



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Période: Novembre 1986 à septembre 1987

Le jeudi 1er septembre 1988 - No 36

Président: M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

*Reçu le
11/11/88*

Table des matières

Novembre 1986	CAE-1599
Décembre	CAE-1613
Janvier 1987	CAE-1617
Février	CAE-1627
Mars	CAE-1630
Avril	CAE-1635
Mai	CAE-1638
Juin	CAE-1649
Juillet	CAE-1663
Août	CAE-1676
Septembre	CAE-1693

Intervenants

M. Jean-Guy Parent, président
Mme Madeleine Bélanger, présidente suppléante

M. Marc-Yvan Côté
M. Jean Garon
Mme Carmen Juneau
M. Francis Dufour
M. Rémy Poulin
M. Robert Thérien
M. Henri Paradis
M. Gilles Baril

* M. Yvan Demers, ministère des Transports
* M. Pierre Michaud, idem
* M. André Descôteaux, idem
* M. Claude Beaupré, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 1er septembre 1988

Vérification des engagements financiers

(Dix heures quatorze minutes)

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

La séance de la commission de l'aménagement et des équipements est maintenant ouverte. Alors, je rappelle le mandat de la commission. Il s'agit de vérifier les engagements financiers du ministère des Transports pour les mois de novembre 1986 - et, dans le cas de novembre 1986, il s'agit de la voirie seulement - jusqu'à décembre 1986 et à juin 1988. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Camden (Lotbinière) est remplacé par Mme Bélanger (Mégantic-Compton), M. Saint-Roch (Drummond) est remplacé par M. Hétu (Labelle) et Mme Trépanier (Dorion) est remplacée par M. Beaudin (Gaspé).

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous remercie. Alors, je rappelle qu'il y a des ententes qui ont été conclues par le comité directeur et que, en vertu d'une entente intervenue le 3 juin 1987, il y a passablement longtemps, six heures devaient être consacrées à l'étude des crédits des engagements financiers pour les mois d'août 1986 à juillet 1987 concernant le transport et la voirie. Trois heures ont été prises à la séance du 29 octobre 1987; donc, il reste, par conséquent, trois heures pour vérifier les engagements jusqu'au mois de juillet 1987 inclusivement. Les trois premières heures de la présente séance devront donc être consacrées aux engagements financiers de novembre 1986 à juillet 1987. Il est entendu également qu'à la suite de la présente séance, si la vérification de tous les engagements n'est pas terminée, elle sera reportée à une séance ultérieure.

M. le secrétaire, je pense qu'il y a eu un dépôt concernant des réponses qui ont été obtenues, dépôt qui a été fait le 19 janvier 1988, il y a quelque huit ou neuf mois. Alors, j'imagine que les membres de la commission ont reçu les réponses; donc, il y a un dépôt qui est fait.

M. Garon: Pour janvier, n'est-ce pas? C'est de cela que vous parlez là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est bien cela. Alors, est-ce qu'il y a des demandes de renseignements supplémentaires ou d'autres informations avant que j'appelle les engagements financiers qui nous concernent, c'est-à-dire ceux de la voirie de novembre 1986? Cela va.

Novembre 1986

Alors, j'appelle donc les engagements financiers de novembre 1986 et, à l'intérieur des

programmes 3 et 4, nous allons passer au numéro 23, donc, de 23 à 38 qui concernent la voirie. J'appelle donc l'engagement financier numéro 23; il s'agit d'un contrat de services pour 40 000 \$ au Laboratoire d'hydraulique Lasalle.

Alors, monsieur le critique officiel des transports, M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des questions?

M. Garon: Est-ce un contrat de services qui a été fait pour précéder les travaux de construction du mur de protection ou si c'est à la suite de cela? Je suis passé par là cet été, récemment, il y a quelques jours. J'ai su que vous étiez allé faire un tour à Sainte-Anne-des-Monts en même temps, après ou avant le lieutenant-gouverneur... Non, le gouverneur général du Canada va aller faire un tour aussi. Je me demandais si ces travaux étaient faits pour vérifier, au fond, les quais, les routes de quai qui étaient en bois auparavant et qui sont maintenant en ciment.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous êtes passé dans ce coin-là, vous vous rendez compte que tout le secteur de Mont-Louis, Gros-Morne, Mont-Saint-Pierre et Rivière-à-Claude est un secteur, et même Marsoui, vraiment difficile à protéger compte tenu du fait qu'on doit couper dans le cap et emprunter sur la mer l'espace nécessaire à la construction de la route. Cela a été très dispendieux. Malgré tout cela, avec une bonne qualité de travaux, il y a eu des dégâts à l'automne 1987, si je ne m'abuse, la mer ayant réussi à briser quelques espaces. C'est un peu pour être capables de trouver certaines méthodes moins coûteuses aussi, le but de l'exercice est de tenter de prévenir des situations comme celle-là.

M. Garon: La route avait été faite il y a combien d'années?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas précis, cela a été fait par tronçons, il y en a de bons bouts qui ont été faits sous votre régime. Le tronçon particulier, je ne sais pas en quelle année il avait été fait, je ne sais pas si quel-qu'un peut me dire cela. Cela s'est fait au fil des ans, de 1973 jusqu'à aujourd'hui.

M. Garon: Mais je vois que c'est la même technique qui a été prise presque partout...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est la même technique.

M. Garon: ...de mettre du ciment au lieu du bois.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même technique partout: à marée basse, travailler pour faire une fondation en ciment avec un mur,

principalement dans les courbes de Mont-Saint-Pierre et autres, alors que, dans d'autres cas, c'est du remblaiement de pierres pour protéger.

M. Garon: Quel était le problème, l'infiltration d'eau?

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, j'ai bien l'impression que, peu importe ce qu'on fera, la mer, dans cette région, principalement en automne ou fin novembre, début décembre, avec le commencement de la formation de glace, est très puissante. On n'est jamais à l'abri d'une tempête très orageuse qui finira malgré tout par percer ou par briser les murs de protection quoique ce qui a été fait jusqu'à maintenant est quand même 100 fois supérieur à ce qu'on a connu dans le passé en termes de sécurité.

M. Garon: C'est l'une des plus belles routes de la Gaspésie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, assurément.

M. Garon: Ce coin-là.

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait même l'envie des gens du comté de Bonaventure, maintenant.

M. Garon: Bonaventure n'est pas mal non plus.

Une voix: Il n'y pas de mer là.

M. Garon: Je trouve qu'on aurait dû faire la même chose à Coin-du-Banc, par exemple. À Coin-du-Banc où on a évité la grève, je trouve cela ridicule.

