre cette lancée. Cela m'apparaissait extrêmement important de pouvoir leur donner des accès à une autoroute majeure et leur permettre de se développer sur le plan industriel sur la lancée qu'ils ont actuellement, puisque c'est une contrainte assez importante.
(11 h 45)

M. Garon: Pour le bénéfice du député de Chauveau, le ministre se rappellera sûrement que, dès la première rencontre qu'on a faite au point de vue des plans régionaux, la sortie 311 sud de Bernières était déjà dans le cahier pour 1986. Cela a été retardé à 1987. Là, on dit 1988. Elle était déjà dans le cahier.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne voudrais pas être méchant vis-à-vis du député de Lévis. Des fois, à l'approche électorale, on met bien des choses dans le cahier, mais cela ne veut pas dire qu'on a l'argent pour les faire.

M. Garon: Le cahier n'est pas sorti avant. C'était votre cahier qui arrivait.

M. Côté (Charlesbourg): C'était le nôtre. Cela veut dire qu'il n'était pas dans votre dernier cahier?

M. Garon: Il était en préparation. Sauf que là, cela fait trois ans qu'il a la priorité numéro 1. Dans les priorités des députés, cela fait trois ans qu'il a la priorité numéro 1. Pas dans le numéro 2, le numéro 1.

M. Côté (Charlesbourg): Pour le bénéfice de M. le député de Lévis, c'est clair que c'était réalisable l'an dernier, mais c'est moi qui avais choisi, sur le plan budgétaire, de ne pas le faire.

M. Garon: Je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est moi qui avais choisi de ne pas le faire l'an passé.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que je n'avais pas d'argent. Ce n'est pas tellement compliqué.

Crédits périmés

M. Garon: Justement, j'arrive à cela, vous avez eu 17 500 000 \$ de crédits périmés.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez parler des crédits périmés, on en parlera après.

Mais au moment où on enclenche un certain nombre de travaux, on enclenche une enveloppe X qui, en règle générale, devrait se réaliser. C'est un choix que j'ai fait l'an passé. Sauf que ma visite sur les lieux... Parce qu'on peut bien se parler de routes un peu partout au Québec. Je ne suis pas celui qui prétend que je connais les 60 000 kilomètres du réseau routier du Québec. Ce n'est pas vrai. J'ai une bonne connaissance, mais à partir du moment où on va sur le terrain, c'est sûr que parfois cela éclaire notre lanterne. Comme on est un gouvernement de développement sur le plan économique, j'avais été très touché et sensible aux interventions des intervenants du comté de Lévis, sur le plan du développement industriel. On avait enclenché le processus en me disant qu'on pouvait le faire.

Quant aux crédits périmés, effectivement, il y en a eu chez nous comme les années passées. Il y en a eu moins cette année que les années passées. Je peux vous annoncer une nouvelle et je vous laisserai le plaisir de la transmettre au Conseil du trésor. Il va y en avoir un maudit paquet de moins cette année que l'année passée.

M. Garon: Cela va dépendre comment le ministre des Finances a anticipé de crédits périmés dans son budget.

M. Côté (Charlesbourg): Je me charge du ministre des Finances qui est très sensible à ce que signifie un ministère des Transports. Le niveau de sensibilité au niveau du ministère des Transports est un peu plus important qu'au Trésor. Dans ce sens, c'est rafraîchissant. Il n'y a pas de doute dans mon esprit que les crédits périmés qui sont là sont des crédits qui, finalement, n'ont pas pu être dépensés par le ministère, étant donné que certains travaux n'ont pas pu être exécutés.

Je vais vous donner quelques exemples. On va resserrer les mesures encore cette année. L'an passé, on a été en appel d'offres à la fin de l'été pour des projets d'une certaine importance qui devaient débiter dès l'automne. Donc, il y avait des prévisions budgétaires pour payer 1 000 000 \$ ou 1 500 000 \$ ou 500 000 \$ de dépenses. L'entrepreneur ayant signé le contrat, parce qu'il a pris le délai maximum de 45 jours, est arrivé à une période au mois d'octobre ou de novembre en disant: Cela ne vaut pas la peine de commencer cette année, je vais commencer l'année prochaine. C'est arrivé en Abitibi où on s'est fait littéralement "fourrés" par les entrepreneurs. Cela ne me réjouissait pas, moi, parce que cela a pelleté sur l'année actuelle des travaux qui, en partie, auraient dû être payés sur l'année 1987-1988. Des entrepreneurs courent à peu près tous les contrats et quand ils en ont trop à un moment donné, ils en reportent l'année suivante. C'est ce qui est arrivé dans quelques cas. Cela ne se produira pas cette année parce qu'on va faire des petits changements.

M. Garon: Des dates?

M. Côté (Charlesbourg): Des dates de livraison et des pénalités. On va en faire de plus en plus, de façon à ce que les travaux qu'on enclenche se réalisent. Finalement, cela pourrait éventuellement éliminer les constructeurs un peu moins soucieux. On resserre de plus en plus la machine de ce côté. On va, dans la plupart des cas, donner des autorisations de réalisation pour à peu près 60 % de notre opération beaucoup plus tôt que l'an dernier, de telle sorte que la réalisation pourrait se faire avant.

M. Garon: Mais là, avec la nouvelle loi de l'administration financière et les changements qui ont été faits, vous avez jusqu'à la fin de juillet pour recevoir les factures des engagements de l'année qui se termine le 31 mars. Avant, il était impossible de payer quand on ne recevait pas la facture un mois plus tard, le 30 avril. Maintenant, vous avez jusqu'à la fin de juillet. Cela vous permet plus de marge de manœuvre dans les paiements. La question que je voulais vous poser...

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais juste clarifier quelque chose, parce que ce n'est pas tout à fait... C'est comme tantôt, vous avez à moitié raison. M. Michaud va vous expliquer cela. Il semble que cela ne change pas grand-chose.

M. Garon:... soient faits.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: À condition que les travaux soient faits.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Michaud: On a jusqu'au 30 avril pour présenter les factures à la comptabilité. On peut créer des comptes à payer, pour autant qu'on soit certains que les services ont été rendus. Pour le ministère des Transports, cela ne change pas grand chose par rapport au journal intérieur parce qu'on s'assurait de rentrer les factures avant le 30 avril. Donc, on n'aura pas tellement de montant appréciable comme comptes à payer.

M. Garon: J'aimerais faire une entente avec le ministre. Je peux vous donner un coup de main. Je sais à quel point les gens des Finances et du Trésor peuvent être vicieux.

M. Côté (Charlesbourg):... votre collègue, il a déjà été au Trésor, lui.

M. Garon: Non, il n'était pas le responsable, c'était plutôt celui qui était là pour aider.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le connais

pas assez pour...

M. Garon: Je demande au ministre qui disait: Je ne veux pas avoir de crédits périmés cette année: Est-ce qu'on pourrait faire une entente? Quand le discours sur le budget va sortir, le ministre des Finances va nous dire combien il anticipe de crédits périmés. J'aimerais que le ministre des Transports puisse nous dire, sur l'anticipation des crédits périmés pour l'année 1988-1989, mettons qu'il dise 250 000 000 \$ ou 300 000 000 \$, combien il y en a... Lui, le ministre des Finances va nous renvoyer au ministre des Transports, et le ministre des Transports, s'il dit: Il n'y en a pas... En fait, il va y avoir des crédits périmés anticipés pour chacun des ministères.

