



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports, secteur voirie (1)

Période: Août à décembre 1990

Le mardi 13 août 1991 - No 97

Président: M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Réponses déposées	CAE -5895
Remarques préliminaires	
M. Robert Middlemiss	CAE 5895
M. Jean Garon	CAE -5895
Engagements financiers	
Août 1990	CAE-5896
Octobre	CAE-5932
Novembre	CAE-5953
Décembre	CAE-5972

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
Mme Christiane Pelchat, présidente suppléante

M. Réal Gauvin
M. Réjean Doyon
M. Francis Dufour
M. Gérard R. Morin
M. Lewis Camden
Mme Louise Bégin
Mme Pierrette Cardinal

* M. Jean-Marc Bard, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) G1R 5P3
tél. 418-643-2754
télécopieur: 418-628-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mardi 13 août 1991

Vérification des engagements financiers

(Quatorze heures cinq minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare la séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, à compter de l'engagement 48 de la liste d'août 1990.

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

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Maciocia (**Viger**) sera remplacé par Mme Bégin (Bellechasse), M. Thérien (Rousseau) par M. Khelfa (Richelieu), M. Tremblay (Rimouski) par M. Doyon (Louis-Hébert).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Tout le monde a reçu l'ordre du jour. Alors, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

M. Middlemiss: Non, Mme la Présidente, sauf peut-être, si nécessaire, vous présenter les gens qui m'accompagnent. À ma gauche...

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre. Avant, j'aurais un dépôt de documents à faire, des réponses qui ont été demandées antérieurement. Alors, le dépôt est fait. M. le ministre.

M. Middlemiss: Je peux procéder, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le ministre.

Remarques préliminaires

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. À ma gauche, le sous-ministre, M. Jean-Marc Bard et à sa gauche, M. Paul Maranda, sous-ministre adjoint à l'administration; à l'extrême droite, à ma droite à moi, ici, mon attaché de presse, M. Denis **Carmel**; M. Michel **Boivin**, adjoint exécutif; M. Alain Vallières, sous-ministre adjoint à la Direction générale du génie; M. Yvan **Demers**, sous-ministre à la planification et à la recherche; M. Germain **Halley**, sous-ministre adjoint aux opérations; M. Descôteaux, au contrôle budgétaire; M. Gaston **Dionne**, Contrôle budgétaire; M. Luc Crépeault, directeur de la programmation. Ce

sont des changements ça, là; je le connaissais surtout lorsqu'il était directeur régional. M. Joly, de la Montérégie; M. Pelletier, M. Bernard Baribeau, M. Harel, M. **Simard**, M. Marcel Bouchard, M. Jean-Pierre Tremblay, M. Luc Bergeron, M. Antoine Dion, M. Jean Normand, M. Noël Ouellet, M. Michel BoMn... Excusez, je me suis trompé ici, là, c'est M. Paul-René Roy, c'est ça?

Mme la Présidente, je suis maintenant prêt à répondre aux questions concernant les engagements financiers d'août 1990 à mai 1991, il me semble, ou avril 1991.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, on commence ou si vous avez des remarques?

M. Jean Garon

M. Garon: Mes remarques, brièvement. J'ai écouté le ministre présenter son équipe. J'ai l'impression de la promotion de la femme dans le ministère des Transports, ce n'est pas pour aujourd'hui. On a l'impression d'être dans un ministère du **XIXe** siècle, dans le temps où les femmes étaient à la maison, parce que je n'ai pas vu, je n'ai remarqué aucune femme dans tous les gens qui ont été nommés par le ministre. Alors, la première question que j'aimerais demander au ministre: Est-ce que le ministre a l'intention de mettre en oeuvre une politique davantage d'accès à l'égalité pour les femmes? Aujourd'hui, on sait qu'il y a de plus en plus de femmes ingénieurs. On ne peut pas dire que c'est parce qu'il manque... Même la présidente des ingénieurs, il y a quelques années, était une femme. Alors, est-ce que le ministre a, dans ses projets, de faire en sorte qu'il y ait plus de femmes dans les postes de direction du ministère des Transports? Je le dis, moi, comme député convaincu non seulement... Parce que je ne suis pas un féministe de nature, mais, comme j'ai trois filles, je pense que l'avenir des femmes m'intéresse comme député et comme père de famille.

M. Middlemiss: La réponse, Mme la Présidente, c'est certainement oui. On engage des ingénieurs qui sont du sexe féminin et, comme tout autre, lorsqu'il y aura des postes à combler, si les dames sont les plus compétentes comme ingénieurs, elles vont certainement avoir les postes.

M. Garon: Est-ce que vous avez un plan d'accès à l'égalité?

M. Middlemiss: À compétence égale aussi,

là.

M. Garon: Mais êtes-vous en train de dire qu'il n'y a pas de femmes assez compétentes? Vous n'en avez pas une dans votre équipe.

M. Middlemiss: Non, non. Non, non. Ce n'est pas ça que je dis. C'est que, présentement, si on regarde les personnes qui travaillent au ministère des Transports, il y en a qui travaillent en région, mais il n'y en a pas d'autres présentement. Il n'y a pas une politique qui est anti-femmes ingénieurs. C'est que...

M. Garon: Non. C'est parce que, tout à l'heure, vous avez annoncé que vous aviez nommé votre équipe; il y avait plusieurs nouvelles nominations.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Alors, à l'occasion de ces nouvelles nominations-là, il aurait peut-être été possible de nommer quelques femmes. Là, vous faites plusieurs nouvelles nominations, mais je constate qu'il n'y a pas une seule femme dans toutes les nouvelles nominations que vous avez annoncées. Est-ce que vous avez un plan? Est-ce que vous avez une perspective, au cours des mois ou des années qui viennent, en termes d'accès à l'égalité des femmes au ministère des Transports? Peut-être que votre sous-ministre pourrait vous faire des suggestions. C'est peut-être votre sous-ministre qui a un programme pour les femmes, dont H ne vous a pas fait part.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, on a un programme et laissez-moi vous dire qu'il n'y aura pas d'hésitation au ministère des Transports: à compétence égale, que ce soit un homme ou une femme, ça va être la personne qui va mériter le poste qui va l'avoir.

M. Garon: À date, vous considérez qu'il n'y a pas de femme qui l'a mérité; c'est pour ça que vous n'en avez pas présenté ce matin.

M. Middlemiss: Dans les gens que je viens de vous nommer, Mme la Présidente, malheureusement, je l'ai dit, il n'y avait pas de femmes dans ce domaine-là. De plus en plus, il y a des femmes ingénieurs qui vont remplir des postes au ministère des Transports, comme à d'autres places. On a une politique d'égalité en emploi au ministère des Transports. Il y en a des femmes qui vont avoir des postes clés dans certains services. En recrutement, Mme la Présidente, on engage autant les femmes ingénieurs que les hommes ingénieurs.

M. Garon: Je voulais dire dans les...

M. Middlemiss: La politique d'engagement au

ministère des Transports, c'est qu'il n'y a pas de préférence.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Je suis convaincu que c'est ça que les dames veulent.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: M. le ministre, question de vérifier, je pense qu'il y a une politique au gouvernement du Québec pour l'ensemble des ministères - et ça vaut pour le ministère des Transports - où les femmes ont chance égale. Je ne sais pas quel autre critère pourrait s'ajouter, mais c'est évidemment à chance égale. Les femmes ont, à l'occasion, priorité quand il est prouvé... On devrait se rappeler de ça, que le gouvernement fait un effort déjà depuis quelques années pour permettre aux femmes d'occuper des postes clés au sein du gouvernement du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Ceci étant dit, j'appelle l'engagement 48. Profitez-en, vous avez une femme présidente.

Engagements financiers

Août 1990

M. Garon: Alors, à 48, dépassement de coût. **Pourriez-vous** nous dire les raisons du dépassement de coût de 163 000 \$ pour porter le coût du projet de construction de deux viaducs au-dessus de la voie ferrée du CN, dans la **municipalité** de Brassard à 728 000 \$?

M. Middlemiss: Il y a eu des réparations. Il y a eu des suppléments et des imprévus dans les réparations aux colonnes. Par exemple, on avait V-5, la colonne 1; pour la réparation de cette colonne, il y avait un montant de 68 689,30 \$ de supplément, d'imprévu. On a été obligé de chauffer le béton; ça, c'était 8997,12 \$ de plus. Préparer les accès aux bouts de poutres; la préparation de ces accès-là pour recevoir les poutres, c'était 27 197 \$ de plus. Les ancrages pour les plaques d'acier: 4575 \$ de plus et des travaux supplémentaires de réparation; 104 519 \$. Intérêts pour demande de paiement en retard: 4000 \$. Augmentation imputable au réajustement apporté au décret relatif à l'industrie de la construction: 5000 \$ et une retenue permanente de 2000 \$. Le total de variation était de 219 428 \$, mais il y avait déjà 51 000 \$ d'imprévus qui étaient alloués au moment du contrat initial, ce qui fait que la présente demande est de 168 048 \$.

M. Garon: Je comprends lorsque vous dites

que c'est un dépassement de coût pour des travaux supplémentaires. J'ai envie de dire l'espère, mais pourquoi les travaux supplémentaires? Des Ingénieurs ont préparé des plans, il y a des gens qui les ont surveillés, mais pourquoi ont-ils fait des travaux supplémentaires?
(14 h 15)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est vrai que ça fait quelques mois qu'on ne s'est pas rencontrés pour parler des suppléments et des imprévus dans la construction lorsqu'on travaille dans du vieux. Avec les connaissances qu'on avait de la structure même, on avait prévu une certaine quantité et des travaux à exécuter. Lorsqu'on est arrivés à l'exécution même, on s'est aperçus que c'était pire qu'on ne l'avait prévu, donc des quantités en surplus, du travail en surplus. C'est ceci qui explique que le coût a été augmenté.

M. Garon: Là, vous dites: C'est parce qu'on travaille dans du vieux. Tantôt, quand il y aura des questions concernant les dépassements parce qu'on travaille dans du neuf, alors...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on arrivera à ces questions-là, on jugera de l'après.

M. Garon: Là, vous dites: C'est parce qu'on travaille dans du vieux, donc c'est normal qu'on dépasse.

M. Middlemiss: C'est la même réponse, Mme la Présidente, que j'ai donnée il y a quelques mois passés, lorsqu'on parlait du boulevard Métropolitain et de ces choses-là. C'est que, lorsqu'on travaille dans du vieux, on ne peut pas, malheureusement, prévoir les quantités exactes avant. On pourrait toujours le faire, sauf qu'il faudrait tout défaire ce qu'on a fait là, le rebâtir et, ensuite de ça, donner le contrat pour le faire. Donc, à ce moment-là, c'est un peu ridicule.

M. Garon: Quel était l'âge...

M. Middlemiss: Par les moyens du bord, Mme la Présidente, nous tentons d'obtenir quelles interventions seront nécessaires au point de vue des quantités et ainsi de suite. Avec ça, on demande des prix, mais on doit payer le prix unitaire lorsque ça dépasse les quantités qu'on avait prévues.

M. Garon: Quel était l'âge des deux viaducs que vous avez réparés pour 728 000 \$, dont un dépassement de 163 000 \$?

M. Middlemiss: On m'indique que ça a été construit dans les années soixante. Ça fait 30 ans.

M. Garon: Dans les années soixante, c'est quand?

M. Middlemiss: En même temps que l'auto-route 10 des Cantons-de-l'Est. C'est en 1967, ça?

M. Garon: En 1967? Ça fait plutôt...

M. Middlemiss: Dans les années soixante.

M. Garon: C'était à la fin des années soixante.

M. Middlemiss: Ça fait quelque 20 ans, 24, 25 ans. C'est un peu normal qu'après ce nombre d'années on doive intervenir pour réparer. Avec le climat, l'utilisation de fondants et des choses comme ça, c'est normal ici, au Québec.

M. Garon: Est-ce que ça arrive, quand vous travaillez dans du vieux, que ça coûte moins cher que prévu ou si ça coûte toujours plus cher? Moi, j'ai toujours vu que ça coûtait plus cher que prévu.

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que la façon qu'on a pour évaluer l'intervention que nous devons faire pour reconstruire quelque chose est basée sur l'expérience ou une façon d'évaluer la condition. Et, malheureusement, on ne peut pas évaluer à 100 % les interventions nécessaires pour rendre une poutre plus sécuritaire et, ainsi, le pont plus sécuritaire.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 48 est vérifié. J'appelle l'engagement 49.

M. Garon: Quand vous dites "contrat négocié", ici, pour le chlorure de calcium sous forme de solution à 35 %, on en voit arriver une multitude incroyable. Est-ce qu'on négocie chacun des contrats ou si on négocie le prix une fois pour toutes au début de l'année, plus les frais de livraison? Parce que, là, c'est un contrat de 58 000 \$; tantôt, c'était un contrat de 68 000 \$, et il y en a un nombre considérable de négociations de contrats de chlorure de calcium.

M. Middlemiss: C'est une négociation annuelle, un prix par district.

M. Garon: En incluant le transport?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Votre prix par district, c'est un prix de base, plus le transport?

Une voix: C'est ça.

50. **M. Middlemiss:** Oui.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Middlemiss:** Ça comprend, Mme la Présidente, l'épandage du calcium liquide.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 49, vérifié. J'appelle l'engagement 50.
51. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 51.
- M. Garon:** Vérifié.
52. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 52.
- M. Garon:** Vérifié.
53. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 53.
- M. Garon:** Vérifié.
54. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 54.
- M. Garon:** Vérifié.
55. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 55.
- M. Garon:** Vérifié. Est-ce qu'il y a... Ici, on ne dit pas... O.K. Vérifié.
56. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 56.
- M. Garon:** Vérifié.
57. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 57.
- M. Garon:** Vérifié.
58. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 58.
- M. Garon:** Vérifié.
59. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 59.
- M. Garon:** Vérifié.
60. **La Présidente (Mme Bélanger):** l'engagement 60.
- M. Garon:** Vérifié.
61. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 61.
- M. Garon:** Vérifié.
62. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 62.
- M. Garon:** Vérifié.
63. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 63.
- M. Garon:** Vérifié.
64. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 64.
- M. Garon:** Vérifié.
65. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 65.
- M. Garon:** Vérifié.
66. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 66.
- M. Garon:** Vérifié.
67. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 67.
- M. Garon:** Au fond, ici, quand vous dites "soumission sur invitation", c'est vraiment une soumission sur invitation quand vous demandez une soumission et que vous en recevez une? Vous ne pensez pas que ça devrait plutôt être un contrat négocié à ce moment-là? En quoi y a-t-il une soumission s'il y a une soumission sur invitation seulement à un soumissionnaire?
- M. Middlemiss:** On a demandé au fichier et le fichier central nous a soumis un nom, une firme qui était disponible. On lui a soumis un contrat et cette firme-là a pu rencontrer nos exigences. Donc, on lui a donné le contrat. C'est des tarifs réglementaires.
- M. Garon:** De quel s'agit-il quand vous parlez du "contrat pour le contrôle régionalisé des bétons bitumineux et sous-produits" exécutés pour le compte du ministère? C'est quoi, le contrôle régionalisé des bétons?
- M. Middlemiss:** Ce sont les contrats qui sont donnés en région et ça prend le laboratoire pour vérifier la qualité, si les bétons bitumineux rencontrent les normes, le cahier des charges et devis.
- M. Garon:** O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 68, vérifié. L'engagement 69.

M. Garon: Non, on est rendus à 68. Vérifié. 81.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 68, vérifié. L'engagement 69.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 71.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 72.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 73.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 74.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 75.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 77.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 78.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 79.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 80.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 82.

M. Garon: Attendez un peu, ici.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'engagement 81?

M. Garon: À 81, est-ce que c'est encore une couche, ici, à cause des ornières? "Contrat pour la correction et la couche d'usure sur l'autoroute 20 (Jean-Lesage), chaussée sud, dans les municipalités de Val-Alain et de Villeroy, comté Lotbinière. "Est-ce que c'est encore une couche à cause des ornières? Parce qu'il y a des ornières dans Lotbinière et dans Lévis.

M. Middlemiss: C'était dans le cycle normal des couches d'usure et aussi pour corriger les défauts qu'il peut y avoir, incluant l'orniérage. C'est un contrat qui a été donné dans ce contexte-là. C'était dû.

M. Garon: La dernière fois que ça avait été fait, c'était quand?

M. Middlemiss: Au-delà de 10 ans.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 82.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 83.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 84.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 85.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 86.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

87. **M. Garon:** Est-ce que les plans sont faits?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

88.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

89.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

90.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

91.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

92. M. le député de Montmagny.

M. Gauvin: Question d'information, M. le ministre. Tantôt, on voyait plusieurs dépenses effectuées en rapport avec le programme de la conservation du réseau routier, achat d'équipement. Quand la même région administrative utilise ces unités-là au niveau du programme de construction, est-ce qu'il y a une charge de faite ou si c'est uniquement ce programme-là qui pourvoit le ministère d'équipements?

M. Middlemiss: Nous n'avons pas de système de prix de revient pour l'exécution des travaux qu'on fait en région.

M. Garon: À 92, de quel échangeur s'agit-il ici? C'est des échangeurs pour mener à Lauralgo?

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Garon: O.K. Vérifié. L'engagement 93. Ici, on dit: "Contrat pour réaliser la préparation des plans et devis pour la réfection et la construction de bretelles, la modification de structures et la réalisation d'un pont d'étagement aux approches des ponts de Québec et Laporte, municipalités de Sainte-Foy et Saint-Nicolas, comtés Jean-Talon, Louis-Hébert et Les Chutes-de-la-Chaudière, 500 000 \$". De quoi s'agit-il exactement?

M. Middlemiss: Oui. C'est en préparation pour mettre le pont de Québec à sens unique aux heures de pointe. Donc, ça prend des aménagements, des approches pour s'assurer de la sécurité des gens.

M. Middlemiss: Ils sont en train de les préparer. On a donné le contrat, sauf peut-être... Ça achève.

M. Garon: La date d'échéance, c'est quand?

M. Middlemiss: Septembre, octobre 1991.

M. Garon: Quand vous dites ici: "Un pont d'étagement aux approches des ponts de Québec", de quoi s'agit-il? C'est un pont pour passer au-dessus de la route?

M. Middlemiss: C'est un viaduc pour s'assurer qu'il n'y a pas de croisement de la circulation.

M. Garon: À quel endroit est-ce prévu?

M. Middlemiss: L'échangeur du côté nord, l'élargissement des structures existantes.

M. Garon: Lesquelles?

M. Middlemiss: Les existantes.

M. Garon: Du pont de Québec ou du pont Laporte?

M. Middlemiss: Du pont de Québec. Les deux. C'est un échangeur pour les deux, en réalité. À un moment donné, les deux viennent ensemble. Lorsque vous arrivez du côté nord, soit du pont Laporte ou du pont de Québec, vous arrivez à l'échangeur au boulevard Sainte-Foy. C'est ça? C'est d'élargir un peu l'échangeur qui est là pour permettre une meilleure fluidité de la circulation.

M. Garon: Est-ce que ça va améliorer le virage qui n'est pas à la gloire des ingénieurs, à mon avis? Autant le pont de Québec est une oeuvre de génie - on en a fait une plaque - autant je pense que la sortie du pont de Québec pour aller rejoindre la sortie du pont Laporte avant de prendre le boulevard Laurier, ça, c'est une oeuvre qui mériterait un prix coco, un prix citron. Est-ce que ça va être corrigé ou si ça va rester comme ça? Faire quelque chose d'aussi dangereux et mal foutu que ça, ce n'est pas possible, même en se forçant.

M. Middlemiss: Ça va être amélioré.

M. Garon: Comment?

(14 h 30)

M. Middlemiss: Bien, c'est ça qu'on leur demande en leur donnant un contrat pour refaire l'échangeur. S'il y a des défauts de conception, on tente de les corriger. Toutefois...

M. Garon: À la sortie du pont, quand vous sortez, là, il faut que vous reveniez croiser tout le monde pour aller reprendre ça, en sortant du pont de Québec. Quand vous prenez le pont de Québec...

M. Middlemiss: Du côté nord?

M. Garon: Ou côté nord, quand vous montez...

M. Middlemiss: O.K. Oui, d'accord. Il faut revenir, c'est ça.

M. Garon: ...en face du restaurant Michelangelo, juste avant, si vous n'allez pas au restaurant, vous tournez pour prendre le boulevard Laurier; là, vous êtes obligé... Ça, ça n'a pas de bon sens.

M. Middlemiss: Non, mais ça fait partie des accès aux échangeurs et ça aussi, ça fait partie du problème qu'on veut régler.

M. Garon: Est-ce que c'est précisé dans...

M. Middlemiss: Oui, oui, oui, certainement, on regarde toutes les hypothèses possibles pour améliorer la situation.

M. Garon: Et, quand le plan de Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et Associés va être produit, est-ce que vous avez l'intention d'aller en consultation avec les municipalités de chaque côté du fleuve? Est-ce qu'il va y avoir une consultation publique? Comment ça va marcher?

M. Middlemiss: Bien, il semble, Mme la **Présidente**, qu'on a identifié un problème de circulation. On tente de l'améliorer. Si je crois bien, la députée qui représente le comté sur la rive sud et les gens sur la rive nord, tout le monde voudrait qu'on améliore la circulation le matin et le soir sur le pont de Québec et nous sommes en train de faire ça. Maintenant, s'il y a une contestation de la part de la population qui dit: Regardez, on n'en veut pas, à ce moment-là, on regarderait ça. Mais il me semble que c'est un voeu du milieu d'améliorer l'accès au pont de Québec et d'améliorer aussi sur le boulevard Laurier, toutes ces choses-là.

M. Garon: Non, ce que je veux dire au fond, c'est: Comme ça va arriver sur le boulevard Laurier, j'imagine que les gens de Sainte-Foy et de **Sillery** sont intéressés à donner leur opinion sur ce que les ingénieurs vont proposer, de la même façon que les gens du côté sud sont intéressés à voir comment ça va marcher au juste par rapport à eux. Je ne dis pas dans le sens de refuser, mais dans le sens de dire **peut-être** est-ce qu'il y aurait... Quand les plans arrivent, avant qu'on aille en appel d'offres,

consulter les concernés de chaque bord du fleuve, à mon avis, ce n'est pas mauvais. Si c'est parfait, si c'est bon, ils vont dire oui, puis, si ce n'est pas bon, bien, ils vont dire ce qui devrait être corrigé.

M. Middlemiss: Mme la **Présidente**, sur le plan technique, déjà, la ville de Sainte-Foy nous a présenté un plan d'aménagement du boulevard Laurier. On les a incités à communiquer avec les gens de la ville de Sillery, la Communauté urbaine de Québec et le transport en commun pour la région de Québec. Puis, on consulte par l'entremise des services de génie des différentes municipalités. Dans ce sens-là, oui, on le fait et, avant de finaliser les choses, on va certainement avoir eu l'approbation des municipalités qui peuvent être affectées par les travaux, les changements **qui** vont être faits aux ponts et au boulevard Laurier.

M. Garon: Le boulevard Laurier, je suis au courant du projet avec Sainte-Foy et Sillery, c'est correct. Ce n'est pas ça, là; c'est la sortie des ponts.

M. Middlemiss: Ça fait partie de la même chose.

M. Garon: Oui, mais est-ce que vous avez l'intention de consulter les municipalités de chaque côté ou non?

M. Middlemiss: Ça se fait. Mme la **Présidente**, ça se fait déjà.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: Oui, en ce qui concerne le réaménagement du boulevard Laurier, puisqu'on est dans les environs, M. le ministre, je sais que vous avez écrit il y a déjà quelques mois une ou deux lettres, à ma connaissance, à la **maïresse** de Sainte-Foy, l'invitant à participer, au nom de sa ville - enfin, à envoyer des gens qui le feraient, en tout cas - à une table de travail qui étudierait toutes les implications, tel que le suggère le député de Lévis, de toute cette question du réaménagement du boulevard Laurier.

À moins que je ne me trompe, une première lettre de votre part est restée sans réponse de la ville de Sainte-Foy. Si je ne me trompe pas, vous avez eu une réponse positive de la ville de Sillery, une réponse positive de la Communauté urbaine de Québec, une réponse positive de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et, à ma connaissance, en tout cas, pas de réponse de la ville de Sainte-Foy. Est-ce qu'il y a une deuxième lettre qui a suivi, de vous, invitant de nouveau la ville de Sainte-Foy à se joindre au groupe de travail? Est-ce que, à cette deuxième lettre qui date déjà

de quelques mois, il y a eu une réponse?

M. Middlemiss: Je ne suis pas certain si on a envoyé une deuxième lettre, mais c'est vrai que nous n'avons pas eu de réponse. Ce qu'on suggère, vu que les travaux se font sur le territoire, essentiellement, de la ville de Sainte-Foy, on voudrait, vu que, eux, vont être les maîtres d'oeuvre, qu'ils prennent la tête de ce comité-là, qu'ils rencontrent Sillery, la Communauté urbaine et ainsi de suite. Et on attend encore la réponse de la part de la ville de Sainte-Foy.

M. Doyon: Si j'ai les dates exactes dans la mémoire, ce projet-là a été présenté par la ville de Sainte-Foy. Il faut le souligner, c'est un projet qui origine de la ville de Sainte-Foy, le réaménagement du boulevard Laurier qui, en passant, en a grandement besoin. Ça fait 25 ans que le boulevard Laurier est à peu près pareil à ce qu'il était. Il n'a pas changé. Et, là, il faut tenir compte des nouveaux équipements qui sont là, les bureaux, les centres d'achats qui ont grandi.

J'ai quand même une certaine inquiétude, M. le ministre, que, le temps passant... Parce que, là, ça va faire un an que c'est annoncé. Est-ce qu'il va y avoir lieu de faire quelque chose? Il y a des montants spécifiques qui sont réservés dans votre ministère pour ce projet-là. C'est de l'ordre de plusieurs millions de dollars. Est-ce qu'on va attendre indéfiniment, là, que... Je ne sais pas. On attend quoi? On attend jusqu'à quand? Le ministère des Transports va-t-il garder ces fonds-là disponibles indéfiniment? Quelle est la prochaine étape que vous avez l'intention de franchir pour mettre en oeuvre ce projet-là qui est extrêmement important pour Sainte-Foy, extrêmement important pour toute la région de Québec?

C'est un projet que j'ai piloté auprès de vous, M. le ministre - je m'en réjouis - avec succès jusqu'à maintenant, mais, là, les approbations ministérielles sont là, l'argent est là et on attend le déblocage. Je sais qu'il y a des choses qui doivent se passer du côté des ponts, mais, pour le boulevard Laurier, le projet était passablement avancé. Où est-ce que c'en est? Est-ce que vos fonctionnaires sont en contact avec la ville de Sainte-Foy? Est-ce qu'il y a des plans de prêts? Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres? Est-ce qu'il y a de la consultation qui se fait ou si on est dans les limbes encore pour longtemps?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vu que c'est la municipalité de Sainte-Foy qui nous a apporté le projet, ils vont être maîtres d'oeuvre et ils voudraient qu'on participe. Nous avons regardé quelle serait la participation justifiée du ministère des Transports du Québec. On leur a donné une idée de grandeur, mais c'est à ce même moment-là qu'on leur a dit: Vu que ça

affecte la ville de Sillery, que ça affecte la Communauté urbaine et le transport en commun, on devrait se parler. Malheureusement, on ne peut pas forcer la ville de Sainte-Foy à procéder à faire les changements qu'elle veut faire sur le boulevard Laurier. Toutefois, si, eux, ne le (ont pas, on avait un plan, nous autres au ministère des Transports, pour synchroniser les feux de circulation. On se limiterait à ça pour le moment.

M. Ooyon: La préoccupation du ministère se résumerait à améliorer la fluidité de la circulation, avec une perspective uniquement de transport automobile, faisant abstraction de tout l'aménagement urbain qui est conjugué au projet tel que présenté par la ville de Sainte-Foy, qui a l'énorme avantage de faire un réaménagement d'un boulevard urbain avec des passages souterrains pour les piétons, des refuges pour les autobus, etc. Tout ça devrait donc être mis de côté compte tenu du délai qui se prolonge et que le ministère ne peut pas accepter indéfiniment comme ça, pour une période indéterminée.

M. Middlemiss: Regardez, vu que c'est la ville de Sainte-Foy qui veut exécuter ces travaux-là, ils sont les maîtres d'oeuvre. Nous autres, on dit: On serait prêts à participer. Toutefois, nous ne sommes pas les maîtres d'oeuvre. Si, eux, décident de ne pas procéder, nous autres, toutefois, avec les aménagements qu'on veut amener au pont de Québec, on doit regarder la possibilité de synchroniser les feux de circulation pour augmenter la fluidité de la circulation.

M. Doyon: Compte tenu de l'étude qui avait été faite par Roche et Associés à l'époque, il y a peut-être plus que les feux de circulation. Il y a aussi le coin de du Vallon, toutes ces places-là. Enfin, je pense que, si on se fie à l'étude qui a été présentée, au-delà des feux de circulation. Il y a d'autres aménagements géométriques qui sont rendus nécessaires, à moins que je me trompe beaucoup.

M. Middlemiss: Dans le rapport, oui, il y avait des changements mineurs. Toutefois, nous pouvons vivre sans ces aménagements là, si nécessaire.

M. Doyon: Alors, est-ce qu'on parle de dates, M. le ministre, là-dessus, pour savoir à quoi s'en tenir à un moment donné?

M. Middlemiss: Regardez, il me semble, Mme la Présidente, qu'on va peut-être communiquer encore avec les autorités de la ville de Sainte-Foy pour leur dire: Voici, nous sommes en train de regarder ça et nous devons prendre une décision sur les aménagements qu'on veut faire dans la circulation au pont de Québec. Et, le

plus tôt que vous communiquerez avec vos voisins ou les gens qui vont être affectés par les changements que vous voulez faire, le plus vite nous pourrions nous engager avec un échéancier serré, technique ainsi que financier.

M. Doyon: O.K. Donc, M. le ministre, comptez sur mon appui, comme député de Louis-Hébert, pour cette intervention qui est devenue urgente et qui, je le souhaite, donnera des résultats le plus rapidement possible parce que le projet **m'apparaissait** éminemment valable.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Je vais continuer à travailler étroitement avec vous, comme nous l'avons fait depuis le début, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Toujours dans le même projet, une question d'information. Ce qu'il faut comprendre, c'est que le trafic va être à sens unique vers le sud, sur le pont de Québec, en fin de journée et vers le nord le matin?

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Gauvin: Ça veut dire que ça n'amène, en principe, pas plus de trafic. C'est toujours le même trafic qui passerait, de toute façon, à Sainte-Foy, au carrefour de tous ces axes routiers là.

M. Middlemiss: Vu que c'est à sens unique le matin, il y a deux voies vers le nord. À ce moment-là, le volume, globalement, de la période de pointe ne sera pas dépassé, d'après moi, mais ils vont arriver plus vite. Donc, si tu arrives plus vite à l'intersection, ça peut causer des engorgements. Donc, ça prend une synchronisation pour s'assurer que la fluidité de la circulation est bien pensée.

M. Gauvin: Question de faciliter le trafic, que les gens puissent entrer à Québec dans un délai plus court.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 93? M. le député de Lévis.

M. Garon: À mon avis, ce n'est pas le pont. Sur le pont, il pourrait passer pas mal plus d'automobiles qu'il en passe. C'est quand elles arrivent de l'autre bord, c'est là que ça bouche. Le sens unique va finir où? C'est à sens unique seulement sur le pont? Sur le pont, actuellement,

il peut passer encore bien plus d'automobiles qu'il en passe là, mais, rendues de l'autre bord, elles arrivent sur une lumière à Lavigerie. Là, la fluidité est bloquée. C'est plein de lumières sur le boulevard Laurier. Vous voulez synchroniser les lumières, mais elles vont allumer et fermer pareil.

M. Middlemiss: Oui, sauf que, Mme la Présidente, le fait demeure que, si c'est un sens unique vers le nord le matin, du fait qu'il y ait deux voies, il y a deux fois plus d'autos qui peuvent se rendre au même point que lorsque c'est une voie. On accepte ça, de base?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: À ce moment-là, il faut aménager l'échangeur pour que ce soit plus facile. il va y avoir plus d'autos qui vont venir. On va synchroniser les feux de circulation pour en laisser passer peut-être plus dans ce sens-là parce qu'il y en a d'autres aussi qui vont arriver de façon transversale. Donc, c'est toute une étude de la circulation, du nombre de véhicules, et on va tenter de synchroniser ça pour qu'il y ait un avantage aux investissements qu'on va faire pour rendre l'accès du côté nord plus facile le matin et l'accès du retour le soir, du côté sud.

M. Garon: Mais synchroniser les lumières, personne ne vous empêche de faire ça tout de suite. Ça ne coûte pas cher, ça. Sauf que, actuellement, entre Lavigerie et des Gouverneurs, il y a plusieurs lumières. Il y en a une à Lavigerie, il y en a une rue de l'Église, il y en a une à la petite rue devant, **Fournier**. Il y en a une, après ça, pour aller au CHUL. Il y en a une après ça pour aller à Place de la Cité. Il y en a une autre à du Vallon. Je pense qu'il y en a une autre entre les deux, même, pour laisser passer le monde. Ça fait que la fluidité... Je pense que le problème, ce n'est jamais sur le pont, excepté que, rendu à la lumière à Lavigerie, vous êtes arrêté.

M. Middlemiss: D'après les études de circulation que nous avons faites, le nombre démontre qu'il y a un problème. Il y a des maires sur la rive sud qui sont venus nous voir avec la députée des **Chutes-de-la-Chaudière** et ces gens-là semblent nous dire que c'est une solution aux problèmes qu'ils vivent matin et soir, pour les gens qui viennent du côté nord le matin et qui doivent retourner du côté sud le soir.

M. Garon: Mais pensez-vous que...

M. Middlemiss: Maintenant, il y a une autre chose ici, c'est que la circulation qui traverse le pont de Québec ne va pas toute sur le boulevard

Laurier. Il y en a qui prennent Henri IV, d'autres le boulevard Duplessis. Donc, il y a un partage qui se fait là aussi et, là, il n'y a pas de feux de circulation. Donc, c'est juste pour la circulation qui va sur le boulevard Laurier qu'il va falloir synchroniser les feux. Ça prend un système nouveau.

(14 h 45)

M. Garon: Bien oui, mais...

M. Middlemiss: Et vu que la ville de Sainte-Foy veut faire des aménagements qui vont aussi améliorer, on dit: On va attendre et on va regarder. Il me semble qu'on est mieux de prévenir que de guérir.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Plutôt que d'aller investir maintenant, on regarde ça et on verra. Si on trouve en cours de route, Mme la Présidente, que ce que nous regardons maintenant n'est pas la solution parfaite, mais qu'il y a une meilleure solution pour s'assurer d'atteindre notre objectif, nous sommes très flexibles dans ce domaine-là.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est parce que la ville de Sainte-Foy, vous dites, ne vous a pas répondu. Est-ce que la ville de Sainte-Foy souhaite que les gens puissent passer devant Sainte-Foy le plus vite possible pour aller à Québec ou souhaite qu'ils puissent arrêter en y allant? Vous dites que vous projetez de synchroniser les feux de circulation. Synchroniser les feux de circulation, je vais vous dire une affaire, ce n'est pas bien, bien compliqué. Ce n'est pas se mordre le front avec les dents d'en haut, ça.

M. Middlemiss: Non, non, c'est toujours facile...

M. Garon: Ce n'est pas ce qu'il y a de plus compliqué à faire.

M. Middlemiss: Oui, oui. Il me semble que ces choses-là sont faciles à dire, mais un peu plus difficiles à exécuter. En autant, Mme la Présidente, que je suis concerné, la ville de Sainte-Foy, le projet qu'elle a soumis, c'est pour améliorer l'accès des piétons aux centres d'achats. Il va y avoir des débarcadères pour les autobus et ça va améliorer. Donc, ils sont sensibilisés aux effets des feux de circulation. Ça fait partie du tout. Eux, vont améliorer encore, ils vont élargir à certains endroits pour permettre aux autobus de se ranger et ça va donner plus d'espace. Les autobus ne dérangeront pas la circulation sur les voies existantes.

M. Doyon: Là-dessus, Mme la Présidente, le rapport dont vous parlez tout à l'heure, qui est le rapport Roche, doit être disponible quelque

part. Peut-être qu'il pourrait être consulté si quelqu'un en a besoin parce que c'est vrai, ce que vous dites, M. le ministre; c'est beaucoup plus compliqué qu'il ne paraît parce que le rapport à une cinquantaine, peut-être plus que ça, une centaine, 125 pages et tous les aspects de ça sont étudiés: toute la géométrie, les feux de circulation, tout ce que ça touche, finalement. C'est un peu comme travailler dans du vieux, comme vous le disiez tout à l'heure. On touche quelque chose et ça a des répercussions un peu partout, tout le long. En voulant corriger un bobo quelque part, on s'aperçoit qu'on... Alors, tout ça se tient. Si jamais des collègues sont intéressés au rapport, j'imagine que le ministère pourrait le mettre à leur disposition, si la chose est possible.