M. Côté (Charlesbourg): À Coin-du-Banc?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ah.

M. Garon: S'il y avait quelque chose à refaire, je pense que ce coin n'a pas de bon sens. C'est un des plus beaux sites qu'il y a dans le territoire de la Gaspésie, et on passe en arrière, de telle sorte que les gens ne le voient pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il y a des alternatives, mais elles sont toujours un petit peu coûteuses, et je vois Mme la députée de Johnson qui, chaque année, nous rappelle qu'il y a beaucoup de besoins dans son comté. C'est une question d'équilibre, de tenter d'avoir un équilibre.

M. Garon: Elle voulait vous poser des questions, voulez-vous qu'elle vous les pose tout de suite?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème. Écoutez, ce que j'ai compris, c'est qu'on est pris ensemble jusqu'à 22 heures. Alors, peu importe, je suis prêt à répondre aux questions qui me seront posées, peu importe l'intervenant.

M. Garon: Alors, cela va pour l'engagement 23.

Maintenant, je serais prêt à sauter pour aller directement à l'entretien d'hiver, à l'engagement 31, pour demander si les travaux d'entretien d'hiver...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Juste un petit instant, si vous le permettez, M. le député de Lévis, l'engagement 23 est vérifié et, si j'ai bien compris, les engagements 24 à 40, M. le député de Lévis, seraient vérifiés.

M. Garon: Non, jusqu'à l'engagement 32.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Jusqu'à 32. Bon. Alors....

M. Garon: Une seule question sur l'engagement 31: Y a-t-il des dérogations? Tout ce qu'il y a dans l'entretien des chemins d'hiver est-il selon la directive sur les contrats, sur les montants, ou y a-t-il des exceptions qui sont couvertes là-dedans, mais qui ne seraient pas indiquées?

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, pendant qu'on cherche la réponse, les engagements 24 à 31 seraient donc vérifiés. Alors, pour les fins de la commission, l'engagement 23 est vérifié, les engagements 24, 25, 26, 27, 28, 29 et 30 sont vérifiés, et nous appelons donc l'engagement 31. M. le ministre des Transports.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, dans ce cas-ci, l'engagement 31, la note m'indique que c'est conforme à la directive; donc, il n'y a pas de dérogation à ce moment-là.

M. Garon: Pas de dérogation. Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu de dérogation dans d'autres contrats.

M. Garon: Mais dans ceux-là?

M. Côté (Charlesbourg): Mais, dans ceux-là, la note m'indique que c'est conforme à la directive; donc, à ce moment-là il n'y aurait pas de dérogation.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors l'engagement 31 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 32, toujours en novembre 1986.

M. Garon: Je serais prêt à sauter à l'engagement 41.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 32 à 40 sont donc vérifiés. J'appelle l'engagement 41, contrat pour l'achat d'un contrôleur avec équipements périphériques à Comterm.

M. Garon: J'aimerais savoir à quoi va servir ce contrôleur. Contrat pour l'achat d'un contrôleur. De quelle sorte de contrôleur s'agit-il? Pourquoi s'agit-il d'un contrat négocié plutôt que d'un appel d'offres?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce qu'il faut regarder dans un engagement, quand c'est marqué SAG, c'est le Service des achats. Quant à nous, on place une commande et c'est le Service des achats qui fait l'achat dans tous les cas. À partir de ce moment-là, quant à nous, on est un peu soumis à cela. Il est sûr qu'on peut demander un certain équipement, cela pourrait être le cas dans cet exemple. Il y a une première raison qui pourrait être la compatibilité avec les équipements déjà en place dans certains cas. C'est peut-être la seule explication que je vois.

M. Garon: Oui, quand on marque SAG, on ne vérifie rien, au fond. Il va falloir faire quelque chose là-dessus. Chaque fois que c'est le Service des achats, le ministre ne sait pas quand cela... Je ne blâme pas le ministre, je sais comment cela marche. Je sais qu'il passe la commande à la réquisition et l'autre fonctionne. Mais là, on se trouve à ne rien vérifier, au fond.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela a déjà été porté à l'attention de tous les différents ministères. Le problème, c'est que, lorsqu'un ministre se présente pour répondre aux questions des membres de la commission, tout ce qui est passé par le Service des achats, malheureusement, il ne peut pas y répondre et on ne peut pas revenir avec les engagements auprès du ministre. Alors...

M. Garon: On le pourrait théoriquement.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, mais...

M. Garon: On a le droit de revenir en arrière sur n'importe quoi.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de

Lévis le souhaite, parce que je n'ai pas plus de notes que cela, dans le cas de l'informatique... Je vais vous dire quelque chose: dans le cas de l'informatique, le gouvernement est un acheteur très important. Comterm, à ce qu'on me dit à tout le moins...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...a certaines implications au Québec. Si le député de Lévis souhaite avoir des informations supplémentaires quant au motif d'achat de ce système et à l'endroit où il va servir, je peux toujours les lui fournir.

M. Garon: J'ai toujours été méfiant pour l'informatique parce que cela a l'air toujours d'un groupe d'initiés qui semblent bien se comprendre entre eux, mais personne d'autre ne les comprend.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes pas tout seul à être méfiant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'êtes pas tout seul à être méfiant. Nous avons chez nous un nouveau sous-ministre à l'administration, je peux peut-être en profiter pour vous le présenter, il nous accompagne aujourd'hui, c'est M. Paul Maranda. L'un des principaux mandats de M. Maranda est de voir au ministère des Transports, sur le plan de l'informatique, à revoir le système informatique avec tout ce que cela comporte parce que le ministère des Transports est peut-être celui qui est le moins bien équipé de tous les ministères au Québec. Comme c'est une commande assez appréciable au cours des prochaines années, c'est l'un de ses principaux mandats, revoir l'ensemble de cela. C'est un homme en qui j'ai très confiance. Il saura certainement nous donner l'heure juste. Je n'ai pas de compétence personnelle pour être capable de vérifier l'informatique. Effectivement, c'est pour un club d'initiés. Il n'y a pas beaucoup de gens qui se comprennent là-dedans. Il n'y a pas beaucoup de firmes non plus au Québec qui peuvent faire de la consultation. Il est clair que votre méfiance à l'égard de l'informatique, je l'ai moi aussi, assurément. Cela a été l'une de mes principales préoccupations puisque M. Maranda a été nommé il y a deux semaines. Dans un entretien que j'ai eu avec lui et avec M. Michaud, le sous-ministre, il est clair que l'informatique nous préoccupe beaucoup.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, à la suite de la réponse qui vous est donnée, est-ce que vous désirez avoir d'autres informations qui pourraient être fournies éventuellement?