M. Côté (Charlesbourg): Si le ministre des Transports vous dit qu'il n'y en a pas, il va vous mentir. Dans les prévisions, il est clair que cela se partage entre les différents ministères. Alors, le ministre des Transports ne vous mentira pas.

M. Garon: C'est facile pour le Trésor, après cela, de s'occuper que vous réalisiez vos crédits périmés. Il peut même vous aider.

M. Côté (Charlesbourg): Vous demanderez cela aux gens du Trésor si c'est si facile que cela.

M. Garon: Il peut arriver même qu'ils les gèlent au mois de septembre pour être bien sûrs que vous allez les périmier. Il y a toutes sortes de techniques. Ces gens-là sont terriblement vicieux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que cela n'a pas bien changé, parce que c'est à peu près le même monde qui est là.

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

Autoroute 30

M. Marcil: Merci M. le Président. J'avais juste une petite question au sujet de la question que M. le député de Lévis a posée tantôt concernant les autoroutes, dans la grande région de Montréal. Vous savez à peu près où je veux en venir. Étant donné que je suis un député de...

M. Côté (Charlesbourg): Dans les limites permises à 30 km à l'heure.

M. Marcil: Oui. Je suis exactement un député de région, comme plusieurs de mes collègues. On sait que l'île de Montréal représente un gros morceau pour le Québec, sauf qu'il y a des régions qui sont aussi importantes que

l'île de Montréal et qui souffrent depuis des années d'un réseau routier désuet et inapte, si vous voulez, je dirais même inacceptable, surtout pour un gouvernement qui vise le développement des régions de façon équitable.

On entend parler souvent du boulevard Métropolitain, du problème causé par ce boulevard qui est désuet. Maintenant, on parle de proposition, d'option, de la 440 sur la rive nord, de la 30 sur la rive sud. On sait également que la 440 sur la rive nord, quand même, c'est pour un bassin de population d'environ 300 000, tandis que la 30 sur la rive sud qui englobe toute la Montérégie, touche environ 1 150 000 habitants. Donc, étant donné également qu'il y a un accord du libre-échange qui a été signé et qui favorisera les échanges commerciaux du nord au sud, la Montérégie est encore privilégiée géographiquement parlant, étant située à proximité des lignes américaines et même de l'Ontario. Et comme l'autoroute 30 permettra, selon le nouveau tracé, de dévier toute la circulation venant de l'Ouest du Canada se dirigeant vers l'Est du Canada sur la rive sud au lieu de la faire passer sur l'île de Montréal, donc sur le boulevard Métropolitain qui cause déjà un problème majeur, la question que j'aimerais vous poser, M. le ministre, c'est: La Montérégie, englobe 1 100 000 personnes, c'est quand même la deuxième grande région du Québec en population qui englobe probablement au-delà de 300 municipalités... 300, c'est peut-être trop, mais au moins 225, je serais plus juste à ce moment-là. Ce sont des municipalités de 1000 à 10 000, 30 000, 40 000, 50 000 habitants et c'est plus difficile de faire de la concertation dans une région où il y a plus de municipalités que sur une île où on se retrouve avec une seule municipalité ou du moins une communauté urbaine où la concertation est déjà bien établie.

Je sais qu'il y a également des négociations avec le gouvernement fédéral concernant l'autoroute 30. C'est un dossier qui avait été privilégié au Sommet de la Montérégie. Par rapport à la quantité de gens qui y demeurent, la rive nord c'est surtout 300 000 personnes, plutôt des gens qui vivent en banlieue ou qui travaillent à Montréal. Sur la rive sud, l'autoroute n'a pas la même signification. Ce n'est pas dans le but de régler uniquement un problème de circulation, mais ça devient un outil de développement économique pour une région de 1 100 000 d'habitants. Laquelle sera privilégiée en premier?

M. Côté (Charlesbourg): Le plan de transport le dira.

M. Marcil: Si vous aviez tous les moyens nécessaires de réaliser tous ces chemins, je sais que, dans notre comté, nous avons un problème majeur qu'on appelle chez nous la voie maritime. C'est un maudit problème, excusez. Cela pose des problèmes à presque tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais répondre au député qui est au cœur du débat depuis son arrivée en politique et peut-être même avant. Je ne le connaissais pas. J'ai eu l'occasion de faire avec lui le 4 avril 1986 une tournée en hélicoptère qui a pour le moins éveillé les yeux du ministre des Transports. Je répondais à l'invitation de la MRC à l'époque et il y avait une présence remarquée à cette réunion qui était le député fédéral, M. Hudon, qui disait que le gouvernement fédéral était disposé à participer financièrement à la réalisation de l'autoroute 30. Il y avait à l'époque aussi, M. Bissonnette, ministre d'État aux Transports, qui faisait de la 30, pour la participation fédérale, la priorité no 1 de tous les candidats conservateurs de cette région.

Dans le document que nous avons signé, M. Bissonnette et moi, l'entente préliminaire sur la 13, il était clair que la 30 devait faire partie de la priorité de nos discussions avec le gouvernement fédéral. On a continué de travailler. J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère, qui avaient un tracé préférentiel autre que celui souhaité par la MRC à l'époque, de regarder l'hypothèse avancée par la MRC, qui m'apparaissait, en tout cas vu du haut des airs, une hypothèse très intéressante à fouiller, mais du haut des airs et ensuite sur le plan technique, c'est autre chose. La proposition voulait emprunter la rive sud du canal et par la suite traverser le canal avec un nouveau pont, puisque les deux ponts existants avaient des problèmes, pour aller par la suite rejoindre le pont Monseigneur-Leclerc et la 20 et par la suite filer vers les États-Unis, contrairement au tracé antérieur qui lui aboutissait dans le comté de Huntingdon, mais qui mourait là.

Cela m'est apparu à sa face même une proposition fort intéressante qui méritait qu'on l'analyse de très près et c'est ce que les fonctionnaires du ministère ont fait depuis ce temps et l'étude d'impact environnemental pour les deux tracés devrait être terminée, à ce qu'on me dit, et déposée à l'été, plutôt à la fin de l'été; ce qui finalement marquerait une étape extrêmement importante quant à l'enclenchement du processus quant au choix du corridor.

(12 heures)

Dans l'intervalle, puisque effectivement c'était une des priorités du Sommet de la Montérégie que de voir s'entendre à l'ouest l'autoroute 30, nous avons pris la décision de faire l'autoroute 30 jusqu'à des engagements d'environ 40 000 000 \$ dans un premier tronçon de contournement de Kahnawake et, par la suite, reprendre, de Brossard en allant vers l'ouest, étant bien clairs, en termes de décision - et je n'ai pas changé d'idée là-dessus - que, dans la mesure où il n'y aurait pas de participation du gouvernement fédéral pour la réalisation du reste, cela se terminerait là. La participation du gouvernement fédéral est indispensable à la continuation de tout cela.