Une voix: O.K.

M. Middlemiss: Oui. Pardon?

M. Garon: Pour 93, avez-vous l'intention d'attendre? Avez-vous l'intention d'aller en appels d'offres et de réaliser des travaux en fonction des plans que vous avez commandés?

M. Middlemiss: Vous parlez du pont de Québec?

M. Garon: Non, le contrat prévu à 93 pour la firme...

M. Middlemiss: ...qui fait partie du pont de Québec à sens unique le matin et à sens unique le soir.

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on avait prévu, c'était censé être 1991-1992, mais on l'a remis à 1992-1993 parce que la ville de Sainte-Foy est arrivée avec son plan et ça pourrait avoir des effets sur les travaux que nous anticipons de faire pour le pont de Québec. Donc, nous avons remis ça d'un an.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 93 est vérifié. J'appelle l'engagement 94.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 95.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 96.

M. Garon: Vérifié.

97. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

98. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

99. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Attendez un peu, là. À 98: "Réclamation sur le contrat [...] pour le terrassement, structure de chaussée et drainage dans la municipalité de **Bouchette**, comté de Gatineau." De quoi s'agit-il?

M. Middlemiss: Des travaux de... Le contrat a été octroyé et, suite à l'exécution du contrat, l'entrepreneur a présenté une réclamation, le 28 octobre 1988, au montant de 73 204,67 \$, concernant des travaux imprévus. Après analyse de cette réclamation par le ministère, il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 31 332,67 \$, que l'entrepreneur a accepté le 3 mai 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat.

Les éléments qu'on peut regarder de façon Indirecte, c'est la présence de roc non prévu au contrat, l'instabilité de la chaussée, des modifications à l'aqueduc, à l'égout pluvial, à l'égout sanitaire à plusieurs endroits, la présence de conduites non identifiées aux plans, qui ont perturbé localement certains travaux.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. Ça va pour l'engagement 98. L'engagement 99.

M. Garon: Les travaux ont été terminés quand, dans le cas de 98?

M. Middlemiss: 15 juin 1988.

M. Garon: Les travaux totaux coûtaient combien? La réclamation de 31 000 \$, c'était par rapport à des travaux de combien?

M. Middlemiss: 505 000 \$.

M. Garon: Ça marche. L'engagement 99, vérifié. L'engagement 100, vérifié. Pardon?

M. Dufour: Je voulais poser une question à 99.

M. Garon: 99? Envoie donc.

M. Dufour: Vous parlez d'un champ d'épuration et d'un puits pour l'alimentation en eau sur

la route 148. C'est au profit de qui, ce puits-là pour l'alimentation et le champ d'épuration? Est-ce que c'est pour le poste de contrôle? Est-ce que c'est pour les...

M. Middlemiss: Pour le poste de pesée, oui.

M. Dufour: C'est pour le poste de pesée?

M. Middlemiss: Oui.

M. Dufour: Mais tout le montant de 676 000 \$, ce n'était pas juste pour ça. Terrassement, structure de la chaussée, drainage, revêtement souple. Est-ce que c'est juste pour la balance, ça, ou bien si...

M. Middlemiss: C'est le site au complet.

M. Dufour: C'est pour un poste de balance que vous avez installé dans ce coin-là?

M. Middlemiss: Oui. C'est une nouvelle balance à la fine pointe de la technologie.

M. Dufour: Ils surveillent juste le transport de l'Ontario vers le Québec?

M. Middlemiss: Non. Il y a une usine Stone Consolidated dont les fournisseurs de bois viennent du Québec.

M. Dufour: Qu'est-ce qui justifie...

M. Middlemiss: Il y a certainement des gens qui viennent de l'Ontario qui traversent à Portage-du-Fort, mais c'est essentiellement pour le transport du bois qui vient de la forêt.

M. Dufour: C'est quoi qui justifie la nécessité d'un poste avec des balances et tout ça dans un endroit plutôt qu'un autre? "C'est-u" la quantité, l'état du réseau ou autre chose?

M. Middlemiss: C'est certainement le volume de circulation et le type de circulation. Certamment, on veut préserver le réseau routier et ça prend un contrôle. Donc, où le type et le volume le justifient, c'est une façon de mieux contrôler les charges sur notre réseau routier. C'est un investissement.

M. Dufour: Oui. C'est un investissement excepté que, quand j'examine les montants dévolus pour la construction d'un poste de contrôle, ce sont des coûts assez importants qui sont impliqués. Comment vous faites pour savoir si c'est rentable ou pas? Vous pouvez faire un contrôle, mais est-ce que le profit escompté dépasse les investissements, les coûts?

M. Middlemiss: Essentiellement, Mme la Présidente, c'est une étude coûts-bénéfices. On

dit: Si on ne met pas un poste de péage, qu'on ne contrôle pas et qu'on n'applique pas les lois qu'on a passées, et qu'on est obligés de réparer la route, ça va nous coûter plus cher à la longue que d'installer un poste de contrôle où on va être capables de conserver notre réseau routier. Ça devient, en bout de piste, une étude de cette nature-là.

M. Dufour: Donc, vous vous assurez que c'est un point où tout le monde passe ou à peu près.

M. Middlemiss: Oui. C'est le genre de circulation, le type, tout ça. Il faut regarder quels bénéfices on reçoit de ça. S'il y a un camion qui passe à tous les deux jours, à ce moment-là, j'ai l'impression qu'on ne l'aura pas.

M. Dufour: Mais ça, c'est vraiment des contrôles supplémentaires qui viennent d'être ajoutés. Ça n'existait pas avant.

M. Middlemiss: On avait un contrôle, peut-être sur le plan technique. Les balances n'étaient pas les mêmes, ce n'était pas le même genre qu'on a aujourd'hui, mais on avait des contrôleurs routiers qu'on a enlevés, à un moment donné, sur la route. Aujourd'hui, on va ravoir des contrôleurs routiers. En plus, on va avoir des balances pour vérifier que les gens respectent les charges et, à ce moment-là, on devrait être capables de conserver notre réseau routier dans une meilleure condition.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 99, vérifié. L'engagement 100.

M. Garon: Est-ce que vous pouvez me dire combien ça coûte, **Telbec**, pour les années 1988, 1989, 1990? C'est des gros montants, ça, 220 000 \$. Tantôt, il y en avait un autre contrat, ça fait que le total des contrats à **Telbec**, ça a l'air de faire beaucoup d'argent. Ce n'est pas la première fois que je vois arriver **Telbec**. C'est rien que pour voir combien ça a coûté pour chacune des années. Le prix, est-ce que c'est à forfait ou si c'est un prix à la page? C'est un prix à la page? À l'engagement 66, on en avait un de 35 000 \$. Là, à l'engagement 100, c'est 220 000 \$. Il y en a peut-être d'autres. Le total des contrats donnés à **Telbec** en 1988, 1989, 1990, 1991, bien, 1991 jusqu'à maintenant, il est établi comment?

Une voix: On ne les a pas ici.

M. Middlemiss: Pour les années antérieures, celles qui ne sont pas ici - ici, on a les exer-

cices 1990-1991 et 1991-1992 - on pourra vous envoyer...

M. Garon: Je n'ai pas l'impression que c'est le total, ça, parce qu'à 66 il y en a un **autre** pour l'année 1989...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...de 35 000 \$ - ça ne peut pas être complet, ça - dans le programme Conservation du réseau routier. Si on pouvait avoir une idée, quels sont les contrats, au total, qu'on donne à **Telbec**?

M. Middlemiss: C'est écrit: Exercice 1990 1991, 80 000 \$; exercice 1991-1992, 80 000 \$; période du 1er avril au 31 décembre 1992, 60 000 \$.

M. Garon: Mais, là, regardez ce qu'on écrit. À l'engagement 66, c'était programme Conservation du réseau routier, programme 04-02. Là, on écrit: programme Construction du réseau routier, programme 03-04, 220 000 \$; tantôt, c'était 35 000 \$. **Est-ce** qu'on **fait** un contrat avec **Telbec** par programme - ça fait curieux - ou si on fait un contrat avec **Telbec** pour l'ensemble du ministère? Comment ça marche?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on prend note de la question. On enverra un rapport. On n'a pas les renseignements avec nous, **aujourd'hui**, pour être capables de répondre de façon adéquate au député.

M. Garon: Est-ce qu'on signe une **entente** avec **Telbec** pour l'ensemble du ministère ou si on en signe une par programme? Ça me **paraît** curieux, cette affaire-là.

M. Middlemiss: Il me semble qu'il y a une entente avec **Telbec** pour l'ensemble du gouvernement et chaque ministère a sa part avec **Telbec**. Donc, le ministère des Transports paie sa part et les autres ministères paient leur propre part. Mais on va, Mme la Présidente, faire parvenir à la commission les détails sur ça.

M. Garon: C'est parce que je voudrais savoir si c'est payé par programme ou si c'est payé pour l'ensemble du ministère, parce qu'il semble que ça apparaît par programme, là. Parce que le service d'Information du ministère, il ne **doit** pas avoir un service d'Information par programme.

M. Middlemiss: Non, c'est l'ensemble.

M. Garon: C'est l'ensemble?

M. Middlemiss: Oui.

(15 heures)

M. Garon: Alors, il fait un contrat avec Telbec par programme? Comment c'est négocié, ces prix-là? C'est un contrat négocié. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente, des différents protocoles d'entente avec Telbec - parce qu'il s'agit de montants différents dans chaque cas - et les coûts totaux pour le ministère pour chacune des années 1988, 1989, 1990 et 1991?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les contrats signés avec Telbec pour l'année 1990.

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est noté, Mme la Présidente. Nous allons regarder ce qui est signé avec le gouvernement du Québec et quelle part est signée avec le ministère des Transports du Québec.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 100, vérifié sous réserve. Engagement 101.

M. Garon: À l'engagement 101, moi, je voudrais, ici, faire le point. Le député de Dubuc vient de me demander de dire un mot. Je vais lui passer la parole, parce que ça concerne son comté. J'aimerais qu'on fasse le point, ici, sur toute la question du transfert de la responsabilité des chemins ruraux ou locaux aux municipalités. Comme on est dans un cas de Dubuc, Ici, et que le député de Dubuc est un ancien maire qui est préoccupé par ces questions, de même que le député de Jonquière, j'aimerais ça qu'on fasse le point sur toute cette question-là pour voir comment ça va marcher. Je passe la parole au député de Dubuc.

M. Morin: Alors, si vous me permettez, Mme la Présidente, d'abord quelques questions par rapport à ce projet-là de façon très précise. Ce projet de réfection n'était-il pas relié au programme d'assainissement des eaux de la municipalité?

M. Middlemiss: Oui.

M. Morin: Oui, mais comme le programme d'assainissement des eaux est suspendu, comment comprendre que ce projet-là, qui était relié à l'assainissement des eaux, lui, soit réalisé?

M. Middlemiss: La réponse est simple, Mme la Présidente. C'est que, vu que la route avait besoin de travaux... Notre partie, notre contribution était pour la route. La route est encore là et, vu que l'assainissement retardait, nous avons fait les travaux, sur la route, qui s'imposaient.

M. Morin: Si je pose la question, il faudrait qu'on comprenne bien que ce n'est pas que ce tronçon n'avait pas besoin de réfection, sauf qu'on sait que, dans chacun des comtés, il y a une programmation du ministère quant aux priorités de réfection des chemins locaux. C'est bien sûr que, lorsqu'une municipalité a une entente avec le ministère des Transports et qu'on réussit à intégrer une réfection qui ne faisait pas partie de la programmation, mais qui se justifie par le programme d'assainissement des eaux, plutôt que de faire des travaux et d'avoir des coûts additionnels, je pense que ça se justifie. Sauf que, dans ce cas-là, je voulais vous souligner que, évidemment, le programme d'assainissement des eaux n'a pas été fait et que ce projet-là lui était conditionné, parce qu'il ne faisait pas partie initialement de la programmation régionale.

Ceci dit, si on parle de la programmation des réfections des chemins locaux, si le ministre le veut bien, je ne sais pas, il serait intéressant peut-être, même s'il y a eu des déclarations publiques comme celles du ministre des Affaires municipales, d'avoir un peu plus de précisions sur les intentions du ministre par rapport à ce qui s'annonce. D'abord, quelle est votre attitude par rapport à la programmation actuelle pour ce qui est du budget, des travaux techniques en cours, des échéanciers? Quelle est l'attitude du gouvernement par rapport à ce qui, normalement, était prévisible d'être réalisé au cours des dernières années, évidemment, en considération du transfert des chemins locaux aux municipalités? À quoi doit-on s'attendre du ministère des Transports par rapport à ça?

M. Middlemiss: Dans un premier temps, Mme la Présidente, est-ce que je peux conclure de l'intervention du député qu'il croit que notre intervention était de trop, qu'on n'aurait pas dû faire les travaux sur cette route-là en régie? Est-ce que je comprends ça, là?

M. Morin: Non, non.

M. Middlemiss: Parce qu'il me semble que, si nous avons jugé bon d'exécuter les travaux - on les a faits en régie - c'est parce qu'on croyait que si on attendait l'assainissement, peut-être que la condition du réseau routier ne serait pas acceptable. Nous avons jugé à propos de procéder et de les faire. J'espère que le député...

M. Morin: Non, non. Ne me mettez pas des conclusions dans la bouche.

M. Middlemiss: Non, non, je pose la question, Mme la Présidente. C'est au député de me répondre.

M. Morin: Non, ce que je voulais vous dire

tout simplement, c'est que, lorsqu'il y a une programmation et qu'il y a un ordre de priorités - et vous savez, pour les députés, c'est la même chose, on a les pressions des municipalités qui veulent bien que cet ordre de priorités soit respecté - lorsqu'on arrive avec un programme d'assainissement des eaux qui justifie qu'une nouvelle réfection soit incluse au programme, tout le monde le reconnaît. Mais, lorsque le programme d'assainissement des eaux ne se réalise pas, que c'est un nouveau projet ou une nouvelle réfection qui entre à l'intérieur, c'est là que les municipalités se posent des questions. Ce n'est pas pour contester le bien-fondé; je pense que ce qui est fait est bien fait et il n'y a rien à dire là-dessus.

M. Middlemiss: Je comprends, Mme la Présidente. La réponse c'est que, lorsqu'on n'exécute pas des travaux d'assainissement, on devrait mettre de côté le protocole d'entente.

M. Morin: S'il y a une réfection qui n'est pas dans la programmation... Vous savez, vous connaissez les priorités. Lorsqu'il y a des projets...

M. Middlemiss: Il y avait un protocole d'entente.

M. Morin: Oui, oui, il y avait un protocole d'entente qui était relié à l'assainissement des eaux. Alors, si on a 15 projets dans mes municipalités - j'ai 16 municipalités - je pense que les municipalités doivent s'attendre à ce que le ministère des Transports respecte les priorités qui sont dans la programmation et les projets dont les travaux techniques sont effectués, ces choses-là. S'il arrive un projet d'assainissement des eaux, on comprendra qu'il s'ajoute des choses pour éviter des coûts. Ça, je pense que tout le monde le comprend, mais les municipalités verraient mal qu'on intègre un nouveau projet de réfection qu'on dit conditionnel à un programme d'assainissement des eaux, alors que le programme n'existe pas ou ne se réalise pas. Alors, ça se fait au détriment d'autres priorités. Ça ne remet pas en cause, évidemment, la justification de la réfection comme telle, mais, par rapport à d'autres priorités, c'est là que ça fait un peu de mécontentement dans les municipalités.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, Mme la Présidente, dans ce cas-ci en particulier, il y a peut-être un autre projet qui aurait été plus justifiable que celui-là et le fait qu'on a procédé à faire la réfection du réseau routier sans faire les travaux d'assainissement, peut-être que ce n'est pas la priorité qu'on aurait dû prendre. **Est-ce** que je comprends bien? **Est-ce** un peu ça?

M. Morin: Vous avez beaucoup de difficultés à comprendre.

M. Middlemiss: Non, non. Il me semble que c'est ce que j'ai compris, Mme la Présidente.

M. Morin: Ça fait trois fois que je répète.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Morin: Je vous l'ai dit: Prenez l'ordre des priorités de la programmation, vous allez le voir. Les priorités qui sont inscrites depuis 10 ans et qui sont attendues par les municipalités, vous comprendrez que les municipalités sont en droit de s'attendre à ce que la priorité un soit réalisée avant la vingtième. C'est juste ça que je veux vous donner comme message.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Morin: Ce n'est pas miraculeux, ça. Ce n'est pas dur à comprendre.

M. Middlemiss: Non, non. Je retiens, Mme la Présidente, que ce n'était peut-être pas la priorité.

M. Morin: Vous m'obligez à le répéter trois fois.

M. Middlemiss: Ce n'était pas la priorité du député.

M. Morin: Vous simplifiez pas mal, M. le ministre. Vous êtes très petit dans votre jugement.

M. Middlemiss: Bien non. Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Middlemiss: ...ce n'est pas mes paroles, à moi.

M. Morin: C'est être très simpliste.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Morin: Ne faites pas de politique ici, là. Voyons!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, H me semble que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc, s'il vous plaît!

M. Middlemiss: ...je lui ai posé des questions pour qu'il puisse me donner son raisonnement et je conclus de son raisonnement que, dans le contexte de ce projet-là, vu que les travaux d'assainissement n'ont pas été exécutés, on n'aurait pas dû exécuter les travaux de voirie,

qu'on aurait dû prendre la priorité des municipalités ou la sienne. Et, si j'ai mal compris, j'aimerais bien qu'il me corrige.

M. Morin: Si vous n'avez pas compris, je **vais** vous reposer une question. Est-ce que la programmation **qui** est établie par votre ministère est là pour quelque chose ou bien si ce n'est que pour le plaisir de la chose?

M. Middlemiss: Non. On demande au député d'identifier des priorités et, lorsque sur le plan technique nous pouvons les exécuter, au moment où **il** y a les travaux, on le fait. Des fois, on va les changer. Des fois, on va les mettre de côté sur le plan financier, parce qu'on n'a pas les budgets pour le faire. Je dois vous dire que, si vous me parlez, Mme la Présidente... Et ce n'est pas seulement le député de Dubuc; c'est que, l'an passé, au printemps dernier, nous avons été obligés d'enlever 2 000 000 000 \$ de travaux qu'on avait programmés au ministère des Transports parce qu'on avait 2 000 000 000 \$ de trop sur une période de cinq ans. C'est certain que les priorités de plusieurs députés sont parties par la fenêtre, malheureusement. Mais c'est un geste qu'on devait poser pour s'assurer au moins d'être capables d'exécuter la programmation de cinq ans pour lesquels on se compromet.

Peut-être qu'il y en a de ceux-là, mais je retiens - et c'est peut-être valable, ce que le député nous dit, Mme la Présidente - que, s'il y a un protocole d'entente qui est signé spécifiquement pour faire des réparations à une route lorsqu'on **fait** des travaux d'assainissement et si nous ne faisons pas des travaux d'assainissement, peut-être qu'on est mieux de ne pas faire des travaux routiers par crainte que peut-être en dedans d'un an ou deux, nous soyons obligés de retourner faire des travaux d'assainissement et de défaire ce qu'on a fait. Non, non, c'est exactement... Je voulais que ce soit clair. O.K.

Maintenant, on m'avait posé une autre question de façon générale sur le transfert du réseau routier.

M. Morin: Oui.

M. Middlemiss: Regardez, nous ne sommes pas rendus là, nous sommes rendus... On dit que tout ce qu'on a établi dans le temps, c'est qu'en 1993 il y a une partie du réseau routier qui va être remise aux municipalités et ce réseau-là sera remis aux municipalités avec une certaine compensation. Pour être capables d'établir cette **compensation-là**, nous sommes présentement - et nous allons continuer - à faire l'évaluation de la condition de ce réseau routier là qu'on va remettre aux municipalités.

M. Morin: Oui, mais là, M. le ministre... Si vous me permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Dubuc.

M. Morin: ...je ne suis pas rendu là. Ma question était par rapport à l'approche du ministère pour ce qui est des dossiers en cours, ce qui était prévu d'être réalisé au cours peut-être de l'année en cours ou de l'an prochain. Qu'est-ce que vous faites des projets qui sont là, qui font partie de la programmation et des travaux techniques qui étaient prévus pour l'an prochain ou dans deux ans? C'est ça, c'est par rapport à ça. Est-ce que vous avez mis fin à toutes ces choses-là? Est-ce que vous remettez tout ça en question en attendant justement que l'évaluation dont vous faisiez mention tout à l'heure soit terminée? C'est ça que je voudrais savoir là, qu'est-ce que vous faites de ce qui est en cours? Est-ce que ça remet en cause ce qui est en cours de réalisation ou d'étude?

M. Middlemiss: Non. Dans la programmation que nous avons présentement, nous allons exécuter les travaux tel que prévu - les travaux que nous pouvons exécuter avec les budgets - et on établit des priorités. Ça n'a rien changé en soi. La programmation demeure la même programmation quinquennale qu'on avait avant.

M. Morin: Au niveau régional, lorsque des municipalités s'informent auprès du ministère - puis, j'imagine que c'est la même chose dans toutes les régions - ils demandent: Qu'est-ce qu'il en est de telle étude, préparation de plans, des travaux techniques, on se fait dire souvent - je parle des municipalités - qu'à ce moment-là il y a eu des directives de données qu'il fallait mettre fin à ces travaux techniques là qui dépassaient, je pense, un an ou deux à cause justement du projet de transfert.

M. Middlemiss: Oui, les travaux après 1993. **Il** serait inutile aujourd'hui de continuer à faire des travaux techniques de préparation de plans ne sachant pas qu'est-ce qu'on va faire après 1993. On sait qu'il y a l'an prochain, 1991-1992, et 1992-1993; après, c'est la fin de ça. Qu'est-ce qui va arriver après ça? Ce n'est pas encore établi - c'est la réforme - de quelle façon nous allons procéder pour la compensation de l'entretien du réseau, quels genres de programmes vont être disponibles aux municipalités après cette date pour la conservation et l'amélioration du réseau routier. **Il** y a tout ça. **Il** faut travailler à développer une politique dans ce sens-là. **Il** me semble, Mme la Présidente - puis, je pense que tout le monde va être d'accord avec moi - que faire de la planification dépenser de l'argent sur des études ne sachant pas de quelle façon ça va être exécuté après 1993, c'était peu sage de le faire dans ce sens-là. Mais ce qui est prévu jusqu'en 1993, ça on devait l'exécuter et on travaille sur les plans pour l'exécution de ces

travaux-là.

M. Morin: Alors, ça veut dire que, si les municipalités nous interrogent là-dessus, on peut leur dire que, pour les projets qui sont prévus mettons pour la prochaine année, elles sont en droit de s'attendre, que le budget 1992-1993 au niveau de la réfection - je parle des chemins locaux - soit, sinon supérieur à celui de cette année, au moins égal. À ce moment-là, s'il était inférieur, on pourrait interpréter que c'est en référence au transfert aux municipalités qu'on met la pédale douce. Mais vous me dites que non.

M. Middlemiss: Non.

M. Morin: En autant...

M. Middlemiss: Non, réellement là, c'est vrai. Si nous procédons, ça devrait être la même chose, certainement pas moins. Mais qu'il y a moins de planification qui se fait après 1993, ça, c'est vrai. Il me semble que c'est le bon sens de ne pas dépenser de l'argent ne sachant pas qui va être maître d'oeuvre et de quelle façon on va arriver à améliorer ou conserver ce réseau-là. (15 h 15)

M. Morin: Bon. Tout à l'heure, en répondant à une de mes questions, vous avez abordé un tout petit peu là ce qui s'en vient comme démarche afin d'évaluer les coûts, enfin, pour avoir une meilleure évaluation de ce qu'on a connu à date sur les coûts d'entretien et les coûts de réfection. Est-ce que vous pouvez nous en dire davantage sur la façon dont votre ministère a l'intention de procéder avec les municipalités ou les MRC pour finalement arriver à dissiper un peu les divergences ou les écarts qui se situent entre les évaluations déjà rendues publiques par votre ministère, les évaluations ou, enfin, les positions des municipalités et, même encore plus, celles de vos propres ingénieurs? Alors, comment est-ce que vous allez composer avec tout ça? Et en termes d'échéancier.

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, c'est qu'à date nous sommes en train de faire cette évaluation de l'état du réseau routier à travers le Québec. Nous n'avons pas de résultats encore. Il me semble que ça va aller vers la fin d'octobre avant qu'on ait fait le tour du Québec et qu'on ait évalué la condition du réseau routier, le réseau qu'on veut remettre. Les coûts de déneigement et de l'entretien d'été, ça, je pense que ces coûts-là, on les connaît tous assez bien. La chose qu'on ne connaît pas, c'est quel est l'état du réseau routier, disons, par exemple, dans votre comté à vous par rapport à celui du comté de Jonquière ou de Lévis ou de Pontiac et, lorsqu'on va moduler la compensation aux municipalités, on va prendre en ligne de compte la condition du réseau routier pour ce **soit**

équitable. Je pense que c'est ça qu'on cherche, cette équité-là.

M. Morin: D'accord. Mais, avant de procéder à l'évaluation, je me souviens que, lors des consultations sur le projet de loi 145, il y a les présidents des unions municipales, de l'UMRCQ entre autres...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Morin: ...qui **avaient** dit qu'ils accepteraient de discuter de ce transfert à la condition que le gouvernement ou le ministère s'entendrait, accepterait de discuter des balises sur lesquelles on pourrait travailler avant de procéder à l'évaluation comme telle. Ça a été une position... D'ailleurs, vous pouvez vous référer au mémoire de l'UMRCQ où il y avait une exigence particulière. Avant de commencer justement ces évaluations-là, il y avait quand même des balises qui devaient être fixées entre votre **ministère**, celui des Affaires municipales et l'UMRCQ. Qu'en est-il de ça?

M. Middlemiss: Bien, comme l'a Indiqué notre collègue, le ministre des Affaires municipales, au moment de la présentation des mémoires, cette évaluation se **fait** en consultation avec les municipalités. On pourrait mettre les municipalités dans le coup pour savoir exactement ce qui va être préparé et, à ce moment-là, nous avons l'intention de le faire. Et on va coopérer avec ces gens-là. C'est certain que d'espérer qu'on va s'entendre à **100 %** sur tout, ce serait croire encore au Père Noël. Mais on va le faire de façon à ce qu'on puisse, dans la mesure du possible, identifier... La raison pour laquelle on veut identifier la condition du réseau routier c'est parce que cette compensation-là...

Si, par exemple, il y a un comté où les routes ont été tellement bien faites pendant nombre d'années qu'elles n'ont pas besoin d'intervention, leurs besoins sont moindres que d'autres et c'est un peu ça, hein? qui inquiétait M. Nicolet. Il estimait qu'il y avait 200 000 000 \$ de travaux à faire sur le réseau routier qu'on veut remettre avant qu'il soit acceptable. Maintenant, si on avait 200 000 000 \$ à investir sur le réseau routier, on les aurait investis, ces 200 000 000 \$, **mais**, si nous ne les avons pas investis, c'est parce que nous ne les avons pas.

Nous sommes en train d'établir des priorités au ministère des Transports. Le réseau prioritaire, c'est ça. C'est ça qu'on veut faire. En remettant le réseau routier qu'on veut remettre aux municipalités, il me semble que c'est le niveau de gouvernement le plus près qui peut décider de la qualité des interventions que nous devons faire et nous autres, au gouvernement du Québec, on peut faire comme d'autres gouvernements provinciaux et d'autres gouvernements d'États en Amérique du Nord, s'occuper du

réseau principal qui a une vocation économique de façon provinciale. C'est à ça qu'on essaie d'arriver, à un juste milieu pour que les budgets qu'on aura au ministère des Transports soient dépensés sur le réseau principal et que les municipalités puissent décider que, sur ce rang-là ou celui-là, notre intervention va être de telle nature, ça va nous coûter tant, c'est seulement ça qu'on peut se permettre de payer. À ce moment-là, on avise le payeur de taxes. C'est toujours le même payeur de taxes, hein? Il paye les taxes municipales, scolaires, provinciales, fédérales et toutes les autres taxes. Donc, il me semble que c'est un peu responsabiliser les gens. Et ils nous l'ont dit souvent, les élus municipaux, qu'ils voulaient être responsabilisés. La grosse crainte, c'est: Est-ce que les sommes qui vont venir compenser pour s'assurer de l'entretien vont être adéquates? On essaie d'établir une équation qui pourrait, dans la mesure du possible, donner cette équité que tout le monde cherche.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 101?

M. Camden: J'ai une question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Mme la Présidente, M. le ministre nous a indiqué que son ministère allait procéder à des évaluations. Est-ce que vous pouvez nous expliquer comment on procède à ces évaluations? Quelles sont les méthodes utilisées pour faire ces évaluations et qui les fait? Est-ce que c'est une firme privée, des firmes privées, les officiers du ministère, l'adjoint à l'entretien?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les travaux se font par les employés du ministère, qui ont développé un genre de méthode qui prend en considération le drainage, la circulation et ces choses-là. Certainement que c'est assez préliminaire en soi. Ils fouillent dans les dossiers à savoir quelles interventions ont été faites sur le réseau et ainsi de suite. Certainement que les gens en région connaissent comment leurs routes se comportent, soit au printemps, l'entretien d'été et ces choses-là. Donc, c'est d'accumuler toutes ces données-là pour tenter d'établir la condition du réseau et qu'est-ce qui serait nécessaire pour le rendre à un niveau acceptable pour le genre de circulation, le volume de circulation qu'il y a sur ces routes-là.

M. Camden: En complément, Mme la Présidente, est-ce que ces évaluations sont faites dans les bureaux ou sur le terrain?

M. Middlemiss: Il me semble qu'il y a les deux. C'est certain que les gens qui font l'entre-

tiennent connaissent le réseau. Je suis convaincu que les gens qui sont là depuis assez longtemps n'ont pas besoin de se promener sur le réseau aujourd'hui pour savoir qu'à tel endroit et à tel autre il y a des problèmes. Je pense qu'il y a de ces problèmes-là qu'ils peuvent identifier assez facilement si les gens ont l'expérience d'avoir travaillé à l'entretien du réseau. Donc, ces données-là sont fournies au bureau qui fait une évaluation. Ils doivent avoir établi une norme quelconque pour dire: Cette route-là est de tel niveau, peut-être dans la moyenne, médiane, et celles-là sont meilleures et celles-là sont pires. Je ne sais pas comment ça va sortir, mais c'est des trucs comme ça, voyez-vous? Donc, c'est de cette façon-là qu'on va évaluer le réseau routier.

M. Camden: Est-ce que ça veut dire que, lorsqu'on fait une évaluation, on prend une carotte de l'épaisseur de gravier qu'il y a sur le terrain ou de la qualité du gravier ou qu'on fait une évaluation sur la profondeur des fossés qu'il y a en bordure? Est-ce qu'il y a des évaluations de cette nature?

M. Middlemiss: Non. Rendu à ce point, ça deviendrait extrêmement dispendieux, dans un premier temps. Peut-être que ce n'est pas justifiable non plus à ce moment-ci, ne sachant pas quelle intervention nous voulons faire. Le but de l'exercice, c'est d'établir quelle est la condition. C'est souvent l'expérience d'avoir fait l'entretien. S'il n'y a pas de fossé et qu'on a des problèmes, on va dire: Premièrement, le problème est probablement un problème de drainage. S'il n'y a pas de gravier, on va dire: Peut-être que le problème qu'on a le printemps, c'est parce qu'on devrait y mettre du gravier. Il y a toutes sortes de choses. Il me semble qu'en regardant le comportement de ce réseau-là on pourra arriver à établir quel est l'état et, de là, quelles sont les interventions qui sont nécessaires. C'est là où je pense que ça devient tellement important de dire qu'on va faire les interventions pour accommoder la circulation qui existe sur cette route-là et pas plus. Et ça veut dire peut-être qu'il y a certaines normes que nous utilisons à travers le Québec pour les routes régionales ou les routes qui ne sont peut-être pas nécessaires au niveau de ce réseau-là et ce sera aux autorités en place de décider en autant... Et on sera toujours là pour leur donner du support technique pour leur dire: Oui, si vous faites ça, les conséquences, c'est ça. C'est bien ou ce n'est pas bien de faire ces choses-là. Il me semble qu'on a toujours indiqué que, sur le plan technique, du moins dans les premières années, on serait toujours là. Après ça, peut-être que certaines municipalités ou MRC vont vouloir se doter d'un service de génie qui pourra s'occuper lui-même de leur propre réseau. Mais l'aide technique va toujours être disponible à notre ministère.

La **Présidente (Mme Bélanger)**: M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Quand on écoute - j'ai écouté les deux parties - le ministre des Affaires municipales et que je vous écoute parler concernant l'état des routes, j'ai comme l'impression que la consultation n'a pas été forte. D'abord, moi, ça ne me surprend pas du tout qu'il y ait eu une réaction négative très forte par rapport à ce qui se passait parce qu'on voit bien qu'il n'y a rien de préparé et rien de planifié. On est en état de faire l'évaluation du réseau, on ne sait pas comment on va la faire. Mol, je pense que ça va se faire à l'oeil, c'est à peu près comme ça qu'on devrait faire ça. Ça va se faire à l'oreille, les évaluations de réseaux, d'après moi. Je ne pense pas que ça aille plus loin que ça. Ils vont dire: C'est à peu près comme ça que sont les normes; à telle place, ça prend une glissière et à telle autre place ça prend une poche de gravier, deux poches ou un seuil. Ça va marcher comme ça, d'après moi. On ne sait pas si les montants qui vont être à la disposition des municipalités vont être suffisants. Ça aussi, c'est une autre particularité.

En tout cas, ce projet de loi me semble drôlement mal engagé. On se pose des questions ici à savoir: tous les fonctionnaires du gouvernement qui travaillent sur le terrain, où vont-ils aller après ça? Est-ce que ça sera tous des consultants? Vont-ils tous aller travailler pour Lavalin-SNC? Moi, je ne le sais pas. Il me semble qu'il y a des éléments qui sont tellement... Ça aurait mérité une réflexion beaucoup plus profonde et beaucoup plus exhaustive pour savoir où on va.

J'ai écouté des choses depuis le début. On sait, par exemple - et le député de Lotbinière avait donné un exemple frappant - qu'il y a des comtés ou des endroits où c'est asphalté à 90 %, d'autres, c'est à 40 % et on dit: On vous remet ça. La différence entre 50 % et 90 %, il me semble que c'est 40 %. Ça veut dire qu'il y a des municipalités qui vont être drôlement avantagées et d'autres sous-avantagées ou, si elles ne le sont pas, comment ça va se faire? Je ne connais pas la mécanique. Y a-t-il des moyens de rattrapage? À quelles conditions va-t-on leur céder? Est-ce qu'on cède tout, en partie, modérément, passionnément? Je ne sais pas. Je vous le dis honnêtement et je ne fais pas... C'est juste une constatation. J'écoute ce qui se dit. Je vous écoute, j'ai écouté le ministre des Affaires municipales, j'ai écouté mes collègues qui parlent là-dessus et il n'y en a pas un qui semble... Je ne sais pas.

On est dans le vide, on dit: On s'en va. On sait qu'on y va, on ne sait pas comment, mais on y va. C'est un peu ça, notre problème. Et ce n'est pas juste du côté de l'Opposition. Les ministériels sont aussi dans la vague que nous autres, à moins qu'ils aient la science infuse,

mais je suis convaincu que tous les gens savent qu'il y a... Je prends juste l'exemple de la présidente de la commission actuellement. Elle a des problèmes dans son comté et je suis convaincu qu'elle n'est pas rassurée. En tout cas, si elle est rassurée, j'aimerais qu'elle me le dise. Mais, moi, je vous dis: Je ne suis pas rassuré par rapport à ce qui s'en vient.

Est-ce que vous avez des réponses à ça? Est-ce que vous, comme ministre, vous pouvez nous dire: Oui, j'ai été consulté et, oui, j'y vais avec assurance dans ce dossier-là? Là, de la manière que c'est enclenché, c'est qu'il y a des changements qui se produisent, les décisions sont prises et, le reste, on va faire du rapiécage, on va faire du bouche-trou quelque part, on va prendre ça et on va rajouter ça comme ça et, à la fin, on vivra avec. Bon. Moi, j'aimerais bien que vous me disiez comment ça va fonctionner et est-ce que vous avez été vraiment consulté? Est-ce que vous êtes rassuré par rapport à la façon qu'on va... Est-ce que vous êtes convaincu que vous allez convaincre les municipalités du bien-fondé des changements qui s'opèrent? Est-ce que les municipalités vont se sentir à l'aise là-dedans? J'aimerais ça que vous nous disiez ça. d'un seul souffle.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne voulais certainement pas m'immiscer dans un dossier...