M. Garon: J'aimerais savoir, au fond - et là je ne sais pas si c'est le ministre des Transports qui va répondre ou non - pourquoi il n'y a pas d'appel d'offres. Et le suivant c'est pareil: Contrat pour l'achat de quatre systèmes d'ordinateurs personnels, SPERRY-IT, avec équipements périphériques et logiciels. Il n'y a pas d'appel d'offres là non plus. Et, ensuite, on voit: Contrat pour l'achat de douze arracheuses hydrauliques et douze planteuses hydrauliques modifiées. N'y a-t-il qu'une entreprise qui fait des planteuses et des arracheuses? Je ne sais pas, mais là encore il n'y a pas d'appel d'offres.

Alors, il y en a plusieurs comme cela. Et je sais que c'est très facile, j'ai eu cela des fois, et c'est très facile, pour le fonctionnaire qui rédige la réquisition, au lieu de demander une caméra, de demander un Kodak. Alors, cela restreint pas mal ceux qui peuvent soumissionner, et je sais que cela se fait. Alors, je ne dis pas que cela se fait aux Transports, je ne sais pas ce qu'ils ont demandé, eux, comme réquisition, mais là...

M. Côté (Charlesbourg): Si cela se fait ailleurs, cela doit aussi se faire au ministère des Transports. Si cela se faisait au ministère de l'Agriculture de votre temps, cela doit se faire encore, et j'imagine que, si cela se faisait au ministère de l'Agriculture, cela doit se faire au ministère des Transports.

M. Garon: C'est-à-dire que j'ai toujours voulu surveiller cela, mais je ne peux pas avoir des yeux tout le tour de la tête, pour faire en sorte qu'on donne la chance au coureur par des appels d'offres. Et parfois on est tellement spécifique qu'il n'y a pas d'appel d'offres parce qu'on est trop spécifique et c'est évident que, si on demande telle chose, il n'y a plus d'appel d'offres possible. Alors, on dit "ou l'équivalent", mais qui évalue l'équivalent? Alors, ce que je veux dire essentiellement, c'est: Est-ce qu'il y a eu...

M. Côté (Charlesbourg): Mais il faut dire à tout le moins que, lorsqu'on parle d'équivalent, ce n'est pas le ministère des Transports qui décide de l'équivalent, c'est le ministère des Approvisionnements et Services.

M. Garon: Je le sais bien.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une liste déjà faite d'avance sur les équivalences.

M. Garon: Oui. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir une copie de la réquisition qui a été faite par le ministère des Transports au Service des achats dans le cas du contrat 41?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement, c'est public. Je n'ai pas d'objection à cela.

M. Garon: Oui, je le sais bien.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'on peut la fournir maintenant ou si on la prend... Elle sera fournie éventuellement.
(10 h 30)

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, je peux même vous donner ma copie. Cela fera une lettre de moins à m'envoyer pour dire que je n'ai pas répondu. Mais là je ne pourrai plus vous répondre, je n'en ai plus.

M. Garon: M. le ministre a dû en garder une copie.

M. Côté (Charlesbourg): Vous m'en enverrez une copie. Ce sera à mon tour de vous écrire pour vous dire que vous avez oublié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, il y avait aussi, M. le ministre, une question qui était posée concernant les engagements 41, 42, et 43, qui était d'ordre général. Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'appel d'offres? Alors, est-ce que ceci pourra être éclairci éventuellement? Est-ce qu'on ira chercher la réponse?

M. Côté (Charlesbourg): Les engagements 41 et 42, de ce que je comprends, à tout le moins, c'est relié parce que l'un ne va pas sans l'autre, semble-t-il. Quant à l'engagement 43, j'aurais de la difficulté à vous dire que c'est relié à l'autre, parce qu'une arracheuse hydraulique et douze planteuses hydrauliques avec un logiciel, ce serait peut-être un petit peu plus difficile. Ce que l'on me dit, c'est qu'il n'y a pas grand fabricant d'arracheuses hydrauliques au Québec.

M. Garon: Je voudrais avoir aussi la réquisition pour 42.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, M. le Président, je voudrais vous dire que nous sommes venus ici ce matin avec un camion, avec tous les documents, compte tenu du temps que nous nous sommes vus. Plus je pourrai vous en laisser, plus il y aura de place dans le camion pour retourner.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'on pourrait avoir un dépôt du camion?

M. Côté (Charlesbourg): Pas de problème. Mais, si on vous dépose le camion, M. le Président, soyez sûr d'une chose, il est allé en appel d'offres public et les gens ont pu soumissionner.

M. Garon: Et, si on le vide au plus sacrant, il pourrait servir à Saint-Basile.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, si j'ai bien compris, les engagements financiers 41 et 42 sont maintenant vérifiés. L'engagement

43...

M. Garon: L'engagement 43, c'est pour arracher et planter quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, je vais vous en donner un petit peu plus. Je vais faire lecture de ce que j'ai ici sur le plan des spécifications. En termes d'accessoires, accouplement femelle, une paire avec bouchon protecteur, marque Fermont, modèle 187956. Un accouplement mâle avec bouchon protecteur, même chose. Ce sont les indications que j'ai ici en termes de spécifications. Je n'ai pas d'autre information, à moins que...

M. Garon: C'est pour faire quoi, au juste? C'est assez précis, cela. Avec une affaire comme cela, vous avez donné le modèle et tout cela, il n'y a pas beaucoup de soumissions possibles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour les poteaux de signalisation, les planter et les arracher.

M. Garon: C'est ce que j'ai pensé, que c'étaient des poteaux. Est-ce qu'il y a plusieurs compagnies qui font cela ou si vous avez plutôt demandé une marque de produit puisque cela a l'air plutôt d'une marque? Vous avez demandé une marque. Est-ce qu'il y a plusieurs modèles ou si c'est le seul modèle fabriqué au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Alors, semble-t-il que c'est à notre initiative que cette machine a été développée parce qu'elle n'existait pas pour les poteaux de signalisation.

M. Garon: Elle a été fabriquée?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que c'est sur l'insistance du ministère que l'entreprise privée a développé cela et, par conséquent, si nous en avons besoin, si l'entreprise l'a développé conforme à nos besoins, c'est cela qu'on a pris.

M. Garon: Mais vous travaillez uniquement avec une compagnie ou vous avez fait savoir vos besoins à ceux qui fabriquent de l'équipement hydraulique comme cela? Parce qu'il y a plusieurs compagnies qui fabriquent de l'équipement hydraulique. Je pense aux équipements Jutras de Victoriaville.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit ceci. On va en apprendre en même temps, peut-être pas à vous qui avez administré un certain temps.

M. Garon: Je ne suis quand même pas Pic de La Mirandole.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que le Service des achats fait une commande auprès des

différents intervenants et, dans la mesure où il y a un seul fournisseur, tu n'as pas le choix, tu prends le fournisseur. Les gens sont appelés à déposer des prix. Dans ce cas-ci, il semble bien qu'il n'y en avait qu'un puisque ce marché avait été développé à notre initiative, pour nos propres besoins.