Cet hiver, nous avons eu à nouveau des contacts avec le gouvernement fédéral, en particulier avec Mme Vézina qui avait elle-même eu des discussions avec le premier ministre du Canada à la suite des discussions du député fédéral auprès du premier ministre Mulroney, pour tenter de voir ce qu'il était possible de faire. Nous devons donc reprendre les négociations avec un nouveau ministre au fédéral. À tout le moins, à ce moment-ci, c'est un ministre qui est quand même senior et qui devrait nous permettre d'avoir les sons de cloche les plus véridiques le plus rapidement possible. Notre objectif a toujours été de conclure une entente qui serait effective au renouvellement de l'EDER actuelle. Effectivement, il restera une série d'expropriations, la confection de plans et devis et toute une série de travaux à mener sur le plan des expertises, pour être capables de passer à la phase de réalisation. C'est là où en est le dossier, toujours avec cette volonté qui a été clairement exprimée au Sommet de la Montérégie, avec des limites, mais qui va se concrétiser dès cet automne, dans la mesure où on réussira à s'entendre avec les deux agriculteurs.

M. Marcil: Deux petites questions, M. le ministre. Tantôt, vous avez dit que, normalement, à la fin de l'été, on devrait se fixer quant au corridor.

M. Côté (Charlesbourg): Quant à nous, les études d'impact nécessaires pour déterminer le corridor, à la fois dans le tracé original et dans le tracé retenu et privilégié par les MRC, seront finales, déposées et rendues publiques.

M. Marcil: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): À la suite de cela, il y a des gens qui vont s'exprimer sur l'impact écologique et tout ce que vous voudrez sur les tracés. À partir du moment où le ministère de l'Environnement nous donnera son avis, il y aura une décision quant à un choix final de tracé.

M. Marcil: Une deuxième question. M. le député de Lévis, quand je parlais du canal de Beauharnois tantôt, vous avez soulevé le problème sur le fait qu'on se retrouvait avec des herbes. Justement, le tracé 2 proposé par la MRC était de passer sur le bord du canal de Beauharnois. Les terrains appartiennent déjà à Hydro-Québec; donc, on règle le problème de l'expropriation. La deuxième question est la suivante. Le document qui avait été négocié entre l'ex-ministre Bissonnette et vous, et que vous aviez même accepté, à l'époque, si le gouvernement fédéral l'acceptait intégralement, seriez-vous disposé à l'appliquer, c'est-à-dire à l'accepter, tel que rédigé de part et d'autre?

M. Côté (Charlesbourg): Il est clair qu'à ce moment-là la priorité de négociation quant à la

prochaine autoroute à être financée conjointement par le Québec et par Ottawa deviendrait la 30; cela me paraissait très clair. Les autoroutes à être financées dans une entente possible avec le gouvernement fédéral qui faisaient l'objet de discussions et qui sont toujours en négociation étaient, premièrement, la 30, deuxièmement, la 20, de Cacouna à Mont-Joli, troisièmement, la 50, pour la partie de Masson-Lachute et, quatrième-ment, l'autoroute de Thetford reliant Thetford à la 20, puisque M. Masse, à l'époque, sur le plan public, avait proposé au gouvernement du Québec de défrayer 60 % du coût de la construction de l'autoroute devant relier Thetford à la 20. Compte tenu qu'il était le ministre senior du Québec, j'avais accepté avec plaisir en lui disant que, 50 %, cela ferait notre affaire. Il reste maintenant à livrer...

M. Marcil: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg):... pas pour nous, mais pour lui.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lavolette.

Routes dans Lavolette

M. Jolivet: Merci, M. le Président, rapidement. D'abord, je dois dire que je n'aurai pas besoin, cette année, de parler de ma route La Tuque-Parent, puisque la promesse du ministre de l'année passée se continue toujours. Donc, tant et aussi longtemps qu'il restera ministre, je n'aurai pas besoin d'en parler une deuxième fois.

Dans la continuité de l'entente avec le fédéral, je vais parler... Pardon?

M. Garon:... transports.

M. Jolivet: C'est cela. Je sais que chaque fois je suis obligé de recommencer. L'autre partie, c'est la discussion qui doit se continuer entre le fédéral et le ministère de Transports pour la route de Manouane à Saint-Michel-des-Saints, et la route qui doit relier un ou deux postes habités, Weymontachie et Sanmaur, vers la route de La Tuque par, soit la route de Windigo, donc La Tuque-Parent, ou par la nouvelle route de la CIP qui débouche à Beaumont. Est-ce qu'on est avancé dans les discussions? Le fédéral, on s'en souvient, demandait 75 % - 25 % pour la construction, mais après cela demandait 75 % - 25 % sur la partie entretien, à l'inverse, le fédéral ne versant que 25 %. Or la discussion était à 50-50. Est-ce que je peux avoir des détails et savoir où on est rendu dans cela?

M. Côté (Charlesbourg): Bien sûr, il me fait toujours plaisir de donner toute l'information que je possède au député de Lavolette. D'ailleurs, je prends connaissance assez régulièrement des

coupures de presse régionale et, tout dernièrement, dans mon lit chez nous, je pouvais constater que le député de Lavolette avait promis à son monde qu'il continuerait d'insister auprès du ministre des Transports pour la construction d'un pont sur la Matawin, étant donné que...

M. Jolivet: C'est la deuxième question.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais répondre à la deuxième - je savais qu'elle allait venir, compte tenu de ce qui était écrit dans les journaux - pour lui dire que le dossier de Manouane est bien plus avancé que le pont de la Matawin parce qu'il n'avancera pas, lui.

M. Jolivet: Vous parlez du ministre des Transports, je pourrais vous parler du ministre responsable du Développement régional.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement la même chose, la même réponse, parce qu'ils sont tous les deux sur la même longueur d'onde. Vous ne pourrez pas faire faire indirectement au ministre des Transports ce que le ministre... Vous savez, je vais vous expliquer une affaire. Je vais vous expliquer cela assez vite. Vous êtes un bon père de famille, une famille nombreuse, donc les deux pieds à terre, pleinement logique. Chaque fois, il faut calculer nos piastres et cents avant de dépenser. Le ministre responsable du Développement régional, avec la famille qu'il a, je suis bien sûr qu'il a les pieds en l'air, à l'occasion. Dans le cas du ministre responsable du Développement régional, c'est un ministre qui, toutes les fois qu'il veut intervenir, doit demander un avis sectoriel. Donc, dans le cas du pont sur la Matawin, il va falloir que le ministre responsable du Développement régional demande un avis sectoriel au ministre des Transports. Là où il est fourré - et il ne peut pas faire le pont entre les deux - c'est que le ministre des Transports a déjà donné son avis que c'était non. Est-ce que celui de l'OPDQ aura suffisamment d'arguments pour convaincre celui des Transports?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jolivet: C'est là qu'on va espérer sur un changement potentiel.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! si pour régler vos problèmes, cela vous prend cela...

M. Jolivet: Non, non. Disons que, pour revenir au pont, il y avait eu des discussions d'amorçées avec le ministre sectoriel, qui était le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, et, à cause des besoins de l'autre bord, le ministère de l'Énergie et des Ressources. C'est pourquoi j'avais dit: Je comprends très bien le ministre des Transports quand il dit non. Pour le ministre des Transports, ce n'est pas nécessaire. Mais dans un désir régional, demandé par la MRC

pour les besoins...