M. Dufour: Mais c'est le vôtre.
(15 h 30)

M. Middlemiss:... qui concerne surtout le ministre des Affaires municipales, mais j'ai tenté d'être aussi franc que possible et même j'ai dit tout à l'heure que les gens sont inquiets. Ils sont inquiets parce qu'on leur demande de s'occuper d'un réseau routier où eux-mêmes, personnellement, croient qu'ils peuvent faire mieux que nous autres. Le problème, c'est le quantum, quelles sont les sommes d'argent qu'on va avoir pour l'entretenir. Ce n'est pas le hasard qui a permis que, dans la loi 145, la seule partie qui ne soit pas effective immédiatement, c'est le réseau routier. On veut se donner le temps de tenter d'évaluer c'est quoi avant d'arriver avec une formule et une politique disant: Voici ce qu'on va faire, voici les montants qu'on va remettre et de quelle façon.

On prend le temps d'évaluer et il me semble que la façon dont nous procédons présentement pour évaluer le réseau routier, c'est à peu près la façon avec le plus gros bon sens possible. C'est qu'on se fie au comportement du réseau routier pendant un nombre d'années. Tu sais, il me semble qu'au printemps on réalise de quelle façon le réseau se comporte. On peut réaliser que c'est peut-être parce que le **drainage** n'est pas bon, que le gravier n'est pas bon ou que la fondation n'est pas bonne. Il y a toutes sortes de raisons. Ça, on le fait et on peut le faire

d'après l'historique du comportement de la route. Dans un premier temps, on fait ça. De là, on verra. **Il** me semble que, quand on commence à faire des forages ou à aller chercher des carottes, c'est au moment où on a décidé d'une intervention très spécifique et, à ce moment-là, on va dire: Pour la conception de cette route-là, qu'est-ce qu'il faut faire? C'est à ce moment-là qu'on va...

Mais ça coûte cher, ça, et, en plus, si on était obligés de faire ça, imaginez-vous que ça prendrait des années avant de réussir à faire toute cette évaluation-là. Je me pose la question à savoir si, réellement, c'est absolument nécessaire. **Il** y a des choses qu'on peut voir; le passé nous assure que le comportement de la route est pour telle et telle raison. De là, on verra, on jugera si nous devons pousser ça un petit peu plus loin. **Mais** nous avons une année pour être capables de faire l'évaluation. Une fois l'évaluation faite, on va échanger avec les municipalités.

En passant, oui, nous avons été consultés. Nous travaillons très étroitement avec les gens des Affaires municipales et avec les municipalités. Donc, ce n'est pas le manque d'efforts, mais je comprends l'inquiétude. Je peux vous dire qu'à date, lorsque j'ai eu l'occasion - et j'en ai eu plusieurs fois l'occasion - de rencontrer des maires, suite à mon départ, j'avais réussi non pas à les convaincre que c'était la meilleure chose au monde, mais à les convaincre au moins que l'effort qu'on fait, c'est un effort d'équité et qu'eux sont les gens les mieux placés peut-être pour mieux gérer ce réseau-là, pour éviter que ça coûte plus cher et pour qu'on puisse concentrer plus d'efforts et d'argent sur le réseau principal.

J'aimerais avoir le temps, Mme la Présidente, de rencontrer tous les maires et de leur parler dans ce sens pour tenter de les assurer que nous allons faire selon les moyens qu'on a. Si le réseau routier est dans un état pitoyable, on ne peut pas s'imaginer qu'on va trouver les sommes nécessaires, *tu* sais, pour que, du jour au lendemain, il **soit** rendu... Si l'état du réseau routier est tel, c'est parce qu'on n'avait pas les budgets nécessaires pour celui-là aussi. **Il** ne faut pas se le cacher.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je pense que ceci étant dit, M. le ministre et M. le député de Jonquière, on s'est éloignés un peu du mandat de la commission, soit d'examiner les engagements financiers. Alors, on est loin de la dépense du rang 3 à **Saint-Félix-d'Otis**.

M. Dufour: On est dans le réseau routier régional et local, d'après moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on fait les engagements et non pas ce qu'on va faire suite à la réforme Ryan et suite au transfert du réseau local.

M. Dufour: Bien, si vous voulez nous bâillonner, c'est bien votre droit, Mme la Présidente. Moi, je vous dis que j'aurais peut-être une ou deux questions à poser. Bon, si vous ne nous le permettez pas, on va essayer de les poser ailleurs et on va revenir. Je ne pense pas que vous puissiez décider, de votre siège, de dire: C'est fini. On n'a pas le droit d'en parler?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, ce n'est pas la question. Je vous demande de revenir à la pertinence. Le mandat de la commission, c'est de **vérifier** les engagements financiers et on est rendus sur les conséquences de la réforme Ryan. Je pense que c'est en dehors de la pertinence du débat.

M. Dufour: On va y revenir plus tard. C'est ça que vous voulez nous dire?

M. Morin: Mme la Présidente, vous me permettez, à partir d'un dossier qui était local, de la réfection d'un chemin local, on a demandé au ministre quelle était la politique du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le transfert, ils n'auront pas besoin de le faire celui-là, c'est fait.

M. Morin: Oui, oui, ça ne fait rien, mais d'une façon plus large... Je suis convaincu que vous aurez cette largesse d'esprit là. À partir d'un dossier de réfection de chemins locaux, on demande au ministre quelle est sa politique de réfection et puis de travaux techniques, évidemment dans la conjoncture actuelle du transfert. Je pense que ce n'est pas totalement déplacé de le demander. D'ailleurs, vous avez vu que le ministre a tenté de répondre, mais il n'a pas été suffisamment précis. C'est pour ça qu'on est un petit peu plus longtemps là-dedans.

Quand le ministre dit que, bon, ils mettent en branle des consultations, puis ils travaillent, c'est vrai, **mais** ce n'est rien de précis. Nous, on aurait aimé qu'il nous dise un peu plus de façon précise les critères d'évaluation, ce que le monde municipal attend de vous, de votre ministère. Vous l'avez dit tout à l'heure, il serait surprenant que le monde municipal et le ministère s'entendent sur des évaluations, en somme. D'accord. Je pense que la position du monde municipal a été très claire. On voudrait que dès le départ on s'entende sur des critères d'évaluation, puis sur une mécanique de consultation, pour qu'au bout de la ligne, bien, vous ne soyez pas à des lieues de distance sur l'évaluation, même s'il y aura toujours de la place pour des écarts.

Puis, là-dessus, vous dites que vous faites des efforts, vous faites de la consultation, mais vous ne nous donnez rien de précis comme information. En termes d'échéancier, c'est quoi? Quel est **le** niveau de consultation? Au niveau

des petites municipalités, il y a des municipalités qui ont un service d'ingénierie où je pense que les directions régionales peuvent travailler plus facilement ensemble pour avoir les informations. Mais il y a des petites municipalités où on sait que rien n'est fait, puis vous ne pourrez pas vous contenter de lâcher quelques appels téléphoniques. Il va falloir aller sur les lieux. Autrement dit, ça va demander des évaluations sur le plan technique un peu plus articulées.

Alors, c'est quoi, tout ça? Si vous ne vous êtes pas entendus sur des critères d'évaluation avec le monde municipal, vous risquez d'arriver au bout et qu'il y ait des écarts et puis que finalement là...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, là, ça n'a rien...

M. Morin: Alors, là-dessus, je ne sais pas, mais le ministre, je pense, sans trop s'écarter, pourrait préciser un petit peu plus sa démarche là-dessus avec le monde municipal, les MRC, en termes de critères, d'échéancier, etc.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour être plus spécifique, nous sommes prêts à nous asseoir et puis à discuter avec les municipalités, sauf une chose, on cherche à avoir une entente avec les présidents des deux unions. On leur a écrit une lettre, on est en train de leur envoyer une lettre pour qu'on puisse avoir un genre d'entente sur la façon de procéder et nous allons les consulter après. Et, présentement, l'évaluation se fait par les employés du ministère des Transports, qui font ça à travers la province de Québec.

M. Morin: Il n'y a rien d'arrêté au niveau des unions?

M. Middlemiss: Non, non, c'est encore en discussion.

M. Morin: O. K. Bon. Je voulais savoir ça.

M. Middlemiss: Après ça, une fois qu'on aura discuté, qu'il y aura eu une entente avec les unions, on pourra à ce moment-là s'asseoir et discuter avec les municipalités de façon individuelle sur l'état du réseau. Mais on ne l'a pas, l'état, on n'aura pas ça avant le mois d'octobre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, une petite question, M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Oui, dans le même sens, M. le ministre, j'ai cru comprendre que déjà au niveau des régions il y a des divisions qui ont une certaine évaluation de chacune des routes, dépendamment du trafic, de la population, et qui sont déjà en mesure de dire: Cette route-là est

dans une situation probablement plus critique que l'autre rang où il y a moins de trafic, moins de résidents. Et, déjà, M. le ministre, dans la région où j'habite, la division a proposé et a tenté de rencontrer toutes les municipalités pour leur exposer de quelle façon elle voyait le réseau routier en mars 1991. Il y a déjà un bout de chemin de fait. Ça aurait permis aux municipalités d'échanger déjà là sur la perception d'un groupe par rapport à l'autre. C'est ça que j'avais compris, moi, là, que déjà à partir des données il y avait une certaine évaluation.

M. Middlemiss: Je pense que l'état du réseau routier...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss:... est connu de façon assez générale et en particulier des fois par les gens qui sont en région ou dans des districts. Le problème, c'est d'avoir une méthode uniforme d'évaluation à travers le Québec. Et c'est ça, on a réussi à le faire là maintenant. Un individu peut faire une évaluation d'une telle façon, mais ça ne veut pas nécessairement dire que l'autre individu à l'autre extrémité de la province, lui, va faire la même chose. Donc, on a réussi à se trouver une méthode pour donner une évaluation uniforme et on procède avec ça. Une fois qu'on aura ça et lorsqu'on aura eu une entente avec les unions on sera prêts à discuter.

M. Dufour: Mais un des problèmes qu'on rencontre... Il ne faut pas confondre l'objectif avec les moyens. Quand vous me dites: L'objectif, c'est de confier aux municipalités, pour un meilleur entretien, le réseau routier, ça, ça me semble clair, c'est l'objectif. Mais les moyens qu'on met à la disposition, ce n'est pas pareil. Et, tout à l'heure, je vous écoutais attentivement, vous avez dit: Bon, bien, c'est le gros bon sens. Il n'y a pas beaucoup de contracteurs et il n'y a pas beaucoup de monde qui vont faire une soumission par le gros bon sens. Ils vont s'asseoir, ils vont calculer et ils vont dire: Ça, ça coûte tant de gravier, ça coûte tant d'asphalte, s'il y a lieu, et ça coûte tant pour creuser des fossés. Il faut que ça se fasse comme ça. Ce ne sera pas le gros bon sens définitivement.

Le problème majeur que vous avez, c'est que vous avez arrêté les coûts de participation du ministère. On sait qu'il y a tant de millions pour telle affaire, tant de millions pour telle autre affaire, bon. Et on ne sait pas le résultat. C'est ça. Les moyens, est-ce qu'ils sont suffisants pour que les municipalités puissent prendre une relève intelligente? C'est ça qu'on ne sait pas. C'est ça que les municipalités ne savent pas. Et on ne sait pas les coûts non plus. Le motif d'inquiétude, définitivement, c'est les moyens. L'objectif. Je pense bien qu'il ne faut

pas être un grand spécialiste pour comprendre que quelqu'un qui entretient sa maison, c'est mieux que de la faire entretenir par un autre. Celui qui l'entretient va en prendre plus soin, en principe et en pratique. Mais les coûts, ce n'est pas comme ça. Vous avez dit: On va mettre tant d'argent et tant d'argent et, après ça, bien, que Dieu vous garde, ça va marcher.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Middlemiss: ...il me semble que j'ai été assez clair et je comprends l'inquiétude de tout le monde. Nous ne sommes pas rendus au stade encore où on peut dire exactement combien du budget va être dépensé pour telle ou telle chose. On va, premièrement, identifier la condition du réseau routier et de là on pourra l'établir, éventuellement. Je ne peux pas en dire plus que ça.

Je comprends la préoccupation de tout le monde, mais de dire qu'on ne devrait pas se servir du gros bon sens pour évaluer le réseau routier qui est là, il me semble, dans un premier temps, de façon préliminaire - et on l'a bien dit, c'est une évaluation préliminaire - qu'il faut se baser sur l'historique de l'entretien du réseau. Le gars qui connaît ça et qui sait comment la route se comporte, tu sais, c'est peut-être mieux qu'une analyse scientifique qui pourrait coûter énormément cher, n'ayant pas eu l'occasion de se promener sur la route au moment le plus critique de l'année. Et c'est dans ce sens-là...

À partir de là, lorsqu'on aura des plans définitifs d'intervention, on pourra faire des travaux qui sont plus scientifiques et qui vont nous donner une meilleure chose. Mais il faut partir avec une base et on partira avec ça. On aura l'occasion de discuter avec les municipalités et de voir si nous sommes d'accord ou non. Mais il y aura beaucoup d'eau qui va couler en dessous du pont avant qu'on y arrive, Mme la Présidente. La seule chose dont je veux assurer les députés, c'est que nous travaillons de façon à ce que les changements soient faits de façon équitable pour tout le monde à travers la province de Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, nous passons à l'engagement 102.

M. Garon: J'aurais une question à demander au ministre. Est-ce que vous avez l'intention de déposer une législation sur le transfert aux municipalités des chemins locaux?

M. Middlemiss: Si on va déposer la législation?

M. Garon: Une législation, oui. Est-ce qu'il

va y avoir une législation là-dessus?

M. Middlemiss: Ce n'est pas arrêté encore. On ne sait pas si ça va être nécessaire de le faire par législation ou autre, mais il y a certainement quelque chose qui va être fait.

M. Garon: Qui va...?

M. Middlemiss: On va être obligés de faire quelque chose; à savoir si c'est par voie de législation ou autre, il y aura quelque chose à faire.

M. Dufour: Vous pourriez nous en informer au cours de la commission de quelle façon vous allez procéder pour le transfert?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, l'engagement 101 est vérifié largement. Nous passons à l'engagement 102.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 103.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 104.

M. Garon: Attendez un peu. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 105.

M. Garon: On voit qu'il y a plusieurs montants comme ça de contrats "pour le contrôle régionalisé des bétons bitumineux et sous-produits exécutés pour le compte du ministère au cours de l'année." Est-ce que c'est un contrat, un genre de "retainer" que vous avez avec une firme pour des travaux que vous allez pouvoir faire faire en cours d'année? Vous faites ça dans chacune des régions?

M. Middlemiss: Oui. C'est que c'est une sélection qui se fait. Il y a des noms qui sont... Le fichier nous fournit des noms. Il y a une table de décision qui choisit le laboratoire en question et ce laboratoire-là fait les travaux nécessaires dans une région ou un district dans l'année.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106.

(15 h 45)

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
107.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
108.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
109.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
110.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
111.

M. Garon: Ici, à l'engagement 111, c'est le genre de travaux qui va aller aux municipalités locales? "Contrat pour le grattage et la mise en forme pour les saisons 1990, 1991 et 1992, sur divers chemins de gravier, dans différentes municipalités du comté de Lac-Saint-Jean."

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Ce sont des travaux qui vont appartenir aux municipalités locales?

M. Middlemiss: Et la compensation dont on parlait, de façon préliminaire, de tant du kilomètre, ça serait inclus dans ça ou d'une autre façon.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
112.

M. Garon: De quel pont s'agit-il ici?

M. Middlemiss: "Au-dessus de la rivière Chaudière, dans la municipalité de Saint-Nicolas." La route 132.

M. Garon: Quelle sorte de travaux avez-vous faits là-dessus? C'est le pont qui avait été dénoncé par les ingénieurs pendant la grève du ministère des Transports? Ils avaient dit que c'était un pont, à toutes fins pratiques, qui tenait par la peinture.

Une voix: 112.

M. Middlemiss: 112.

M. Garon: Est-ce que c'est celui-là?

Une voix: On a avantage à le peinturer.

Une voix: Peinture caoutchoutée.

M. Middlemiss: C'est un contrat de renforcement de la structure.

M. Garon: Qu'est-ce que vous avez fait?

M. Middlemiss: On a changé les membrures l'an passé et on m'indique qu'il y a un peinturage qui se fait cette année.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
113.

M. Garon: Le peinturage va coûter combien, d'après vos estimés?

M. Middlemiss: Sur 112?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: C'est à venir, on ne sait pas le prix.

M. Garon: Un ordre de grandeur. Ça va coûter 20 \$ de peinture ou un peu plus cher?

M. Middlemiss: Je regrette, Mme la Présidente, peut-être que je n'aurais pas dû mentionner la peinture. On n'a aucune idée du coût.

M. Garon: Aucune idée.

M. Middlemiss: On n'a aucune idée du coût du peinturage. Si je peux l'obtenir, je vais vous l'envoyer.

M. Garon: C'est parce qu'ils avaient donné un chiffre l'an passé. L'an passé, ils avaient une idée et ils ont perdu l'idée en cours de route? L'an passé, il y avait eu des chiffres mentionnés.

M. Middlemiss: L'an passé, il me semble que... Ce n'est pas moi qui vous ai donné ça, je crois. J'ai demandé aux gens qui m'entourent, qui me conseillent, eux non plus... Au lieu de vous donner quelque chose qui pourrait être erroné, on préfère vérifier et vous envoyer la vraie version.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 112 c'est à vérifié. Engagement 113.

M. Garon: En tout cas, est-ce que vous allez pouvoir nous le faire savoir?

M. Middlemiss: Oui, on va...

M. Garon: Les réparations totales. Là, il y a les réparations des membrures, vous avez dit 158 040 \$ qui pourrait être 173 800 \$, et la peinture pour faire une réparation totale de combien? Suite aux énoncés des ingénieurs, il y avait eu une affiche de ne pas dépasser tant de tonnes sur le pont. On ne l'aurait pas su s'il n'y avait pas eu de grève. C'est pour ça que j'aimerais savoir - pour répondre à ça - qu'est-ce que vous avez mis au total comme dépenses sur le pont. Vous dites tant pour les membrures, mais pour la peinture est-ce qu'on pourrait avoir l'information également?

M. Middlemiss: Oui. On va vérifier.

113. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

114. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

115. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

116. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

117. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Vérifié.

118. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): La deuxième liste comprise dans le mois d'août 1990, l'engagement 1.

M. Garon: Vérifié.

2. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

3. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

5. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: C'est un supplément important là. Comment ça se fait qu'on dit: "**Supplément** pour porter à 3 497 **363,10** \$ - il s'agit d'un supplément de 878 125,80 \$ - le **coût** du contrat pour l'achat de 580 000 litres supplémentaires de peinture jaune pour le marquage des routes, et récipients de 200 litres (2900 **barils**)"? Comment ça se fait qu'on a un supplément de cet ordre de grandeur là? C'est la première fois qu'on voit un dépassement sur la peinture. D'autant plus que l'annonce de la peinture avait fait l'objet d'une conférence de presse par votre prédécesseur. C'est la première fois que je voyais un ministre annoncer de la peinture, faire une conférence de presse pour annoncer la peinture qu'il mettrait dans les prochaines années. Je me suis dit: **Il** manque d'annonces, il est rendu à annoncer la peinture.

M. Middlemiss: Le ministre est...

M. Garon: **Il** reste juste à annoncer les clôtures à neige, hein?

Une voix: C'est de la National.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est 3 000 000 \$...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans le nouveau budget quinquennal, vous savez qu'on a un volet "sécurité". Pour s'assurer de cette sécurité, il y a des régions critiques au Québec où maintenant il y a deux interventions pour le peinturage des lignes jaunes. Où il y avait seulement une intervention dans le passé, aujourd'hui il y en a deux. Et c'est pour ces raisons-là que nous avons commandé plus de peinture. On a besoin de plus de peinture parce qu'on peinture certains endroits deux fois au lieu d'une fois. C'est deux couches au lieu d'une.

M. Garon: C'est depuis quand, ça?

M. Middlemiss: Depuis 1990.

M. Garon: C'est parce que la peinture est moins bonne?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous en mettez deux fois, vous peignez les mêmes routes deux fois.

M. Middlemiss: Les endroits critiques...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss:... à l'automne, on va repeindre pour s'assurer que ça paraît parce que c'est effacé. C'est comme le parc des Laurentides, c'est un endroit...

M. Garon: Est-ce une nouvelle norme? C'est récent ou bien...

M. Middlemiss: Oui, comme je l'indiquais, Mme la Présidente, j'ai bien dit, au tout début que, dans le quinquennal, on a un volet qui s'appelle "sécurité". Et cette sécurité-là comprend le marquage des lignes jaunes deux fois par année au lieu d'une fois dans des régions critiques. Il me semble que c'est clair là.

M. Garon: On me dit que c'était ça avant. Les routes à grand débit en avaient deux fois dans le passé, pouvaient être peinturées deux fois. Est-ce que la norme a été changée ou si la norme est restée la même?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'on fait l'intervention deux fois. Donc, c'est une affaire de sécurité. Nous avons ajouté dans le budget quinquennal un volet "sécurité" et ça fait partie de ce volet-là.

M. Garon: Oui, mais ça existait avant, la norme de peindre deux fois à certains endroits où il y avait plus d'achalandage, où la peinture était usée.

M. Middlemiss: Non, on m'indique que ça fait seulement un an que nous faisons ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir...

M. Middlemiss: Et une autre chose, Mme la Présidente, c'est qu'on avait, à un moment donné, pour des raisons d'économie, réduit la largeur de la ligne, qu'elle soit blanche ou jaune. Aujourd'hui, on l'a remise à la largeur standard et on fait des endroits deux fois.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la nouvelle norme? Ça a été annoncé comment? Sous forme de directive, sous forme de règlement ou quoi?

M. Middlemiss: Directive, Mme la Présidente.

M. Garon: De qui?

M. Middlemiss: Le directeur général des opérations.

M. Garon: Comment s'appelle-t-il?

M. Middlemiss: À l'époque, c'était M. Jiona.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'ancienne directive et de la nouvelle directive, avec la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle directive sur le pelnturage de routes? Ce à quoi vous faites allusion.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, pour le marquage.

M. Garon: Pour le marquage des routes. À quelle date ça a été changé, le savez-vous?

M. Middlemiss: Ça fera partie des réponses qu'on va vous donner. Mme la Présidente.

M. Garon: Les gens ne le savent pas, là?

M. Middlemiss: La date la plus probable, ça serait mai 1990, au moment de l'annonce du budget quinquennal.

M. Garon: Oui, mais là c'est un engagement du mois d'août. Vous avez changé la directive au mois de mai.

M. Middlemiss: Bien oui, mais on achète la peinture... On a fait une autre commande de peinture pour le marquage à l'automne.

M. Garon: O. K.

M. Middlemiss: D'accord?

M. Garon: Ça va.

M. Middlemiss: C'est un supplément.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 5 vérifié. L'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7.

M. Garon: Encore de la peinture. Voyez-vous, là? Alors, là, vous avez un autre supplément pour la peinture.

M. Middlemiss: Oui, c'est de la peinture blanche; l'autre, c'était de la jaune.

M. Garon: En vertu du même règlement?

M. Middlemiss: Oui, la même chose.

M. Garon: J'aimerais revenir à l'engagement 6, s'il vous plaît, où on dit: "Supplément pour porter à 8 473 081, 24 \$ le coût du contrat pour terrassement, structure de chaussée [...] dans les municipalités de Sainte-Marie ville, Saints-Anges

paroisse, L'Enfant-Jésus, et Saint-Joseph-de-Beauce [...] Construction Morin et Morin Inc., de Rivière-du-Loup", supplément de 320 681, 24 \$. Il y avait un grand débat l'an dernier sur des travaux qui devaient être refaits parce que la route avait calé dans les semaines qui avaient suivi l'inauguration. C'était l'autoroute qui avait duré le moins longtemps dans l'histoire du Québec. Est-ce que le supplément, c'est pour reprendre des travaux qui avaient été mal faits? En Chambre, le ministre avait dit que l'entrepreneur était responsable et là on voit qu'on lui paie un supplément. Donc, il n'était peut-être pas responsable. Alors, est-ce que c'est pour ça, le supplément en question ici?

M. Middlemiss: Oui, ça concerne ce contrat-là. Il me semble qu'on a eu l'occasion d'en parler.

M. Garon: Le ministre avait fortement laissé entendre en Chambre que l'entrepreneur était responsable. Là, vous lui payez un supplément de 320 000 \$. Donc, si l'entrepreneur n'est pas responsable, pourquoi la route s'est affaissée?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'au moment des crédits de cette année j'ai eu l'occasion de répondre. C'est l'autoroute 73 sud...

M. Garon: C'est parce que ce n'était pas fini, à ce moment-là. Vous aviez dit que vous étiez en train de fouiller cette question-là. On ne savait pas le partage des responsabilités dans l'affaissement de l'autoroute.

M. Middlemiss: C'était dû au fait qu'on n'avait pas fait des transitions dans un changement et qu'il y avait des sols gélifs, ça, je l'ai indiqué. Les travaux ont été refaits et les professionnels, ainsi que l'entrepreneur... On avait fait la répartition des coûts et je vous ai même donné les montants, Mme la Présidente, 501 680, 55 \$. Là, on indiquait que Roche ltée était de 166 141 \$, Technisol, 189 109 \$ et Morin et Morin, 146 430 \$. Et maintenant c'est que, ça c'est une demande qui est venue avant, mais il y a une retenue sur son contrat à lui. C'est qu'il faut procéder avec le contrat qu'on lui a donné.

M. Garon: Vous voulez dire que l'ajustement là, c'est *une* réclamation avant la réparation de l'affaissement de la route?

M. Middlemiss: Il fait une réclamation aussi pour la réparation de la route. Mais, de l'autre côté, comme je vous dis, dans une autre étude, on dit qu'il y a un certain montant qui serait retenu et qu'on juge à propos que ça serait la responsabilité de l'entrepreneur et cette somme-là est de 146 430 \$.

(16 heures)

M. Garon: Oui. Mais, là, je voudrais bien que ce soit clair, parce que ce n'est pas clair, ce que vous dites. La réclamation de 320 000 \$, c'est antérieur *ou* ce n'est pas antérieur à l'affaissement de la route ou est-ce que les travaux additionnels qui ont été nécessités par l'affaissement de la route il y en a une partie qui sont touchés par la demande de 320 000 \$ de supplément pour porter à 8 473 000 \$ les travaux sur l'autoroute 73 dans les municipalités de Sainte-Marie, etc., en direction de la frontière américaine?

M. Middlemiss: Non, c'est une demande de travaux qui ont été exécutés plus une variation de quantités. Il y avait 473 000 \$ d'imprévu par rapport aux exigences des quantités dans le cahier des charges et devis. Des travaux non prévus pour une somme de 128 000, 66 \$; des travaux non prévus anticipés, 265 000 \$; un supplément au taux de transport pour 77 676 \$; indexation relative au décret de la construction, 148 000 \$ et une retenue de réclamation et conciliation du bitume, moins 30 000 \$, qui fait une variation totale de 1 061 793, 37 \$. La disponibilité qu'on avait du contrat original était de 741 112 \$; donc, la présente demande au contrat est de 320 681 \$.

M. Garon: Donc, la réclamation est antérieure...

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon:... à la plainte, mais vous gardez un montant pour...

M. Middlemiss: Antérieure à la reprise des travaux qui ont été faits.

M. Garon: Qui ont été réclamés, que vous avez demandés de *l'entrepreneur par* après.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: O. K. Vérifié.

La **Présidente** (Mme **Bélanger**): L'engagement 6, vérifié. L'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La **Présidente** (Mme **Bélanger**): L'engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La **Présidente** (Mme **Bélanger**): L'engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La **Présidente** (Mme **Bélanger**): L'engagement

10. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
11. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
12. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 13, vérifié. Engagement 14.
- M. Garon:** Même question. Même compagnie, dépassement de 143 000 \$ pour porter le contrat à 4 312 000 \$, "comprenant les travaux de réparation de dalle de surface de béton, glissières rigides - avez-vous encore rajouté des glissières rigides? - enrobés bitumineux, éclairage, signalisation". Pourtant, ce n'est pas des vieux travaux, ça.
- M. Middlemiss:** O. K. C'est la variation dans les quantités, pour une somme de 675 436, 32 \$.
- M. Garon:** Quantités de quoi?
- M. Middlemiss:** Enrobé bitumineux qu'on appelle le "sklp-mix". La longueur réelle est supérieure à celle prévue. Augmentation de 1017 tonnes, pour une somme de 37 032, 63 \$. Uens d'accrochage; l'augmentation de réparation de dalles a requis un surplus de liens, augmentation de 10 650 litres pour 7668 \$. Enrobé bitumineux MB-4, matériaux sur les réparations de dalles avant la couche finale: augmentation de 759 tonnes pour un coût de 60 552, 24 \$. Granulat concassé, calibre 20-0, requis lors de réparation de dalles, augmentation de 2780 tonnes, 64 913, 80 \$. Réparation de la dalle de la chaussée, surplus de quantités lors des travaux afin de réparer toutes les déficiences, augmentation 8314 mètres carrés pour une somme de 493 851, 60 \$. Réparation avec béton, treillis, coffrage, déplacement des quantités pour les surfaces à réparer, augmentation 520 mètres carrés: 349 440 \$.
- M. Garon:** Ça marche.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 14, vérifié. Engagement 15.
- M. Garon:** Engagement 15, vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 16.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
10. **M. Garon:** Bon. Un autre dépassement ici - Compagnie de pavage d'asphalte Beaver, division du groupe Devesco - pour porter à 4 805 000 \$, dépassement de 345 000 \$ "pour la réfection de l'autoroute 20, dans les municipalités de ville de Saint-Pierre et Lachine, comprenant les travaux de réfection de la chaussée, enrobé bitumineux, éclairage, signalisation et divers travaux, comté de Marquette. " De quoi s'agit-il dans ce dépassement-là?
- M. Middlemiss:** Variation des quantités, il y en a pour 878 368, 85 \$. Des travaux non prévus, il y en a pour 311 014, 15 \$. Ajustement des taux de transport, 5868, 39 \$. Réajustement apporté au décret relatif à l'industrie de la construction, 51 193, 86 \$. Autres: conciliation de bitume, 11 391, 65 \$, qui fait une variation...
- M. Garon:** Mais les 300 000 \$ de travaux imprévus là, de quoi s'agit-il?
- M. Middlemiss:** Modification à la glissière rigide, c'est 71 348 \$. La bonification, réduction du délai d'exécution: 50 000 \$.
- M. Garon:** Réduction du délai?
- M. Middlemiss:** Réduction du délai d'exécution. C'est une clause-boni?
- Une voix:** Oui.
- M. Middlemiss:** C'est une clause-boni.
- M. Garon:** Mais là ce n'est pas dans les travaux non prévus. Vous avez parlé de 300 000 \$ et quelques de travaux non prévus. Ce n'est pas dans...
- M. Middlemiss:** Dans le contexte, on ne savait pas, au tout début, s'ils pourraient se qualifier pour cette clause de bonification; donc, on ne pouvait pas le prévoir. C'est dans ce contexte-là. Lampadaire accidenté, 6605 \$. Suite à un accident, un lampadaire doit être remplacé:

17.

M. Garon: Vérifié.

18. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

M. Garon: Engagement 17, c'est quand même curieux: 11 soumissions demandées, 1 soumission reçue. Engagement 16, même chose: 3 demandées, 1 reçue. Pour des haltes routières. On serait peut-être mieux d'aller en soumissions publiques si les gens à qui on le demande ne sont pas plus intéressés que ça.

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que c'est un sujet que nous avons abordé aussi, soit au moment des engagements financiers, l'été dernier, ou bien des crédits. On a indiqué qu'on invite les gens à soumissionner et, malheureusement, on ne peut pas les forcer à soumissionner. Et, lorsque nous croyons que les coûts sont raisonnables...

M. Garon: Le débat qu'on a fait antérieurement n'avait pas été très probant. On avait constaté que les mêmes personnes soumissionnaient avec des adresses différentes. Ça n'avait pas été un débat très probant.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y en a un où c'est arrivé qu'il y avait la même adresse, mais il me semble qu'on en a discuté quatre ou cinq différents et c'était la même question: Pourquoi y a-t-il seulement un soumissionnaire? Il me semble qu'on pourrait vérifier le "transcript" de ces engagements-là et on verrait. On invite les gens. Maintenant, si les gens ne veulent pas, on ne peut pas les forcer à soumissionner.

M. Garon: Je comprends ça. Mais c'est pour ça qu'on serait peut-être mieux d'aller en soumissions publiques. C'est un peu comme l'Évangile, quand il dit: Beaucoup d'appelés. Ils sont invités aux noces, mais, à un moment donné, quand le Seigneur a vu que ceux qui étaient invités aux noces ne venaient pas, H a invité ceux qui passaient dans la rue. Alors, peut-être que ça serait mieux de faire un appel d'offres sur soumissions publiques, d'inviter tout le monde à soumissionner, si ceux qu'on invite n'ont pas l'air intéressés. Vos listes ne sont peut-être bien pas bonnes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Je me méfie toujours un peu. Moi, je peux bien demander des soumissions, comprenez-vous, pour avoir l'air de demander des soumissions, mais, à un moment donné, quand il arrive trop souvent qu'il y en a rien qu'un qui soumissionne, c'est bien facile d'en demander à

des gens qui ne sont pas intéressés aussi.

M. Middlemiss: Regardez. Mme La Présidente, c'est une spécialité. Il semblerait qu'il y a moins de cantiniers qui sont intéressés aujourd'hui à soumissionner. Dans le passé, ils l'étaient. On leur demande de soumissionner et ça leur donne le droit d'exploiter une cantine sur les lieux. En retour, ils font l'entretien de la halte routière. Il me semble qu'on veut l'avoir régionalisé pour donner une chance, premièrement, au développement régional. Il me semble que c'est important que les gens en région puissent, eux aussi, bénéficier d'exploitations du gouvernement du Québec et, que voulez-vous, c'est la situation que nous vivons. Il n'y en a pas plus.

M. Garon: Je ne nie pas ça, sauf que je ne...

M. Middlemiss: Oui. Mais on ne peut pas forcer les gens. C'est que les gens sont invités à soumissionner et, dans plusieurs cas, on en invite plusieurs et il y en a seulement un qui soumissionne.

M. Garon: C'est ça que je dis. C'est que, à ce moment-là, quand on fait plusieurs invitations et qu'il y en a rien qu'un qui répond à chaque fois, il est peut-être temps de se poser des questions sur la méthode utilisée, elle n'est peut-être pas efficace. C'est ça que je veux dire tout simplement. Je ne dis pas de ne pas inviter les gens en région. Je dis, au contraire, d'en inviter plus. C'est tout ce que je...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en réponse aux engagements, le député pourrait regarder qu'en date du 23 avril je transmettais exactement toutes les choses concernant l'avis aux intéressés, le projet de gestion des haltes routières, autoroutes 20 et 40.

M. Garon: Je sais ça.

M. Middlemiss: Tout a été transmis qui explique le fonctionnement.

M. Garon: Je comprends ça. Ce n'est pas ça que je dis. Je dis que le résultat, c'est qu'avec vos soumissions sur invitation on se retrouve très souvent avec un soumissionnaire, une soumission reçue, une seule. Donc, il n'y a pas de compétition. Est-ce que les gens ont peur de soumissionner? Il y a quelque chose qui se passe qui est curieux. Il y en a rien qu'un qui soumissionne. On est en crise économique, beaucoup de problèmes, des gens qui manquent de travaux et, là, on voit qu'il y a rien qu'un soumissionnaire. Alors, peut-être que, dans la façon de faire des appels d'offres, il y a quelque chose qui ne va pas. C'est pour ça que je dis tout simplement au ministre: Est-ce qu'il ne se pose pas des ques-

tions par le fait que, quand il fait des soumissions sur invitation, très souvent au ministère des Transports, il y en a rien qu'un qui soumissionne comme si les autres avaient peur?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste une observation. Ces demandes-là étalent au mois d'août 1990 et ce n'est pas récemment. Peut-être qu'avec la crise économique récente on pourrait avoir plus de gens intéressés, mais la demande a été faite au mois d'août 1990. Il me semble que, vu que c'est une spécialité, on demande à quelqu'un qui a une cantine, donc, il faut que la personne ait une cantine et aussi il faut que la personne soit intéressée à faire l'entretien de la halte routière. Et on lui dit: Voici, c'est ça qu'on vous offre. Donc, c'est une spécialité. On pourrait toujours considérer d'aller en soumissions publiques à travers la province de Québec, mais il me semble que nous avons déjà été critiqués parce que c'était des entreprises de Montréal qui opéraient les cantines dans des haltes routières. On a voulu maintenir ça et c'est mieux d'avoir des gens locaux, en région, de leur donner l'occasion de faire ces contrats-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.
(16 h 15)

M. Gauvin: Il faut remarquer aussi que c'est une halte routière un peu particulière. C'est la halte routière sur l'autoroute 20, voie sud, qui est le bureau régional de l'ATR. Il y a beaucoup de trafic et j'imagine que ça comporte beaucoup plus d'entretien. En fait, c'est une halte routière qui est très particulière. Ça peut peut-être être une réponse au fait qu'il y a très peu de gens qui sont intéressés ou quoi?