M. Garon: Ce que je veux dire, c'est que, lorsqu'on veut faire développer un produit, souvent on le norme un peu. Après cela, on donne la chance aux différentes compagnies de le produire ou bien, si on a travaillé avec une seule compagnie, pour qu'elle le développe. Alors que les produits hydrauliques, ce ne sont pas des machines qui doivent être bien compliquées, planter un poteau et l'arracher. Il y a des compagnies qui font cela avec des arbres bien plus gros que des poteaux de signalisation. Plusieurs compagnies font cela, je pense, par exemple, à Forano, Jutras de Victoriaville. C'est cela que je voudrais savoir, comment cela fonctionne-t-il?

M. Deniers (Yvan): Dans un cas comme celui-là, la machine est tellement spécialisée qu'il n'y a pas un marché énorme à part le ministère des Transports. Donc, il va en produire pour nous pour un montant de 76 000 \$, mais ces machines seront transformées pour faire d'autres activités par la suite. Ils ne font pas cela par millions chaque année. Ils ont fait une vente de 24 pour le ministère des Transports, je suis certain qu'ils n'en ont pas vendu d'autres durant l'année.

M. Garon: Cela va.

M. Demers: C'est un équipement très spécialisé que le ministère requiert et cette compagnie l'a fabriqué.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 43 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 44. M. le député de Lévis, avez-vous des questions?

M. Garon: Par rapport aux contrats antérieurs, quelle était la différence d'augmentation? Était-ce la même compagnie qui faisait le contrat antérieurement?

M. Côté (Charlesbourg): De quelle compagnie s'agit-il? On déposera la compagnie avant et le montant.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer de déposer cela, M. le Président, avant la fin de la séance ce soir de telle sorte qu'à 0,38 \$ du timbre vous puissiez bénéficier d'une économie.

M. Garon: Surtout que les voiliers apportent les lettres plus vite que la poste, alors...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les réponses sont...

M. Garon: Vous pouvez peut-être lui faire prendre un voilier pour traverser le fleuve et envoyer cela à mon bureau de comté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les réponses sur l'engagement 44 seront fournies. L'engagement 44 sera donc vérifié. J'appelle l'engagement 46. Y a-t-il des questions?

M. Garon: L'engagement 45?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Non.

M. Garon: Non?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On doit sauter par-dessus l'engagement 45...

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): ...qui ne regarde pas la voirie.

M. Garon: L'engagement 46.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 46 de novembre 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Sur l'engagement 44, M. le Président, on vient...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...de me fournir la réponse. Même si je voulais vous fournir les documents antérieurs, il n'y en a pas parce que c'est un nouveau district, c'est un nouveau bureau. Alors, dans ce sens-là, il n'y en avait pas. Dans le cas de l'engagement 44...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): ...antérieurement, il n'y en avait pas.

M. Garon: Il n'y avait pas d'entretien? Ou on le faisait à l'interne?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont de nouveaux bureaux, il n'y en avait pas.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il n'y a

pas de bureaux.

M. Garon: Ah bon, d'accord. Cela va, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est une bonne réponse: pas de bureau, pas d'entretien.

M. Côté (Charlesbourg): Pas de bureau, pas d'entretien.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc l'engagement 46.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va. L'engagement 46 est vérifié. L'engagement 47?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 47 est vérifié. On saute à l'engagement 49. Shawinigan.

M. Garon: Où est-on rendu?

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 49; l'engagement 48, on n'a pas à le vérifier. Donc, on a les engagements 49 et 50.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des soumissions partout.

M. Garon: Mais vous en avez invité seulement deux.

M. Côté (Charlesbourg): Lequel? L'engagement 49?

M. Garon: Oui, l'engagement 49.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire qu'il y en a trois parce qu'il y en a deux autres.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mais les deux autres sont le même.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui. Non, mais ce sont peut-être deux endroits différents. Oui, c'est vrai.

M. Garon: C'est marqué: soumissions demandées: 2; soumissions reçues: 2, sur invitation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela. Il faut bien se comprendre, quand vous dites: Vous en avez invité seulement deux, passez cela à quelqu'un d'autre, pas à nous.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, ce n'est pas nous. Quand vous dites: Vous en avez invité seulement deux, ce n'est pas...

M. Garon: Trois.

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est le Service des achats, je m'excuse, mais...

M. Garon: Pourquoi est-ce qu'on invite Sico à soumissionner pour la peinture blanche, mais pas pour la peinture jaune?

M. Côté (Charlesbourg): Quelle compagnie?

Le Président (M. Parent, Bertrand): La question qui est posée, c'est: Pourquoi Sico n'a pas été invitée à soumissionner dans l'engagement 49 et l'a été dans l'engagement 50?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, cela ne veut pas dire que... Ils n'ont pas été invités ou ils n'ont pas soumissionné.

M. Garon: Est-ce qu'ils ont été invités?

M. Côté (Charlesbourg): Demandez-le au Service des achats. Que voulez-vous que je vous dise? J'imagine que, s'ils font de la peinture blanche, ils doivent être capables d'en faire de la jaune. Alors...

M. Garon: C'est ce que je pense, moi aussi. Mais là, sur invitation; on ne sait pas s'ils ont été invités, on ne sait pas combien ont été invités. On voit qu'il y a deux soumissions demandées, deux soumissions reçues, trois en bas pour la blanche, et cela fait drôle.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, est-ce que vous pourriez nous fournir éventuellement la réponse, en vérifiant avec...

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez que je sois votre intermédiaire avec le Service des achats?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je pense que, s'il y a une question posée à laquelle vous n'avez pas la réponse, c'est à vous d'essayer de la trouver.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Vous êtes drôle, vous, M. le Président.

Comme cela, la prochaine fois je préparerai mes cahiers pour répondre à la fois pour le Service des achats et le ministère des Transports.

M. le Président, je suis bon prince. Je peux tenter de vous sortir de cette impasse quant à la question vitale de savoir pourquoi Sico n'a pas soumissionné dans le jaune, mais uniquement dans le blanc.

M. Garon: Ou si elle a été invitée.

M. Côté (Charlesbourg): Je me fais fort d'aller chercher la réponse pour savoir si elle a été invitée ou pas et quelles sont les raisons pour lesquelles elle n'a pas été invitée si jamais elle ne l'a pas été.

M. Garon: D'accord. Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ceci étant dit, les engagements 49 et 50 sont donc vérifiés. J'appelle l'engagement 52, 51 ne relevant pas de nous ici. Alors, l'engagement 52. Est-ce qu'il y a des questions, M. le député de Lévis ou les membres de la commission?