M. Côté (Charlesbourg): Donc, 2 000 000 \$ du fédéral et cela en coûte 4 000 000 \$... Si le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche le veut et qu'il est prêt à mettre 1 000 000 \$ et si le ministère de l'Énergie et des Ressources le veut et qu'il est prêt à mettre 1 000 000 \$, cela fait 2 000 000 \$, nous, on va être "smart", on peut être maître d'oeuvre.

M. Jolivet: Donc, il faut que je convainque les deux autres. Alors, on verra cela, on prend cela en note. Mais, Manouane - Weymontachie... Vous avez parlé de Manouane, M. le ministre; vous n'avez pas répondu à ma question sur Weymontachie. La discussion était aussi amorcée, c'est trois réserves: Manouane, Obedjiwan et Weymontachie; Weymontachie était en discussion avec Manouane, à l'époque, sur 50-50.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, à tout le moins, dans les conversations que j'ai eues avec mes homologues fédéraux des Transports - nous parlons, à ce moment-ci, pour faire la distinction parce que je veux quand même être honnête envers tout le monde - il n'a jamais été question de cela.

M. Jolivet: Je vais vérifier parce qu'avec le député fédéral de Champlain, il en est question.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas! D'ailleurs, c'est Michel Côté...

M. Jolivet: Champagne.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais c'est Michel Côté, il n'y a pas longtemps, qui disait que dans le cas des députés fédéraux d'arrière-ban, ils avaient moins de pouvoirs que les lobbyistes à Ottawa.

M. Jolivet: Je n'étais pas au courant ce cela.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai lu cela dans les journaux.

M. Jolivet: Donc...

M. Côté (Charlesbourg): Probablement que...

M. Jolivet:... j'interviens de nouveau sur Weymontachie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais je vais finir...

M. Jolivet: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg):... parce que je veux quand même donner une réponse complète. Si c'est oui, c'est oui; s'ils m'en ont parlé, ils m'en

ont parlé; s'ils ne m'en ont pas parlé, ils ne m'en ont pas parlé. Dans le cas des Transports, ils ne m'en ont pas parlé. D'ailleurs, j'attendais parce que je n'ai pas ouvert ta porte; on m'avait sifflé à l'oreille que peut-être qu'un ministre au fédéral, celui des Transports, pourrait me parler de, mais ils ne m'en ont pas parlé. Le seul, au fédéral, qui m'en a parlé, c'est Robert de Cotret. Il m'en a effectivement parlé, dans la négociation de l'entente de développement régional, puisque j'ai eu affaire à lui très souvent dernièrement, depuis un mois et demi. Il m'a effectivement transmis les dossiers d'évaluation des coûts et il m'a signifié son désir de vouloir participer à 50 % dans la réalisation de Manouane-Saint-Michel-des-Saints.

M. Jolivet: C'est dans son comté.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, il a été question de celui-là et pas des autres.

M. Jolivet: La troisième question concerne la route 155. On sait que, cette année, on complète la section 180, mais la 160 ne semble pas avancer à un rythme assez intéressant pour penser, de façon réaliste, à faire des actions bientôt. La section 160 qui est d'environ 13 kilomètres...

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que, cette année, il y a 4 000 000 \$ d'affectés à cette...

M. Jolivet: C'est la section 180. Je ne parle pas de la section 180. Je parle de la section 160, de Grande-Anse, en allant vers La Tuque sur 13,5 kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, même si on voulait dépenser de l'argent sur le terrain, cette année, ce ne serait pas possible.

M. Jolivet: Ce n'est pas ce que je veux savoir. Je sais que vous ne dépenserez pas d'argent là. Pour dépenser de l'argent en 1989, il faut déjà commencer des...

M. Côté (Charlesbourg): J'y arrive.

M. Jolivet: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous me laissez finir, j'y arrive. À l'automne, l'étude d'impact sera déposée. Donc, c'est le cheminement par lequel il faut passer. L'étude d'impact est extrêmement importante dans des cas comme celui-là.

M. Jolivet: L'étude d'impact ne devait-elle pas être déposée l'automne passé?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Jolivet: Le ministère de l'Environnement ne l'a pas entre les mains?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Jolivet: Pas pour la 155? Il y a quelque chose qui ne va pas, certainement. Quand on est allés à La Tuque ensemble, M. le ministre, c'était à l'automne 1987 qu'elle devait être déposée. Si vous me dites cela, vous me découragez cet après-midi.

M. Côté (Charlesbourg): Mon but n'est pas de vous décourager. On me signale - évidemment, j'en vois tellement que je peux en perdre des bouts - que, dans le cas précis de cette section, après analyse au ministère, puisqu'on empiète sur la rivière, il y avait obligation d'une étude hydraulique additionnelle. C'est ce qui a été fait. Évidemment, quand on intervient dans ces milieux, ce n'est pas facile.

M. Jolivet: Là, vous me donnez la partie négative de ce que je pensais. Ce n'est plus 1989, cela va être 1991.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que cela peut aller bien avant...

M. Jolivet: En tout cas, j'espère...

M. Côté (Charlesbourg):... ce que vous espérez. Je peux prendre l'engagement d'écrire au député de Lavolette et de lui tracer le portrait de ce qui s'est passé depuis qu'on s'est parlé.

M. Jolivet: C'est cela. Le sixième mois s'en vient. Il y aura une rencontre à La Tuque et il serait peut-être bon d'avoir les réponses...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Jolivet:... comme j'avais dit à votre attaché politique. D'accord. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député Lavolette. M. le député de Lévis.

Sécurité sur le pont Champlain et enquête du coroner

M. Garon: J'aimerais poser une question concernant l'engorgement des ponts de l'île de Montréal, le lien Montréal-Valleyfield et l'autoroute de ceinture envisagée par le ministre concernant ce problème. Quant à la sécurité sur le pont Champlain qui appartient au gouvernement fédéral, le coroner Héroux devrait faire connaître sa recommandation prochainement dans l'enquête qu'il a menée à la suite d'un grave accident d'autobus survenu l'an dernier. Quand le ministre s'attend-il de recevoir la recommandation du coroner Héroux? A-t-il

l'intention de prendre des mesures de sécurité avant la publication du rapport Héroux ou s'il attend le rapport? A-t-il examiné d'autres mesures pour le désengorgement de ces ponts? (12 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): C'est un sujet beaucoup plus large, beaucoup plus vaste qu'on ne pourrait le croire à sa face même qu'aborde le député de Lévis. D'abord, un sujet qui concerne le ministère des Transports et, deuxièmement, tout l'aspect des coroners. On va essayer de traiter cela de deux manières différentes.

D'abord, on va commencer par l'aspect sécuritaire de la voie réservée du pont Champlain. Il n'y a quand même pas eu beaucoup d'accidents sur la voie réservée du pont Champlain. Elle est extrêmement utile, en particulier pour la STRSM. Il y a tout près de 10 000 personnes par jour, pour chaque période de pointe - c'est-à-dire le matin et le soir, ce qui veut dire à peu près 20 000 personnes par jour - qui empruntent la voie réservée, donc en autobus. S'il fallait que ce monde y aille en voitures, on aurait de sérieux problèmes. C'est clair - tout le monde l'a toujours reconnu - que ce n'est pas la plus sécuritaire des voies réservées, mais les gens ont tenté de composer avec les moyens du bord.