M. Garon: Au contraire, ils vont vendre plus.

M. Gauvin: Non, non, mais je me questionne aussi là, parce qu'il y a un bureau...

M. Garon: Il a un droit d'exploitation d'un service de cantine mobile, pas rien que le nettoyage. Plus il arrête de monde, et c'est vrai qu'il arrête beaucoup de monde, il a plus de chance de vendre des hot dogs, des hamburgers, des cafés et des liqueurs. Au contraire, plus il y a de monde, plus il devrait y avoir de soumissionnaires. Je n'ai pas l'impression que ceux qui ont des cantines mobiles cherchent les endroits tranquilles.

M. Gauvin: Ce que je voulais faire ressortir, ce n'était pas que les cantines cherchaient un endroit tranquille. Est-ce que ça comporte plus d'entretien? Évidemment. C'est une halte routière achalandée, avec un kiosque d'information, des salles de toilette, comme toutes les autres haltes routières.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne connais pas la réponse. Si je pouvais répondre au député de Lévis et lui dire: Voici, c'est pour telle ou telle raison, mais je n'en vols pas. Mais il peut y avoir toute une série de raisons. Premièrement, c'est une spécialité. Ce n'est pas tout le monde qui a des cantines. Peut-être qu'ils trouvent que ça ne vaut pas la peine, que le coût-bénéfice de s'embarquer dans ça, ça ne vaut pas la peine ou que ça prend trop de temps. Si c'est une halte routière qui est achalandée, il y a trop d'entretien par rapport... Donc, il y a toutes sortes de raisons. Toutefois, on peut regarder et voir s'il n'y a pas un autre système, un système de demandes de soumissions à travers la province. On peut toujours faire ça, au lieu de le limiter en région pour cette spécialité-là.

M. Garon: Vous en avez demandé 11 et vous en avez reçu 1. C'est évident que c'est une spécialité, je comprends ça. Vous n'avez pas demandé à des vendeurs d'automobiles s'ils voulaient opérer une cantine mobile. Vous n'avez pas demandé ça à des gens qui grattent des routes de gravelle. Toute soumission est une spécialité. Ce n'est pas une réponse. Chaque fois qu'on demande des soumissions là-dedans, il y en a rien qu'un qui répond. C'est comme si les autres avaient peur ou comme si c'était un cartel. Les gens disent: Achale-moi pas là-dedans, je ne t'achaleral pas là-dedans. Qu'est-ce qui se passe? Il y a toujours rien qu'un soumissionnaire. Ça arrive très, très souvent. C'est ça que je ne comprends pas. C'est pour ça que je dis au ministre: Ça ne vous pose pas des Interrogations, le fait que vous demandez des soumissions et que vous en avez toujours rien qu'un qui soumissionne? Ça fait curieux.

M. Middlemiss: Comme je vous l'ai indiqué, Mme la Présidente, nous pouvons vérifier, à savoir, si ce système-là n'est pas le système le plus équitable, d'avoir une nouvelle politique. Si le but, c'est d'avoir plusieurs soumissionnaires pour s'assurer que c'est plus équitable, on peut regarder cette voie-là, mais il nous semblait... Avant de donner, on regarde un peu le coût et combien ça va nous coûter. On a des estimés. Les estimations sont faites au ministère.

M. Garon: Est-ce que le ministre a l'intention de donner une directive à ses fonctionnaires pour qu'ils revoient la question pour voir si c'est le système le plus judicieux en l'occurrence?

M. Middlemiss: Non. Je pense que ce n'est pas nécessaire, Mme la Présidente, de donner une directive. On se pose souvent des questions au ministère; s'il y en a seulement un ou deux qui répondent à des soumissions, on se pose des questions. On se pose des questions aussi sur les estimations que nous faisons. Donc, dans l'exécution de notre mandat au ministère des

Transports, nous allons certainement regarder s'il n'y a pas un meilleur moyen de s'assurer d'avoir plus de soumissionnaires.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 17 est-il vérifié?

M. Garon: Bon. J'ai l'impression qu'on parle pour parler.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en plus d'avoir des invitations, ça a été publié dans les journaux régionaux aussi.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Avec quel délai pour présenter un projet? Qu'est-ce qu'on demandait?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est dans la lettre du 23 avril, dans la réponse que j'ai envoyée à la commission.

M. Garon: Je parle sur ce cas-là.

M. Middlemiss: Non, mais c'est la même politique, la même façon de demander des soumissions partout à travers le Québec où on a des haltes routières, sur la 20 ou sur la 40.

M. Garon: C'est marqué: "Soumission sur invitation", ce n'est pas marqué soumission publique ici.

M. Middlemiss: On l'a mis dans les journaux. On invite à soumissionner dans les journaux.

M. Garon: Est-ce qu'on dit dans l'appel, dans les journaux, que c'est réservé à ceux à qui on l'a demandé?

M. Middlemiss: Bien non.

M. Garon: Bien, ça arrive, ça.

M. Middlemiss: Ce serait un peu ridicule de le faire publier dans les journaux et de dire que c'est seulement à ceux qui sont demandés.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'annonce que vous avez mise dans les journaux?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si vous me permettez, c'est que le ministère des Transports veut connaître des personnes physiques, sociétés ou corporations intéressées à être invitées éventuellement à soumissionner pour les projets de gestion, d'entretien et de nettoyage de haltes routières, assortis d'un droit d'explo-

tation des services de cantine mobile. 16 haltes routières sont situées sur les voies nord et sud de l'autoroute 20 entre **Saint-Philippe-de-Néri** (Kamouraska) et Sainte-Marie-Madeleine (Verchères) et deux autres sur les voies nord et sud de l'autoroute 40 à Saint-Joseph-de-Maskinongé.

Les critères d'admissibilité. Seuls les entrepreneurs ayant leur principale place d'affaires située dans la circonscription électorale où est localisée la halte routière ou dans les circonscriptions électorales adjacentes verront leur inscription retenue pour fins d'invitation à soumissionner. Les circonscriptions électorales admissibles sont en fonction de la localisation des haltes routières. Et, là, on l'indique.

M. Garon: Là, vous attendez de recevoir les demandes de renseignements et vous faites les invitations à travers les demandes que vous recevez.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Bien oui, mais ça ne marche pas. Je pense qu'on n'ira pas plus loin.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, tout ça, ça a été transmis.

M. Garon: Je le sais, sauf que ce n'est pas ça que je questionne. C'est le résultat: il y a une soumission reçue.

M. Middlemiss: Bien, oui, mais c'est certainement, Mme la Présidente, le résultat... Si je pouvais deviner pourquoi les gens ne veulent pas soumissionner, je vous le dirais. On aurait passé ces engagements-là plus vite et on finirait plus tôt.

M. Garon: Bon!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 17, vérifié. L'engagement 18.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 19.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 20. Mme la députée de Bellechasse.

Mme Bégin: M. le ministre, quand on regarde, entre autres, je prends le cas de 20, mais on va voir, dans les autres pages des annexes, qu'il y a souvent des imprévus. Je voudrais savoir c'est quoi vos imprévus, parce que si on prend cet exemple-là, Sablière Drapeau à eu un contrat pour 145 000 \$ et il y a 14 000 \$ d'imprévus. Le contrat revient à

159 500 \$. Si on compare avec Les entreprises P. E. B. à 150 528 \$, elle est déjà plus basse. Moi, je voudrais savoir c'est quoi les imprévus. Est-ce que c'est des choses qui avaient été oubliées dans les appels, dans les soumissions, dans les plans et devis? Qu'est-ce qui est arrivé pour qu'on arrive toujours avec des imprévus? Et, ça, je regarde, il y en a à la page 10, il y en a aux pages suivantes. Il y a toujours des imprévus de sorte que, des fois, le soumissionnaire le plus bas devient plus cher que le deuxième soumissionnaire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans ce cas-là, lorsqu'on parle d'imprévus, c'est que c'est une méthode standardisée. Ici, le plus bas soumissionnaire, le prix qu'il a soumissionné, c'est 145 000 \$.

Mme Bégin: Oui.

M. Middlemiss: On ajoute 10 % à tous les contrats pour s'assurer que, s'il y a des imprévus, des variations dans le contrat, on aura une réserve, on ne sera pas obligés de revenir. Donc, on y ajoute... Vous allez voir que 14 569 \$, c'est à peu près 10 % du contrat.

Une voix: C'est ça.

M. Middlemiss: Pour les autres, celui qui a soumissionné, lui, à 150 000 \$, on a ajouté 10 % aussi. Donc, il aurait dépassé, lui aussi.

Mme Bégin: O. K.

M. Middlemiss: Donc, c'est standard. On met 10 %. C'est là et, si nous ne sommes pas obligés de les dépenser, tant mieux.

Mme Bégin: Donc, c'est des choses qui sont déjà prévues au départ.

M. Middlemiss: C'est déjà prévu, oui.

Mme Bégin: O. K. Je pensais qu'à chaque fois...

M. Middlemiss: L'expérience a démontré que, normalement, dans des travaux qui ne comportent pas de travailler dans du vieux, on réussit assez bien à arriver dans la marge de 10 %.

Mme Bégin: O. K. Ça répond à ma question. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 20, vérifié. Engagement 21.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22.

M. Garon: Ça va être difficile.

M. Dufour: Les travaux sont-ils faits à 22?

M. Garon: Bonjour.

M. Middlemiss: Pour le 22, on me pose la question à savoir si les travaux sont complétés. On croit que oui, mais on va vérifier et je vais vous le dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Une voix: Oui.

M. Dufour: C'est le pont vers CEPAL, en montant vers la... Ils doivent être faits.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait prendre un...

La Présidente (Mme Bélanger):... un petit "break"?

M. Middlemiss: Oui, si possible.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 16 h 40)

La Présidente (Mme Bélanger): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est l'étude des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie. Lors de la suspension, nous étions à l'engagement 23. Le numéro 23 était en discussion. Qui avait la parole?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 23, vérifié. Engagement 24?

M. Garon: Soumission sur Invitation, on dit au fichier, pour "l'année budgétaire 1990-1991, des relevés de circulation dans les régions administratives Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine-Bas-Saint-Laurent". C'est quoi, cette affaire-là? Dans ces relevés de circulation, à quelles routes vous vous référez dans ces cas-là? Je me rappelle, quand j'ai posé des questions concernant les ponts de la Cascapédia, vous n'aviez pas de relevés. Pourtant, le gouvernement voulait dépenser 5 000 000 \$ sur des ponts sur lesquels il n'y avait même pas de relevés de circulation. 5 000 000 \$, c'est beaucoup d'argent. Alors, c'est des ponts que je suis allé voir, d'ailleurs, au

cours de l'été parce que j'aime ça parler de choses que j'ai vues. J'aimerais savoir: les relevés de circulation, ça touche quelles routes, en l'occurrence, **lci?** Seulement des routes principales ou...

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que ceci est seulement dans la sélection des fournisseurs, **mais** que nous n'avons pas, dans ce document, les routes que ça comprend. On pourrait certainement vous le transmettre. Essentiellement, les routes principales et régionales sont les routes en question.

M. Garon: Le pont de la Cascapédia, entre **Saint-Jules** et Cascapédia ou Grande-Cascapédia...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...il n'y a pas d'enquête là-dessus.

M. Middlemiss: Euh!

M. Garon: Vous aimez autant ne pas le savoir.

M. Middlemiss: Non. Non, ce n'est pas ça. Il serait un peu tard de faire l'enquête, **hein**, après que la décision a été prise de construire le pont.

M. Garon: Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

M. Middlemiss: **Ça** ne change rien, Mme la Présidente. Si on veut...

M. Garon: Je l'ai, le **millage** vous savez.

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Garon: J'ai mesuré le **millage**, hein. Entre la route 132 et le pont, il y a 5 kilomètres du côté de Saint-Jules. Entre Grande-Cascapédia et la route 132 pour aller vers le pont par la 132, il y a 6 kilomètres. Et, entre les deux routes sur la 132, il y a 1,2 kilomètre. Pour un pont de 5 000 000 \$, ça fait 12 kilomètres. Là, on dit qu'il y avait une limite de charge, si ma mémoire est bonne, de 10 tonnes sur le pont qui passe en dessous des ponts de voie ferrée. J'aimerais savoir... Vous n'aviez aucune idée du nombre de véhicules au-dessus de 10 tonnes qui **avaient** besoin de passer entre Cascapédia et **Saint-Jules**, alors qu'entre les deux places il y a exactement 12 kilomètres pour faire le tour complet. Si vous venez, par exemple, du Bas-Saint-Laurent, moi, j'avais l'impression, quand vous venez de la Matapédia, que vous avez plus de chances de monter par la route de la Cascapédia qui passait pas Grande-Cascapédia. Si vous avez à monter à Saint-Jules, bien, vous passez à

Saint-Jules. Mais quelqu'un qui vient de Cascapédia, puis a à remonter à Saint-Jules, le nombre **doit** être très limité ou l'inverse, alors qu'on mettait un pont de 5 000 000 \$ pour des véhicules qui ne pouvaient pas passer en dessous des ponts existants. Je vais vous dire bien franchement, quand on regarde la situation financière du Québec, avec l'argent qui est rare, il me semble que, quand on dépense 5 000 000 \$, ça aurait valu la peine de faire une enquête de circulation pour voir combien il y a de véhicules au-dessus de 10 tonnes qui ont à passer entre les deux places, qui auraient eu besoin de ce **pont-là**. Je n'ai pas l'impression que ça en fait beaucoup par année qui auraient eu à faire, à toutes fins pratiques, un détour de 12 kilomètres - si on divise par 5 et qu'on multiplie par 2, ça veut dire exactement 7,2 milles, pour **être** plus exact - pour ceux qui ont plus de 10 tonnes. Là, on bâtit un pont de 5 000 000 \$, assez que, quand j'ai posé la question localement, les gens ont dit: Oui, mais le transport d'écoliers? Ça coûterait moins cher de rebâtir l'école. Pour le nombre de personnes qui peuvent aller à l'école, ça coûterait moins cher de rebâtir l'école. Ils ont **dit**: Mais les incendies? Ça coûterait encore moins cher de mettre une "hose" permanente à une profondeur dans le **sol** où ça ne pourrait jamais geler.

Il n'y a pas une personne qui m'a dit qu'il y avait des véhicules qui avaient besoin de passer là, qui étaient au-dessus de 10 tonnes. Les seules choses qu'on m'a données, ils ont dit: L'école, le transport scolaire ou encore au cas où il y aurait un feu, alors qu'il y a déjà un pont sur la 132 à cinq kilomètres plus bas. Ce qui fait que vos enquêtes de circulation, il me semble que les fonds pourraient être bien affectés. Je comprends que vous avez eu des demandes pressantes. Mais, en Gaspésie, s'il y a de la misère, demandons-nous si l'argent était mieux affecté, plutôt que dans le Pin Rouge, dans les montagnes où les côtes sont moins à pic ou encore dans des projets qui sont **utiles**...

Ce n'est peut-être pas la meilleure affectation des ressources, des fonds qu'on peut imaginer. C'est pour ça qu'ici, quand on fait des enquêtes de circulation, on devrait peut-être en faire a des places où on pense investir des sommes considérables pour voir si c'est justifié. Avez-vous encore toujours la même réponse: vous n'avez pas d'enquête sur la circulation entre Saint-Jules et Cascapédia?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si je me souviens, j'ai indiqué dans ma réponse qu'on n'était certainement pas pour engager des gens pour faire des études sur la circulation juste pour justifier quelque chose dans ce contexte-là. Je l'ai indiqué tout à l'heure, que la décision était prise de construire le pont. Toutefois, Mme la Présidente, je voudrais bien indiquer que c'est toujours facile de critiquer et je suis convaincu

que les gens à Saint-Jules ont dû apprécier beaucoup les commentaires du député de Lévis.

Mais, dans le cas, Mme la Présidente, où il y aurait des problèmes sur la route 132 avec le pont, est-ce que le député de Lévis pourrait nous dire quelle serait la distance à parcourir pour les gens qui veulent se rendre à Matapédia? Est-ce qu'ils seraient obligés de se rendre à l'extrémité nord pour ensuite revenir du côté nord pour se rendre à Matapédia?

M. Garon: Voulez-vous dire que c'est parce que le pont de la 132 n'est pas bon...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Garon:... que vous mettez un pont soupe?

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça, Mme la Présidente.

M. Garon: C'est ça que vous venez de dire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est que le député de Lévis indiquait qu'il y a seulement 12 kilomètres. Sauf que le seul pont qui relie, qui fait le tour de la Gaspésie est sur la 132.

M. Garon: Pouvez-vous certifier...

M. Middlemiss: Et si le pont, par hasard, n'était pas utilisable, Mme la Présidente, on serait obligés, pour aller dans la Matapédia, de se rendre du côté nord, de revenir et descendre par Mont-Joli pour retourner là-bas.

M. Garon: Avez-vous l'intention de doubler tous les ponts de la 132 au cas où ils ne pourraient pas être utilisables?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Il y a beaucoup de rivières en Gaspésie. Avez-vous l'intention de doubler tous les ponts de la 132 au cas où un jour Os ne pourraient pas être utilisables et les gens pourraient faire un détour?

M. Middlemiss: Non, non, non.

M. Garon: Non? Est-ce que vous pouvez certifier que le pont de la 132 sur la rivière Cascapédia, à la hauteur de la 132, est en bon état?

M. Middlemiss: On peut vérifier, Mme la Présidente. Il me semble que c'est toujours facile de dire: Ah bien, il y a seulement 12 kilomètres. Mais, d'une autre façon, moi, je dis que, s'il y a un autre pont qui est disponible et qu'on avait des problèmes sur la 132, là, je pense que le gens du milieu apprécieraient énormément que le

pont soit là. De la même façon que le député de Lévis tente de justifier, parce qu'il y a seulement 12 kilomètres, que ces gens-là n'ont pas le droit que l'autobus scolaire puisse traverser, ils n'ont pas le droit que le camion à Incendie puisse traverser, il serait obligé de faire 12 kilomètres. Donc, c'est une affaire... Est-ce qu'on devrait être équitable? Il y a des choses dans la vie, malheureusement, Mme la Présidente, que nous ne pouvons pas justifier nécessairement par des chiffres. Mais par un service dont la population a dit: On a le droit de l'avoir.

Mme la Présidente, l'alternative du pont qu'il y avait là, c'est que la compagnie à qui appartient le pont sur lequel nous sommes accrochés a dit: Vous n'êtes pas capables d'augmenter les charges. Il me semble que le propriétaire du pont, c'est lui qui décide si on peut s'accrocher ou non. Nous avons vérifié et ce n'était pas possible de se donner un pont pour rencontrer les exigences du milieu à 1 000 000 \$, comme on avait pensé. Au moins, on a regardé la possibilité de le faire, Mme la Présidente. Nous sommes venus à la conclusion que la seule façon de permettre à ces gens-là de traverser la rive était de leur donner un nouveau pont et c'est ça, la décision qui a été prise. D'un côté, Il me semble un peu Ironique que la même personne qui critique le fait qu'on va construire ce pont-là, à un moment donné, dise: Vous ne dépensez pas suffisamment d'argent en Gaspésie. Imaginez-vous donc, si on n'avait pas dépensé ces 4 000 000 \$ là, ce qu'il nous dirait!

M. Garon: Je reviens à ma question parce que j'ai remarqué que vous l'avez soulevée vous-même. Une des choses qui m'ont été dites, que des gens m'ont dites, c'est peut-être parce que le pont était défectueux sur la 132 et qu'on voulait mettre un autre pont pendant qu'on... Vous venez de soulever vous-même cette question. Je vous pose une question et vous ne répondez pas. Est-ce que le pont sur la rivière Cascapédia, sur la 132 est en bon état et ne nécessite pas de réparations? Je n'avais pas posé la question et vous y êtes référé vous-même: Supposons que le pont sur la 132 ne serait pas en bon état. Alors, je me suis dit: Si vous-même, vous dites ça, peut-être que les rumeurs que j'ai entendues cet été sont véridiques, puisque vous-même, vous avez soulevé cette question-là. C'est pour ça que je vous demande la question. Je ne vous demande pas un historique, je vous demande: Est-ce que le pont sur la 132 qui traverse la rivière Cascapédia est en bon état?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en autant que je sache, oui, il est en bon état et nous allons vérifier. Toutefois, la seule raison pour laquelle j'ai soulevé le point, c'est un peu pour faire un parallèle. Ça faisait l'affaire du député de Lévis de dire: Il y a seulement 12 kilomètres entre Saint-Jules et la 132, un détour

de 12 kilomètres. Donc, j'ai dit: Dans ce contexte-là, il y a seulement 12 kilomètres, mais si, par hasard, sur la route 132, le pont, on ne pouvait plus l'utiliser, qu'est-ce que les gens feraient pour se rendre? Ils seraient obligés de monter à **Matapédia**. Ils seraient obligés de monter vers le nord, de se rendre au nord et revenir. Donc, j'ai dit: Voici, je vais faire le parallèle, moi aussi, pas parce que je croyais que le pont n'était pas acceptable. Premièrement, si le pont avait des problèmes, il serait fermé. Mais on va vérifier à savoir si on prévoit qu'il y aura des travaux qui vont être nécessaires sur la 132, à la hauteur...

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Middlemiss: New Richmond?

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Middlemiss: Non, non. Bien, regardez, Mme la Présidente, la logique... On s'occupe de la sécurité des gens et il me semble que, si le pont est ouvert sans aucune restriction, c'est parce que le pont est en bonne condition. On va obtenir du ministère l'évaluation du pont. Il y a peut-être des travaux de prévus.

M. Garon: Vous avez toujours une grosse équipe et vous n'avez jamais de réponse précise à rien. On pose des questions. Vous ne savez jamais. Je n'ai jamais vu aussi grosse équipe quand vous venez pour répondre aux questions et il n'y a jamais de réponse vraiment sûre à rien. C'est toujours: On ne le sait pas trop. On a posé beaucoup de questions là-dessus, la dernière fois, aux engagements financiers, sur le pont de la **Cascapédia**. J'en repose aujourd'hui et ça n'a pas l'air d'être plus avancé.

M. Middlemiss: Regardez, Mme la Présidente, il me semble qu'on vient ici pour donner des réponses, donner l'heure juste. On a 8500 ponts...

M. Garon: Ça a l'air à peu près.

M. Middlemiss: ...au Québec. On n'a pas tous les fichiers ici. On n'a pas le fichier ici pour être capables de l'identifier. Mais une chose dont je peux assurer la commission, Mme la Présidente, c'est que, si nous n'avons pas réduit les charges, s'il n'y a pas de restrictions sur ce pont-là, il n'y a pas de problème.

M. Garon: Ah! mais remarquez bien que je me rappelle très bien que le pont de la rivière Chaudière, à **Saint-Romuald**, ça a été dénoncé par les Ingénieurs du ministère, en conférence de presse à Saint-Romuald. Le lendemain, il y avait une restriction de posée sur les camions qui devaient passer la rivière et avant il n'y en

avait pas. Ça a pris une grève des ingénieurs pour mettre une restriction le lendemain, suite à la dénonciation des ingénieurs en grève. Je me rappelle très bien de ça. Dans le cas de la Cascapédia, ce sont les mêmes ingénieurs en grève qui ont dit que le pont pouvait être réparé entre Saint-Jules et Cascapédia et, là, on me dit que la seule affaire, c'est parce qu'il y a un engagement du député depuis 20 ans à faire un pont là, sauf que c'est beaucoup d'argent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, premièrement, nous sommes encore partis sur une tangente. Il me semble que ce dossier-là, à deux reprises, on l'a discuté ici: aux engagements financiers, ensuite aux crédits. J'ai soumis des lettres du propriétaire qui dit que le pont, ce n'est pas possible de le rendre conforme aux charges qu'on voudrait mettre dessus. Maintenant, il me semble que, si le propriétaire nous dit ça et qu'on sent qu'il y a un besoin, pour ces gens-là, de communiquer d'un bord de la rivière à l'autre, on juge à propos de construire un pont. Maintenant chacun a droit à son opinion, mais la décision a été prise de procéder de cette façon-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais là vous demandez de l'argent pour faire faire des enquêtes de circulation. Allez-vous pouvoir nous dire quel est le nombre de véhicules au-dessus de 10 tonnes qui ont à passer?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je voudrais prendre l'occasion pour répondre à l'énoncé du député de Lévis sur le pont de la Chaudière. J'ai M. Normand ici, qui est responsable des structures, qui pourrait donner la vraie version concernant ce pont. Est-ce qu'on pourrait demander à M. Normand de...

M. Garon: Il l'a fait la dernière fois, je me rappelle sa réponse. Il est venu la dernière fois, sauf que tout simplement ce que j'ai dit, ce qui s'est passé, c'est que, le lendemain de la conférence de presse des ingénieurs, il y a eu un avis comme quoi il y avait un maximum de charge pour passer sur ce pont-là.

M. Middlemiss: Je demanderais à M. Normand de venir l'expliquer. **Premièrement**, c'est toujours facile de...

M. Garon: Non, je ne veux pas me faire expliquer rien, il l'a expliqué la dernière fois. Mais, si ce n'est pas vrai ce que je dis, qu'il vienne donc le dire.

M. Middlemiss: Ce n'est pas vrai que c'est...

M. Garon: Il n'y a pas eu de maximum de

charge par rapport...

M. Middlemiss: Faire confiance totalement seulement aux Ingénieurs qui ont fait une grève pour faire valoir leurs points de vue, qu'eux ont l'heure juste et que le reste du monde n'a pas l'heure, il me semble que c'est un peu charrier, ça, Mme la Présidente. Moi, j'ai tout le respect pour les ingénieurs du ministère des Transports. S'ils veulent utiliser des moyens de pression, libre à eux de le faire. Sauf que, Mme la Présidente, donner toujours raison à ceux qui veulent faire valoir leurs points de vue parce qu'ils ne se trouvent pas assez bien payés et qui trouvent toutes sortes de raisons, des erreurs de... On nous dit qu'on pourrait économiser 15 000 000 000 \$ par année lorsque le budget total du ministère des Transports est de 2 000 000 000 \$. Tu sais, il me semble qu'à un moment donné on peut faire des pressions, on peut faire des sorties. Mais soyons un peu plus sérieux, regardons les deux côtés de la médaille. Il me semble que c'est ça que j'ai expliqué à propos du pont en Gaspésie, que les ingénieurs, ceux qui s'occupent des ponts, étaient d'accord qu'on ne pouvait pas augmenter, mais que le président du syndicat, lui qui ne connaissait pas le dossier, on était prêt à accepter sa parole à lui au lieu d'accepter ceux qui ont travaillé les dossiers. Il me semble qu'il manque un peu de cohérence dans tout ça.

M. Garon: Parlant de la cohérence, tantôt, vous m'avez répondu, concernant l'entretien des barres sur les routes, que c'était une nouvelle directive. Quelqu'un qui a entendu vos propos vient de m'envoyer une note. Je n'ai pas vérifié la note, mais je vais vous lire un bout de ce que dit la note: "Je viens d'appeler le responsable de l'entretien pour le boulevard Talbot, M. Claude Ménard: 643-7019 - je ne sais pas si c'est vrai, je vous dis que je n'ai pas vérifié - qui me confirme qu'ils ont toujours repeint les lignes deux fois par année sur la route du parc." "La personne me dit qu'elle reste là depuis quelques années et qu'elle a toujours vu les barres être refaites en mai et en octobre chaque année. Tantôt, j'ai dit ça; je n'avais pas cette note-là tantôt. Mais il y a quelqu'un qui a entendu vos propos et il dit: Ça s'est toujours fait de même. Moi, tantôt, je vous ai posé la question si on ne faisait pas des barres au printemps et à l'automne, vous m'avez dit: Non, c'est une nouvelle directive. Il y en a qui contredisent ce que vous me dites là.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à ça, je...

M. Garon: Alors, l'équipe qui est là...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Garon:... c'est vrai ou ce n'est pas vrai que, dans le passé, ça se faisait le printemps et à l'automne?
(17 heures)

M. Middlemiss: J'ai indiqué au député de Lévis, Mme la Présidente, qu'on lui soumettrait la directive. Pour toutes les questions qu'il nous a posées, on va lui soumettre. J'ai dit: Je ne les ai pas ici, on va vous les soumettre et, à ce moment-là, le député de Lévis jugera qui a raison et qui a tort. Que quelqu'un vous envoie une note. Pourquoi la personne qui vous envoie la note a plus raison que celui, ici, qui vous dit: D'après les gens qui travaillent au ministère, c'est une nouvelle directive? Pourquoi cette personne-là vous a-t-elle envoyée une note? Parce qu'elle est d'accord avec vous?

M. Garon: Non, ce n'est pas ça.

M. Middlemiss: Si c'est sur ça qu'on juge qui a raison et qui a tort... C'est une façon de le faire.

M. Garon: Je vous ai dit qu'avant votre directive on faisait des barres en mai, au printemps et à l'automne. Vous m'avez nié ça.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente...

M. Garon: Vous m'avez nié ça.

M. Middlemiss:... j'ai commencé en disant que, depuis le nouveau budget quinquennal de 1990, nous avons ajouté un volet sécuritaire et, depuis que nous avons ce volet sécuritaire, nous allons, dans des endroits où nous jugeons que c'est absolument nécessaire, faire des lignes deux fois par année. Aussi, j'ai mentionné qu'on les a ramenées à la largeur normale, parce qu'on avait réduit la largeur des lignes blanches et des lignes jaunes pour économiser de l'argent. C'est ça que j'ai dit, Mme la Présidente. J'ai donné comme exemple que dans le parc on le fait deux fois. Peut-être que ça fait des années qu'on le fait, dans le parc, deux fois et, si c'est le cas, je vais le dire: Le parc, on le faisait deux fois. Mais peut-être qu'on pourrait sortir une liste des points noirs, des endroits dangereux où, depuis un an, on le fait. On lui donnera les endroits. Si c'est ça qu'on veut, Mme la Présidente, on va lui donner.

M. Garon: Mais, avant votre directive, ça se peignait, les mêmes routes, deux fois par année, à certains endroits plus achalandés. C'est ça que j'ai dit. Vous m'avez dit non. Je vous ai dit: On fait l'entretien de la peinture, le printemps et l'automne, à un certain nombre d'endroits les plus achalandés. Vous avez dit: Non, c'est ma nouvelle directive. Là, moi, je reçois une note qui nie ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai vérifié auprès des gens qui sont ici, qui me disent que la nouvelle directive a ramené à la largeur normale et à la longueur, puis on le fait deux fois.

M. Garon: Mais avant est-ce que ça se faisait deux fois aussi?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Jamais!

M. Middlemiss: On me dit que non. On me dit que l'exception, oui, c'est le parc. Ça fait trois ans que ça se fait, ça.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Dans le parc.

M. Garon: Bon! On a trouvé l'exception. Par hasard, ça a donné qu'il y a quelqu'un qui m'a entendu...

M. Middlemiss: Mais, Mme la Présidente, regardez. Là, on vient de me dire... Tout à l'heure, si vous vous souvenez bien, j'ai demandé la question: Est-ce que ça s'applique partout? La réponse qu'on m'a donnée, on a dit: C'est depuis 1990. C'est ça que je vous ai dit. Avec la directive et avec les réponses qu'on va envoyer au député de Lévis, Il jugera à propos.

M. Garon: Je vais vous poser la question suivante.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est très précis, ce que je vais vous demander. Est-ce qu'avant la directive on peindrait des lignes blanches ou jaunes sur des chemins deux fois par année, au printemps et à l'automne, seulement sur la route du parc, maintenant que vous avez admis que ça s'était fait depuis trois ans sur la route du parc? Est-ce qu'il y en avait d'autres où ça se faisait deux fois par année?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je prends avis de la question et je répondrai exactement ce qu'on faisait avant...

M. Garon: Avec tout le groupe de sous-ministres, de sous-ministres adjoints, de chefs de service, vous n'avez même pas cette réponse-là!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est donc facile!

M. Garon: Ah non! Il ne faut pas...

M. Middlemiss: C'est assez facile de criti-

quer dans des choses comme ça. J'ai peut-être fait l'erreur tantôt de dire: Non, on ne le faisait pas avant. Là, je m'aperçois... On vient de me dire que dans le parc ça fait trois ans. Avant de m'aventurer, Mme la Présidente, je vais m'assurer que la réponse qu'on va donner, c'est l'heure juste. C'est tout.

M. Garon: Alors, est-ce que je pourrais vous demander la question suivante dans vos réponses? Avant votre directive, quelles étaient les routes et les distances sur lesquelles on peindrait deux fois par année et quels sont les endroits additionnels sur lesquels on va peindre deux fois par année après l'émission de votre nouvelle directive?

M. Middlemiss: J'en prends note, Mme la Présidente. On va répondre.

M. Garon: Merci.

M. Middlemiss: Je l'ai indiqué tout à l'heure. S'il faut que je le répète deux fois, je vais le répéter deux fois.

M. Garon: C'est précis, ce que j'ai demandé.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Moi, je ne tire pas de la hanche. Dans l'armée, ils appellent ça un "sniper": une balle, une cible. Je ne tire pas de la hanche comme il y en a qui tirent avec des mitrailleuses. Ça coûte cher de balles, ça. Je pose des questions précises, mais je ne veux pas avoir des réponses... Quand je demande l'heure juste, je veux savoir s'il est 17 h 6; je ne veux pas savoir qu'on est dans l'après-midi. C'est pour ça que je vous pose des questions précises, (es mots ayant encore une signification, en tout cas, temporairement peut-être. Alors, jusqu'à 44 inclusivement, vérifié.

À 45, "contrat pour la construction de deux ponts acier-bois sur les rues Whalen et Crawford, dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, comté de Chauveau". Est-ce que ça fait partie du contrat de construction de deux voies parallèles à la 175 qui vont être construites, suite aux annonces qui ont été faites, de Stoneham à Notre-Dame-des-Laurentides jusqu'à l'autoroute 75? Parce que, là, on me dit: La construction d'une route à deux voies parallèles à la 175 sur le boulevard Talbot, c'est-à-dire de Notre-Dame-des-Laurentides jusqu'à l'autoroute 75, pour améliorer la sécurité des utilisateurs du boulevard Talbot. Alors, H semble que, depuis le mois de mai dernier, on effectue de multiples travaux sur les routes allant du boulevard Talbot vers Stoneham, Tewkesbury et Lac-Delage, dont un nouveau pont sur la rivière Huron. Alors, est-ce que c'est à même le budget de 12 000 000 \$ que ces sommes sont dépensées?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les deux ponts en question, c'est les ponts qui sont sur les rues Whalen et Crawford, dans la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury et ça fait partie du volet de l'aide aux municipalités pour les ponts.

M. Garon: Pardon? Je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

M. Middlemiss: C'est la construction de ponts sur les chemins municipaux que le ministère des Transports entretient.

M. Garon: Est-ce qu'il s'agit de chemins qui vont être transférés à la municipalité en 1993?

M. Middlemiss: Je ne pourrais pas répondre à cette question-là. Je n'ai pas en mémoire toutes les routes qu'on va remettre aux différentes municipalités. C'est une route locale et il est fort probable que ce soit remis aux municipalités.

M. Garon: Y a-t-il moyen de le savoir? Fort probable, moi, ça ne me dit rien. C'est oui ou bien c'est non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: C'est parce que je vois des fonctionnaires qui font signe oui de la tête en arrière et, vous, vous me dites: Peut-être, on ne le sait pas.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que, dans la classification fonctionnelle, c'est des routes locales. Donc, elles devraient être transférées aux municipalités en 1993.

M. Garon: Alors, la question que je vous demande, maintenant, c'est concernant la construction d'une route à deux voies parallèles à la 175, le boulevard Talbot, de Notre-Dame-des-Laurentides jusqu'à l'autoroute 75, supposément pour assurer la sécurité des utilisateurs du boulevard Talbot. Le budget total est de 12 000 000 \$. Depuis le mois de mai, on effectue de multiples travaux sur les routes allant du boulevard Talbot vers Stoneham, Tewkesbury et Lac-Delage, dont un nouveau pont sur la rivière Huron. Quelle proportion du budget de 12 000 000 \$ est dépensée ailleurs que sur la route parallèle? Est-ce qu'on dépense ces sommes-là à la place des 12 000 000 \$ ou est-ce qu'on fait ces travaux-là pour faire plaisir aux gens alentour pour, en même temps, ne pas avancer trop sur la route qui avance vers le parc entre Stoneham et Notre-Dame-des-Laurentides?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour répondre à l'engagement 45, si nous avons procédé à la construction de ces ponts-là, c'est parce qu'il y avait un besoin pour des raisons

sécuritaires. L'autre volet qu'aborde le député de Lévis, c'est la construction de la 73. C'est des contrats qui ont été donnés et nous sommes en train de la construire. C'est la prolongation de l'autoroute 73. Donc, c'est ça la réponse.

M. Garon: Entre quel endroit et quel endroit?

M. Middlemiss: Quoi ça? Les ponts?

M. Garon: La construction de la 175.

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que... C'est la prolongation de l'autoroute 73.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Oui. Le pont dont vous parlez fait partie du contrat qui a été donné pour la prolongation de l'autoroute 73. Mais vous voulez dire le contrat va de où à où? Quel chaînage? C'est ça que vous voulez savoir?