M. Garon: Aujourd'hui, les luminaires pour les transports, comment détermine-t-on quel doit être le genre de luminaire? Parfois, ce sont des poteaux - comment les appelle-t-on? - des potences, avec une lampe comme cela, d'autres sont des grands ronds, on me dit qu'ils ont huit pieds de diamètre, et là il faut descendre tout le bataclan pour les réparer. Mais comment détermine-t-on cela? Parce qu'il y a des genres de lumière qui éclairent seulement un peu, il faut avoir une bonne vue, et il y en a d'autres qui éclairent plus, et d'autres, les poteaux au centre avec comme une couronne, de huit pieds de large, qui sont compliqués à entretenir, mais qui éclairent mieux que tout le reste, cependant. Comment cela fonctionne-t-il? Là on dit qu'on a commandé, par exemple, 100 luminaires au sodium basse pression 135 watts. Est-ce qu'il y a des règles là-dessus? S'il y a des règles au ministère j'aimerais en avoir une copie, cela ne nous donne rien, je pense bien, de nous embarquer... Est-ce qu'il y a des règles concernant les luminaires utilisés sur les routes au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends de la question du député, l'engagement lui-même est quand même des ampoules. C'est une question d'ampoules. La question du député de Lévis déborde et fait davantage appel aux références que le génie se donne pour dire que tel genre d'éclairage va à tel endroit ou tel endroit. Je demanderais peut-être au sous-ministre adjoint au génie de venir nous expliquer un peu comment le ministère s'y prend sur le plan des normes.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des normes écrites là-dessus?

M. Demers: Oui, il y a des normes écrites.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir une copie? J'aime autant en avoir une copie plutôt que de faire une grande discussion là-dessus.

M. Demers: D'accord.

M. Garon: Parce qu'en le lisant on voit les normes. donc l'engagement 56.

M. Demers: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. Demers va se charger de nous en faire parvenir une; par le prochain camion, on vous l'envoie.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci de votre collaboration, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez, M. le député de Bertrand, elle vous est acquise, même sur la 25.

Une voix: Sur la 25 ou la 30?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On ne s'embarquera ni sur la 25 ni sur la 30.

M. Garon: Était-ce la 25 ou la 30?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On va rester à l'engagement financier 52. Alors, l'engagement 52 est maintenant vérifié.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement financier 53? M. le député de Lévis, des questions? (10 h 45)

M. Garon: Comment expliquez-vous - vous allez me dire c'est le Service des achats - qu'il y a 17 soumissions qui ont été demandées et seulement 2 ont été reçues?

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être une question de livraison en termes de temps ou d'incapacité de l'entreprise de le faire.

M. Garon: Mais vous ne le savez pas précisément.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 53 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 54.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 54 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 56 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 57.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va. L'engagement 57 est vérifié. J'appelle l'engagement 58.

M. Garon: Ici, on parle de reconstruction d'un pont de la rivière Sainte-Anne. Est-ce que c'est parce que le pont était tombé? Qu'est-ce qui s'est passé pour qu'on soit obligé de refaire le pont au complet? Est-ce qu'on le refait au complet?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un pont qui devait être reconstruit comme dans bien des cas, puis il l'a été.

M. Garon: Est-ce qu'il était vieux? Un pont de 1 000 000 \$, c'est un gros pont!

M. Côté (Charlesbourg): Si nous l'avons remplacé, c'est qu'il y avait deux possibilités: soit qu'il était bien vieux ou qu'il avait une usure prématurée, mais il n'était pas sécuritaire. Ce qu'on me dit, c'est que l'ancien pont n'était pas assez large.

M. Garon: Mais on n'a pas choisi de l'élargir, on a choisi de le refaire.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que c'est un choix du génie chez nous qui se justifie dans ce cas-là.

M. Garon: Le pont qui a été remplacé avait été construit en quelle année?

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud qui a une très vaste expérience du ministère me dit, d'après ses évaluations, qu'il y a de forte probabilité que le pont ait été construit dans les années trente.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le ministre n'étant pas au courant.

M. Garon: Il est sûr ou il n'est pas sûr. Vous avez dit: On pense que c'était dans les années trente.

M. Côté (Charlesbourg): Autour des années trente.

M. Garon: Dans le temps de Taschereau. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, si j'ai bien compris, l'engagement 58 est vérifié. À l'engagement 59, est-ce qu'il y a des questions?

M. Garon: Entretien ménager, soumission.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que c'est un nouveau bureau, M. le ministre?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 59, vérifié. L'engagement 60?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle donc maintenant l'engagement 64.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 64 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc l'engagement 67.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 67 est vérifié. J'appelle l'engagement 68.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 68 est vérifié. Nous passons donc à l'engagement 70.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 71?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 71, vérifié. L'engagement 72?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 73?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 74?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 75?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 76.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 77?

M. Garon: Il y a une grosse différence. Comment expliquez-vous cette grosse différence entre le plus bas soumissionnaire et le deuxième? C'est drôle. Est-ce qu'il a été fait par le plus bas soumissionnaire, le contrat?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Oui, mais c'est parce qu'il y a une partie qui devait être faite pour la ville de Hull qui a été enlevée, donc, c'est cela la différence.

M. Garon: Pardon? Ah bon, c'est la partie que vous payez. Mais il reste le plus bas. D'accord. Cela marche.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ce n'est pas un système tel qu'il a été installé à la ville d'Anjou, monsieur, l'écran sonore?

M. Côté (Charlesbourg): Oh, non. Je ne pense pas. Je ne crois pas parce que, à la ville d'Anjou, le succès est retentissant, à ce que j'ai compris.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, le bruit aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Le bruit aussi.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais vous remarquerez que...

M. Garon: Et c'est le silence retentissant.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mais ce n'est pas le même type d'écran sonore. C'est ce que je veux savoir.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'engagement 77 est donc vérifié.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle

l'engagement 78.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 79?

M. Garon: Soumissions publiques, là aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle donc l'engagement 84, maintenant. L'engagement 84? M. le député de Lévis.

M. Garon: Attendez un peu. Mais c'est un gros supplément... Ah, c'est 300 000 \$ sur 27 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 84 est vérifié. L'engagement 85?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 86?

M. Garon: Attendez un peu, la piste cyclable. D'accord, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 87?

M. Garon: Comment expliquez-vous... Est-ce qu'on fait l'engagement 86?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui.