Dans le plan de transport, il y a eu une étude assez exhaustive de cette situation. Il y aura, effectivement, une partie de nos réflexions qui trouvera des solutions à cette voie réservée dans ce que nous voulons faire. Je ne veux pas aller plus loin. On s'en reparlera, éventuellement. Cela fait l'objet de nos préoccupations et de nos analyses au ministère. C'est la première partie, nos voies réservées et, éventuellement, on aura des choses à dire là-dessus, des décisions à annoncer, des décisions prises.

Deuxièmement, l'aspect sécuritaire. Dans la mesure où un individu en automobile, pris dans une file d'attente, perd patience et décide d'aller emprunter la voie réservée à contresens, il court à sa perte, surtout quand on a un volume de circulation comme celui-là. Alors, en fin de compte, on n'est pas à l'abri d'un coroner qui pourrait prendre une décision et décider de blâmer le ministère des Transports quand même. Cela ne me surprendrait pas. Sur le plan sécuritaire, nous avons fait tout ce qui était humainement possible de faire pour tenter de rendre cette voie sécuritaire, mais on ne peut pas avoir un fonctionnaire du ministère dans chacune des voitures pour bien s'assurer qu'ils vont rester dans leur corridor. Il y a une série de mesures qui ont été suggérées à l'époque: ligne double, etc., toute une série de mesures qu'on est prêts à examiner de très près et qui peut faire en sorte que cela puisse rendre l'utilisation plus sécuritaire. On n'est pas fermés à des suggestions, mais des suggestions réalistes, réalisables, qui vont améliorer la situation sur le plan sécuritaire et la situation de la fluidité du trafic.

Quant aux coroners, c'est une autre paire de manches. J'ai eu l'occasion d'avoir une couple de rapports, jusqu'à maintenant, sur le transport scolaire. M. Boulianne, si je me rappelle...

M. Garon: Lequel?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le connais pas particulièrement.

M. Garon: Michel?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Michel Boulianne n'est pas coroner. Michel Boulianne est un avocat de la région de Québec et il n'est pas coroner. Je ne me souviens pas... Le coroner Boulianne. À l'époque, il avait fait des recommandations sur le transport scolaire et cela coûtait la modique somme de 25 000 000 \$ au gouvernement du Québec pour régler le problème. Des coroners qui ont des solutions aussi faciles que cela aux problèmes du Québec, moi, je n'en ai pas besoin; c'est aussi clair que cela. Je lui avais signifié très nettement mon appréciation de ses recommandations. Je l'ai encore dans les jambes; probablement qu'il veut se reprendre. C'est lui qui a fait l'enquête sur les accidents survenus à Rimouski, en particulier dans la côte de Petit-Miami et dans le croisement de Saint-Anaclet ou quelque part dans ce coin.

Il vient de terminer les audiences et, sa première préoccupation, avant même de rédiger son rapport et de faire ses recommandations, c'est de passer une demi-heure avec Pierre Pascau à Montréal et de charger à fond de train sur le ministère des Transports. Si c'est cela, le rôle d'un coroner, qu'on m'en débarrasse le plus vite possible; j' imagine qu'il doit y avoir des gens un peu plus responsables que cela au Québec. Si, véritablement, le but d'un coroner est d'analyser une situation, de voir les défaillances et de proposer des solutions et de les proposer à ceux qui ont la responsabilité de les corriger, quitte à les rendre publiques, il n'y a pas de problème; mais que le coroner fasse un show public à une émission de radio ou partout ailleurs quant aux conclusions qu'il pense émettre au mois de juin, alors qu'il les a faites il y a deux semaines, je commence à "avoir mon voyage" un peu. J' imagine qu'ils doivent avoir un "boss", eux. Le "boss" va peut-être les rappeler à l'ordre éventuellement.

Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a pas des choses à corriger ou des points noirs à ces niveaux. Dans ce sens, le ministère collabore toujours par l'entremise des ses fonctionnaires à toutes ces enquêtes pour donner le plus d'informations possible sur le plan technique. Mais j'en mets quelques-uns en garde sur l'interprétation abusive de certaines situations qui pourraient être faites. Je me charge de pouvoir même les confronter au moment où ils le jugeront, à l'endroit où ils le jugeront et à l'heure qu'ils le voudront à part cela, sur le plan des données. Je

vous dis mon agacement effectivement; ce n'est pas parce qu'ils pourraient mettre en péril le ministère des Transports, mais on a des gens qui un peu partout sont responsables et qui ont fait des recommandations au ministère et qui tentent de corriger les situations du mieux qu'ils le peuvent. Je ne veux pas aller plus loin pour le moment. Je pense que j'ai déjà dit assez ce que je pensais.

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

Perte de registres à Quebecair

M. Garon: Concernant la perte des registres des procès-verbaux de Quebecair, je voudrais savoir quand le ministre a appris cette perte de procès-verbaux et comment il l'a appris. Par les journaux ou par le conseil d'administration.

M. Côté (Charlesbourg): Ni par les journaux ni par le conseil d'administration qui était là quand on est arrivés. On l'a appris lors des négociations où effectivement nous, qui vendions, devons donc fournir un certain nombre d'éléments et ceux qui se portaient acquéreurs voulaient quand même se porter acquéreurs de quelque chose qui, sur le plan juridique, était bien clair et bien net. À ce moment, M. Lalonde, l'avocat qui négociait pour nous, tout comme moi d'ailleurs, étions stupéfaits d'apprendre qu'il y avait des documents complètement disparus pour une période de 17 ans. Disparus quand? Fouillez-moi, mais disparus, ils n'existaient plus. Cela prenait une pièce législative pour être capable de corriger cette situation. Pendant la période où Quebecair a été sous la responsabilité gouvernementale, si on avait eu des gens respectueux d'une compagnie en ordre sur le plan de la gestion, est-ce qu'on n'aurait pas pu régler ces problèmes? Je pense qu'on aurait pu les régler définitivement. De la même manière que cela aurait pu être probablement réglé avant, mais il y a 17 ans de livres qui manquent.

M. Garon: Là, c'est plus facile de dire à quel moment ils ont été perdus ou ils ont été détruits. Moi, je ne veux présumer de rien, je ne le sais pas. Mais ce n'est pas très normal. Moi, je n'ai jamais entendu parler de cela. Pour une compagnie inopérante pendant un certain nombre d'années, il peut arriver qu'il n'y a plus personne en charge, mais là, c'est autre chose, c'est une compagnie qui fonctionne. Est-ce qu'il y a eu une enquête sur cela ou si simplement c'est la parole des dirigeants de Quebecair? Est-ce qu'il y a eu une enquête quelconque concernant cette disparition des registres des procès-verbaux?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je sais que chez nous, au cabinet et au contentieux du ministère, il y a eu des recherches de faites pour tenter de trouver les raisons de tout cela.

Bien sûr, quand c'est arrivé dans les années cinquante ou soixante, c'est bien difficile de tenter de retracer les raisons à ce moment. C'est pour cela qu'on a été obligés de déposer un projet de loi privé sous le nom de mon collègue, le député de Mille-Îles, qui sera éventuellement débattu à l'Assemblée nationale. Je peux peut-être en profiter pour prendre un certain nombre de questions de la part du député de Lévis pour tenter d'avoir le plus d'informations possible quand arrivera le moment de la discussion du projet de loi.