M. Garon: À quel endroit, puis pour quelle somme?

M. Middlemiss: La route 175 est la route qui va au Lac-Delage.

M. Garon: C'est ça. Pour quelle somme?

M. Middlemiss: Ce contrat-là spécifiquement.

M. Garon: Non, je demande si ces travaux-là qui se font actuellement font partie du montant qui a été annoncé pour la route du parc?

M. Middlemiss: Non. C'est un contrat de route...

M. Garon: C'est en plus?

M. Middlemiss: Non, non. La route 73, ça n'a rien à faire avec la route 175. C'est clair, là? Ça ne fait pas partie des 36 200 000 \$. Si c'est la 73, ça fait partie d'un autre budget que nous sommes en train de... Ça n'a rien à faire avec la 175.

M. Garon: Non, non. Je parle du prolongement de la route entre Stoneham et Notre-Dame-des-Laurentides, qui avait été annoncé par le député de Charlesbourg.

M. Middlemiss: Oui. C'est la 73 qui continue, c'est ce que Je vous dis, entre la 175 et... Le montant est de 12 000 000 \$. C'était un volet spécial. On disait que la construction de la 73 à Stoneham était séparée des 36 200 000 \$.

M. Garon: Bon. On sait ça.

M. Middlemiss: Bien oui, mais vous posez la question, je vous la donne la réponse. Si vous l'avez, pourquoi vous posez la question?

M. Garon: Je demande: Dans les travaux qui se font autour actuellement, reliés à l'engagement entre autres et d'autres travaux qui se font depuis le mois de mai 1991 sur les routes qui vont du boulevard Talbot vers Stoneham, Tewkesbury et Lac-Delage, dont un nouveau pont sur la rivière Huron, quelle proportion des 12 000 000 \$ est dépensée pour ces travaux-là plutôt que sur la route parallèle?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a une chose. On parle des deux ponts ici? On parle de ces deux ponts-là? On va régler le problème des deux ponts, puis après ça on va se comprendre. C'est deux ponts qui n'ont rien à faire avec la 73. C'est clair, là? On construit deux ponts. La 73, on a donné des contrats pour 12 000 000 \$ qui ne font pas partie de l'entente de la 175. C'est clair?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Qu'est-ce que vous voulez savoir maintenant?

M. Garon: Je demande si les travaux qu'on effectue actuellement sur les routes qui vont du boulevard Talbot vers Stoneham, Tewkesbury et Lac-Delage font partie des 12 000 000 \$ ou sont pris à part des 12 000 000 \$?

M. Dufour: C'est une déviation, la 73.
(17 h 15)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il y a un contrat qui a été donné sur la 73 et un autre à venir. Avec la construction de la 73, il y a tout un réaménagement du carrefour. On m'indique que le pont sur la rivière Huron fait partie de...

Une voix: Des 36 000 000?

M. Middlemiss: Non, pas des 36 000 000 \$. Non, *non*, ne mélangeons pas...

M. Garon: Des 12 000 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, des 12 000 000 \$, qui sont plus que ça, en d'autres mots, avec le deuxième. Ça se peut bien que le deuxième contrat...

M. Garon: Les travaux sur le lac Huron et les travaux... Pas sur le lac Huron.

M. Middlemiss: On attendait d'aménager le carrefour pour améliorer la circulation dans le

coin.

M. Garon: Le nouveau pont sur la rivière Huron...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon:... fait partie des 12 000 000 \$.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Garon: Et tous les travaux autour de ça font partie des 12 000 000 \$ aussi.

M. Middlemiss: Si ça fait partie du réaménagement de l'intersection, oui. Dans ce coin-là, tout le réaménagement de l'intersection, oui. Le contrat de l'autoroute est pour une longueur de 5, 2 kilomètres; ça, c'est du nouveau. Le reste, c'est le réaménagement, le raccordement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 45?

M. Garon: Ces deux ponts-là en question ici, dont on parle à l'engagement 45, sont situés où exactement?

M. Middlemiss: Ils sont situés...

M. Garon: Quel numéro de route? Est-ce qu'il y a un numéro de route?

M. Middlemiss: Sur la rue Whalen et la rue Crawford.

M. Garon: Je le sais, c'est marqué, ça.

M. Middlemiss: Oui, c'est là.

M. Garon: Est-ce qu'il y a un numéro de route?

M. Middlemiss: Ce sont des routes locales.

M. Garon: Comment s'appellent les rivières? C'est quelles rivières?

M. Middlemiss: Il veut avoir le vrai nom, Mme la Présidente; on va le lui envoyer, on va vérifier.

La Présidente (Mme Bélanger): Le nom de la rivière?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Les noms des cours d'eau qui sont traversés par ces ponts-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 45 est vérifié?

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: La 73...

M. Dufour: Quand pensez-vous que les travaux vont être complétés pour qu'on puisse...

M. Middlemiss: On m'indique en 1993, Mme la Présidente.

M. Dufour: Il n'y a pas de changement par rapport à l'échéancier original?

M. Middlemiss: Non.

M. Dufour: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.? L'engagement 45, vérifié.

M. Garon: Moi, je n'ai pas d'autres questions concernant le mois d'août.

La Présidente (Mme Bélanger): Août?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les engagements du mois d'août 1990 sont vérifiés...

M. Garon: À moins qu'il y en ait d'autres qui ont des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): ...sous réserve des réponses à venir. Alors, j'appelle octobre 1990.

M. Garon: Septembre, il n'y en a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Septembre, il n'y en a pas. Octobre 1990.

Octobre

M. Garon: Octobre.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

1.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

2.

M. Garon: 2. "Contrat pour l'achat de 100 000 pieds carrés de pellicule réfléchissante, autocollante à structure lenticulaire, selon BNQ 6830-101, type 1, classe 1, grade 1 (haute intensité)." La question que je voulais vous demander, c'est si vous avez changé votre politique d'aller toujours dans des contrats

négociés avec 3M. J'avais déjà posé des questions ici. J'avais demandé s'il y avait des entreprises et, finalement, on avait passé de une à deux, de deux à trois, de trois à quatre et on était rendu à six, sept ou sept, huit. Alors, je voudrais savoir aujourd'hui s'il y a une politique concernant les appels d'offres dans ces cas-là ou si on est toujours décidé à faire seulement des contrats négociés avec 3M pour des pellicules réfléchissantes. Je ne parle pas nécessairement seulement à haute intensité, mais pour les pellicules réfléchissantes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour cette fois-là spécifiquement, la compagnie 3M Canada est la seule à s'être qualifiée pour la fourniture de pellicule réfléchissante à haute intensité, selon les conclusions du comité d'évaluation et d'approbation des pellicules réfléchissantes autocollantes et selon le rapport en date du 31 mai 1990. La raison que c'est négocié, c'est les seuls qui pouvaient nous fournir la qualité qu'on cherchait.

M. Garon: Aux États-Unis, est-ce qu'il y en a d'autres? En Ontario?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce qui est rattaché avec tout ça, c'est qu'on parle d'un rapport d'un comité qui est en train de siéger et de voir: est-ce que la qualité que nous exigeons présentement et que 3M est le seul à être capable de fournir, est-ce que cette qualité-là est réellement nécessaire? Nous sommes en train d'évaluer si on peut changer les exigences, les normes pour avoir d'autres fournisseurs possibles.

M. Garon: Est-ce que vous avez, dans vos études, regardé si aux États-Unis ou en Ontario on a le même comportement que le ministère ou si, encore, on fait les appels d'offres à différentes entreprises pour ce même genre de signalisation ou si, encore là ce sont seulement des contrats avec 3M aux États-Unis avec le même genre de produits ou même ces produits spécifiés de façon exclusive, dans les mêmes circonstances ailleurs aux États-Unis ou en Ontario?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vu que le sous-ministre, M. Bard, fait partie de ce comité, je lui demanderais de répondre; il peut aller plus en détail sur les questions posées par le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bard.

M. Bard (Jean-Marc): Mme la Présidente, pour répondre à la question du député de Lévis, on a un comité qui siège actuellement au ministère - on a eu la première réunion la semaine dernière - où on remet en cause - ça ne veut pas dire que ce n'est pas nécessairement les bons

critères - les critères de qualité qu'on utilise actuellement dans la signalisation. On est en train de réévaluer tous les concepts techniques qui entrent dans la fabrication de l'affichage pour fins de signalisation, par notre usine de signalisation au Québec et, évidemment, ça touche de très près la qualité des pellicules. Il y a d'autres fabricants qui, actuellement, ont des produits disponibles au Québec, qui ne rencontrent pas nécessairement les hauts degrés d'intensité qu'on demande et que seulement **3M** est capable de nous fournir actuellement. C'est ce qu'on est en train de tout réévaluer sur le plan de la sécurité routière également.

M. Garon: C'est correct, ça. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 1 est vérifié. L'engagement 2.

M. Garon: C'était 2.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui. Excusez-moi. L'engagement 3.

M. Garon: Engagement 3, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4.

M. Garon: Engagement 4, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10.

M. Garon: "Contrat pour l'achat de 110 tonnes de fibres d'amiante pour mélange bitumeux à chaud de formulation **optimisée.**" Est-ce

qu'il s'agit des tests que vous faites actuellement dont on a entendu parler récemment aux nouvelles à la télévision où **M. Charland** indiquait qu'il y avait des tests sur la 20, si ma mémoire est bonne, c'est dans Lotbinière, concernant de l'amiante intégré à de l'asphalte?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. C'est un mélange d'asphalte dans lequel on met des fibres courtes d'amiante.

M. Garon: Les fibres courtes d'amiante remplacent quoi dans le composé, ou elles s'ajoutent?

M. Middlemiss: Elles s'ajoutent et ça permet de mettre un peu plus de bitume qui donne une meilleure qualité de flexibilité au mélange total.

M. Garon: Est-ce que ça coûte, en termes de volume, plus cher avec les fibres ou pas plus cher avec les fibres?

M. Middlemiss: Présentement...

M. Garon: Parce que ça fait un plus gros volume, ça doit s'étendre sur une plus grande surface.

M. Middlemiss: Non, c'est que le coût, disons, la tonne pour la préparation de ce mélange-là est plus élevé que l'asphalte ordinaire. Toutefois, c'est pour ça que ce sont des projets-pilotes, nous allons évaluer l'endurance de ces couches-là; est-ce que ces pavés-là vont avoir une vie plus longue que ceux que nous avons et qu'en bout de piste ça coûte moins cher? C'est pour ça que nous sommes en train de faire l'expérience.

M. Garon: Puis, vous attendez des résultats quand de l'expérience? Le rapport doit être soumis quand?

M. Middlemiss: Si on suit le comportement, on va à 3 ou 4 ans, Mme la Présidente, sauf qu'il y a certainement l'expérience européenne où il y a au-delà de 20 ans qu'on se sert des fibres d'amiante et ça semble avoir bien fonctionné là-bas.

M. Garon: Où ça?

M. Middlemiss: En Europe, en France entre autres.

M. Garon: En France la neige n'est pas forte là, hein!

M. Middlemiss: Regardez, c'est pour ça, Mme la Présidente, qu'au lieu de commencer à paver d'un bout à l'autre du Québec avec un

mélange d'asphalte avec de l'amiante nous avons fait des planches d'essai et, suite aux résultats de ces planches d'essai, Mme la Présidente, nous allons juger si c'est dans le meilleur intérêt de procéder avec ce mélange. Parce que, comme je l'indiquais, si ça peut être bénéfique, ce mélange avec l'amiante, ça va être d'une pierre deux coups. On va avoir un meilleur réseau routier en utilisant ce genre de mélange là; en plus, on va utiliser des fibres courtes d'amiante qu'aujourd'hui on jette dans un dépotoir.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 10 vérifié. L'engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12.

M. Garon: Pourquoi le supplément de 101 000 \$ pour porter le contrat à 1 116 500 \$ par Consad Inc., de Montréal, sur des travaux dans la municipalité de Mont-Royal?

M. Middlemiss: Ceci est un contrat pour la surveillance des travaux et, vu qu'on a eu un supplément de travaux, on a été obligés d'augmenter en conséquence le budget des gens qui faisaient la surveillance.

M. Garon: Dans le fond, si ça coûte plus cher, la surveillance coûte plus cher; l'incitatif à surveiller n'est pas très grand. Plus ça coûte cher, plus ça me paie comme surveillant.

M. Middlemiss: Il me semble que, si on veut s'assurer d'avoir, Mme la Présidente, une meilleure qualité de route, il ne faudrait pas se limiter dans les travaux de surveillance. D'un autre côté, si on n'avait pas la surveillance, ça coûterait plus cher et on serait accusés de ne pas avoir assez bien surveillé les travaux. Donc, nous procédons comme partout ailleurs à une surveillance et, lorsque, malheureusement, ça coûte plus cher pour exécuter les travaux que prévu, nous sommes obligés en conséquence de payer les gens qui ont fait la surveillance pour nous assurer de la qualité.

M. Garon: Oui, c'est parce que les routes sont plus maganées au Québec qu'ailleurs. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 12 vérifié. L'engagement 13.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

14.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 15.

M. Garon: Un instant, là.

La Présidente (Mme Bélanger): A l'engagement 14?

M. Garon: À 14, c'est un fournisseur différent Quadra Chimie pour le chlorure de sodium.

M. Middlemiss: De calcium ici.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: De calcium.

M. Garon: De calcium. Alors, est-ce que maintenant qu'il y a plusieurs fournisseurs vous allez pouvoir aller en appels d'offres publics ou si c'est la première fois que vous allez en appels d'offres publics?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on tentait de faire la comparaison avec l'autre que nous avons eu tout à l'heure, c'est que l'autre était du calcium liquide, donc c'est le seul, la compagnie n'y a pas de compétition, mais ils font l'épandage. Ici, c'est des gens qui vendent ça en vrac, en sac, et ils peuvent l'acheter eux autres de la compagnie. Donc, c'est des gens qui vendent.

M. Garon: Ça va.

M. Middlemiss: Et c'est une soumission publique.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 14, vérifié. L'engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 16.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 17.

M. Garon: Vérifié.
(17 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 18.

M. Garon: "Contribution pour l'aménagement du terrain d'un belvédère, l'acquisition des

terrains requis, construction de l'accès au belvédère, y compris une voie de décélération s'il y a lieu, raccordement aux utilités publiques et déplacement de celles-ci si nécessaire, exploitation et entretien du belvédère", dans la municipalité de Saint-Omer, paroisse, dans le comté de Bonaventure, pour 200 000 \$. Pourriez-vous nous expliquer si les travaux sont faits actuellement? Quand on dit: "Contribution pour l'aménagement", est-ce que c'est le village? Quels sont les coûts totaux des travaux? Et la contribution de 200 000 \$ couvrirait quel pourcentage des travaux?

M. Middlemiss: À la première question, oui, les travaux sont complétés. Deuxièmement, le coût total est de 200 000 \$.

M. Garon: Un belvédère sur la route. Quelle route?

M. Middlemiss: La route 132.

M. Garon: Et depuis quand c'est fait par la municipalité? Habituellement, c'est le ministère lui-même qui fait ces travaux-là. Est-ce qu'il y a eu des appels d'offres?

M. Middlemiss: Le maître d'oeuvre... Oui, il y a eu des appels d'offres publics par la municipalité.

M. Garon: Quels ont été les soumissionnaires? Il y en a eu combien et à quel prix?

M. Middlemiss: On n'a pas ces renseignements-là vu que c'est la municipalité qui était le maître d'oeuvre. Nous autres, on a le nom de l'entrepreneur qui est Cellard inc, Saint-Alphonse, qui a fait l'exécution des travaux.

M. Garon: Est-ce que ça arrive souvent que des belvédères comme ça, le long de la route 132 ou ailleurs le long des routes, sont faits par d'autres que le ministère des Transports? Parce que, habituellement, on voit toujours que c'est le ministère des Transports et, là, on voit que c'est la municipalité.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans ces cas-là, il va peut-être y en avoir d'autres là, la raison que la municipalité est maître d'oeuvre, c'est qu'une fois que c'est complété on leur cède la halte routière et eux vont s'occuper de l'entretien. Notre participation, c'est de la mettre dans un état acceptable; après ça, la municipalité s'en charge. Et la municipalité décide, c'est un peu de l'autonomie locale, de quelle façon elle veut l'aménager selon les besoins et les goûts du milieu.

M. Garon: Il y a plus que le belvédère. Est-

ce que la voie de décélération a été construite? La voie de décélération, c'est greffé à la route 132 elle-même. Est-ce que c'est fait par la municipalité? Parce que la route 132 appartient au ministère.

M. Middlemiss: C'est juste un raccordement, premièrement.

M. Garon: C'est marqué "une voie de décélération"; c'est une voie pour débarquer pour aller au belvédère, j'imagine.

M. Middlemiss: Oui. C'est une voie où il se tasse à droite et entre dans le belvédère.

M. Garon: Oui. Est-ce qu'elle a été faite?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Elle va être sous la responsabilité de qui, du ministère des Transports ou de la municipalité?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que c'est une route qui est contiguë avec la route 132, qui permet de rentrer à la halte routière et que l'entretien d'été se fait par la municipalité et en hiver se fait par le ministère, si elle est ouverte.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Si la halte routière est ouverte en hiver, l'entretien se fait par le ministère.

M. Garon: Mais ici c'est marqué: "Contribution pour l'aménagement", etc., et c'est marqué: "exploitation et entretien du belvédère." Est-ce qu'il y a un montant d'argent qui est prévu pour l'entretien? Pour l'exploitation et l'entretien du belvédère, c'est ce qui est marqué, là. Moi c'est marqué: "Contribution pour l'aménagement du terrain d'un belvédère, l'acquisition des terrains requis, construction de l'accès au belvédère, y compris une voie de décélération s'il y a lieu, raccordement aux utilités publiques et déplacement de celles-ci si nécessaire, exploitation et entretien du belvédère."

M. Middlemiss: L'entretien du belvédère, on l'a remis à la municipalité.

M. Garon: La voie de décélération est collée sur la 132. Elle appartient à la municipalité ou au ministère?

M. Middlemiss: Non, sur cette partie-là qui est contiguë, parallèle à la route 132 c'est certain qu'on n'est pas pour arrêter de faire

l'entretien. Mais le belvédère lui-même, c'est qu'on dit que la municipalité va assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien du belvédère du 1er juin au 30 septembre de chaque année et de ne pas l'abandonner sans l'autorisation du ministère.

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Il n'y a pas de problème.

M. Garon: Est-ce que le ministère a un programme pour la construction des belvédères comme ça?

M. Middlemiss: Il n'y a pas de programme **normé** dans ce sens-là, sauf que, si nous pouvons collaborer et coopérer avec les municipalités qui veulent faire de la promotion - dans ce **cas-ci**, c'est de la promotion touristique, c'est un des axes qui restent pour le développement ou l'économie en Gaspésie - à ce moment-là je pense que nous sommes ouverts à discuter et négocier avec les gens quand le cas se présente.

M. Garon: Vous avez construit combien de belvédère en **1990** en dehors du comté de **Bonaventure**, aux frais du gouvernement?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va en prendre note et on donnera la réponse.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir la liste des belvédères qui ont été construits aux frais du gouvernement? Est-ce qu'il y en a eu d'autres? Un autre?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, nous allons vérifier. Il veut avoir l'heure juste, nous allons **vérifier** pour s'assurer qu'on va lui donner l'heure juste dorénavant.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait, à ce **moment-là**, avoir non seulement la liste, mais le pourcentage de participation du ministère, de même que copie des protocoles d'entente dans les autres cas également?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, sur les protocoles d'entente du passé, il me semble qu'on a fait les engagements financiers.

M. Garon: J'ai dit en 1990.

M. Middlemiss: Non, si c'est passé, Mme la Présidente, si nous avons fait les engagements financiers du passé et qu'on ne l'a pas demandé, il me semble qu'on aurait dû le demander. Pour ceux qui viennent, c'est au député de les demander et on va les fournir, Mme la Prési-

dente.

M. Garon: Je parle de l'année 1990. On pourrait revenir sur tous les engagements financiers du passé, mais je parle seulement de l'année 1990.

M. Middlemiss: Il sont acceptés, les autres engagements financiers, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, ce n'est pas de même que ça marche. On peut revenir sur un engagement antérieur n'importe quand. Je demande les belvédères pour faire la comparaison avec celui-là. Je ne demande pas si...

M. Middlemiss: Mme la Présidente, **si** on n'a pas vérifié pour s'assurer qu'il y avait des belvédères dans le passé et qu'aujourd'hui on voudrait qu'on fasse ce travail-là, il me semble que... Le but de l'exercice aujourd'hui, c'est de donner à l'Opposition l'occasion, l'opportunité de questionner sur des engagements dépassant 25 000 \$. Maintenant, si ce n'était pas assez important dans le passé, les haltes routières, que ça le devient aujourd'hui et qu'on n'a pas questionné, ce n'est pas de ma faute.

M. Garon: On peut demander des questions sur n'importe quel engagement financier passé, sauf que je vous demande actuellement la liste des belvédères que vous avez contribué à bâtir en 1990, quel a été le pourcentage de **contribution**, si ça a été 100 %, 75 %, 50 % ou 25 %, et dans les cas où H y a eu une contribution du gouvernement, une copie du protocole **d'entente**. Je suis parfaitement en droit de demander ça pour l'année 1990.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour l'année 1990. M. le ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, à date nous sommes rendus au mois d'octobre 1990. Si entre janvier et octobre 1990 on ne l'a pas jugé bon, au moment de l'examen de ces engagements financiers là, pourquoi aujourd'hui, tout d'un coup, on juge bon de les avoir?

M. Garon: Il n'y en a pas eu d'autres avant, en autant qu'on sache. On vous demande s'il y en a eu d'autres. Vous n'avez pas la réponse. C'est moi **qui** vous la demande. Je disais: Est-ce qu'il y en a eu d'autres au cours de l'année **1990**? Vous dites que vous ne savez pas.

M. Middlemiss: Non, c'est ça.

M. Garon: Pouvez-vous me reprocher de ne pas savoir ce que vous ne savez pas, vous qui êtes en charge du ministère?

M. Middlemiss: Sauf que, Mme la Présidente,

il me semble que le travail du critique de l'Opposition aux engagements financiers, c'est à lui de vérifier les engagements qu'il veut vérifier. Maintenant, s'il a manqué des haltes routières en cours de route, je ne voudrais pas qu'il tente de me blâmer, moi, Mme la Présidente.

M. Garon: Je ne suis pas dans les haltes routières, je suis dans les belvédères. Les haltes routières, on va y venir après. Il y en a une tout de suite après encore dans Bonaventure. Je vous demande, pour les belvédères, s'il y en a eu d'autres en 1990. Vous n'avez pas de programme, vous m'avez dit. Est-ce qu'il y en a eu d'autres en 1990, ce que vous appelez des belvédères?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va vérifier. Il me semble que, si notre responsabilité c'est de vérifier les engagements financiers, mon rôle à moi, ce n'est pas de les vérifier, c'est de répondre aux questions de ceux qui veulent les vérifier. Maintenant, si les gens qui sont censés les vérifier ne se sont pas assurés, n'ont pas fait faire la vérification qu'il y en avait d'autres, on va leur donner la réponse.

M. Garon: Ce n'est pas ça le problème; le problème, c'est de voir si tout le monde est traité sur un pied d'égalité ou s'il y a un programme particulier. Alors, tout simplement, c'est ça l'idée: vérifier si c'est accessible à tout le monde ou si c'est différent. Ce que je demande, c'est simplement ça: Est-ce qu'il y en a eu d'autres, quel est le pourcentage de contribution, puis une copie du protocole d'entente pour les comparer? Moi, de mémoire, quand on a fait les engagements, on ne les avait pas ceux d'octobre et de novembre. On ne savait pas, à ce moment-là s'il y en avait d'autres. Là, notre attention est attirée. On veut vérifier la façon de fonctionner du ministère dans la question des belvédères. Ça marche?

M. Middlemiss: On prend ça en note, Mme la Présidente. On va faire la vérification.

M. Garon: Engagement 18, vérifié. Engagement 19. "Contribution pour l'aménagement d'une halte routière - dans ce cas-ci, ce n'est pas un belvédère; je ne sais pas quelle est la différence entre les deux, je m'en doute un peu - dans un projet d'ensemble pour le développement touristique dans le secteur concerné. Municipalité de Bonaventure, comté de Bonaventure: 250 000 \$." C'est une contribution à quel pourcentage? Les coûts de la halte routière ont été de combien?

M. Middlemiss: 250 000 \$, 100 % pour le ministère des Transports.

M. Garon: Bon! Est-ce qu'il y a un programme au ministère pour la contribution du ministère aux haltes routières?

M. Middlemiss: Non, il n'y a pas de programme normé.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait beaucoup d'aménagements de cette nature, contribué à l'aménagement de haltes routières dans les municipalités au Québec en 1990?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être que le critique de l'Opposition pourrait répondre à ça?

M. Garon: Pourquoi?

M. Middlemiss: C'est lui qui est censé vérifier. Moi, je suis censé répondre.

M. Garon: Je pose la question. Vous en avez financé combien de haltes en 1990? Vous avez contribué à l'aménagement de combien de haltes routières en 1990?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça serait de vérifier les engagements de 1990 jusqu'à aujourd'hui, de voir ceux qui sont passés avant. Ceux à venir, on va les faire. C'est le premier que je vois depuis que je suis ici; donc, c'est le premier engagement. S'il y en a eu d'autres dans le passé...

M. Garon: Pas de programme?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: C'est une intervention ad hoc dans la municipalité de Bonaventure, du comté de Bonaventure. Est-ce que vous avez fait d'autres interventions ad hoc pour l'aménagement de haltes routières, en contribuant à 100 %, dans d'autres municipalités au Québec, en 1990?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on pourra répondre pour ceux qui vont venir d'octobre jusqu'en 1991. Mais, pour le passé, il me semble que c'était au député de les identifier. Il a les engagements, il pourrait les identifier, Mme la Présidente.

M. Garon: Vous êtes là pour répondre aux questions. On se pose des questions normales. Si vous avez honte de vos engagements, c'est votre problème. Moi, je vous pose une question normale: Vous avez contribué à combien de haltes routières? Ce n'est pas une question alambiquée. Vous en avez fait beaucoup ou vous n'en avez pas fait beaucoup? C'est bien simple. C'est vous autres qui le savez. Vous n'avez pas de programme. C'est dans un programme: construction du réseau routier. Vous avez contribué à une halte

routière dans la municipalité de Bonaventure, comté de Bonaventure, 250 000 \$, en la payant à 100 %. Je vous ai demandé: En avez-vous fait d'autres? Ce n'est pas une question bien, bien... J'imagine que ça intéresse même les autres députés qui sont dans cette commission.

(17 h 45)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indiquais, si on en a fait d'autres à partir d'octobre 1990 à aujourd'hui, on va les voir, mais si on en a fait avant octobre 1990, il me semble que les engagements, on les a passés ici; donc, les gens qui sont censés les questionner sont censés savoir s'ils sont là ou non. Mais, ceci étant dit, Mme la Présidente, je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure dans le cas du belvédère. Dans le cas de la halte routière, ici, c'est une participation avec la municipalité dans le but de l'aider à développer le tourisme. On entend souvent la critique du développement régional qui dit qu'on ne fait pas d'efforts pour aider cette région-là du Québec. Là, on fait des efforts pour l'aider à construire une halte routière qui représente très bien le milieu, qui a été choisie et dessinée par le milieu pour aider à la promotion touristique. Il me semble, Mme la Présidente, que c'est un peu aider le milieu à développer le volet touristique.

M. Garon: Je ne mets pas ça en doute, sauf que ça pourrait être beau aussi dans le comté de Gaspé. Il y a des beaux sites à Gaspé, dans le comté de Gaspé. Il y a des sites magnifiques dans le comté de Matane. Il y a des sites extraordinaires dans le comté de Lotbinière. J'en connais un certain nombre. Il y a des sites incroyables dans le comté de Saguenay. Il y en a un, par exemple, qui fait même l'objet, à Port-au-Persil, dans le comté de Charlevoix, de calendriers et de cartes postales. Je pense que les grandes compagnies s'en servent même pour faire la promotion tellement elles trouvent ça beau. Bien au contraire, c'est que je trouve ça tellement beau que je me demande si c'est seulement réservé au comté de Bonaventure ou si ces endroits extraordinaires qu'il y a dans les autres comtés peuvent être aussi aménagés pour le plaisir des touristes ou si c'est simplement comme une bague de fiançailles, c'est rien qu'une.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, peut-être que dans le passé ce n'était rien qu'une, mais aujourd'hui, des fois, c'est deux ou trois. Mme la Présidente, regardez, j'ai indiqué que ce n'était pas un programme norme. Je veux revenir aussi... Lorsqu'on nous posait des questions sur les protocoles d'entente sur l'amélioration du réseau routier municipal dans un certain comté, j'ai dit: Donnez-moi donc des cas où nous avons

refusé de participer et, à ce moment-là, on va vérifier. Je dis qu'il n'y a pas de programme normé. S'il y a des gens qui veulent faire la même chose, qu'ils nous fassent la proposition. Si on a refusé, on vous répondra: Oui, on a refusé et voici pourquoi. Si nous avons accepté, on vous dira: Oui, voici pourquoi.

M. Garon: Mais, là, est-ce qu'il y en a eu d'autres haltes routières? Est-ce qu'on peut avoir une copie? Parce que, moi, à ma connaissance, il n'y en a pas d'autres. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Celui-là?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Pas de problème.

M. Garon: Est-ce que vous pouvez nous dire aussi qui va être chargé de l'entretien de la halte routière et de l'opération de la halte routière? Est-ce qu'il va y avoir quelqu'un qui va avoir un contrat avec le ministère ou avec la municipalité pour s'occuper de l'entretien?

M. Middlemiss: C'est la même clause: assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'entretien de la halte routière du 1er juin au 30 septembre de chaque année et de ne pas l'abandonner sans l'autorisation du ministère.

M. Garon: Alors, on va en avoir une copie.

M. Middlemiss: Oui, vous allez le voir dans le protocole.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 19, vérifié sous réserve de la copie du protocole.

M. Garon: On pourrait mettre une annonce au Pin Rouge. Ceux qui trouvent les montagnes trop à pic pourraient aller faire un tour sur le belvédère ou sur la halte routière, en bas.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'engagement 20.

M. Garon: Engagement 20, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 21.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22.

23. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
24. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
25. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
26. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
27. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Attendez un peu! C'est correct. Vérifié, l'engagement 26.
27. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Engagement 27.
- M. Middlemiss:** À l'engagement 26, en passant, Mme la Présidente, c'est pour indiquer que ça a été annulé.
- M. Garon:** Oui?
- M. Middlemiss:** Oui.
- M. Garon:** Parce que les ponts n'avaient pas besoin de réparations?
- M. Middlemiss:** Non.
- M. Garon:** Pourquoi?
- M. Middlemiss:** C'est que le contracteur a refusé de signer.
- M. Dufour:** Mais ça ne veut pas dire qu'on ne le fera pas.
- M. Garon:** Mais est-ce que vous avez signé avec le deuxième?
- M. Middlemiss:** Oui.
- M. Garon:** Vous n'avez pas signé avec le premier, mais vous avez signé avec le deuxième. Donc, ce n'est pas annulé.
- M. Middlemiss:** C'est ça. Bien, celui-là.
- M. Garon:** Ah! Celui-là est annulé et vous allez revenir plus tard avec un autre.
- M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. Il va revenir plus tard.
- M. Garon:** O.K. Vérifié.
27. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Comment ça marche, là, la démolition et la réfection partielle? On le démolit et on le refait en partie. Comment ça marche, là? Comment peut-on démolir un pont et le refaire en partie? On finit le reste à la nage. Comment ça marche, "la réfection partielle d'un pont **acier-bols**"? On démolit seulement une partie?
- M. Middlemiss:** Non.
- M. Garon:** À ce moment-là, c'est (a démolition qui est partielle.
- M. Middlemiss:** Oui, la réfection aussi, dans les deux cas. Mme la Présidente, c'est que nous avons démoli les parties du pont où on devait faire une réfection. Donc, on n'a pas démoli tout le pont, mais les parties du pont qui devaient être démolies, on les a démolies et on a fait la réfection de ces parties-là. Le restant du pont, on l'a laissé là.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Il manque un "s" à "partielle".
- M. Middlemiss:** C'est une démolition et une réfection partielles. Ce n'est pas la construction, parce que si ça avait été la construction d'un nouveau pont...
- Une voix:** Ça prend un "s" à "partielle".
- M. Garon:** Ça marche.
- M. Middlemiss:** On met un "s" à "partielle".
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'engagement 27, vérifié. Engagement 28.
- M. Garon:** Vérifié.
29. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
30. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement

31. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
32. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
33. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
34. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
35. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
36. **M. Garon:** Vérifié. Attendez un peu! Oui, vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
37. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
38. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
39. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
40. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
41. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
42. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

- M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
43. **M. Garon:** Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
44. **M. Garon:** Alors, ici, c'est l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; c'est le fédéral qui fait ces travaux et, là, il y a une contribution du gouvernement de 216 000 \$ à des travaux d'amélioration sur un pont fédéral. Parce qu'on dit bien: "dans la section du pont relevant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent."
M. Middlemiss: Mme la Présidente, dans ce cas-ci, nous sommes responsables de la surface du pont, donc le pavage et les glissières. L'entente a été faite comme ça originellement et c'est pour ces raisons-là que nous participons pour ce montant-là.
M. Garon: En quelle année, cette entente? Le ministre n'était pas au monde?
M. Middlemiss: On m'indique que ça a été signé au moment de la construction de la voie maritime. Nous sommes responsables pour les approches, la surface et les glissières du pont.
M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?
M. Middlemiss: Original?
M. Garon: Oui. Bien, celui qui vous gouverne pour faire ces travaux-là.
M. Middlemiss: Celui-ci, c'est un protocole d'entente spécifique pour ces travaux-là, en date de 1990. Ce n'est pas le protocole d'entente au moment de la construction de la voie maritime.
M. Garon: Le protocole de cet engagement-là, qui vous gouverne.
M. Middlemiss: Cet engagement-là, d'accord, O. K. Je ne voudrais pas que vous pensiez que je voulais vous induire en erreur.
M. Garon: Non, non. Loin de moi cette pensée.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 44 est vérifié, sous réserve du protocole. J'appelle l'engagement 45.

M. Garon: "Réclamation sur le contrat 884-0315-4 pour l'élargissement d'un pont sur la rivière des **Outaouais** dans la municipalité de **Sureau-C.N.O.**, dans le comté de Gatineau: 131 279,58 \$." Pourquoi y a-t-il eu une réclamation? Quel a été l'avis du ministère et qui a tranché dans l'affaire de la réclamation, et la date d'exécution des travaux?

M. Middlemiss: On m'indique que c'est suite à des travaux de bétonnage sous l'eau que le ministère n'était pas satisfait et ne voulait pas... On est allé en cour. L'entrepreneur, suite à ces travaux-là, a présenté une réclamation, le 29 septembre 1986, concernant des travaux imprévus. Il y a eu différentes tentatives.

M. Garon: Effectués quand?

M. Middlemiss: En 1984-1985.

M. Garon: O.K.

M. Middlemiss: Donc, il y a eu différentes tentatives d'arriver à une entente. Ça n'a **malheureusement** pas fonctionné et l'entrepreneur a décidé d'avoir recours aux tribunaux afin de faire valoir ses droits. Le ministère des Transports a été condamné le 4 avril 1990 à payer à l'entrepreneur un montant de 128 **475,32** \$ en capital et intérêts. À ce montant s'ajoutent les frais de cour au montant de **2804,26** \$, pour un total de 131 279,58 \$.

M. Garon: Ça marche. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 43, vérifié. L'engagement 44.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 45.

M. Garon: Non. C'était l'engagement 45. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! L'engagement 46.

M. Garon: Les engagements 46 et 47, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 48.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 49.

M. Garon: Vérifié.
(18 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 50.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 51.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié. L'engagement 52.

M. Garon: La Maison du tourisme en borbu-re de l'autoroute 40. "Contribution accordée pour la construction de la Maison du tourisme." C'est curieux que le ministère des Transports contribue 800 000 \$ pour la construction d'une maison du tourisme par ville de Rigaud, dans le comté de Vaudreuil-Soulanges. Moi, je pensais que c'était le ministre du Tourisme. Est-ce qu'il est en charge rien que des casinos ou s'il est en charge également des maisons du tourisme? C'est surprenant, ça. "Sur l'emplacement acquis à cette fin par la ville de Rigaud." Et quel a été le coût total de cette Maison du tourisme de la ville de Rigaud dans le comté de Vaudreuil-Soulanges?