M. Garon: L'engagement 86.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 86, on...

M. Garon: Il s'agit là d'un supplément un peu plus fort: 159 000 \$ pour porter à 877 000 \$. Comment se fait-il qu'il y a un supplément dans un cas comme celui-là?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 86?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, nous sommes revenus à l'engagement 86.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, peut-être en termes de données, on me dit des raisons: variation des quantités, tout venant de carrière.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, des variations de quantité, tout venant de carrière, ce qui était prévu, c'était 16 800 tonnes et exécuté, 52 000 tonnes. Cela fait donc un supplément de 35 000, pour 161 000 \$. Par contre, il y a des ajustements négatifs aussi, aux contrats de 41 000 \$ et de 9000 \$, ce qui fait la différence.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 86 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 87.

M. Garon: Pourquoi y a-t-il eu autant... C'est une augmentation considérable ici, un arpenteur-géomètre, il sait ce qu'il va arpenter. Comment se fait-il qu'il y a 76 000 \$ de plus pour porter à 201 000 \$? C'est quasiment le double.

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas, je vais finir par y arriver. D'accord, c'est à Rivière-au-Renard. Ce que j'ai compris, c'est qu'il y a eu des modifications importantes au tracé. Reprise et modification aux plans et autres documents nécessaires à la suite des modifications majeures apportées au projet.

Dans ce cas-ci, ce qu'il faut comprendre, c'est un tracé... Si vous avez fait le tour de la Gaspésie, probablement que vous avez emprunté ce tracé, de Rivière-au-Renard jusqu'à Saint-Majorique et qui va rejoindre Gaspé.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez remarqué qu'il y a des travaux de faits et qu'il en reste encore à faire. À la suite de différentes études d'impact, forcément, le ministère est obligé de se conformer, sinon il ne peut pas construire la route. À plusieurs occasions, cela change de tracé, cela change d'emprise, cela oblige à revenir à de l'arpentage et c'est ce qui explique cela. Dans ce coin-là, on n'est pas au bout de nos peines. Vous seriez très impressionné de savoir combien de fois on travaille au tracé de Saint-Majorique pour finir par y arriver. C'est comme cela partout. Je vous ai déjà donné un exemple. C'est pour cela que, ce matin, lorsque je vois les déclarations de M. Proulx, pour la 241, on a fini par passer dix tracés avant d'être capables de faire accepter le dixième, qui était le premier qu'on avait suggéré au ministère. Imaginez-vous les coûts que cela a engendrés pour le ministère avant d'être capable d'arriver! En tout cas, on est obligé de vivre aujourd'hui avec la CPTA que vous connaissez bien, qui a ses exigences, le BAPE qui a ses exigences. Quand on n'est pas satisfait des exigences de la CPTA, les mêmes personnes peuvent revenir au BAPE, pour les routes, pour exiger ce qu'elles n'ont pas eu en première instance. Forcément, cela

change bien des choses dans l'exécution.

M. Garon: Dans ce cas-ci, ce sont les exigences de l'environnement qui auraient fait changé les tracés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Batêche! C'est dans le roc!

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

M. Garon: Quelles ont été leurs exigences au ministère de l'Environnement pour faire changer le tracé? Je ne vois pas trop en quoi l'environnement est dérangé entre Rivière-au-Renard et Saint-Majorique.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est parce que c'est... Saint-Majorique, c'est un autre tronçon, il ne faut pas mêler les deux. Dans le cas de...

M. Garon: Non, je sais ce que vous voulez dire.

M. Côté (Charlesbourg): ...de celui-ci, c'est une question de remblais sur la rivière au Renard.

M. Garon: La rivière...

M. Côté (Charlesbourg): ...au Renard...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...avec le tracé qui a été changé; c'est ce qui est arrivé dans ce cas.

M. Garon: On fait seulement traverser la rivière au Renard.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Oui, mais là, le projet... C'est 76 000 \$ de plus, pour passer à 201 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est quand même un tracé de six milles de longueur. Sur le plan de l'arpentage...

M. Garon: Au total. Mais le bout qui a été changé par le ministère de l'Environnement, c'est de traverser la rivière seulement.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, pas traverser la rivière, j'ai dit: on longeait la rivière.

M. Demers: C'est le projet au complet.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le projet au complet, à ce que me dit M. Demers.

M. Garon: Cette route-là ne longe pas la rivière.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Cette route-là ne longe pas la rivière. Entre Rivière-au-Renard et Saint-Majorique, il n'y a pas une rivière le long de la route.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Finalement, ce qu'il faut comprendre, lorsqu'on se présente devant le BAPE...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...au ministère de l'Environnement, il y a un tracé proposé et on doit envisager des tracés alternatifs. Et là, cela joue selon les exigences du BAPE pour obtenir les certificats d'autorisation de réalisation. On est forcément obligés de faire un rangement, un tassement de la route, des compromis, pour être capable de la réaliser. Dans ces cas-là, cela nécessite des... Possiblement que, si cela avait été fait en 1974 comme cela avait été enclenché ou en 1977, cela aurait coûté moins cher. Mais, comme vous voyez, c'est un projet qui datait de 1974...

M. Garon: Où voyez-vous cela?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon? Bien oui.

M. Garon: Je ne vois pas cela, moi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que vous ne voyez pas, vous, c'est moi qui vois cela.

Une voix: C'est dans le camion.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est dans le camion. C'est un CT du 13 novembre 1974 au montant de 45 000 \$, un CT du 4-07-77 pour 45 000 \$ et un CT du 20-06-80 pour 35 000 \$. Finalement, ce n'est pas d'aujourd'hui que ça fouille.

M. Garon: Toujours M. Chrétien.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: C'est toujours Henri Chrétien, c'est toujours le CT pour M. Chrétien.

M. Côté (Charlesbourg): C'est celui-là qui avait le... Oui, et curieusement d'après ce que je peux voir, il a passé à travers tous les régimes: le nôtre de 1970 à 1976; le vôtre, de 1976, pour deux fois, jusqu'en 1985...

M. Garon: Le temps de terminer la route, il va arriver à sa retraite.

M. Côté (Charlesbourg): ...et le nôtre. Ah! Il doit être chrétien!

Une voix: Vous devriez l'engager pour... Cela coûterait moins cher.

M. Garon: C'est quand même drôle.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas sûr. Il faut quand même faire attention, ce sont des travaux qui ont été exécutés. (11 heures)

M. Garon: Est-ce qu'il y a moyen d'avoir une copie du compte d'honoraires pour Justifier ces 76 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Pour ce qui a été fourni, bien sûr. On va vous fournir le montant payé.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): On va vous fournir le montant payé.

M. Garon: Pas le montant payé, je l'ai là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Non, non. Cela c'est l'autorisation.

M. Garon: Le montant autorisé.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est le montant autorisé.

M. Garon: Oui, mais je veux dire qu'il faut qu'il détaille son compte d'honoraires, lui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Pour justifier l'excédent.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: 76 000 \$.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, la réponse... Oui, Mme la députée Juneau?