M. Garon: Je voudrais savoir si le, projet... Ce n'est pas normal, cela. Est-ce qu'il y a eu une enquête? On a dû se passer cela de secrétaire en secrétaire. Il y a dû y avoir le fonctionnement normal d'une entreprise. Où étaient tenus ces registres? Même un projet de loi privé, ce n'est pas très normal, cela non plus. C'est trop facile comme cela de se dégager de sa responsabilité! C'est pour cela que je demande s'il y a eu une enquête sur cela. Deuxièmement, le registre existait-il en un seul exemplaire? Souvent, les procès-verbaux sont mis sur cassettes pour justement... J'imagine qu'une compagnie comme Quebecair, qui est une compagnie assez importante, a dû tenir ses procès-verbaux à la façon normale d'une entreprise. Les procès-verbaux d'une compagnie comme cela, j'imagine que cela ne fait pas un roman X13 ou un petit livre de la comtesse de Ségur. J'imagine que cela faisait volumineux un peu et cela ne se perd pas comme cela, ce n'est pas comme quelqu'un qui perd ses clés. Les registres ne s'envolent pas non plus normalement. Sans être des immeubles, des registres, cela ne marche pas. C'est quand même totalement anormal. Le gouvernement, avant la vente, devait posséder une copie des registres ou est-ce qu'il y avait une copie? Combien y avait-il de copies? Y a-t-il eu l'enregistrement des procès-verbaux sur cassettes? Le gouvernement a-t-il transmis des registres aux nouveaux propriétaires, lors de la réalisation de la vente? Mais à quel moment précisément le ministre a-t-il appris qu'il n'y avait plus de registres? On se sert des registres régulièrement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Le député de Lévis, par ses nombreuses questions, vient un peu d'éveiller mon esprit et, effectivement, toutes les questions posées sont bonnes et pertinentes. Elles sont pertinentes aujourd'hui, mais elles l'étaient aussi au moment de l'acquisition par le gouvernement du Québec de Quebecair en 1982. Ces questions-là auraient dû normalement être posées par le gouvernement qui l'acquerrait en 1982 puisqu'il a acquis une compagnie. On a pas eu le souci de vérifier toutes ces choses au moment de son acquisition, alors que la partie privée, elle, qui l'a acheté de nous, ne s'est pas questionnée au moment de l'achat, mais s'est questionnée au moment du "closing", puisque cela devait faire partie des éléments du

"closing" de la transaction.

Finalement, il faut se rappeler que le conseil d'administration de Quebecair, sous la responsabilité de la Société québécoise des transports, était, à l'époque, dirigée par M. Jean Guy, qui était le président de cette société et, à la fois aussi, avocat de Quebecair. Donc, on était en situation de confiance au moment où c'était à la fois un avocat de Quebecair et aussi le président de la Société québécoise des transports, donc un homme qui, sur le plan juridique, devait avoir connaissance de ces choses. Par la suite, M. Guy a accepté de n'occuper qu'un seul fauteuil, soit celui du conseil d'administration de la Société québécoise des transports au lieu de la présidence et de continuer d'oeuvrer comme avocat à Quebecair. Je dois vous dire que, par la suite, on a eu passablement de difficultés à établir de bons liens quant à l'administration de Quebecair même.

Je me souviens avoir eu, en décembre 1985, à mon bureau, des rencontres avec le p. -d. g. de Quebecair à l'époque, M. Léger, avec les gens de la Société québécoise des transports pour tenter d'avoir de l'information sur la situation financière de Quebecair. Dès janvier aussi, février et mars, il y a eu plusieurs rencontres et les contacts ont toujours été, à cette époque, très difficiles pour tenter d'avoir de la bonne information. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'à partir du moment où vous décidez de privatiser Quebecair et qu'il y a deux groupes qui veulent s'en porter acquéreurs, les employés et un groupe du privé, les relations étaient un peu difficiles, et c'est au lendemain de la vente qu'on s'est rendu compte de cette absence, de ce manque qu'il y avait de certains papiers ou documents. Il y a eu effectivement certaines recherches. Quitte à ce que je puisse donner des réponses ultérieures au député de Lévis, il devrait fouiller un peu dans ces souvenirs-là - enfin, beaucoup de travail a été fait par les avocats du contentieux du ministère - et peut-être voir un certain nombre de choses.

Je pourrais donner des dates au député et, comme les questions sont enregistrées, tenter de répondre le plus possible aux questions.
(12 h 30)

M. Garon: Mais la grosse question, c'est le moment où le ministre a appris la perte des registres.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je dois vous dire que je ne l'ai pas appris en occupant le fauteuil comme ministre des Transports. C'était le 13, l'assermentation? Je ne l'ai certainement pas appris le 12 décembre 1985, au moment où il y a eu transfert des pouvoirs, où j'ai été assermenté, non plus que le 13, la première journée où je me suis présenté au ministère, parce que, quand je suis arrivé au ministère, il n'y avait plus rien dans les tiroirs, il n'y avait plus rien dans les classeurs, il n'y avait plus rien nulle part.

M. Garon: C'est toujours comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'était comme ça. Dans tous les classeurs, quand je suis entré au ministère de l'Agriculture en 1976, il y avait une feuille de papier blanche.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas toujours comme ça. Je vais vous donner des exemples. Tous les documents de M. L'Allier, au transfert des pouvoirs en 1976, ont été transférés à celui qui le remplaçait. Il y a...

M. Garon: Mais les registres de compagnies ne sont pas au bureau du ministre; c'est dans l'administration.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais j'aurais pu au moins être informé de cette situation ou trouver quelque chose quelque part.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas cela qui est important. Vous avez dit que vous l'avez appris au moment du "closing", tantôt. La compagnie a été passée à l'entreprise privée. On ne s'est pas assuré, à ce moment... Me Fernand Lalonde ne s'est pas assuré de garder une copie des procès-verbaux?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Je vous ai dit que... En tout cas, il faut retrouver le moment précis. D'habitude, j'ai une bonne mémoire. Mais, là-dessus, il s'est passé tellement d'affaires que je ne veux pas vous donner de fausses informations. J'ai dit que c'était au moment de la vente ou du "closing" que je l'avais moi-même appris.

M. Garon: Vous avez dit au moment du "closing" tantôt. Vous avez dit qu'au moment de la vente on ne s'est aperçu de rien.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce que j'ai dit, c'est que l'entreprise, au moment du "closing", a exigé que... Alors, à quelle date exacte? J'ai été informé, c'est clair. J'ai été informé. La date précise, je vous la dirai. Je vais contacter ceux qui ont négocié pour nous et tenter de trouver le moment précis où on m'a informé de cette situation. Je vous le dirai.

M. Garon: Il n'y a pas eu de demande d'enquête.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il n'y a pas eu de demande d'enquête formelle, mais il y a des gens au contentieux du ministère des Transports, il y a des avocats qu'on avait retenus à la Privatisation qui ont effectivement fait du travail de recherche à ce sujet.