M. Middlemiss: Dans le contexte présent, c'est que, la **SIQ** ayant exprimé le désir de faire la construction de la Maison du tourisme en bordure de l'autoroute 40, le ministère des Transports du Québec veut profiter de l'occasion pour relocaliser sa halte routière à ce nouvel endroit et, ainsi, conserver le service au public voyageur. Un montant ne dépassant pas 800 000 \$ représente la contribution du ministère à ces travaux. Les travaux seront exécutés par un entrepreneur sous la gouverne de la Société immobilière du Québec, conformément aux directives du ministère, et les coûts seront remboursables sur présentation de pièces justificatives. Donc, c'est une contribution. On veut réaménager la halte routière et on en profite avec la Maison du tourisme.

M. Garon: Et, la Maison du tourisme va coûter combien, elle? Est-ce que ça n'aurait pas coûté...

M. Middlemiss: Je n'ai pas cette réponse-là. Ce serait dans les engagements financiers du ministère du Tourisme, il me semble. Mais, si nous pouvons l'obtenir pour vous, Mme la Présidente, ça me ferait un grand plaisir.

M. Garon: C'est parce que je voulais savoir **si** l'accessoire était plus important que le principal. Mais ça n'aurait pas été mieux de localiser la Maison du tourisme au même endroit que la halte routière plutôt que de la construire à une autre place, puis de changer la halte routière de place? 800 000 \$, c'est de l'argent

pour un gouvernement qui est cassé comme un clou!

M. **Middlemiss**: Mme la Présidente, attendez, je vais vérifier.

M. **Garon**: Pour moi, quand c'est dans le comté du ministre des Finances ou du ministre responsable du Conseil du trésor, les normes deviennent élastiques. Je vois d'autres députés ministériels qui écoutent tout ça l'air un peu surpris.

"**Contribution** accordée pour la construction de la Maison du tourisme en bordure de l'auto-route 40, sortie 9, direction est, sur l'**emplacement** acquis à cette fin dans la ville de Rigaud, comté Vaudreuil-Soulanges." On ne parie pas du déplacement de la halte routière. On dit contribution accordée pour la construction de la Maison du tourisme, 800 000 \$", 300 000 \$ en 1990-1991 et 500 000 \$ dans les autres années.

M. **Middlemiss**: Mme la Présidente, j'ai donné les raisons tout à l'heure et il me semblait que c'était clair que c'était la contribution du ministère des Transports pour partager un site avec le ministère du Tourisme qui va construire la Maison du tourisme. Parce que le site que nous avons nous causait des problèmes. Il n'était pas suffisamment grand probablement pour permettre la construction de la Maison du tourisme. Ça, je vais le vérifier, à savoir les raisons. Mais il me semble que tenter de combiner nos efforts ensemble, de coopérer entre le ministère du Tourisme et le ministère des Transports... On a besoin d'une halte routière, ils ont besoin de la promotion touristique, est-ce que ce n'est pas avantageux de tenter de combiner ces choses-là et de faire ça ensemble?

M. **Garon**: Combien coûte toute cette aventure? Toute cette affaire coûte combien au total? Parce que, là, votre contribution est de 800 000 \$, sans compter celle du ministère du Tourisme. Ce que vous me dites, vous, c'est rien que pour le déplacement de la halte routière.

M. **Middlemiss**: Mme la Présidente, il me semble que tout à l'heure j'ai indiqué que ce serait dans les engagements financiers du ministère du Tourisme et qu'on tenterait d'aller y chercher cette somme-là. Donc, il me semble que j'ai répondu adéquatement.

M. **Garon**: Mais il doit y avoir des coûts quand même. Là, regardez ce qui est écrit dans les feuilles qu'on a.

M. **Middlemiss**: On va vous donner la réponse...

M. **Garon**: C'est écrit "**contribution** accordée pour la construction de la Maison du tourisme".

À moins que l'information ne soit fausse. Alors, combien ça a coûté en tout? Il me semble que vous devez savoir ça. Ça a dû **être** un protocole **tripartite peut-être**, si ce n'est pas vous autres qui avez contribué à ça.

M. **Middlemiss**: Mme la Présidente, le protocole que nous avons **signé**, c'est entre nous et la **SIQ**.

M. **Garon**: C'est quoi, l'ACIQ, l'Association des commissaires industriels?

M. **Middlemiss**: Non, non, non. C'est la Société immobilière du Québec.

M. **Garon**: Ah, la SIQ.

M. **Middlemiss**: La SIQ, oui. La participation dans tout ça du ministère des Transports est de 800 000 \$. Donc, la SIQ, s'ils sont les maîtres d'oeuvre aussi pour le ministère du Tourisme, va avoir signé un protocole d'entente avec le ministère du Tourisme et, à ce moment-là, c'est là qu'on va voir les montants.

M. **Garon**: La halte routière est à quelle distance de ce nouveau site-là? Elle est **relocalisée** à quelle distance plus **loin**? Elle était où, elle va être où? Quelle distance entre les deux sites?

M. **Middlemiss**: Quatre kilomètres de différence et, comme j'indiquais tantôt, le site que nous occupons présentement - ce n'est pas bâti encore...

Des voix: Oui.

M. **Middlemiss**: Le **site** que nous occupons avant avait des problèmes de puits.

M. **Garon**: De quoi?

M. **Middlemiss**: Un puits d'eau. L'eau pour boire, ça venait d'un puits. **P-U-I-T-S**.

M. **Garon**: Oui.

M. **Middlemiss**: Et on avait des problèmes aussi avec probablement une fosse **septique**, un champ d'épuration. Et, pour s'assurer d'être respectueux de l'environnement, il fallait trouver un nouveau site. Et nous sommes raccordés aux services municipaux.

M. **Garon**: Ça n'aurait pas été mieux de creuser un puits? 800 000 \$. Vous dites que vous aviez un problème d'eau et un problème **d'égout**.

M. **Middlemiss**: Oui.

M. **Garon**: Vous avez décidé de déplacer la

halte routière pour 800 000 \$ au complet.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si on avait des problèmes de contamination de la nappe d'eau...

M. Garon: Je ne sais pas, vous dites si... Ce n'est pas si...

M. Middlemiss: Non, non, mais on m'indique, Mme la Présidente, qu'on avait des problèmes de fonctionnement. Donc, c'est Invitant pour les gens. On dit: Venez nous visiter au Québec, venez dépenser votre argent au Québec. Ils arrivent à la halte routière et c'est fermé parce que ça ne fonctionne pas ou bien on dit: Il n'y a pas d'eau pour boire. Tu parles d'une façon de dire: Bienvenue chez nous.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Je pense que ça pourrait peut-être aider le député de Lévis. Ça doit être une formule qui a été adaptée un peu comme celle qu'on avait eue dans l'ancien comté de Lévis à la halte routière de Bemlères, dont le député de Lévis a profité. Il y avait une formule de partage du ministère des Transports et du ministère du Tourisme à ce moment-là, pour une maison du tourisme.

M. Garon: Ce qui a été utilisé, c'est la vieille maison à la halte routière. La halte routière n'a pas été changée de place, d'aucune façon. Tantôt, vous disiez que...

M. Gauvin: M. le député, je vous parle de la formule d'une maison neuve qui a été construite à la halte routière, dans le comté de Lévis, à Bemlères, en 1987, où il y a eu un partage du ministère des Transports, ça a passé à cette commission-ci, et du ministère du Tourisme pour faire en sorte qu'on ait un nouvel édifice. Je pense que ça valait le coup.

M. Garon: On s'en débarrassait. La bâtisse n'était pas utilisée. C'est moi qui les ai amenés là. La bâtisse n'était pas utilisée, ils sont venus là et j'ai dit: Essayez-le, vous allez voir si vous aimez ça. Ils ont signé une entente avec le ministère des Transports pour occuper la halte routière et finalement la maison était tellement vieille, désuète...

M. Gauvin: C'est ça. C'est ce que je vous expliquais.

M. Garon: ...qu'elle a été remplacée. Ils n'ont pas déplacé la halte routière.

M. Gauvin: Non, non, mais c'est probablement la même formule.

M. Garon: Bien non, ce n'est pas la même formule! Ça a coûté à peu près 200 000 \$.

M. Gauvin: Les deux ministères avaient partagé les coûts.

M. Garon: Non.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je pense que, pour les gens qui voyagent... Je suis convaincu que le député de Lévis se promène aux États-Unis et, chaque fois qu'on entre dans un État, une des premières choses qu'on voit, c'est une halte routière avec un bureau d'information touristique. La 40, ça s'adonne que c'est la continuation de la 417 qui était en Ontario, qui s'en vient au Québec et on en a profité pour faire la même chose. Je pense qu'il y a un bureau comme ça sur la...

M. Garon: Non, moi, je vous demande simplement c'est quoi le coût global.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Garon: Vous me dites que vous avez mis 800 000 \$ et le reste, c'est le Tourisme. C'est quoi le coût global du projet?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je lui ai dit, je lui ai indiqué qu'on donnerait les renseignements, mais une fois que la question est posée et qu'on a dit: Oui, on va vous donner les renseignements... Maintenant, si le député veut continuer à critiquer sans avoir eu les chiffres: pourquoi on a fait ci, pourquoi on a fait ça, libre à lui. Moi, j'ai indiqué les réponses que je lui donnerais.

M. Garon: Non, moi, je pose des questions. Je n'ai fait aucune offensive. Vous êtes sur la défensive.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, le ministre vous a répété qu'il tenterait d'avoir la réponse à votre question, à savoir le coût total du projet.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Le protocole d'entente ici. Mais l'autre là, moi, je ne suis pas certain que j'ai le protocole d'entente entre le ministère du Tourisme et la SIQ, s'il y en a un. On peut tenter de vous obtenir le montant global, mais, il me semble que là...

M. Garon: Je voudrais avoir le montant global...

M. Middlemiss: ...on est rendu qu'on va commencer à faire le commissionnaire pour aller

chercher des protocoles d'entente avec d'autres ministères.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que j'ai demandé.

M. Middlemiss: Demandez à votre critique des engagements financiers au Tourisme de demander le protocole d'entente et partagez-le.

M. Garon: Non. Ce que je vous demande simplement, c'est le coût global du projet et le protocole d'entente concernant cette contribution-là de 800 000 \$ que vous accordez à la ville de Rigaud pour la construction de la Maison du tourisme, pour voir, au fond, si ça a coûté... Je veux avoir une idée: c'est quoi, le coût global du projet, et quel a été le protocole d'entente que vous autres, vous avez signé. Parce que vous me dites ça, excepté que le fournisseur ou bénéficiaire, c'est la ville de Rigaud. Il semble que la contribution a été faite à la ville de Rigaud et vous me parlez de la Société immobilière du Québec. Moi, ce que je vois, ce n'est pas ça, sur les papiers que j'ai. Les papiers que j'ai ne correspondent pas du tout à ce que vous dites. C'est: fournisseur ou bénéficiaire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je n'ai aucune hésitation à lui remettre le protocole d'entente, sauf que j'essaie de le prévenir qu'il n'aura pas les réponses qu'il cherche là-dedans. On ne parle pas d'un montant de plus que les 800 000 \$. C'est ça, là.

M. Garon: Bien, j'aurais au moins ça.

M. Middlemiss: Je lui dis: Les autres montants, ce n'est pas entre nous autres, c'est entre la SIQ et quelqu'un d'autre. C'est ça que j'ai ici. Ça a été signé.

M. Garon: Le chèque a été fait à qui? Le chèque de la contribution.

M. Middlemiss: Le protocole d'entente est signé par deux personnes: **Miville** Vachon, **président-directeur** général de la SIQ, et Jean-Marc **Bard**, sous-ministre. C'est ça.

M. Garon: La ville de Rigaud, qu'est-ce qu'elle fait là-dedans, elle?

M. Middlemiss: C'est sur le territoire de la ville de Rigaud.

M. Garon: Oui, ici, ce n'est pas marqué ça. C'est marqué: "fournisseur ou bénéficiaire, la ville de Rigaud." C'est ça qu'on a **ici**. À moins que les papiers qu'on a ne soient pas bons, ce qu'on a, nous autres, c'est que la ville de Rigaud est le fournisseur ou le bénéficiaire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, au lieu de "ville de Rigaud, comté **Vaudreuil-Soulanges**", on m'indique qu'on devrait indiquer que c'est la Société immobilière du Québec.

M. Garon: **Bon!** Alors, vous ne pouvez pas me blâmer...

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: ...si les renseignements qu'on a eus ne sont pas bons.

M. Middlemiss: Vous ne pouvez pas me blâmer, moi non plus. Moi, je vous ai donné les détails. La Société immobilière du Québec, ayant exprimé le désir de faire la construction de la Maison du tourisme en bordure de l'autoroute 40, nous avons décidé de participer pour 800 000 \$. Donc, ça **fait** longtemps que je vous l'ai **dit**.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie du protocole d'entente et une copie du C.T.?

M. Middlemiss: Le protocole d'entente, oui. Le C.T., on m'indique que ce n'est pas un document public.

M. Garon: **Bien** oui. C'est le document par lequel vous demandez des fonds.

M. Middlemiss: On va vérifier et, si on peut vous le donner, on n'a aucune objection. Le C.T., c'est 800 000 \$.

M. Garon: C'est la première fois que je me ferais refuser un C.T. que j'ai demandé. Je n'en demande pas souvent, mais ça ne m'a jamais été refusé.

M. Middlemiss: En plus, Mme la Présidente, je n'ai pas pu le refuser, **il** n'y en a pas de C.T. pour celui-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je m'excuse.

M. Garon: Oui, mais c'est un engagement financier, **ici**. Comment pouvez-vous faire un engagement financier pas de C.T.? Ce n'est sûrement pas en vertu d'une obligation légale.

M. Middlemiss: C'est un protocole, qu'on m'indique.

M. Garon: Bien oui. Mais, pour payer un montant d'argent, normalement, ça vous prend une autorisation budgétaire avec un numéro de C.T.

M. Middlemiss: Ça **fait** partie du programme

de construction et c'est interne.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Ça fait partie du programme de construction du ministère des Transports et c'est interne. On a un C. T. global pour toutes les dépenses du ministère. Donc, on a le droit de passer dans l'enveloppe qu'on nous a accordée avec le C. T. ces sommes-là.

Une voix: Vous avez une bonne marge de manœuvre.

M. Garon: C'est surprenant pareil.

M. Middlemiss: On va vous donner une copie du protocole d'entente. Mme la Présidente, c'est normal. Au ministère des Transports, on soumet un C. T. pour tous les travaux que nous allons exécuter. Une fois que c'est accepté au Conseil du trésor, on vérifie que les budgets sont dépensés où on l'a indiqué.

M. Garon: Le numéro 52-045151 se réfère à quoi, dans la marge? C'est l'engagement et, après ça, c'est marqué 045151.

M. Middlemiss: C'est le numéro de l'engagement.
(18 h 15)

M. Garon: Non, non, 52, c'est le numéro de l'engagement, mais c'est marqué ici 045151.

M. Middlemiss: Le numéro de l'engagement C. O. 45151, c'est le numéro de l'engagement.

M. Garon: L'engagement, quoi?

M. Middlemiss: Budgétaire, financier.

M. Garon: C'est un engagement du Contrôleur des finances. Bon, vous avez eu un C. T. Il faut au moins que ce soit un pro forma pour avoir un numéro d'engagement. Vous avez au moins un pro forma.

M. Middlemiss: Oui. On a un C. T. de programmation, comme on a indiqué, et, ensuite, dans l'exécution des travaux, on donne un CO. 45151, ça, c'est ce projet-là.

M. Garon: Est-ce qu'on peut avoir une copie du C. T. que...

M. Middlemiss: Le C. T. global pour l'année 1990.

M. Garon: Non, celui-là, là.

M. Middlemiss: Je vous ai dit qu'il n'y en avait pas de C. T., Mme la Présidente. Le C. T. au ministère des Transports, c'est un C. T. qui est

soumis pour l'exécution de tous les travaux. Une fois qu'on a l'approbation de ce C. T. là, nous procédons à exécuter les travaux.

M. Garon: C'est spécial en démon, ça!

M. Middlemiss: Bien, Mme la Présidente, si on était soumis, chaque fois qu'on va dépenser 2 \$, à aller chercher un C. T., j'ai l'impression qu'on se ferait critiquer de vouloir ralentir l'appareil.

M. Garon: Bien, ça marche partout ailleurs comme ça.

M. Middlemiss: Maintenant, c'est pour 10 000 000 \$ et plus qu'il faut aller au Conseil du trésor et au Conseil des ministres.

M. Garon: Et vous sortez de l'argent, vous autres, sans autorisation budgétaire de personne.

M. Middlemiss: Non, non. Mme la Présidente, ce n'est pas ça que j'ai dit. On n'écoute pas ou bien on ne comprend pas.

M. Garon: Bien, une autorisation budgétaire...

M. Middlemiss: J'ai indiqué qu'au tout début on va chercher un C. T. global pour le budget qu'on veut dépenser.

M. Garon: Avez-vous un C. C. ?

M. Middlemiss: C'est un CO. qu'on a.

M. Garon: C'est quoi un CO. ?

M. Middlemiss: C'est un document interne pour le contrôle des dépenses. On dit: Le C. O. de ce projet-là, ça, c'est 45151.

M. Garon: Bien, le Contrôleur des finances vous a-t-il donné un numéro quelconque?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Comment font-ils ça, donc?

M. Middlemiss: C'est le numéro du Contrôleur. Regardez, vous allez voir que le 53, le prochain sur la liste, c'est 45153. Regardez le numéro. Ça, c'est interne.

M. Garon: Non, non, mais le Contrôleur des finances donne des numéros pour chaque montant d'argent qui sort.

M. Middlemiss: C'est le Contrôleur qui donne ce numéro-là.

M. Garon: Le Contrôleur des finances?

M. Middlemiss: Oui. Pas le Conseil du trésor.

M. Garon: Non, non, je comprends. Mais quand vous sortez en vertu d'un programme, vous n'allez pas au Conseil du trésor à chaque fois, vous avez une autorisation légale au début de l'année, mais, après ça, il faut faire des certifications chaque fois qu'il en sort de l'argent.

M. Middlemiss: Bien oui. C'est le Contrôleur des finances chez nous qui dit: Oui, vous êtes autorisés à le faire, ça fait partie du C.T. qu'on a eu.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: Bon, c'est ça.

M. Garon: Vous avez des notes explicatives là-dessus, un résumé.

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: C'est ça que je vous demande.

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est ça que je vous ai donné tout à l'heure là.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Je vous ai donné les raisons de ce qu'on a fait là.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de ça?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Hein?

M. Middlemiss: Je vais vous donner une copie du protocole d'entente. Ça ici, c'est la justification de la demande. Je vous donne les raisons pourquoi nous avons contribué...

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: ...et je vous dis que le protocole d'entente entre le ministère et la Société, je vais vous donner une copie de ça.

M. Garon: Entre le ministère et...

M. Middlemiss: ...la Société immobilière du Québec.

M. Garon: Non, mais je vous demande une copie également de l'autorisation budgétaire. On vérifie actuellement les engagements financiers. Je veux voir comment ça a été fait. L'engagement budgétaire, il a fallu que ce soit visé par le Contrôleur des finances. C'est ça que je vous

demande, c'est dans le plus régulier, ça. Je vous demande, au fond, un acte officiel, obligatoire par la loi de l'administration financière. Je ne suis pas dans un secret de la sécurité nationale, là. C'est drôle qu'il s'obstine là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'autorisation budgétaire est faite par l'étude des crédits.

M. Garon: Non, non, non, je lui demande une copie de ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Les crédits, c'est ça...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'autorisation budgétaire.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le C.O., le document qu'il veut, je lui ai tout lu ça tout à l'heure.

M. Garon: J'aimerais ça avoir une copie.

M. Middlemiss: La raison, vous le lirez dans le "transcript" de la commission, c'est écrit là.

M. Garon: Oui, je comprends, mais je veux en avoir une copie. C'est un document obligatoire en vertu de la loi de l'administration financière. En vertu de la Loi sur l'administration financière, il ne peut pas sortir une cent sans qu'il y ait une autorisation du Contrôleur des finances.

M. Middlemiss: Le troisièmement, je ne vous l'ai pas lu. Je vous avais donné: premièrement, demande de la présente contribution, 800 000 \$; deuxièmement, la raison; le troisièmement, je ne vous l'avais pas donné: budget. "Nous certifions que ce contrat a été adjudgé selon les procédures prévues au règlement et que le montant de celui-ci et de tout supplément se situe dans les limites des sommes prévues à cette fin dans la programmation budgétaire approuvée par le protocole d'entente 17-09." Point final. C'est ça.

M. Garon: Moi, je vous demande une copie de ce document-là, qui a été autorisé par le Contrôleur des finances. Je prends mes responsabilités. Si vous le refusez, vous le refuserez si vous voulez.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Garon: Mais je vous demande quelque chose qui vous est requis en vertu de la loi de l'administration financière, que je suis en droit de vérifier, comme critique de l'Opposition, en vertu de toute notre réglementation. Je vous demande une copie du document qui vous a

autorisé à payer ce montant-là, qui provient du Contrôleur des finances à qui vous avez demandé une autorisation de payer. Ce n'est pas compliqué. Appelez-le sous la forme que vous voulez; que vous l'appeliez C.O., C.C. ou C.T., c'est ce document-là.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le protocole d'entente?

M. Garon: Non, le protocole d'entente, c'est autre chose.

M. Middlemiss: Non, le protocole d'entente, je vais lui donner. L'autre, la justification de la demande, c'est ça que je viens de lire.

M. Garon: Je vous demande une copie de ça.

M. Middlemiss: Je vous l'ai dit, vous allez l'avoir dans le "transcript". Je l'ai tout lu.

M. Garon: Ça ne fait rien, je vous demande une copie de ce document-là. C'est un document du Contrôleur des finances qui est obligatoire en vertu de la loi.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, non, je ne donne pas une copie de ça, parce qu'il me semble que j'ai donné tous les détails qui sont pertinents. Il n'y a rien d'autre à donner. Tous les détails sont là. Il n'y a rien d'autre. J'ai peut-être oublié: Tour renseignements, s'adresser à Pierre Arsenault, région 6-3." Son numéro de téléphone, c'est 331-6660, indicatif régional 514.

M. Garon: Je demande une copie de votre autorisation de programmation budgétaire dans laquelle est compris cet engagement auquel vous avez référé tantôt.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai indiqué que le protocole d'entente, pas de problème, on va le remettre. J'ai tout lu ce qu'il y avait.

M. Garon: Je vous demande simplement quelque chose qui est obligatoire en vertu de la loi. Si vous n'avez rien à cacher, vous allez le produire.

M. Middlemiss: Je n'ai rien à cacher, Mme la Présidente. J'ai tout dit ce qu'il y avait d'écrit là. Qu'est-ce qu'il y a? Je lui ai dit: Objet de la demande présente, la raison, le budget. J'ai tout dit.

M. Garon: Si vous avez tout dit, pourquoi vous ne le remettez pas?

M. Middlemiss: Pourquoi le répéter? Je l'ai dit. Je vous ai donné tout ça.

M. Garon: Je demande une copie du document, de l'autorisation budgétaire par le Contrôleur des finances, qui vous autorise à payer ce montant-là. C'est simple. C'est un document qui est obligatoire en vertu de la loi; ce n'est pas un document confidentiel, ce n'est pas un secret d'État. C'est un document obligatoire en vertu de la loi. Il n'y a pas une cent qui peut sortir du gouvernement sans que le Contrôleur des finances ait visé cette autorisation et l'ait acceptée.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que c'est un document interne. Je vais faire vérifier, à savoir si, oui, c'est un document qui peut être rendu disponible. Mais il n'y aura pas de révélation. Ça va être exactement ce que j'ai lu sur le document ici.

M. Garon: Acceptez-vous de nous en faire parvenir une copie?

M. Middlemiss: On va vérifier, Mme la Présidente. Comme je vous l'ai dit, on va vérifier à savoir si c'est un document qu'on peut vous faire parvenir et, si oui, on va vous l'envoyer.

M. Garon: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Voilà. Engagement 52, vérifié. Engagement 53.

M. Garon: Engagement 53, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 54.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 56.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 57.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 58.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 59.

M. Garon: Vérifié.

60. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 72.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Ho, ho, ho!
61. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 73, Ha, ha, ha!
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a?
62. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): Bingo!
Une voix: J'attendais que quelqu'un crie "Bingo!"
63. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 73.
M. Garon: Vérifié. J'ai passé proche de dire "Bingo", moi aussi.
64. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement 74.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
65. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 75.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
66. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 75.
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: Il faudrait que vous disiez "O"
Des voix: Ha, ha, ha!
67. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
M. Garon: Vérifié.
La Présidents (Mme Bélanger): Ha, ha, ha!
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
68. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 76.
M. Garon: Vérifié.
M. Garon: C'est le pont de tantôt, là. Vous revenez à votre... Non. Ce n'est pas la même chose, c'est le système d'éclairage. Vérifié.
69. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 77.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
70. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 78.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
71. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 79.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
80. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 80.
M. Garon: Vérifié.
La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

81. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
82. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
83. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
84. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
85. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
86. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
87. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
88. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
89. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
90. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
91. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
92. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
93. **M. Garon:** Attendez un peu là. Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
94. **M. Garon:** Aïe! C'est un gros dépassement,
- ça: 131 000 \$ pour porter le contrat à 251 000 \$. Donc, le contrat initial était à 120 000 \$; avec 131 000 \$ de dépassement, il a plus que doublé! "Pour la réparation du pont de béton sur la rue Rivet, au-dessus de la rivière L'Assomption, dans la municipalité de Le Gardeur." Qu'est-ce qui s'est passé?
- M. Middlemiss:** Dans un premier temps, il y a 112 000 \$; ça, c'était la variation des travaux au contrat.
- M. Garon:** Ce n'est pas ça; c'est la raison du supplément. Je l'ai, le montant.
- M. Middlemiss:** Oui, oui. Non, mais je veux vous donner les montants et la raison.
- M. Garon:** Oui.
- M. Middlemiss:** La réparation de la dalle s'est faite sur toute la surface de la dalle au lieu des 30 % prévus, pose de 78,2 tonnes supplémentaires d'enrobé bitumineux, le remplacement d'un joint de dilatation supplémentaire.
- M. Garon:** O.K.
- M. Middlemiss:** Imprévu: réparation des parapets de béton servant en partie de garde-corps au pont, 30 366 \$.
- M. Garon:** Vérifié. L'engagement 95, même question. Dépassement de 255 000 \$ pour porter le contrat à 705 000 \$, dans la municipalité de Montréal, comtés de Saint-Henri, Westmount, Saint-Louis et Sainte-Anne. Pourquoi, le dépassement de 255 000 \$, ou le supplément?
- M. Middlemiss:** Ça, c'est pour la surveillance. Ça, c'est dû à la surveillance. Et je dois vous dire que l'estimation préliminaire avec laquelle le budget d'honoraires a été préparé était de 4 500 000 \$ et le coût initial du contrat a été de 7 470 000 \$.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est vérifié?
- M. Middlemiss:** Les travaux non prévus et les quantités additionnelles ont porté le coût final à 13 900 000 \$.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit, nous suspendons les travaux jusqu'à 20 heures.
- (Suspension de la séance à 18 h 30)
- (Reprise à 20 h 5)
- La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements re-

prend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, à compter de l'engagement 48 de la liste d'août 1990. Lors de la suspension des travaux, nous étions aux engagements du mois d'octobre 1990, l'engagement 96.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 97.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98.

M. Garon: Là, on n'est pas dans le vieux. À 98, on est dans le neuf, semble-t-il, il y a un supplément de 118 000 \$ "pour porter à 1 146 747, 77 \$ le coût du contrat pour la construction d'un poste de contrôle routier dans la municipalité de Laval, comté des Mille-Îles. Construction M. D. C. Ltée, Lachenaie, comté Masson". Comment se fait-il qu'il y a un dépassement de 118 000 \$ alors qu'on est dans le neuf, qu'on n'est pas dans le grattage de béton?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est des variations de quantités.

M. Garon: Quantités de quoi?

M. Middlemiss: Emprunt de classe A, 17 620 tonnes en plus pour un montant de 117 816 \$. Et ceci s'explique parce que, dans les rampes, l'épaisseur de terre végétale rencontrée a été beaucoup plus importante que prévu aux devis. L'enlèvement de celle-ci a impliqué des déblais qui ont atteint jusqu'à 1, 25 mètre sous le niveau prévu de l'infrastructure.

M. Garon: Mais est-ce qu'il y avait eu des...

M. Middlemiss: L'étude...

M. Garon: Oui. Je pensais que vous aviez fini?

M. Middlemiss: L'étude des sols recommandait, dans les rampes, l'excavation complète de la terre végétale. Dans le stationnement, il avait été prévu aux devis de laisser la terre végétale en place. Compte tenu qu'il s'agissait d'une terre noire organique et saturée, il a été décidé d'enlever celle-ci jusqu'à un mètre sous la ligne de sous-fondation, tel que spécifié aux devis.

M. Garon: Mais ils devaient le savoir que c'était de la terre noire, de la terre organique, quand ils ont fait les plans.

M. Middlemiss: Oui. Il semblerait que c'était connu et même recommandé.

M. Garon: De?

M. Middlemiss: D'enlever jusqu'à un mètre.

M. Garon: Mais pourquoi ils ne l'avaient pas prévu dans le plan?

M. Middlemiss: Le facteur d'utilisation des déblais a été d'environ 15 % au lieu de 80 %. Donc, le déblai utilisé... C'est que c'est un problème qui devient double.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Je vais vous expliquer un peu, Mme la Présidente. Lorsqu'on s'attend à excaver un emprunt, un matériel qui est utilisable pour le remblai, donc on compte sur les quantités qu'on va enlever pour remplacer. Malheureusement, du fait que c'était de la terre organique qu'on ne pouvait pas utiliser, on était obligé de s'en débarrasser. Donc, ça devient un facteur deux; c'est qu'on perd ce qu'on voulait utiliser, donc on est obligé d'aller en chercher. Et c'est ça qui explique qu'on a eu 15 % au lieu de 80 % des matériaux qui étaient utilisables pour le remblai en dessous des stationnements et des constructions des rampes.

M. Garon: Mais ce que je ne comprends pas, lorsqu'ils ont fait le plan, c'est évident que la terre organique sa capacité portante n'est pas forte. Ça, c'est clair. Quand les ingénieurs, ces gens responsables, ont fait les plans, ils ont dû savoir que c'était de la terre organique. Ce n'est pas le secret de la bombe atomique, ça. Ce n'est pas compliqué de savoir que c'est de la terre organique. Comment ça se fait qu'ils n'ont pas prévu qu'ils devaient l'enlever et que ça n'a pas apparue à l'appel d'offres? Je ne comprends pas, parce que de la terre organique, c'est évident que...

M. Middlemiss: Oui, bien, mais il me semble. Mme la Présidente, que j'ai été très clair.

M. Garon: Même un député cale là-dedans!

M. Middlemiss: Je l'ai lu, Mme la Présidente; ça dit: L'étude des sols recommandait, dans les rampes, l'excavation complète de la terre végétale. Dans le stationnement il avait été prévu donc... On l'avait prévu et on n'avait pas calculé suffisamment de quantités. Et le fait qu'il y avait moins de matériaux utilisables, ça a créé la situation que nous vivons là.

M. Garon: Qui a fait les plans? Est-ce une firme privée ou un Ingénieur du ministère?

M. Middlemiss: Ça a été fait au ministère, Mme la Présidente.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Au ministère.

M. Garon: Par qui?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: La Direction du génie au ministère des Transports.

M. Garon: Oui, mais il y a quelqu'un qui a signé le plan. Qui est-ce qui a signé le plan? En vertu de l'imputation, j'aimerais savoir qui avait fait le plan.

M. Middlemiss: Non, bien, l'imputation, en bout de piste, comme je vous l'ai déjà dit, c'est ici que ça arrête.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: C'est moi qui suis ici aujourd'hui pour vous répondre...

M. Garon: Oui, mais qui a fait le plan?

M. Middlemiss: ...et c'est ici que ça arrête, dans le moment.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: Je ne sais pas qui c'est, comment il s'appelle. Je ne veux pas chercher à persécuter un individu, un fonctionnaire, un ingénieur.

M. Garon: Bien, ça coûte 118 000 \$ de plus.

M. Middlemiss: Oui, mais est-ce qu'identifier sur la place publique le nom de l'individu va nous faire économiser 118 000 \$?

M. Garon: Je vais vous dire une chose: Si on identifie les noms des gens qui font des erreurs, ça va contribuer beaucoup à les corriger. On est identifiés, nous, quand on fait des erreurs sur un **mosus** de temps en politique.

M. Middlemiss: **Oul**, nous autres comme élus, c'est certain. C'est pour ça...

M. Garon: Même quand on n'en fait pas. Aïe! Une terre organique! C'est des camions qui vont pour des contrôles routiers et des pesées. Si c'est une terre organique, c'est évident qu'elle ne peut pas **rester-là**. Une terre organique, tu cales, un homme cale.

Une voix: Et une femme cale.

M. Garon: Et une femme aussi, surtout en talons hauts.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour être plus spécifique, c'est le Service des projets...

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour être plus spécifique, c'est le Service des projets à Montréal, dont le directeur est M. Jean-Claude Larrivée, qui est responsable de la préparation. C'est qu'on a **sous-évalué** le montant de terre noire à l'endroit. La seule chose, Mme la Présidente, que je peux dire, et ce n'est pas une justification, c'est une constatation, c'est qu'on paie ce montant-là, mais si on l'avait identifié avant d'aller aux soumissions, le prix du contrat aurait reflété exactement les choses à faire. C'est triste que ça ait été un imprévu qui revienne. Sauf que...

M. Garon: "**C'est-y**" la même direction qui avait fait les plans de la sortie de l'autoroute 5 qui n'était pas conforme et où vous sortiez dans une station de gaz contrairement aux normes du ministère?

M. Middlemiss: C'est le même Service des projets à Montréal.

M. Garon: Vous voyez que c'est bon de poser des questions. Il serait peut-être bon de se poser des questions sur le service, là.

M. Middlemiss: Il me semble, Mme la Présidente, que nous sommes ici aujourd'hui pour vérifier les engagements et non pas faire le procès de personne.

M. Garon: Non, l'administration financière, les contribuables paient pour ça, et, moi, je pense que si on pousse plus... Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98 vérifié. J'appelle l'engagement 99.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 100.

M. Garon: 100. Voici un supplément de 3 758 452,14 \$ "pour porter à 10 465 552,14 \$ - c'est un dépassement d'à peu près 50 % - le coût du contrat pour la réfection de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain), la réparation des structures (tablier, colonnes, joints de dilatation), la réparation et modification du système de drainage ainsi que divers travaux du boulevard Sainte-Croix à l'échangeur Décarie (côté ouest), dans les municipalités de Mont-Royal et Saint-Laurent, comtés de Mont-Royal et Saint-Lau-

rent. " Alors comment expliquez-vous ce dépassement de plus de 50 % dans ce contrat? Et j'aimerais savoir qui a fait les plans des travaux et quelle était la firme qui faisait la surveillance.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme je l'indique toujours dans des cas semblables où on a des variations assez substantielles, ça semble toujours se produire lorsque nous travaillons dans du vieux, et voici un cas typique. Ça arrive à l'occasion aussi que dans du neuf on puisse avoir des variations qui vont dépasser de 10 %, mais le rapport du vérificateur a bien démontré que de façon générale au ministère des Transports on se tient assez bien dans nos 10 %. Et ici, la réponse est la même que pour la plupart des contrats sur le boulevard Métropolitain, on s'est aperçu, une fois qu'on avait cassé les dalles et le béton à réparer, qu'il y en avait plus que prévu. À ce moment-là, comme je l'indiquais aussi, lorsqu'on fait ce travail-là, on ne peut pas arrêter et dire: On va en faire la moitié tel que prévu et on va revenir l'an prochain faire le restant. Nous sommes obligés, à ce moment-là, de compléter les travaux et c'est ce que nous avons fait.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y avait? Finalement, je ne suis pas plus avancé. J'aimerais savoir pourquoi il y a un dépassement de 3 758 000 \$, qui a fait les plans, quelle firme a fait les plans et quelle était la firme chargée de la surveillance, nom et adresse.

M. Middlemiss: Les surveillants, c'est RDO, experts-conseils.

M. Garon: De quel endroit?

M. Middlemiss: De la région de Montréal. Je ne peux pas vous en dire plus que ça. La préparation des plans pour la demande de soumissions avait été faite au ministère, en régie.

M. Garon: Les plans ont été faits au ministère?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Par quel service? Le même que tantôt?

M. Middlemiss: La Direction des structures, c'était une structure, à Québec.

M. Garon: Qui est responsable du service?

M. Middlemiss: M. Jean Normand, le directeur.

M. Garon: Et qui avait signé les plans?
(20 h 15)

M. Middlemiss: Gilles Giasson, ingénieur.

M. Garon: Et quelle était la cause précise du dépassement? Vous étiez dans du vieux, je le sais, mais qu'est-ce qui n'allait pas dans le vieux?