Mme Juneau: Est-ce que je peux poser juste une petite question au ministre? Est-ce normal que, dans l'engagement 87, vous parliez en termes de milles et que dans l'autre engagement aussi, vous parliez de milles et non pas de kilomètres?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! écoutez!

Mme Juneau: Qu'est-ce qui se passe? Est-ce une erreur ou, sinon, qu'est-ce que c'est?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce que je comprends, là, comme explication, c'est que, comme cela fait tellement longtemps, c'est

avant le métrique. Puis on en a d'autres comme cela. Cela fait tellement longtemps que c'est avant le métrique et ils ne l'ont pas changé pour le finaliser. C'est l'explication qu'on peut retenir.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela va, Mme la députée de Johnson?

Mme Juneau:...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'engagement 87, avec les réponses qui devraient nous être fournies, est donc vérifié; j'appelle 88.

M. Garon: Dans ce cas-ci, il s'agit encore d'un supplément considérable: on porte 32 000 \$ à 72 000 \$. Cela a quasiment pris le double et là, c'est pour effectuer l'arpentage, la préparation des plans et des descriptions correspondantes relatifs aux travaux de construction d'une section de 483 milles de la route 132. Pourquoi cela a-t-il coûté le double...

M. Côté (Charlesbourg): Même raison.

M. Garon: ...entre Ruisseau-à-Rebours et Rivière-à-Claude? Pourtant, la route n'a pas beaucoup changé, là.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Bien, dans votre pèlerinage d'été, si vous avez vu, c'est juste avant d'arriver à la halte routière...

M. Garon: Cette année, vous savez, j'ai fait du millage...

M. Côté (Charlesbourg): ...de Rivière-à-Claude.

M. Garon: ...comme pas un. J'ai fait, vous savez, durant l'été, près de 24 000 kilomètres, pour aller inspecter les routes de l'Amérique du Nord. J'ai observé beaucoup plus de trains routiers au Québec qu'ailleurs. On ne voit quasiment pas cela ailleurs, des trains routiers qui brisent l'asphalte.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, j'ai une lettre au dossier, ici, de M. Bellavance, qui est le chef de la division territoriale du ministère à Rimouski. Je peux vous en faire lecture, là, je n'ai pas de problème à cela: Je reçois de la direction régionale une demande de plans d'expropriation se rapportant à l'objet ci-haut mentionné. L'arpenteur, Séverin Pelletier, a déjà préparé des plans d'expropriation couvrant ce secteur, mais pour diverses raisons, il y a eu abandon de ces plans. J'estime que la préparation des nouveaux plans et descriptions coûtera 44 500 \$. Cette estimation a d'ailleurs été corroborée par M. Pelletier, dans une grille de coûts dûment complétée. Il nous demande donc de faire les révisions qui s'imposent.

M. Garon: Pourquoi les premiers plans ont-ils été abandonnés?

M. Côté (Charlesbourg): Pour diverses raisons. Alors, les diverses raisons, là... Ah! Cela m'avait échappé!

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être pourriez-vous me répondre mieux que moi, là, parce que cela a été abandonné en 1978.

M. Garon: Oui, mais les plans ont été faits, c'est marqué en 1986 et en 1987: 10 000 \$ en 1986 et 22 000 \$ en 1987.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, je ne le sais pas. Je n'ai aucune idée. Évidemment, ce n'est pas la seule place où cela a dû être abandonné.

M. Garon: Ah! C'est un plan qui avait été fait, d'après vous, en 1978, et les travaux n'avaient pas été faits.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Cela coûte cher en "maudit"!

M. Côté (Charlesbourg): Je peux, essayer d'avoir l'explication, mais il n'y en a pas d'autre que celle que j'ai ici. Quant à moi, quand on inscrit sur papier que c'est conforme à toutes les directives et CT. ...

M. Garon: Non, je comprends que c'est conforme et tout cela, si le professionnel qui a soumis ces représentations est justifié de le faire. Je comprends que les représentations ont été faites selon les normes, mais les raisons qui les ont...

M. Côté (Charlesbourg): il y a des modifications de profil, cela veut dire qu'on a abandonné un autre profil. Vous allez me dire: Pourquoi avez-vous abandonné l'autre profil? On va vous répondre: Probablement parce que c'est le ministère de l'Environnement qui nous l'a demandé. Au lieu de vous répondre des probablement, je vais aller chercher la vraie réponse...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): ...et je vais vous donner la vraie réponse.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 88 est vérifié. L'engagement 89?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié.

L'engagement 90?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 91?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 92?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 93?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 94?

M. Garon: À l'engagement 93, je ne comprends pas pourquoi on rembourse à la ville de Charlesbourg un système de feux de signalisation. Est-ce une route provinciale ou une route municipale?

M. Côté (Charlesbourg): La sortie de l'Atrium. Cela arrive très souvent qu'on rembourse à des villes. On l'a fait dans le cas de Matane dernièrement. On le fait dans certaines autres villes. Il y a forcément une relation avec le trafic et la sécurité des gens. C'est la sortie du boulevard Laurentien.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas parce que c'est dans Charlesbourg, en passant.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Au cas où quelqu'un voudrait le prétendre.

M. Garon: On n'a pas dit un mot là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Une voix: C'est accidentel.

M. Garon: Si cela avait été une autre ville, j'aurais posé la même question.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez vous apercevoir si vous fouillez dans le passé, si jamais c'est accidentel pour Charlesbourg, il y a eu une multitude d'accidents dans le passé. Charlesbourg, pour moi, c'est très précieux et...

Mme Juneau: C'est comme le comté de Johnson.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement, et je vous comprends très bien.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 94?

M. Garon: L'engagement 93 est vérifié et l'engagement 94, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 95?

M. Côté (Charlesbourg): Cela, ce n'est pas parce que c'était dans le comté de Lévis.

M. Garon: Non, mais je sais où c'est.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est une sortie d'autoroute, vous avez raison. Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Laurentien, c'est une autoroute; la sortie de Laurentien, c'est sur une autoroute aussi. La sortie mène à Charlesbourg.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc l'engagement 96.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 97?

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais bien entendre le député de Jonquière un peu plus fort.

M. Dufour: Si on peut sortir de la région de Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui!

M. Dufour: Il y a d'autres places que Québec.

M. Garon: Ah! Moi, je ne blâme pas le ministre lorsqu'il dépense dans la région de Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il y a assez du ministre, M. Gobeil, qui veut envoyer toutes les affaires à Montréal.