M. Garon: Mais ce n'est pas suffisant.

Quand il y a une demande d'enquête avec des pouvoirs d'enquête, les gens sont obligés de répondre aux questions. Je pense que c'est trop facile de dire qu'on perd des registres quand cela peut faire l'affaire de certaines personnes de les avoir perdus. Mais faire une enquête avec des pouvoirs d'enquête, cela veut dire que, normalement, on suit au moins la filière pour dire: Où sont rendus les registres?

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends l'esprit de la question du député de Lévis. Il voudrait que je fasse aujourd'hui ce qu'ils n'ont pas fait au moment de l'acquisition. C'est cela?

M. Garon: Bien, vous ne le savez pas. Vous dites que les registres ont été perdus. Un instant! Cela ne veut pas dire qu'ils ont été perdus au moment de l'acquisition. Ils ont peut-être été perdus ou détruits en 1986 ou en 1987. On ne sait pas quand. Je ne le sais pas, moi. On dit qu'ils ont été perdus. Alors, s'ils savent quand ils ont été perdus, c'est facile de trouver le coupable.

Ou bien ils le savent ou bien ils ne le savent pas, sauf qu'on arrive juste à ce moment-ci et on dit qu'il n'y a plus de registre au moment où il y a des implications importantes là-dedans, des implications financières importantes. Lors de la vente, par exemple, le gouvernement possédait-il la totalité des actions de Quebecair? Sinon, quelle était sa part et celle des autres propriétaires?

Le gouvernement a-t-il transmis les registres aux nouveaux propriétaires lors de la réalisation de vente, au moment où ils ont pris possession des lieux de tout? Normalement, le transfert des registres est au moment, où les nouveaux acquéreurs prennent possession des lieux, et on finalise la vente longtemps après. Normalement, j'imagine que, dans la transaction, on a dû s'interroger sur ces affaires-là. Il semble que c'est arrivé beaucoup plus tard où on a dit qu'on a perdu les registres.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais juste demander au député de Lévis d'être patient. Je vais tenter d'avoir l'information même avant la fin de la commission, même s'il ne nous reste que cinq minutes. Mon but n'est pas de tenter d'esquiver la question et je veux donner la réponse la plus exacte possible. Si je ne l'ai pas avant la fin des crédits, je la donnerai ultérieurement au député de Lévis, donc, de manière très formelle, parce qu'on fait quand même appel à des souvenirs qui datent d'il y a un an et demi, et il s'est passé bien des choses depuis ce temps-là. Dieu sait si, dans le cas de Quebecair, cela a été extrêmement compliqué, compte tenu de l'absence de certaines pièces. Là-dessus, je suis prêt à donner toute l'information que je possède au député de Lévis, quitte à la récupérer.

M. Garon: Mais cela ne peut pas être simplement un petit rapport interne...

M. Côté (Charlesbourg):... de...

M. Garon:... les conclusions de la perte ou les circonstances de la perte ou de la destruction ou de quoi que ce soit. Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Je vous dis bien franchement. Je vous pose des questions, mais je n'en ai aucune idée. Sauf que je pense que cela peut donner lieu à une enquête où les gens qui font enquête ont les pouvoirs d'enquêteurs en vertu de la loi sur les pouvoirs d'enquête et les gens auxquels on pose des questions ont l'obligation de répondre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mais, finalement, je vais chercher les informations qu'il me faut. Celles que je pourrai donner, je vais les donner, il n'y a aucun problème. Celles que je n'ai pas, je vais tenter de les obtenir. À partir de cela, peut-être y aura-t-il des questions sans réponse. On jugera de ce qu'il y a à faire à partir de là.

M. Garon: Sur le plan administratif, est-ce que le ministère a eu ces documents au cours des années?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez un peu. On va se dire des choses. D'abord, le ministère des Transports lui-même, à part que de payer, a pratiquement toujours été écarté du dossier. On ne cachera à personne que ce n'était pas nécessairement la volonté de tout le monde, l'acquisition de...

M. Garon: Cela ne fait rien.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Cela ne fait rien.

M. Côté (Charlesbourg): Non...

M. Garon: Habituellement, quand il y a des décisions gouvernementales, les fonctionnaires...

M. Côté (Charlesbourg): Non, un instant! Attendez un petit peu là.

M. Garon: il faut préparer des mémoires...

M. Côté (Charlesbourg): Oh oui! mais attendez un petit peu. On va s'en parler un peu. Le canal par lequel communiquaient les responsables de Quebecair n'était pas le ministère des Transports, mais plutôt le bureau du premier ministre. C'est aussi clair que cela. Écoutez, je peux vous en faire la démonstration assez

aisément. Le canal a été à nouveau branché avec le ministère des Transports, à notre arrivée. C'est très clair, ça. Malgré le fait qu'en 1982 c'est un mémoire de M. Clair qui avait fait en sorte que le gouvernement s'était porté acquéreur en l'absence de M. Parizeau, qui était à l'extérieur du Québec à ce moment-là, et avec la complicité de M. Landry qui était un de ceux qui croyaient effectivement à la compagnie Quebecair nationalisée. Il faut toujours se rappeler que cela s'est fait après qu'il y ait eu des négociations très intenses pour tenter de regrouper Nordair et Quebecair. Si Nordair et Quebecair, à l'époque, avaient été regroupées, cela aurait fait le rêve de tout le monde, soit un transporteur francophone de haut niveau, de haut calibre. On n'aurait pas vécu la situation qu'on a vécue.

Dans ce sens, la transaction qui a amené l'acquisition de Quebecair était davantage pour contrer cette association de Nordair et de Quebecair. C'est un peu le contexte dans lequel cela s'est passé. En tout cas, à tout le moins à ma connaissance et compte tenu des discussions que j'ai eues avec les gens du ministère, le canal était bien plus important avec le bureau du premier ministre dans ce cas-là - là, je ne dis pas que c'est le premier ministre lui-même, il y a des distinctions à faire et vous êtes capable de les faire - qu'avec le ministère des Transports lui-même.

M. Garon: En tout cas, vous nous dites que vous nous donnerez des informations là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Une dernière question. Elle concerne les contrats de moins de 25 000 \$. On nous dit qu'il y en a beaucoup plus qui sont faits à l'extérieur du ministère qu'auparavant. On observe des choses curieuses dans quelques cas. C'est que des contrats pour les mêmes fins, le même jour, comme deux contrats de 20 000 \$ par exemple, au Laboratoire de construction de Québec, le 4 juin 1987, deux fois 20 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Si le député m'accordait quelques secondes pour une information que je pourrais peut-être transmettre...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. Ce sont donc deux périodes de documents qui manquent. La période des Brillant...

M. Garon: De quelle année à quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): Celle des Brillant? On me dit que c'est au cours des années soixante où ils ont été propriétaires. C'est cette partie qui manque. La deuxième information que je peux vous donner à ce stade-ci, c'est que, dans la

proposition du groupe LeBlanc, Racicot, Dutil, la demande des titres clairs avait été faite. C'est donc au moment de la vente où il en a été question. Ils voulaient faire cette demande au gouvernement parce qu'ils étaient acquéreurs du gouvernement. Je vais avoir un peu plus d'informations à transmettre ultérieurement au député de Lévis.

Ce que je pourrais possiblement faire, dans la mesure où cela devient public, c'est de faire un état de situation et la transmettre à la commission de sorte que cela puisse devenir public.