M. Middlemiss: La variation de quantités, ça, c'était pour 2 250 060 50 \$. Des travaux imprévus, pour la somme de 1 920 046, 28 \$. Indexation imputable au décret de la construction, 200 000 \$, moins autres de 2000 \$ pour faire 4 368 106, 85 \$. Vu qu'il y avait une disponibilité de 609 000 \$ dans le contrat original, la demande du contrat présent est de 3 758 452, 14 \$.

M. Garon: Le contrat original était de combien et les imprévus étaient de combien?

M. Middlemiss: Le contrat était de 6 097 445, 29 \$ avec les 609 654, 71 \$ pour une somme de 6 707 100 \$.

M. Garon: Et l'appel d'offres, quelle différence entre le premier et le deuxième? C'était qui le premier et qui était le deuxième? Bien, le premier, c'est Mole Construction, mais le deuxième?

M. Middlemiss: Bien, ça, on ne l'aurait pas ici, hein, vu que ce n'est pas le contrat original. Ça, ici, c'est surtout pour justifier, expliquer le supplément demandé.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des avenants de dépassement?

M. Middlemiss: Oui. Il n'y a pas de problème là.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 100 vérifié sous réserve. Engagement 101?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 101?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 102? Alors, 102 est vérifié?

M. Garon: Attendez. Ce ne sera pas long. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 102, vérifié. Les engagements d'octobre 1990 sont vérifiés. J'appelle les engagements de novembre 1990. L'engagement 1.

Novembre

M. Garon: On est rendu à novembre. Si on pouvait finir novembre. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Garon: Avez-vous quelque chose là-dessus? Vérifié. Vous avez pris le deuxième, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. L'engagement 3.

M. Garon: Un instant. Pourquoi avez-vous pris le deuxième plutôt que le premier? Ce n'est pas marqué. Talon Sebeq Inc., était à 74 250 \$, vous avez donné le contrat à 75 000 \$... Non. C'est parce que ce n'est pas le même prix. Il y a une erreur peut-être? C'est parce que c'est marqué 75 000 \$ alors qu'il avait soumissionné à 74 250 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le maximum.

M. Garon: Je comprends, c'est le maximum, mais s'il y a soumissionné à 74 250 \$, pourquoi on lui donne le maximum 75 000 \$ qui était le prix du deuxième soumissionnaire, Construction Soter inc?

M. Middlemiss: D'accord. C'est que l'engagement maximum était pour 75 000 \$, mais le prix qu'on a eu, c'est 74 250 \$ en soumission.

M. Garon: Et l'engagement est-il au prix qu'il a donné ou bien si c'est un engagement de 75 000 \$?

M. Middlemiss: Non, au prix du contrat.

M. Garon: Ça doit être...

M. Middlemiss: Disons que les 75 000 \$, on pourrait dire, c'était l'estimé du ministère au maximum et lui est arrivé à 74 250 \$.

M. Garon: Le montant de l'engagement est à 74 250 \$.

M. Middlemiss: C'est ça. On va payer le montant du contrat.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 2, vérifié. L'engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 6.

M. Garon: Est-ce qu'on est dans le grade 2, là? C'est toujours 3M. Il y a eu des soumissions.

M. Middlemiss: C'est ça, oui. Il y a d'autres fournisseurs qui peuvent fournir cette qualité-là.

M. Garon: Vérifié.

M. Middlemiss: Merci.

M. Garon: Bienvenue.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9.

M. Garon: Un instant. "Contrat pour une presse de compactage à cisaillement giratoire incluant accessoires, frais de mise en service et formation. M.A.P. France." La France, c'est grand un peu. C'était quoi, l'affaire? Ah, c'est des francs. 128 882,10 \$ canadiens. Il n'y a personne qui peut faire ça ici? Quel est le but d'acheter une presse de compactage à cisaillement giratoire en France?

M. Middlemiss: C'est une façon en laboratoire de vérifier les mélanges pour l'orniérage. Et le seul endroit où on pouvait l'avoir, c'était en France.

M. Garon: Parce que dans le reste de l'Amérique du Nord ils n'en ont pas. Ils n'ont pas d'orniérage, ils n'ont pas besoin de machines pour le calculer, et c'est ça la réponse.

M. Middlemiss: On m'indique, Mme la Présidente, que le seul endroit où on pouvait l'avoir, c'était en France et on est allés la chercher. Je suis convaincu que, si on avait pu l'avoir en Amérique du Nord à moins cher, on serait allés la chercher.

M. Garon: Parce qu'ils n'ont pas d'appareil comme ça aux États-Unis?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que c'est un appareil qui a été développé par les Français et qu'à notre connaissance il n'est pas disponible en Amérique du Nord. Ils ont travaillé sur ça; au lieu de poser l'asphalte et ensuite de voir s'il y a de l'**orniéragé**, c'est qu'on fait les mélanges et on vérifie en laboratoire avec cette roue-là qui roule, qui fait l'équivalent du roulage sur une chaussée et on voit si le mélange résiste ou non à l'orniéragé. Et on pourrait le voir au laboratoire. Je suis allé le voir, Mme la Présidente. On l'a, le laboratoire, ici.

M. Garon: Mais l'orniéragé, ça dépend des camions trop pesants. Comment la machine peut savoir s'il va passer des camions trop pesants?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: L'orniéragé...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...une des raisons, c'est des camions trop pesants. La machine vérifie **quoi**? Elle ne peut pas prévoir si des camions trop pesants vont passer.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on fait des mélanges, on fait la surveillance pour s'assurer que les charges... C'est pour les charges qui sont **permissibles** sur le réseau routier. Donc, on simule des charges équivalant aux charges maximums permises, avec les cycles aussi.

M. Garon: Avant autorisation de dépassement du ministre? Les charges légales ou les charges excédentaires permises par la régie, la société ou encore celles **au-delà** de ça que permet le ministre?

M. Middlemiss: On parle des charges **permissibles**, de façon régulière. Il y a des charges qui peuvent arriver à l'occasion qu'on va permettre et celles-là, on va les permettre en autant qu'elles n'endommagent pas la chaussée.

M. Garon: Mais c'est quoi, le poids que vous testez? C'est le poids légal, le poids du règlement, le poids excédentaire que peut permettre la régie ou le poids surexcédentaire que peut permettre le ministre?

M. Middlemiss: C'est la charge légale avec un certain facteur additionnel pour des raisons de sécurité parce que, la nature étant ce qu'elle est, il y a des gens qui vont les dépasser. Donc, on met toujours un facteur de sécurité. C'est la même chose dans un pont, c'est la même chose

dans une structure, il y a toujours un facteur de sécurité pour des choses qu'on ne peut pas prévoir, malheureusement, et qui peuvent se produire.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8, vérifié. J'appelle l'engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 12.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 13.

M. Dufour: À 12, j'aurais une question. Les poteaux en acier galvanisé de 2 et 3 mètres, ça sert à quoi?

Une voix: À des catadioptrés. C'est marqué là.

M. Middlemiss: C'est pour des panneaux de...

M. Dufour: Vous avez l'air de savoir ce dont vous parlez, **mais** je suis convaincu que vous ne le savez pas.

M. Middlemiss: C'est des poteaux pour des panneaux de signalisation de type 1.

M. Dufour: Donc, il n'y a pas de danger que les automobilistes frappent ces poteaux-là, règle générale. Parce que les poteaux d'acier, on les a enlevés dans les municipalités, ce n'est pas pour rien. On tuait du monde avec ça. On a mis des poteaux en aluminium et, là, je m'aperçois que vous mettez des poteaux d'acier. Est-ce que vous avez des indices de sécurité par rapport à ça? C'est des questions de morts ça, ce n'est pas des affaires d'enfants d'école. On les a enlevés, dans les villes. **Ça** coûte une fortune, les poteaux d'aluminium, mais c'est moins dangereux **pour** tuer du monde. Je demande où vous les mettez.

M. Middlemiss: C'est des petits poteaux de **délinéateurs**, ce n'est pas les gros poteaux. C'est

les réflecteurs qu'on a au bord de la route...

M. Dufour: Oui.

M. Middlemiss: ...lorsqu'on s'en vient. C'est ces petits poteaux-là.

M. Dufour: Ah! Ça, ça **plie** assez facilement.

M. Middlemiss: **Oul.** Si tu frappes ça, ça plie.

M. Dufour: Ça va.

M. Middlemiss: Ce n'est rien de...

M. Dufour: Je pensais que c'était, de la manière que c'est... On n'a pas tellement d'explications. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement **12** est vérifié. L'engagement **13**.

M. Garon: On achète beaucoup de poteaux en acier. Ils sont fabriqués où, ces poteaux en acier là. L'acier vient d'où?

M. Middlemiss: De LaSalle. C'est le groupe...

M. Garon: Je comprends qu'il vient de LaSalle, **mais** l'acier pour la faire vient d'où? Parce que, avec toute la quantité d'alumineries qu'on a au Québec, on pourrait penser peut-être à mettre des poteaux en aluminium.

M. Middlemiss: Ça respecte le contenu québécois. Donc, s'il y a des producteurs d'acier au Québec, on respecte les normes d'octroi des contrats.

M. Garon: Quel est le contenu québécois des poteaux en acier galvanisé ici? Le savez-vous? Quel est le contenu québécois des poteaux en acier galvanisé?
(20 h 30)

M. Middlemiss: Non. Peut-on le vérifier? Mme la Présidente, on va sortir le dossier et on avisera la commission. On ne l'a pas, ici, dans les documents qu'on a présentement.

M. Garon: J'aimerais savoir quel est le contenu québécois des poteaux en acier galvanisé et quel est le contenu québécois des poteaux en aluminium.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'engagement 13?

M. Garon: Je n'ai pas eu de réponse.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour les poteaux en acier galvanisé, on ne le sait pas. On va vérifier et vous donner la réponse. Pour les

poteaux en aluminium, on m'indique que, la plupart du temps, on achète ça de **Pole-Lite** au Québec, ici, et, si ce n'est pas disponible, on va en chercher dans une compagnie en Ontario avec un produit québécois de 10 %. Mais, de préférence, c'est Pole-Lite, ici, au Québec.

M. Garon: De quel endroit?

Une voix: **Saint-Phillipe-de-La Prairie.**

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 13, vérifié. Engagement 14.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 16.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 17.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 18.

M. Garon: "Contrat pour la correction et la couche d'usure à l'enrobé bitumineux sur la route 368, dans les municipalités de Sainte-Famille..." Ça **m'apparaît** un gros montant pour 12,5 kilomètres d'asphalte". Pour la correction et la couche d'usure à l'enrobé bitumineux sur la route 368." Ça comprenait quoi, ce contrat-là, qui est de 544 000 \$ avant les imprévus, pour 12,5 kilomètres? Ce n'est pas une route très large, la route de Sainte-Famille, dans le comté de Montmorency, sur l'île d'Orléans.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on trouve que c'est normal. C'est une soumission publique et le plus bas soumissionnaire, c'est celui-là.

M. Garon: Quel était le coût pour la correction? Quel est le coût pour la couche d'usure à l'enrobé bitumineux? La correction, c'est quoi au juste, là? Parce que, moi, à première vue, ça m'apparaît cher si c'est seulement de l'asphalte. Habituellement, vous allez selon les prix négociés et, là, vous allez en soumissions.

M. Middlemiss: Oui, parce que c'est plus de 500 000 \$.

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Et on arrive dans les prix. Il y a correction et couche d'usure.

M. Garon: La correction, c'est quoi?

M. Middlemiss: Bien, c'est d'arriver, probablement, à remplir un peu les dépressions et, après ça, on arrive et on met une couche d'usure par-dessus, parce que, si on met une couche d'usure et qu'on continue à suivre les trous, ce n'est pas le diable bon. Donc, il y a une correction qui se fait.

M. Garon: L'estimé du ministère était à combien?

M. Middlemiss: 495 331 \$.

M. Garon: Combien ça a coûté?

M. Middlemiss: La plus basse soumission est à 544 000 \$.

M. Garon: Oui, mais le coût réel? L'estimé est en bas de 500 000 \$, là. Vous auriez pu négocier en bas de 500 000 \$. L'estimé était de 495 000 \$.

M. Middlemiss: On m'indique qu'ici, à Québec, en plus d'être proche des 500 000 \$, c'est toujours en soumissions publiques. À Montréal, c'est pareil, parce que, là, il y a de la concurrence. La raison pour laquelle, en région, on a négocié, c'est parce qu'il n'y avait pas toujours de la concurrence et, lorsqu'il n'y a pas de concurrence, c'est à ce moment-là que les prix peuvent être plus élevés que négociés.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 18, vérifié. Engagement 19.

M. Garon: Ça va. Engagement 19, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 20.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 21.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 22.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22.

M. Garon: Est-ce que les coûts ici ont été respectés: 1 350 000 \$ pour effectuer les travaux d'ingénierie sur la 30 pour contourner la réserve de Kahnawake?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce contrat-là n'est pas terminé. Si vous vous souvenez, l'an passé on a fait une chaussée. On s'en vient faire l'autre chaussée cette année. Donc, le contrat n'est pas terminé encore, je ne peux pas vous donner la réponse.

Mme Cardinal: Il fait bon de vous l'entendre dire.

M. Middlemiss: Ah oui! On espère commencer le plus tôt possible pour cette deuxième chaussée.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Quel bout avez-vous de fait? Ce bout-là n'est pas fait du tout, lui non plus?

Mme Cardinal: Oui, il est fait, la première partie.

M. Middlemiss: Oui. Il y a une partie qui a été faite et l'autre partie... On va revenir faire l'autre chaussée. On a fait une chaussée et on s'en vient faire l'autre chaussée.

M. Garon: Mais est-ce que le coût a été respecté ou si ça a coûté plus cher?

M. Middlemiss: Dans la première partie?

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: A date, ça va bien.

M. Garon: Il ne prend pas de chance. Le gars dit oui, puis il dit: À date, ça va bien.

M. Middlemiss: C'est dans du nouveau, Mme la Présidente. C'est toujours un peu plus facile.

M. Garon: Il atténue toujours.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 21 est vérifié.

M. Garon: Vous vous méfiez de vos fonctionnaires, parce que vous avez toujours une réponse plus prudente que le fonctionnaire qui vous conseille quand on l'entend.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsqu'on a une réponse qui est définitive, tout est complété, on dit oui. Mais présumer qu'on ne peut pas avoir de changements en cours de route, je ne pense pas que j'aie cette possibilité-là de voir l'avenir. Si je le pouvais, je ne serais certaine-

ment pas lci.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
L'engagement 22.

M. Garon: L'engagement 22, est-ce que c'est fait?

M. Middlemiss: C'est la même chose.

M. Garon: C'est la surveillance... Ce n'est pas les mêmes affaires.

M. Middlemiss: C'est la même chose. Il y avait trois tronçons.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
L'engagement 23.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
L'engagement 24.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.
L'engagement 25.

M. Garon: "Contribution accordée pour des coûts de construction d'un collecteur pluvial nécessité pour canaliser les eaux de ruissellement captées le long de l'autoroute 20 dans les limites de la ville de **Pincourt**, comté de **Vaudreuil-Soulanges**." Il semble que le bénéficiaire, c'est la corporation municipale de la ville de Pincourt, comté de Vaudreuil: 1 060 000 \$. Alors, comme il s'agit de l'autoroute 20, comment se fait-il que ce soit une contribution de la municipalité? La 20, il me semble que c'est la responsabilité du ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui. Ça fait partie d'un protocole d'entente. Donc, on a dû juger à propos qu'il y avait une certaine responsabilité à la municipalité et la répartition des coûts, c'est que la contribution du ministère des Transports est de 1 060 000 \$ et la contribution municipale est de 1 465 000 \$, soit 38 % et 62 % respectivement.

M. Garon: Et le chemin est sous la responsabilité municipale ou gouvernementale?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Dans le cas de ce chemin-là...

M. Middlemiss: La route 20, c'est certainement une responsabilité provinciale, du ministère des Transports. Mais, vu que la municipalité de Pincourt prévoit développer une partie de son

territoire adjacent à la route 20, à cette fin, elle désire canaliser les eaux de ruissellement dans un collecteur pluvial. Donc, il y aurait une partie du collecteur pluvial qui serait là pour desservir le futur développement de la ville de Pincourt. Donc, c'est normal qu'il y ait une participation par la municipalité. C'est pour l'aider à faire son développement.

M. Garon: Mais le collecteur pluvial sert à quoi? À la 20 ou à autre chose en même temps?

M. Middlemiss: Les deux.

M. Garon: Il sert à quoi, à part la 20?

M. Middlemiss: C'est que les eaux de ruissellement qu'on avait dans un fossé le long de la 20 sont maintenant canalisées dans l'égoût pluvial que la municipalité de Pincourt a installé.

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'on peut avoir une copie du protocole d'entente?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26.

M. Garon: 26. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28.

M. Garon: Saint-Fidèle, Les Éboulements, Saint-Irénée. Eh, démon! Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 30.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 32.

M. Garon: Vérifié.

33. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Ah! Ah! Vérifié.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Engagement 34, vérifié.

35. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

36. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

37. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement

M. Garon: Excusez, 36. "Réclamation sur le contrat 888-2401-8 concernant les travaux de réparation des bases de pilier d'un pont au-dessus de la rivière La Sarre, route 111, comté d'Abitibi-Ouest. " La réclamation provient de quoi, pour des travaux effectués en quelle année? Qui a établi qu'il y avait une réclamation à payer? C'est un tribunal, un arbitre ou le ministère qui a accepté?

M. Middlemiss: Cette fois-ci, suite à l'exécution des travaux, l'entrepreneur a présenté, le 29 janvier 1989, une réclamation au montant de 157 102, 14 \$. Après analyse de cette réclamation par le Service des réclamations du ministère des Transports, il a été recommandé de faire une offre pour un montant de 54 504, 53 \$ que l'entrepreneur a acceptée. Donc, il semblerait que, lorsqu'on réussit à négocier, ça nous coûte moins cher que d'aller devant la cour. Donc, c'est pour ça qu'on tente dans la mesure du possible de négocier ces demandes-là. Vous remarquez...

M. Garon: Ces travaux ont débuté en quelle année?

M. Middlemiss:... qu'on a donné la moitié, à peu près, de la demande, un tiers de la demande.

M. Garon: Les travaux ont débuté en quelle année? Quelle était la raison de la réclamation?

M. Middlemiss: Ce sont des troubles de bétonnage sous l'eau.

M. Garon: En quelle année les travaux ont-ils été faits?

M. Middlemiss: En 1988.

M. Garon: Parfait! Le coût total des travaux? La réclamation était par rapport à des travaux d'un coût total de combien?

M. Middlemiss: Le montant final des travaux: 193 429, 53 \$.

M. Garon: Incluant les 54 000 \$?

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: Avant les 54 000 \$, c'était 139 000 \$.

M. Middlemiss: Excusez! Excusez, là!

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: Le montant de 193 429 \$. c'était avant la réclamation.

M. Garon: O. K. Il réclamait 154 000 \$ et ils ont payé 54 000 \$. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 36, vérifié. L'engagement 37.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38.

M. Garon: Qu'est-ce que c'est ça? "Contrat pour fournir, au cours des années budgétaires 1990-1991 et 1991-1992, un service de rétro-information électronique afin de collecter les informations diffusées dans les médias électroniques (radio et TV). " C'est pour enregistrer des programmes de télévision et des programmes de radio, un peu un genre de CAD miniature? CAD, c'était au bureau du premier ministre entre 1970 et 1976.

M. Middlemiss: C'est pour fournir, au cours des années budgétaires 1990-1991 et 1991-1992, un service de rétro-information électronique afin de collecter les informations diffusées dans la masse électronique, radio et télévision. (20 h 45)

M. Garon: Pourquoi vous faites ça?

M. Middlemiss: Pour avoir un suivi de l'information électronique à la radio et à la télévision.

M. Garon: Oui, mais ça vous donne quoi d'avoir ça, là? À quoi ça sert, ça? Vous enregistrez des programmes de radio et des programmes de télévision? C'est 25 000 \$ par année.

M. Middlemiss: C'est la collecte de l'information sur le réseau routier, qui est disponible, qui est enregistrée, qui passe à la radio et à la

télévision.

M. Garon: Vous ne savez pas ce qui va passer là, vous; vous enregistrez tout. Vous enregistrez quoi?

M. Middlemiss: Non.

M. Garon: Vous ne savez pas d'avance ce que ce sera, ce qu'il va y avoir dans les nouvelles.

M. Middlemiss: C'est eux qui nous fournissent l'information après que ça a passé, ce n'est pas avant; après que ça a passé, ils nous fournissent de l'information.

M. Garon: Quel est le but?

M. Middlemiss: C'est pour savoir ce qui se dit concernant le ministère des Transports.

M. Garon: Qui analyse ça?

M. Middlemiss: Oui. Par exemple, Mme la Présidente, c'est lorsque le député de Lévis fait une conférence de presse sur le ministère des Transports, on obtient des renseignements de cette source-là.

M. Garon: Qu'est-ce que vous faites avec ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que Je suis obligé de répondre?

M. Garon: Non, mais vous ne faisiez pas ça avant, ça, c'est nouveau.

M. Middlemiss: Non, ça existe dans tous les ministères.

M. Garon: C'est récent.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que ça existe dans tous les ministères et ça a dû exister au ministère de l'Agriculture entre 1976 et 1985.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Ça a toujours existé.

Une voix: Ce n'était peut-être pas la même firme, mais ça a toujours existé.

M. Middlemiss: Ces renseignements-là viennent dans les Communications et on m'indique que ça a toujours existé et ce n'est pas seulement au ministère des Transports, c'est dans tous les ministères.

M. Garon: Là, ce n'est pas une revue de presse, ça, c'est la radio et la télévision. Je n'ai jamais entendu parler que ça existait ailleurs. C'est la première fois que je vois ça dans tous les engagements financiers que j'ai faits à date.

M. Middlemiss: Ah! Il a dû y en avoir...

M. Garon: Vous, vous faites ça depuis combien d'années? C'est la première fois que je vois ça dans les engagements financiers des Transports aussi.

M. Middlemiss: Oui. Ça vient du ministère des Approvisionnements et Services qui s'occupe de faire tout ça pour tous les ministères du gouvernement du Québec.

M. Garon: Ah! Mais ça, c'est un service qui est offert depuis quand?

M. Middlemiss: Bien, nous autres, on dirait peut-être depuis 1985. Au moins depuis 1985 qu'on répond pour. Avant, on me dit que c'était peut-être Bowdens au lieu de la firme dont on parle maintenant.

M. Garon: C'est qui, ça Bowdens? Bowdens, c'est quoi, ça?

M. Middlemiss: Bowdens, c'est une firme qui fournit les mêmes services que Caisse, Chartier et Associés.

M. Garon: Qu'est-ce qu'elle vous fournit au juste, des vidéos?

M. Middlemiss: Non, les renseignements, les transcriptions de ce qui se passe. C'est écrit là, hein. Un genre de **telbec**... Non? C'est ça. C'est un imprimé où est écrit ce qu'on a dit, ce que vous dites dans vos conférences de presse.

M. Garon: Oui, mais je n'en dis pas pour 50 000 \$.

M. Middlemiss: Non, non, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, vous et d'autres et tous les renseignements concernant le réseau routier sur les accidents, la sécurité routière, des choses comme ça.

M. Garon: Moi, si c'est rien que pour me surveiller, je peux vous envoyer une copie de ce que je fais et vous allez sauver 50 000 \$.

M. Middlemiss: Ah non, non, non. On ne dépenserait pas cette somme-là pour vous surveiller du tout, Mme la Présidente.

Peut-être qu'on pourrait faire une vérifica-

tion, Mme la Présidente. Ce serait peut-être intéressant que le député de Lévis vérifie si ça existait entre 1976 et 1985. Ça a dû exister. Peut-être qu'on ne s'en servait **pas**, mais ça existait.

Une voix: Ça venait du ministère des Communications.

M. Middlemiss: Oui. Il y a peut-être eu des changements et que ça venait, Mme la Présidente, du ministère des Communications à ce moment-là.

M. Garon: Moi, je n'ai jamais vérifié les engagements financiers du ministère des Communications...

M. Middlemiss: Oui.

M. Garon: ...mais je n'ai jamais vu ça dans les engagements financiers de tous les ministères pour lesquels je regarde ça.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, avant 1984, la personne qui venait ici défendre les engagements financiers était le président du Conseil du trésor. J'en ai fait pendant longtemps, moi, de l'autre côté. Et ce n'était certainement pas le ministre sectoriel qui venait ici. Donc, c'était le président du Conseil du trésor qui venait...

M. Garon: On les faisait.

M. Middlemiss: Les engagements financiers?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Peut-être un an, vers la fin, avec le changement, mais la majorité du temps...

M. Garon: J'ai eu des questions de M. Picotte pendant des années.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ça, c'est les crédits. Les engagements financiers, c'était le président du Conseil du trésor. On avait eu Yves Bérubé, Mme Pauline Marois, M. Lessard. Ça, c'est entre 1981 et... Je pense que c'est en 1984 qu'on a changé un peu. On a changé en 1984.

Une voix: Vous êtes dans le vieux.

M. Middlemiss: Ça se faisait comme ça à ce moment-là. À ce moment-là, c'était le président du Conseil du trésor qui venait ici avec tout le livre. Il pouvait répondre à toutes questions, à tous les ministères. Tandis que, là, c'est...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie d'un genre de rapport que vous recevez en vertu de ce contrat-là?

M. Middlemiss: Un exemple? Oui, oui. Pas de problème.

M. Garon: Un exemple de radio et de télévision?

M. Middlemiss: Est-ce que vous préférez quelque chose que vous avez dit, vous?

M. Garon: Non. Quelque chose que d'autres disent, peut-être que je dis aussi. J'aimerais voir les autres aussi.

M. Middlemiss: Pas de problème.

M. Garon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38, vérifié sous réserve.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 39.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 40.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 41.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 42.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 43.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 44.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 45.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 46.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement

47. pas 100 000 \$, qui représente le coût total.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Garon:** Bon!
48. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- M. Middlemiss:** C'est dans le comté de Lavolette?
- M. Garon:** Là, c'est le contrat initial, avant dépassement?
- Une voix:** Oui.
- M. Middlemiss:** O.K.
- M. Garon:** Vérifié.
48. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
55. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
56. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
49. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
57. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
50. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
58. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
51. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
59. **M. Garon:** À l'engagement 58, payez-vous à 100 % ou si le fédéral paye un peu pour le "nettoyage et le recouvrement de peinture d'une partie du pont de Québec"? Est-ce que vous payez à 100 %? C'est quoi?
- La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, l'engagement 58?
52. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
53. **M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement
54. **M. Garon:** De quoi s'agit-il ici? "Contribution accordée pour l'étude technique du pont de Mékinac dans la municipalité de Boucher, sans désignation - s.d., ça veut dire sans désignation - comté de Lavolette." De quoi s'agit-il pour 100 000 \$ de contribution?
- M. Middlemiss:** La municipalité régionale de comté de Mékinac ayant expliqué le désir de faire une étude technique du pont de Mékinac, le ministère veut y participer sous forme de contribution.
- M. Garon:** Quel pourcentage?
- M. Middlemiss:** Un montant ne dépassant
- M. Middlemiss:** Mme la Présidente, le pont de Québec, la structure elle-même, c'est le fédéral. Toutefois, la chaussée et la structure en dessous qui supporte la chaussée, c'est notre responsabilité, et c'est cette partie-là qu'on a peinte.
- M. Garon:** Vérifié.
- La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement
59. **M. Garon:** Vérifié. Ah! Attends un peu!
- M. Middlemiss:** Le partage des juridictions n'a jamais été si clair.
- M. Garon:** C'est quoi, ça, des travaux de

microrevêtement?

M. Middlemiss: Lequel, l'engagement 59?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59.

M. Garon: Dans les municipalités de Saint-Hubert, Longueuil et Saint-Bruno. Microrevêtement?

M. Middlemiss: C'est encore expérimental, c'est qu'on mêle du bitume avec du latex qu'on met en couche très mince pour préserver la chaussée.

M. Garon: Qu'est-ce qui est en couche très mince, le bitume ou le latex?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Les deux. C'est un bitume avec du latex dedans; c'est un mélange qu'on met en couche très mince pour tenter de protéger la chaussée et c'est sous forme expérimentale.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vous expérimentez quoi au juste?

M. Middlemiss: Pour voir si ça protège bien la chaussée.

M. Garon: Et le latex, c'est quoi, ça? "Latex" ou latex?

M. Middlemiss: Pour moi, c'est quelque chose qui rend la chaussée plus imperméable; ça lui donne de l'élasticité et elle est plus imperméable; donc, ça empêche l'eau d'entrer en dessous et, en gelant, ça ne soulève pas et ne brise pas l'asphalte.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: C'est des projets-pilotes.

M. Garon: Est-ce que ça donne des bons résultats? Là, vous avez fait ça l'automne dernier.

M. Middlemiss: On vérifie. Je n'ai pas la réponse exacte que vous voudriez avoir: oui, c'est bon ou non, ce n'est pas bon.

M. Garon: Mais quand?

M. Middlemiss: Nous sommes en train de vérifier. Ça a dû être déposé en 1990, il me semble? En 1990.

M. Garon: Avez-vous des rapports prélimi-

naires?

M. Middlemiss: Donc, ça fait à peine un an. Ça va faire à peine un an...

M. Garon: Puis?

M. Middlemiss: ...à l'automne.

M. Garon: À date, est-ce que ça se comporte bien?

M. Middlemiss: O.K. On m'indique que le rapport à date... Après une courte période de temps - ça peut changer, il y a eu seulement un hiver et ça a gelé seulement une fois là, on pourrait avoir des surprises plus tard - à date ça semble **blen** aller.

M. Garon: O.K. Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 60.

M. Garon: **Mais** vous attendez d'avoir un rapport sur combien d'années pour avoir un rapport probant là-dedans?

Une voix: Trois, quatre ans.

M. Middlemiss: Il me semble que deux ou trois ans, avoir deux hivers, le gelage, le dégelage, ces choses-là, **voir** le soulèvement, voir ce que ça donne. Il me semble qu'on est mieux de prendre le temps que ça prend avant de se lancer à dépenser dans des choses pour s'apercevoir que ce n'est pas bon après. On prendra le temps que ça prend, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha!

M. Garon: Bon.

M. Doyon: Est-ce que ça se **fait** ailleurs, M. le ministre?

M. Middlemiss: Oui, c'est une technique européenne qui se fait ailleurs et, comme l'a si bien dit ce matin le député de Lévis, ça ne gèle pas là-bas en France, **mals**, ici, ça gèle et on veut s'assurer que c'est **blen fait**.

M. Doyon: Est-ce que c'est seulement en France ou dans d'autres pays aussi, M. le ministre? Non, parce que, en Norvège, ça gèle et en Suède aussi.

Une voix: En Hollande.

M. Middlemiss: En Hollande?

M. Doyon: En Hollande, ça gèle moins un peu.

M. Middlemiss: Oui. On pourrait peut-être vérifier si on le fait là-bas aussi. D'accord.

M. Doyon: Oui, oui. Peut-être que ce serait Instructif.

M. Middlemiss: Oui, oui.

Une voix: Vous voulez aller en mission, vous!

M. Doyon: Je pourrais aller voir ça, moi.
(21 heures)

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59, vérifié. L'engagement 60.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 61.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 62.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 63.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 64.

M. Doyon: Je m'excuse, à 63, est-ce que M. le ministre me permettrait? Je voudrais m'instruire un peu. C'est quoi du "bitume polymère Styrelf"? C'est une sorte de bitume spécial qui est utilisé simplement dans certaines conditions?

M. Middlemiss: C'est un bitume polymère là qui permet à des basses températures de moins fissurer et qui devrait aussi avoir une plus grande résistance à l'ornièrage.

M. Doyon: Est-ce que c'est expérimental aussi?

M. Middlemiss: Non.

M. Doyon: C'est employé régulièrement?

M. Middlemiss: On s'en est servi sur le boulevard Métropolitain surtout...

M. Doyon: Merci beaucoup.

M. Middlemiss:... où sont les charges et le volume de circulation.

M. Doyon: Merci beaucoup.

M. Middlemiss: Bienvenue.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 63, vérifié. L'engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 65.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 69.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 71.

M. Garon: Bon! Dépassement. Supplément de 3 253 313, 98 \$ "pour porter à 9 939 313, 98 \$ le coût du contrat pour la réfection de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain), incluant des travaux de réparation des structures (tablier, colonnes, joints de dilatation), de réparation et de modification du système de drainage ainsi que différents travaux, de la rue Colbert au boulevard Saint-Michel, dans la municipalité de Montréal, comté de Viau."

Je voudrais savoir le prix du montant initial de l'appel d'offres, avant les imprévus.

M. Middlemiss: Le contrat était pour 6 079 208, 61 \$; imprévus et variations qui sont de 10 %, 606 791, 39 \$, pour un total de 6 686 000 \$.

M. Garon: Donc, il y a presque 4 000 000 \$ plus haut en imprévus et dépassements.

M. Middlemiss: 3 253 313 \$.

M. Garon: Non, plus que ça. Il y avait déjà 600 000 \$ d'imprévus, au-dessus de 600 000 \$, presque 700 000 \$ d'imprévus. Alors, ça dépend de quoi?

M. Middlemiss: Une seconde, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le ministre.

M. Middlemiss: C'était 6 000 000 \$, mais il y avait les 606 000 \$ là.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: On les enlève ceux-là.

M. Garon: Bien non, ce sont les imprévus.

M. Middlemiss: Des 3 000 000 \$, oui, oui, oui.

M. Garon: Ce n'est pas automatique, là.

M. Middlemiss: Vous posez la question, c'est moi qui donne les réponses.

M. Garon: Ah oui. Mais c'est pour ça que je dis: Imprévus et dépassements totalisent près de 4 000 000 \$.

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le ministre.

M. Middlemiss: Non. Mme la Présidente, je pense que je vais énumérer les choses. C'est qu'on venait de parler là que le contrat était de 6 686 000 \$. Maintenant, quels sont...

M. Garon: Avant imprévus ou après?

M. Middlemiss: Une seconde là. Après. Le contrat était à 6 079 208 \$...

M. Garon: C'est ça.

M. Middlemiss:... plus 606 791, 39 \$. Donc, au total, les crédits, les montants disponibles pour ce contrat-là étaient de 6 686 000 \$. Maintenant, on demande pour les variations de quantités 1 686 886, 79 \$, des travaux imprévus pour 2 013 218 \$, indexation au décret de l'industrie de la construction, 100 000 \$, et les taux de transport 60 000 \$, pour un total de 3 860 105, 37 \$. Il y avait déjà une disponibilité

de 606 791, 39 \$, donc la présente demande est pour 3 253 330, 98 \$.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va, M. le député? L'engagement 71 vérifié?

M. Garon: Alors, c'est un dépassement considérable; les imprévus et le dépassement, c'est autour de 65 %. Ça dépend de quoi, là? Qu'est-ce qui s'est passé?

M. Middlemiss: Bien, Mme la Présidente, ça ne me fait rien de le répéter...

M. Garon: Non, mais je veux dire en gros.

M. Middlemiss: C'est les quantités, je vous l'ai dit. Les variations de quantités, il y avait 1 000 000 \$...

M. Garon: Les quantités de quoi?

M. Middlemiss: De béton. On parle de béton là.

M. Garon: Oui. Quelle sorte de béton?

M. Middlemiss: Du béton-ciment et certain du béton bitumineux aussi.

M. Garon: C'est du béton gunite...

M. Middlemiss: Il y a l'excavation...

M. Garon:... ou polymérisé?

M. Middlemiss: Polymère. Je peux vous donner... Il y a l'éclairage temporaire... Si vous voulez, je vais vous énumérer toutes les choses.

M. Garon: Non, non.

M. Middlemiss: L'éclairage temporaire, pour 23 595 \$; l'excavation de première classe pour les regards, 9350 \$; des boucles de détection qu'on a mises dans la route pour utilisation future, pour 28 070 \$.

M. Garon: Les gros montants?

M. Middlemiss: Réparations M-1 et M-2 au tablier supérieur...

M. Garon: Les gros montants?

M. Middlemiss:... 15 000 \$; ancrage, 19 000 \$; traits de scie au tablier inférieur 48 000 \$; scellement des surfaces 114 000 \$; réparation M-5, 5 au tablier inférieur, 671 920 \$. Les quantités prévues étaient 675 mètres carrés, quantité finale 1480 mètres carrés, au prix unitaire de 454 \$. Imperméabilisation des dalles en plus, 526 305 \$.

M. Garon: Et est-ce que tout le contrat est en dépassement? Qu'est-ce qui s'est passé, l'événement qui a suscité le dépassement? Parce que là vous avez un paquet... L'éclairage en plus.

M. Middlemiss: Oui, c'est des petits montants.

M. Garon: O.K. C'est pour ça que je demande: Qu'est-ce qui fait qu'il y a eu un dépassement de cette ampleur-là?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, lorsque l'entrepreneur a débuté les travaux, il s'est aperçu qu'on était obligé de doubler les quantités pour s'assurer de faire un travail acceptable et sécuritaire. Malheureusement, avant la préparation des plans, les méthodes qu'on avait pour l'évaluation, on les a utilisées et on est arrivé avec des montants.

M. Garon: Qui avait fait les plans?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Garon: Qui avait fait les plans de ces travaux-là?

M. Middlemiss: Le ministère.

M. Garon: Qui?

M. Middlemiss: Ça doit être encore le Services des structures.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça doit, c'est qui?

M. Middlemiss: Le Service des structures.

M. Garon: Bon.

M. Middlemiss: M. Gilles Giasson.

M. Garon: Le même que tantôt.

M. Middlemiss: C'est ça, oui. Mais, Mme la Présidente, regardez...

La Présidente (Mme Pelchat): Je m'excuse, M. le ministre, j'aimerais juste rappeler au député de Lévis qu'on est encore sur le boulevard Métropolitain, là, c'est toujours le...

M. Middlemiss: Oui, c'est encore le même.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Pelchat): Allez-y, M. le ministre.

M. Middlemiss: Et c'est le problème, Mme la Présidente, de travailler dans quelque chose

comme le boulevard Métropolitain. La seule façon dont on pourrait déterminer exactement les quantités, ce serait probablement de tout casser, puis voir ce qui reste debout et remplacer ce qui manque. Mais faire ça, il me semble que ce serait dépenser beaucoup d'argent avant de donner le contrat de construction.

La Présidente (Mme Pelchat): Et causer bien des problèmes aux gens de Montréal.

M. Middlemiss: Toutefois, je dois dire que, si nous regardons l'évolution et les premiers contrats sur le boulevard **Métropolitain**, aujourd'hui, on a réussi, à cause de l'expérience vécue, à réduire ces montants-là. Mais, coûte que coûte, avoir su avant, le prix aurait été la même chose, Mme la Présidente. Ça, je pense qu'il faut...

M. Garon: Qui a signé les avenants de dépassement?

M. Middlemiss: Qui a signé les avenants de dépassement? O.K. C'est Robert **Schlettekatte**, directeur régional, pour l'autorisation. Il y avait un comité de gestion, Antoine Dion, Denis Laporte et Bernard Valois.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 71, vérifié.

M. Garon: Qui a fait la surveillance de ce contrat-là?

M. Middlemiss: Tecsub.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 72?

M. Garon: Engagement 72, vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 73?

M. Garon: Un autre dépassement.

La Présidente (Mme Pelchat): Encore une fois, sur le boulevard Métropolitain, M. le ministre.

M. Garon: De 658 000 \$ pour porter le contrat à 3 951 000 \$. Quel était le coût initial avant imprévu, après imprévu? Quelle est la raison du dépassement?

M. Middlemiss: Le prix du contrat était de 2 994 499 \$. Les **imprévus** et variations normales, les 10 % qu'on ajoute tout le temps, sont de 298 501 \$, pour un total de 3 293 000 \$. Et

travaux imprévus, 995 571 \$. Indexation imputable aux variations des taux de transport décrétées par la Commission des transports, 32 628, 91 \$. Indexation imputable aux réajustements des décrets relatifs à l'industrie de la construction, 18 485, 62 \$. Variations de quantités, Il me semble que ça, c'est en moins. Cette fois-ci, on a 90 041, 69 \$ en moins. Ça, c'est un moins. Et, si on fait le total de ces items-là, ça arrive à 956 644, 64 \$, moins les 298 501 \$ qu'on avait prévus au début, la présente demande au contrat est de 658 143, 64 \$.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais qu'est-ce qui a occasionné, la cause principale du dépassement? Les quantités étaient moins grandes.

M. Middlemiss: C'étaient des travaux imprévus encore, Mme la Présidente.

M. Garon: Quel genre?

M. Middlemiss: O. K. On appelle ça la réparation M-5 et M-6. Ça comprend la zone où le béton est atteint entre 20 millimètres et le dessous du premier rang d'armature, ça c'est dans le cas de M-5 et, dans le cas de M-6, la réparation comprend la zone où le béton est atteint entre le dessus du deuxième rang d'armature et 25 millimètres au-dessous de cette dernière. Donc, il a été nécessaire de demander à l'entrepreneur de soumettre un nouveau prix unitaire se situant entre le prix de M-5 et M-6. Ce mode de réparation n'était pas prévu aux plans et devis et augmentera le coût du contrat de 259 675 \$, qui était un gros montant.

La Présidente (Mme Pelchat): Merci, M. le ministre.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
74.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
75.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
76.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
77.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
78.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement
79.
(21 h 15)

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement
80?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement
81?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement
82? Comté de Lac-Saint-Jean.

M. Garon: C'est une réclamation ici de 29 810, 58 \$ "concernant les travaux de terrassement et de structure de chaussée sur la route de la Station dans la municipalité de Saint-Paul-de-la-Croix, comté de Rivière-du-Loup." Quelle était la raison de la réclamation? Quel était le coût total du contrat avant réclamation? Et quand est-ce que les travaux avaient été effectués? Qui a tranché le montant de la réclamation?

M. Middlemiss: Le montant du marché était de 377 365, 80 \$. Le montant final des travaux, 420 570, 16 \$. Donc, la différence est de 43 204, 36 \$, excluant, je crois, cette réclamation-là.

Cette réclamation résulte du fait qu'à la suite de l'exécution du contrat l'entrepreneur a présenté une réclamation le 13 décembre 1989 au montant de 106 424, 14 \$ concernant les déblais de première classe. Après analyse de la réclamation par le Service des réclamations sur contrats du ministère des Transports, Il a été recommandé d'y faire droit pour un montant de 29 810, 58 \$, que l'entrepreneur a accepté le 23 juillet 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat. La présente est pour demander notre... O. K. Donc, c'est 29 000 \$ et on paie 29 000 \$ sur une réclamation de 106 000 \$. Encore à peu près 25 %.

M. Garon: Quand ont eu lieu les travaux?

M. Middlemiss: En 1989.

M. Garon: Non, non. C'est la date de la demande, ça. Les travaux avaient été effectués quand?

M. Middlemiss: La demande, le 13 décembre 1989.

M. Garon: Non, non, mais les travaux 94? **avalent** été effectués quand?

M. Middlemiss: Le 25 août 1988.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 82, vérifié. Engagement 83? Engagement 83, M. le député de Lévis?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 84?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 85?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 86?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 87?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 88?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 89?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 90?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 91?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 92?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 93?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 95?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 96?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 97? Dans le comté de Lévis.

M. Garon: Où vous voyez ça? C'est tellement peu.

La Présidente (Mme Pelchat): On le souligne. On le souligne.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 98?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 99? Je m'excuse, M. le Président... Bien, vous êtes notre président. M. le député de Lévis, est-ce que vous me permettez une question à l'engagement 98?

M. Garon: Oui, oui.

La Présidente (Mme Pelchat): "Contrat pour le planage à froid et la pose d'une couche d'usure à l'enrobé bitumineux sur la route 134, dans la municipalité de Longueuil [...] Marie-Victorin et Laporte." Est-ce que c'est le bitume qui est censé diminuer de beaucoup le bruit sur la chaussée de la route 134?

Une voix: Vraiment, on a...

La Présidente (Mme Pelchat): Qu'est-ce que vous dites?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique que non, ce n'est pas le spécial qui aide à réduire le bruit.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va. Engagement 99.

M. Garon: Vérifié.

100. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
101. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: 101. "Réclamation sur le contrat 639-0116-7 concernant le terrassement, la structure de chaussée et l'aménagement d'espaces verts sur la route 241, dans le municipalité de la ville de **Bromont**, comté de Brome-Missisquoi: 67 196 \$." Même question concernant la réclamation. C'est des travaux qui ont été effectués quand? La réclamation porte sur quoi, elle était de quel montant et qui a tranché pour 67 196 \$?
- M. Middlemiss:** Le contrat a été signé le 24/5/1988; date du début des travaux, le 1/6/1988; date de fin prévue, le 1/10/1988. Le montant final des travaux était de 1 110 658,41 \$ avec un supplément de 144 237,66 \$. La demande était pour 415 196 \$ concernant certains travaux imprévus. Après analyse de la réclamation par le service au ministère, on a recommandé d'y faire droit pour un montant de 67 196,63 \$ que l'entrepreneur a accepté le 16 août 1990 en règlement complet et final de toute réclamation de sa part sur ce contrat. Donc, une autre fois on a réussi à régler pour beaucoup moins.
- M. Garon:** Vérifié.
- M. Middlemiss:** Merci.
- 101, vérifié. Engagement 102.
M. Garon: Vérifié.
103. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
104. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
105. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
106. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
107. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
- M. Garon:** Vérifié.
108. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
109. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
110. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
111. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
112. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
113. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
114. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
115. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
116. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
117. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
118. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
119. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement
M. Garon: Vérifié.
- La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement

120.

M. Garon: 119. "Contrat pour la réalisation de l'implantation et la mise à jour de l'architecture générale des traitements du MTQ." Qu'est-ce que c'est ça?

M. Middlemiss: C'est un contrat d'informatique.

M. Garon: Je comprends, mais "l'architecture générale des traitements du MTQ", c'est quoi ça? C'est pour voir si vos ingénieurs sont assez payés?

M. Middlemiss: Non, c'est un système d'informatique. Vu qu'on n'avait pas à l'intérieur du ministère l'expertise voulue, nous avons engagé une firme d'experts. On appelle ça l'architecture générale des traitements au ministère des Transports. Donc, c'est toute la gamme d'informatique dont on aurait besoin pour le bon fonctionnement du ministère des Transports et je pourrais vous lire...

M. Garon: C'est quoi, ça, "l'architecture générale des traitements"?

M. Middlemiss: C'est la façon dont ça se fait et les documents de support nécessaires. Regardez, peut-être qu'on va se comprendre mieux en vous donnant c'est quoi le mandat, obligations de la firme.

M. Garon: Je vous écoute.

M. Middlemiss: D'accord. Tenir compte de toutes les instructions et recommandations du propriétaire et de ses représentants autorisés sur la façon de préparer et d'exécuter le travail confié; ne pas modifier les documents qui lui seront fournis par le propriétaire ou ses représentants autorisés sans l'autorisation écrite du propriétaire ou de ses représentants autorisés; fournir le personnel...

M. Garon: Je veux savoir un peu plus, là.

M. Middlemiss: O.K. Je vais vous donner d'autres choses. Le ministère des Transports du Québec a pour vocation, d'une part, d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et de surveiller leur application; d'autre part, d'établir un plan des systèmes de transport, d'assurer la construction et l'entretien du réseau routier et des autres infrastructures de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs de transport et d'accorder des subventions à des fins relatives au transport. En vue de répondre aux besoins spécifiques des diverses unités administratives, une centaine de systèmes informatisés ont été développés au cours des 15

dernières années. Dernièrement, le MTQ a été amené à réviser ses orientations en matière de développement de ses systèmes informatiques et bureautiques. Ce processus a permis d'établir un schéma directeur de l'informatique pour l'ensemble de ses opérations et de dresser une architecture générale de ses systèmes. Sommairement, soulignons que l'architecture générale a identifié 8 familles de systèmes regroupant 43 systèmes ainsi que 9 domaines de données et 42 sous-domaines. L'annexe A présente le modèle global des données et des traitements de l'architecture. Je pourrais continuer, peut-être deux autres paragraphes.

M. Garon: Mais l'architecture générale des traitements du MTQ, c'est quoi, ça? C'est des salaires? C'est des plans? C'est une programmation de travaux? C'est quoi?

M. Middlemiss: J'ai indiqué que c'est des systèmes. Il y a 43 systèmes déjà. Il y a 8 familles de systèmes regroupant 43 systèmes dans toutes les opérations. Je l'ai dit, tout à l'heure, la vocation du ministère, d'une part, est d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'annexe A? Peut-être que ça va être plus simple si on lit ça.

M. Middlemiss: Oui, oui, on va tout vous donner.

M. Garon: Ah!

M. Middlemiss: Oui, on va vous donner tout ça si vous voulez l'avoir.

M. Garon: Oui?

M. Middlemiss: Ah oui! Pas de problème.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va, M. le député de Lévis?

M. Middlemiss: Ainsi que le devis, on va tout vous donner.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, l'engagement 119, sous réserve des réponses.

M. Garon: C'est la société-conseil **Lambda** inc, de Sainte-Foy, qui a eu ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Lambda.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, on met ça sur le compte d'un lapsus, M. le député de Lévis. Allez-y!

M. Garon: Non, non, c'est Lambda.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. Engagement 120.

M. Garon: Engagement 120, vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 121.

M. Morin: Vous n'avez pas dansé longtemps.

M. Garon: Bonaventure. Tantôt, il va manquer de terrains, là. Vérifié.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. Engagement 122.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 123.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 124.

M. Garon: Bonaventure. Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 125.

M. Garon: Bonaventure.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 126.

M. Garon: Attendez un peu! Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 126.

M. Garon: Je regarde les autres députés, là...

La Présidente (Mme Pelchat): Allez-y, M. le député de Lévis. L'engagement 126, vérifié. Engagement 127.

M. Garon: Engagement 125, vérifié. Engagement 126, vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 127.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 128, vérifié, M. le député de Lévis? (21 h 30)

M. Garon: Non, un Instant. L'asphalte est cher pas mal. Pour, disons, 3, 6 kilomètres d'asphalte, au-dessus de 300 000 \$. Tantôt, on était dans l'asphalte à 50 000 \$; on est rendus dans l'asphalte à quasiment 100 000 \$ du kilomètre. L'asphalte coûte combien au kilomètre pour une route ordinaire, normalement? Là, on n'est pas loin de 80 000 \$.

M. Middlemiss: Si on parle d'une couche d'usure, c'est de 50 000 \$ à 75 000 \$. Présentement, on ne parle pas d'une couche d'usure; on parle de quelque chose de plus épais qu'une couche d'usure. Donc, c'est presque deux couches: la couche de base et ensuite on vient faire la couche de finition.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 129.

M. Garon: Bonaventure. Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 130.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 131.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 132.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 133.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 134.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 135.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 136.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.

L'engagement 137.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 138.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 139.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 140.

M. Garon: Dans quelle municipalité se trouve-t-on à 140?

La Présidente (Mme Pelchat): À Assemequagan, M. le député.

Une voix: À Assemequagan?

La Présidente (Mme Pelchat): C'est ça.
Comté de Matapédia. Vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 141.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 142.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 143.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 144.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 145.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 146.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 147.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 147.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va.
L'engagement 148, Chutes-de-la-Chaudière et Lévis, vérifié?

M. Garon: Bellechasse aussi. Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va.
Vérifié. L'engagement 149.

M. Garon: Voyez-vous, nous autres, ça ne coûte pas cher, l'asphalte. Voyez-vous, on tombe à 47 kilomètres pour 184 000 \$. Ça coûte à peu près 4000 \$ du kilomètre. Dans Bonaventure, c'est 80 000 \$.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.

M. Middlemiss: C'est le rapiéçage mécanisé.

M. Garon: On se demande si c'est des routes pour des bicycles.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on est en train de comparer des choux avec des carottes. Ici, c'est le rapiéçage mécanisé. C'est pas mal moins d'épaisseur et moins élaboré.

La Présidente (Mme Pelchat): Qu'une couche de base. Ça va. L'engagement 149. M. le député de Lévis.

M. Garon: L'engagement 148 est vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 149.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 150, comté de Dubuc.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): M. Morin.
Alors, l'engagement 151.

M. Middlemiss: L'engagement 150, c'est pas pire.

M. Garon: L'engagement 151 est vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié.
L'engagement 152.

M. Garon: Vous voyez, ça coûte encore moins cher ici.

La Présidente (Mme Pelchat): Encore le comté de Dubuc.

M. Garon: Dans Dubuc, 28 000 \$ pour 58 kilomètres: 500 \$ du kilomètre dans Dubuc.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Pelchat): M. le député de Lévis, c'est ce qu'on appelle faire du chemin.

M. Garon: En tout cas, H faut qu'il passe vite.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 152, vérifié. L'engagement 153.

M. Garon: L'engagement 152, vérifié. L'engagement 153, vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Dans le comté de Dubuc toujours, c'est 149 000 \$, un peu plus cher. L'engagement 154.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 155.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 156.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Vérifié. L'engagement 157.

M. Garon: L'engagement 157, vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, les engagements du mois...

M. Garon: Il y a 158.

La Présidente (Mme Pelchat):... de novembre 1990 sont vérifiés, sous réserve des réponses.

M. Garon: L'engagement 158, vous ne l'avez pas dit. L'engagement 158 est vérifié, hein?

La Présidente (Mme Pelchat): Oui.

M. Garon: Vous avez dit 157, mais je n'ai pas compris 158.

La Présidente (Mme Pelchat): J'ai dit 158. Je l'ai dit. Alors, les engagements du mois de décembre 1990. J'appelle l'engagement 1. Je vous

suis, M. le député. Je vous suis.

Décembre

M. Garon: Alors, on est rendus au mois de décembre.

La Présidente (Mme Pelchat): On est rendus au numéro 1.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 2.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 3.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 4.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 5.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 6.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 7.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 8.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 9.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 10.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 11.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 12.

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Pelchat): Engagement 13.

M. Garon: Vérifié.

14. **La Présidente (Mme Pelchat):** Engagement

M. Garon: Ah! Là, vous tombez dans quelque chose où on a besoin d'Informations.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le député de Lévis, allez-y.

M. Garon: Chemin des Couture. Vous savez qu'on a un problème dans le chemin des Couture, à l'intersection du chemin Pintendre. Vous avez eu l'occasion, je pense, de parler à Mme Carter. Comment expliquez-vous tout ce qui se passe à cette intersection-là? Ça a l'air d'un vrai capharnaüm. D'abord, les gens ont empiété, ils ont bâti la route en partie sur un terrain qui ne leur appartenait pas. Ça fait quelques fois que je vois ça, je suis un peu... Là, malgré les engagements qui avaient été pris par écrit de fonctionnaires du ministère de corriger l'affaire, il semble qu'on ne corrige pas l'affaire. Des fonctionnaires qui y sont allés récemment ont dit qu'ils n'avaient pas de mandat de corriger ça et que, s'il fallait qu'ils le corrigent, ça prendrait deux ans de plus. Pour un empiètement sur une route, ils ont bâti les fossés sur un terrain qui ne leur appartenait pas, au coin du chemin des Couture et du chemin Pintendre.

Le 21 juin 1991, avec l'en-tête du ministère, Direction régionale 3-2, Chaudière-Appalaches, avec le titre "On va de l'avant", le fonctionnaire **Gérald Dubé**, directeur régional adjoint à la construction, ingénieur, disait: "Madame, nous accusons réception de votre lettre du 13 juin dernier relative à l'objet en titre." L'objet en titre, c'était: réfection de l'entrée de l'avenue des Couture, municipalité de Pintendre. "Nous vous informons que le ministère corrigera l'empiètement qui a été fait sur votre terrain." Il semble qu'au ministère le monde ne se parle pas parce que le monsieur qui est allé là avec les plans par après, lui, il n'avait pas entendu parler de ça. Comment ça se fait, d'abord, qu'on fait des chemins sur des terrains qui n'appartiennent pas au ministère et qu'après ça ça devient si compliqué - j'ai une correspondance d'à peu près un quart de pouce d'épais - pour corriger une affaire qui devrait aller de soi?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, comme indiqué dans la lettre, on a dit, au moment des travaux que nous devons exécuter pour aménager l'intersection du chemin Pintendre et du chemin des Couture, qu'on établirait les choses tel qu'indiqué dans la lettre. Maintenant, je devrais vous dire, Mme la Présidente, que, depuis que j'ai parlé à Mme Carter, les gens du ministère ont rencontré Mme Carter et nous tentons de trouver une solution pour régler une fois pour toutes l'intersection.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va, M. le

député de Lévis comme explication?

M. Garon: Non, ça ne va pas.

M. Middlemiss: Non?

M. Garon: Non, non, je suis allé faire un tour, là. Je vais vous dire une chose: C'est quelque chose, hein! Ça n'a pas de bons sens. Là, Mme Carter a écrit une autre lettre à M. José Michaud. Je n'ai jamais vu une affaire compliquée pour régler un problème qui devrait se régler facilement. En date du 7 août...

M. Middlemiss: À quelle date?

M. Garon: 7 août 1991. Elle dit à M. Michaud: "La présente est pour vous rappeler l'engagement que vous avez de remplir et de gazonner la partie de mon terrain, lot 156, partie actuellement l'objet d'un empiètement par le ministère des Transports depuis le creusage des fossés en 1988.

"Vous vous rappellerez qu'à la suite d'une lettre de M. Gérald Dubé - celle que je viens de vous lire - du bureau de **Charny**, me confirmant que cet empiètement serait corrigé lors des travaux de réfection, nous avons eu une discussion en juillet dernier, à l'intersection des chemins Pintendre et des Couture, avec quatre représentants de la municipalité de Pintendre. Vous avez alors demandé à M. Claude **Lafamme**, adjoint à la construction, de remplir et de gazonner mon terrain actuellement transformé en fossé. Votre directive ne semble pas avoir été transmise par M. Lafamme à M. Fontaine, responsable des travaux. En effet, j'ai rencontré M. Fontaine ce matin et il n'était pas encore au courant de cette directive.

"Je vous remercie de votre attention dans ce dossier et j'apprécierais que vous fassiez diligence afin que les travaux actuellement en cours soient conformes à vos directives."

Ça fait curieux. C'est le 7 août, la semaine dernière, parce que les travaux sont en cours et je suis allé voir les lieux jeudi. Il y avait des signes rouges d'arpentage, je vais vous dire que c'est quelque chose de voir ça. Moi, j'ai l'impression que les gens qui font les plans et tout ça sont complètement déconnectés de la réalité. Il y a eu des accidents là. Il y a des gens qui sont devenus **quadriplégiques**. On fait les routes à côté des chemins, quand on vient pour les corriger. On fait des routes sur des terrains qui n'appartiennent pas au ministère. C'est un problème terrible de corriger les erreurs commises par le ministère.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le ministre.

M. Middlemiss: Comme je l'indiquais, Mme

la Présidente, concernant l'empiètement de 1988, tel **qu'indiqué** par le ministère, nous allons corriger cet empiètement-là, si **empiètement** il y a. Maintenant, moi, on m'a indiqué qu'on avait rencontré Mme Carter hier dans le but de voir si on peut aménager l'intersection de façon plus acceptable. Je devrais dire en passant que l'intersection telle que prévue ou telle que dessinée par le ministère des Transports avait été acceptée par le conseil municipal. Et, sur la foi de ça, nous avons procédé, à leur demande, à faire la construction des travaux. Sauf que, suite à un appel du député de Lévis, j'ai communiqué avec Mme Carter pour tenter de régler la situation. Et je vous dis qu'on lui a parlé hier et on cherche encore une façon, si c'est possible de le faire, d'aménager l'intersection de façon plus sécuritaire. C'est notre but.

La Présidente (Mme Pelchat): Ça va. Tout le monde est satisfait?

M. Garon: Ils pourraient commencer par corriger l'affaire que la route est construite sur son terrain, débarquer de son terrain et corriger l'erreur. Ça a l'air d'être compliqué de corriger une erreur. Je ne sais pas, **il** y a de **l'entête**-ment, il y a quelque chose qui ne va pas. Je ne comprends pas ça; je n'ai jamais vu ça, moi, une affaire de même.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je ne peux pas dire plus. Le député lui-même a lu la lettre de M. Gérald Dubé qui indiquait qu'au moment de l'exécution des travaux que nous prévoyons faire présentement nous allons corriger l'empiètement que nous avons fait en 1988. Non, je ne peux pas dire plus que ça; il me semble que c'est un engagement assez formel.
(21 h 45)

Maintenant, l'autre partie, la façon dont on avait dessiné l'intersection semblait à madame... Et, en passant, je dois vous dire qu'on s'éloignait un peu de la propriété de Mme Carter pour ne pas empiéter cette fois-ci. Toutefois, on sent que peut-être on devrait se rapprocher plus de la propriété de Mme Carter, dans le but d'avoir plus une intersection à 90 degrés. Elle est à peu près à 75 degrés présentement, mais on voudrait l'avoir à 90 degrés.

M. Garon: C'est le contraire. Votre plan propose 75, alors que les gens voudraient avoir 90.

M. Middlemiss: Non, c'est ça que j'ai dit, c'est que présentement elle est dessinée à 75 et les gens voudraient l'avoir à 90.

M. Garon: C'est ça, oui.

M. Middlemiss: Exactement. C'est exactement ça que je venais de dire.

La Présidente (Mme Pelchat): Poursuivez, M. le ministre.

M. Middlemiss: À ce moment-là, comme je vous dis, on a rencontré Mme Carter hier pour voir si on ne peut pas trouver une façon d'aménager l'intersection un peu plus à leur goût. Mais il me semble que, si la municipalité a accepté, la municipalité **doit** avoir une certaine autorité.

M. Garon: Je ne comprends pas que la municipalité **ait** accepté. Je vais vous dire...

M. Middlemiss: Moi, on m'indique **quo** la municipalité a accepté ces choses-là.

M. Garon: La municipalité n'a rien à faire là-dedans. C'est votre chemin à vous...

La Présidente (Mme Pelchat): M. le ministre.

M. Middlemiss: La rue des Couture appartient à qui?

M. Garon: À vous autres.

M. Middlemiss: Et le chemin Pintendre?

M. Garon: À vous autres.

M. Middlemiss: Tout nous appartient?

M. Garon: Oui.

M. Middlemiss: Ce n'est pas une route municipale?

M. Garon: Actuellement, non. **Il** est question que ce soit transféré en 1993, mais actuellement c'est un chemin qui appartient au ministère. Deuxièmement, le creusage, allez voir ça: un ensemble d'affaires qui n'a ni queue **ni** tête. **Il** y a même un poteau de téléphone **qui** tient par les fils, à toutes fins pratiques. **Ils** ont creusé tellement proche du poteau qu'ils ont déterré le poteau. Je vais vous dire, je n'ai jamais vu une affaire de même. En plus, **il** y a une affiche qui annonce un T et l'intersection, ce n'est même pas un T. On se demande s'il y a quelqu'un qui a fait exprès pour écoeurer du monde. Je n'ai jamais vu une affaire de même. C'est une série d'affaires qui n'ont **ni** queue **ni** tête. Quand on vous **dit** qu'en faisant 90 degrés on va **s'ap**.procher du terrain de Mme Carter, c'est le contraire, en faisant 90 degrés on s'en éloigne.

M. Middlemiss: Une seconde.

La Présidente (Mme Pelchat): M. le ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ma

discussion avec Mme Carter, c'était le fait qu'il y avait beaucoup d'espace entre sa propriété et il y aurait même une centaine de pieds entre sa propriété et la courbe, donc on serait obligé d'avoir du gazon. Elle a dit: Vous feriez bien mieux de vous rapprocher. On peut avoir 90 degrés de deux façons, Mme la Présidente. En se rapprochant, ça serait plus facile qu'en s'éloignant pour faire 90 degrés. Parce que, là, on serait obligés d'empiéter de l'autre côté. On peut bien faire des signes de non, Mme la Présidente, mais aujourd'hui on peut les faire de deux façons, les 90 degrés.

La Présidente (Mme Pelchat): On prend votre parole, M. le ministre.

M. Middlemiss: En l'approchant de la propriété de Mme Carter, on peut faire les 90 degrés.

M. Garon: Je connais les lieux. Je suis allé plusieurs fois sur les lieux, ce n'est pas exact.

M. Middlemiss: Vous me dites que 90, c'est impossible en collant sur Mme Carter? Apportez-moi le plan, je vais vous le dessiner.

La Présidente (Mme Pelchat): Est-ce qu'on procède à une séance de dessin ou si on poursuit?

M. Garon: J'ai les plans, moi ici, et ce n'est pas exact. Deuxièmement, c'est comme je vous dis, quand on parle de corriger les travaux, ça aussi, celui qui est allé là a dit qu'il n'était pas au courant, alors qu'il y a des lettres - ce ne sont pas des placotages - des gens du ministère qui s'engagent à ça et le disent par écrit. La lettre que j'ai citée de Gérard Oubé, de la direction régionale, je vous ai lu une lettre qui a été envoyée au mois de juin. Il dit: On va corriger l'empiètement. Il l'admet, l'empiètement, puisqu'il dit: On va le corriger.

M. Middlemiss: On va le corriger une fois que les travaux vont être terminés. On est en train probablement de mettre des tuyaux de... En plus, Mme la Présidente, nous allons envoyer quelqu'un demain matin faire la vérification sur place de ces choses-là.

La Présidente (Mme Pelchat): Qui, M. le ministre?

M. Middlemiss: M. Jean-Pierre Tremblay, l'adjoint de M. Germain Halley.

La Présidente (Mme Pelchat): Parfait. Alors, engagement 14?

M. Garon: Il va aller là quand?

M. Middlemiss: Demain matin.

M. Garon: À quelle heure? Je pense qu'idéalement...

M. Middlemiss: On m'indique qu'il va y aller tôt demain matin et qu'il pourra revenir ici pour l'ouverture.

M. Garon: C'est parce qu'il pourrait communiquer avec Mme Carter pour qu'elle lui explique...

M. Middlemiss: On me dit, Mme la Présidente, qu'on a communiqué avec Mme Carter hier. Donc...

La Présidente (Mme Pelchat): M. le député de Lévis, est-ce que ça vous va si demain M. Tremblay revient et nous fait rapport là-dessus, sur le cas de comté du député de Lévis?

Une voix: On pourrait aller voir ça.

M. Garon: Ah! Ce serait une bonne chose que la commission aille voir, ce serait un bel exemple afin de voir comment le ministère fonctionne.

La Présidente (Mme Pelchat): Je pense qu'on va vous déléguer, M. le député de Lévis, on va vous déléguer...

M. Garon: Bien, écoutez, Mme la Présidente, si vous voulez là, c'est moi qui suis critique là, mais vous présidez. Bien, quand j'ai la parole... Ce n'est pas une séance de placotage là!

La Présidente (Mme Pelchat): C'est justement ce que je voudrais faire, M. le député de Lévis.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble que j'ai dit que, nous autres, on a des engagements financiers à vérifier; on va envoyer des gens responsables demain matin voir et on fera un rapport au cours de la session de demain sur l'état de la situation.

M. Garon: Est-ce que vous allez entrer en contact avec Mme Carter pour qu'elle soit là pour vous expliquer les problèmes? Il y en a plusieurs problèmes.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on m'indique qu'on a rencontré Mme Carter hier. Là, maintenant, on va envoyer M. Tremblay pour voir les poteaux...

M. Garon: Qui l'a rencontrée hier?

M. Middlemiss: Je ne sais qui... qui pendent dans les airs et toutes ces choses-là. On va aller

constater de visu ce qui se passe là-bas et on fera rapport ici demain matin. **Il** me semble que de tous se déplacer là-bas, ça n'avancera pas la cause des engagements financiers. On va envoyer quelqu'un là qui va nous faire rapport et, nous autres, on va continuer à faire le travail de vérification des engagements financiers pour l'année 1990.

M. Garon: Qui y est allé hier?

M. Middlemiss: Je ne le sais pas.

M. Garon: Mais vous me dites qu'il y a quelqu'un qui y est allé. Celui qui vous a dit qu'il y a quelqu'un qui y est allé doit savoir qui y est allé.

M. Middlemiss: La personne qui... On ne le sait pas. Parce que vous voulez que Je **sols** spécifique et, si je vous donne un nom, là, vous allez me dire: Ah! Ce n'est pas ça, là. **Il** y a quelqu'un qui m'a envoyé une note qui m'a dit que ce n'était pas lui qui y est allé.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, on me dit que c'est peut-être quelqu'un de la région.

M. Garon: Et puis après? Vous ne savez pas qui?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais qui est responsable de ces travaux-là? Quand vous avez dit que vous avez communiqué, je sais que vous avez parlé avec Mme Carter.

M. Middlemiss: Oui, oui, j'ai parlé avec Mme Carter et je lui ai dit qu'on tenterait de tout faire pour régler la situation, et c'est pour ça qu'on l'a rencontrée. Et, maintenant, on va aller vérifier sur place s'il y a d'autres choses. Mais, Mme la Présidente, j'espère que vous comprenez un peu que les gens au ministère des Transports, après avoir malheureusement, comme on dit, empiété, là, ils ont voulu s'éloigner autant que possible de la propriété de Mme Carter pour ne pas se faire accuser d'empiéter encore. Tu **sals**, l'expression qu'on utilise, un chat échaudé a peur de l'eau froide. C'est peut-être un peu un réflexe de la part des gens de dire: L'intersection, on va s'assurer de la mettre le plus loin possible, parce qu'il semblerait qu'il y a une croix de chemin ou un calvaire; donc, on ne voulait pas être obligés d'exproprier et de le déménager. Donc, on a peut-être joué ça un peu du côté trop conservateur et on s'est éloignés. C'est la situation qui existe. Donc, vous voyez que je suis au courant du dossier.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça qui se passe. C'est que...

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça. C'est pour ça qu'on va envoyer M. Tremblay demain, là, qui va nous faire rapport.

M. Garon: Alors, on va laisser l'engagement 14 en suspens.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, l'engagement 14 en suspens.

M. Middlemiss: Excusez, Mme la Présidente, je ne vois pas la relation entre l'article 14 et le contrat du chemin **Pintendre** et des Couture; celui-là va venir l'an prochain pour l'année 1991 et non pas pour l'année. Ça, **ici**, c'est quelque chose qui a été exécuté. Je ne vois pas pourquoi on devrait mettre ça en suspens. Ça, c'est des travaux de 34 000 \$!à...

M. Garon: C'est le bout de ce chemin-là, c'est la fin de ce chemin-là.

M. Middlemiss: Oui. Mais ce n'est pas l'intersection. C'est loin de Mme Carter, ça.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas loin. C'est le même chemin, mais c'est...

M. Middlemiss: Ce n'est pas le même contrat.

M. Garon: Non, ce n'est pas le même contrat.

M. Middlemiss: Non, mais c'est celui-là qu'on veut vérifier qui a 1,1 kilomètre de long.

M. Garon: Ça marche.

M. Middlemiss: "C'est-u" la longueur du chemin des Couture, ça?

M. Garon: Bon. Vous avez raison, ce n'est pas le même engagement financier.

M. Middlemiss: C'est ça.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, vérifié.

M. Garon: Mais si je veux revenir demain...

M. Middlemiss: Ah! Je vous l'ai dit, **il** me semble qu'on va vous faire rapport demain.

La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement 15.

M. Garon: Vérifié.

40. **M. Garon:** Vérifié.
41. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
42. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
43. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
44. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
45. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
46. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
47. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
48. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
49. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
50. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
51. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
52. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
53. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
54. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
55. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
56. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
57. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
58. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
59. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
60. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
61. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
62. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
63. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
64. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement
- M. Garon:** Vérifié.
65. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

	M. Garon: Vérifié.	78.		
66.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	79.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
67.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	80.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
68.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	81.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
69.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	82.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
70.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	83.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
71.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	84.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
72.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	85.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
73.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	86.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
74.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	87.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
75.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	88.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
76.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	89.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
77.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	
	M. Garon: Vérifié.	90.	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement	
	La Présidente (Mme Pelchat): L'engagement		M. Garon: Vérifié.	

91. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

92. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

93. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

94. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

95. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

96. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

97. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

98. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

99. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Vérifié.

100. **La Présidente (Mme Pelchat):** L'engagement

M. Garon: Oh, attendez un peu, à l'engagement 99.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, M. le député, il vous reste une minute avant la fin de cette session.

M. Garon: Alors, quelle est la cause du supplément de 206 816 \$ pour porter à 3 583 000 \$ "le coût du contrat pour la construction d'un tronçon de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et le boulevard Dagenais dans la ville de Laval, comté de Mille-Îles" et quel était le prix du contrat initial?

M. Middlemiss: 3 069 996,26 \$ avec les variations normales, on ajoute 307 003,74 \$, pour un total de 3 377 000 \$.

M. Garon: Les imprévus, vous voulez dire?

M. Middlemiss: Bien, c'est ça, 307 003 \$.

M. Garon: Ce n'est pas nécessairement normal. On prévoit qu'il peut y avoir des imprévus, mais...

M. Middlemiss: Bien non, il me semble, Mme la Présidente, qu'il va falloir que ça soit compris une fois pour toutes, là. Le prix du contrat, c'est 3 069 996,26 \$, on y ajoute les 10 %.

M. Garon: Pour des Imprévus.

M. Middlemiss: Variations et Imprévus.

M. Garon: Au cas où il y en aurait.

M. Middlemiss: C'est ça. Ce qui met le contrat à 3 377 000 \$. Maintenant, la demande est de 513 820,68 \$ moins la disponibilité de 307 003,74 \$ qu'on avait au tout début; ça veut dire que la présente demande est seulement de 206 816,94 \$.

La Présidente (Mme Pelchat): Alors, étant donné l'heure, M. le ministre...

M. Middlemiss: Et c'est pour...

La Présidente (Mme Pelchat): ...nous reprendrons nos travaux demain matin. La séance est ajournée à demain matin, 9 h 30.

(Fin de la séance à 22 h 1)