Contrats à des professionnels

M. Garon: D'accord. L'autre question dont je voulais parler concerne les travaux des contrats à des professionnels, le nombre qui est octroyé à l'extérieur du ministère a apparemment augmenté considérablement et je voudrais savoir pourquoi. Est-ce parce qu'il y a moins de rendement des professionnels du ministère ou parce qu'on décide comme politique de faire faire les contrats à l'extérieur? Deuxièmement...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Une deuxième question, parce qu'on n'a plus beaucoup de temps. Il y a au moins deux cas, à ce que je vois pour le Laboratoire de construction de Québec, il y a deux contrats de 20 000 \$ le même jour et pour les mêmes fins. Les 4 juin et 8 juin, le Groupe-conseil Roche, deux contrats de 20 000 \$ également, 331 et 333-86-40, encore là pour des relevés qui semblent être de même nature. Mais les contrats semblent être divisés en deux contrats de 20 000 \$; ce qui fait 40 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Premièrement, comme les effectifs du ministère ont diminué, cela nous oblige nécessairement à aller un peu plus à l'extérieur pour faire faire un certain nombre de contrats. Deuxièmement, il y en a plus parce que, effectivement, on a mis un peu plus de pression sur la machine pour préparer un plus grand nombre de choses, afin que l'excuse pour la non-réalisation d'un projet ne soit pas l'argent ou que l'étude n'est pas terminée. Je pense qu'il faut au moins avoir l'honnêteté vis-à-vis de nos concitoyens de ne pas se servir de ce genre d'argument pour dire qu'on ne fait pas telle chose. En tout cas, je ne veux pas jouer à cela. Dans mon esprit, j'ai toujours pensé que je gagnerais peut-être à la Loto. Si c'est vrai sur le plan personnel, cela est peut-être vrai pour le ministère des Transports. Demain matin, si un gars m'arrivait et me demandait: Es-tu capable de dépenser 100 000 000 \$ demain matin? Il faut être capable de dire oui et vite. C'est dans cet esprit que j'ai fonctionné. C'est être capable d'avoir l'honnêteté de dire à des gens que la raison, ce n'est pas parce qu'on n'est pas prêts,

mais c'est parce qu'on n'a pas l'argent pour le faire. C'est faire comprendre aux citoyens du Québec qu'on ne peut pas tout faire. On ne peut pas faire 2 000 000 000 \$ de travaux dans un an parce qu'on n'a pas les budgets pour le faire. Cet argent provient des taxes. C'est mon principe. C'est ce qui répond un peu à l'augmentation du nombre de contrats à des professionnels de l'extérieur.

Cela ne veut pas dire parce que ce sont des contrats de moins de 25 000 \$, qu'ils ne sont pas des contrats qui respectent la règle et l'esprit de l'administration financière. Dans tous les cas, c'est Rosalie...

M. Garon: Pourquoi sont-ils divisés en deux?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Ce que je veux dire, c'est que ce sont deux contrats de 20 000 \$ au lieu d'un contrat de 40 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais dans tous les cas de contrats de 5000 \$ à 25 000 \$, c'est Rosalie qui nous fournit les noms. Nous faisons une demande à Rosalie. L'ordinateur tient compte de toute une série de facteurs, dont le facteur régional. Il nous dit: Moins de 20 000 \$, le premier nom qui sort est celui-ci. Donc, vous n'avez pas le choix, vous prenez celui-là, parce qu'il est enregistré au fichier et qu'il répond à ce dont vous avez besoin. C'est le même principe pour les contrats de 25 000 \$ à 50 000 \$; l'ordinateur nous donne un nom. Mais dans ce cas-ci, c'est Rosalie qui nous a fourni les noms. J'ai également des interrogations vis-à-vis de Rosalie. Pourquoi, par exemple, arriver avec deux contrats, dans l'espace de peu de temps, qui sont attribués à la même firme, alors que le fichier central Rosalie est censé faire une répartition juste et équitable? En voulez-vous? Il y en a. Si vous voulez d'autres exemples, je vais vous en donner, où, effectivement deux contrats... Vous allez avoir 58 et 59 et ils sont donnés à la même firme dans la région; présumément, il n'y en a pas d'autre. C'est peut-être un système qui avait besoin d'être retouché, effectivement. C'est un peu cela.

M. Garon: Est-ce que c'est le même contrat divisé en deux? Pourquoi a-t-on fait deux contrats? Cela semble être le même objet. Normalement, est-ce que cela aurait dû être un appel d'offres pour un contrat au-dessus de 25 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ce qu'on me signale ici, c'est que la date qui est là, en marge, c'est la date de signature du contrat. Alors, c'est un peu différent de la date d'appel.

M. Garon: C'est la date de signature.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la date de signature du contrat adopté?

M. Garon: Et à droite? Quand on dit: 331 et 333.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le numéro de la réquisition, le numéro du contrat.

M. Garon: La réquisition, c'est le départ.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Une voix: Le contrat.

M. Garon: Alors, il suivait quand même...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est le contrat, ici.

M. Garon: C'est la réquisition...

M. Côté (Charlesbourg): Les numéros doivent être les mêmes.

Une voix: Non.

M. Garon: C'est écrit: 331, 333-86-40; l'autre, c'est la même chose: 332, 334.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même description...

M. Michaud: Je peux expliquer...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Michaud: Ce sont des essais faits par les laboratoires pour des sols prélevés sur les différents chantiers du ministère. Donc, quand on va au fichier, c'est en fonction des régions. Supposons qu'on a des essais à prendre sur des sols pour différentes constructions, soit dans les régions du sud du Québec ou du nord du Québec ou de Trois-Rivières... Le problème qu'il y a, c'est que les tests doivent être faits à Québec ou à Montréal. Notre laboratoire est à Québec. C'est un soutien à notre laboratoire, en fait. Donc, les firmes, quand on va au fichier, peuvent sortir de différentes listes du fichier. C'est comme cela que le Laboratoire de construction de Québec a eu deux mandats, mais pour des régions différentes; ce n'est pas du tout...

Adoption des crédits

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Michaud. Ceci complète notre travail. Nous avons largement dépassé notre horaire. Je vais maintenant appeler l'adoption des programmes.

Est-ce que le programme 1, Systèmes de transports terrestres, éléments 1, 2 et 3, est

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 2, Commission des transports du Québec, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 3, Construction du réseau routier, éléments 1, 2, 3 et 4, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 4, Conservation du réseau routier, éléments 1, 2 et 3, est adopté?

M. Garon: On trouve qu'il n'y a pas beaucoup d'argent, mais, qu'est-ce que vous voulez, adoptons cela!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 5, Gestion interne et soutien, éléments 1, 2, 3 et 4, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 6, Transport scolaire, éléments 1 et 2, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 7, Transports maritime et aérien, éléments 1 et 2, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le programme 8, Transport aérien gouvernemental, éléments 1 et 2, est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble des crédits du ministère des Transports sont adoptés?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. M. le ministre, est-ce qu'il y a de brèves remarques de conclusion?

M. Côté (Charlesbourg): Merci.

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

M. Garon: Merci, également.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie tous les membres de la commission pour leur soutien. Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 49)