M. Dufour: Il a réussi.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est votre opinion.

M. Garon: Il paraît que c'est la vôtre aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Les journaux ont dit que...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Vous n'avez pas fait de représentations?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Vous n'avez pas fait de représentations pour ne pas qu'il déménage son ministère à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): On a fait des représentations, sauf que, quand le député de Jonquière dit: Il a raison, le député de Jonquière erre.

M. Dufour: Il a réussi.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas réussi.

M. Dufour: En partie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Dufour: On ne lit pas les mêmes journaux.

M. Côté (Charlesbourg): Déjà, le député de Jonquière fait une affirmation: Il a réussi. Moins l'argument qu'on évoque, il dit: En partie. Est-ce une demi-vérité ou une demi-menterie?

M. Dufour: Il a réussi en partie, je le maintiens.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Je maintiens ce que j'ai dit, il a réussi en partie.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. On aura l'occasion d'en reparler dans une autre tribune. Si vous voulez vous mesurer, vous viendrez, mais vous ne ferez pas long feu.

M. Dufour: Ah! Je ne me casse pas la tête avec des petits coqs, je n'ai pas peur de cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc l'engagement financier 97...

M. Dufour: J'en ai déjà vu d'autres aussi, moi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va? Vérifié. L'engagement 98?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. Les engagements financiers du ministère des

Transports, section voirie, pour novembre 1986 sont donc vérifiés.

Décembre

Nous passons donc à décembre 1986, pour le ministère des Transports. Décembre 1986, j'appelle l'engagement financier 34.

M. Garon: L'engagement 34.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On recommence, j'appelle donc l'engagement 34.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 34 est vérifié. J'appelle l'engagement 35, toujours en décembre 1986.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 36.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 36 est vérifié. J'appelle l'engagement 37.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 37 est vérifié. J'appelle l'engagement 38.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 38 est vérifié. J'appelle l'engagement 39.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 40.

M. Garon: Vous pouvez entreprendre une reconnaissance de tracé, au fond, on veut parler d'un tracé préliminaire.

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel cas?

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 40.

M. Garon: Dans tous les cas où on emploie l'expression "reconnaissance de tracé", pour commencer à projeter un tracé.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des études

de sol préliminaires.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 40 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 41.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 42.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 43.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 44.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 45.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 46.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 47.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 48.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 49.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 50.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 51.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 52.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 53.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 54.

M. Garon: Vérifié. Attendez un peu.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une soumission conjointe avec d'autres ministères et la partie qui est imputée aux Transports, c'est 446 000 \$.

M. Garon: Ah oui. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 54 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 55.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 56.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des changements au contrat depuis cette date?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Il n'y a eu aucun changement au contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Est-ce que les problèmes éprouvés par Relais Nordik ont obligé le gouvernement à dépenser d'autres sommes d'argent pour mieux desservir les populations desservies par ce lien maritime en fonction du contrat initial?

M. Côté (Charlesbourg): Non.
(11 h 15)

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 57?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle 58.

M. Garon: En quoi consistait ce projet pilote?

M. Côté (Charlesbourg): 58?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Au mois de mai 1985, Covoiturage Québec proposait au Conseil du trésor un projet de covoiturage par fourgonnette pour les employés du gouvernement du Québec

des régions de Montréal et de Québec. À la ville de Québec, en collaboration, Covoiturage Québec présentait également un projet pilote en mars 1986. La ville demandait l'appui de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec pour être admissible à une subvention du ministère des Transports de 50 %. Alors, on s'est entendu avec eux, finalement, pour cette subvention de 35 000 \$. L'expérience pilote a eu lieu. Si mes souvenirs sont bons, c'est une expérience qui n'a pas été très concluante.

M. Garon: Les fourgonnettes, c'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Je mêlais deux expériences. Celle qui m'était plus connue, celle de Taxi-Bus, s'est faite dans deux extensions de réseau de la Commission de transport de la communauté urbaine, à deux endroits différents pour être capable de faire du rabattement sur les circuits d'autobus ou substituer à des autobus de 50 places des taxis où il y avait trois ou quatre personnes. Celle-là a été un peu plus concluante. Celle des fourgonnettes, on me dit qu'on n'a pas de rapport encore. On n'est pas sûr qu'on va en avoir parce que Covoiturage Québec a tombé en cours de route. Alors, c'est là où on en est. On me dit qu'on est en train de faire les vérifications nécessaires pour que les rapports nous parviennent.

M. Garon: Dans le covoiturage, est-ce que les expériences que vous avez faites amènent à encourager davantage le covoiturage? Il y en a combien par auto?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Est-ce que les expériences que vous avez faites concernant le covoiturage incitent à encourager davantage cette forme de transport et combien y en a-t-il par auto? Combien de personnes par véhicule?

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. Est-ce que le député de Lévis pourrait répéter sa question?

M. Garon: Est-ce que les différentes expériences qui ont été faites, incluant celle-ci par le ministère, concernant le covoiturage ont incité ou déterminé au ministère une politique d'encouragement du covoiturage et combien par véhicule? De quelle façon l'encourager?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a différentes expériences qui ont été menées, en particulier à Montréal, avec un logiciel qui a été développé sur le plan informatique, ce qu'il y a à peu près de plus moderne sur le plan technique, accessible à des gens qui pouvaient téléphoner au ministère des Transports pour dire: Je suis intéressé à faire du covoiturage, soit en offrant ou en demandant. Tout cela a été mis sur informatique

au ministère et on pouvait indiquer aux gens qu'une telle personne part de tel endroit à Pointe-aux-Trembles, se dirige au centre-ville et serait intéressée à prendre des personnes en covoiturage ou qu'une personne demeurant là n'ayant pas de voiture serait intéressée au covoiturage. Cela n'a pas... Si vous me permettez l'expression, cela ne pète pas le feu. Cela ne pète pas le feu en terme d'utilisation.

Dans le plan de transport ce que nous allons utiliser, c'est une autre expérience qui est celle de la route 15 entre le boulevard Saint-Martin et le boulevard Henri-Bourassa, de faire passer les voies de six à huit et de faire en sorte qu'il y ait une voie qui soit réservée à des véhicules ayant à leur bord trois personnes et plus. C'est un peu l'expérience qu'il y a aux États-Unis que nous allons mener sur la route 15 et on verra ce que cela donnera. C'est le genre d'initiatives qui sont prises. Taxi-Bus a été le cas à Québec, cette expérience de covoiturage sur le plan des fonctionnaires qui ne s'est pas avéré un succès, loin de là.

M. Garon: Qu'est-ce que vous appelez covoiturage? C'est quoi la définition du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire covoiturage, c'est bien global. C'est quelqu'un qui va prendre à son bord deux personnes pour faire trois, quatre ou cinq personnes. C'est du covoiturage. Dans le cas...

M. Garon: Pourquoi s'enregistrer au ministère? Aux États-Unis c'est bien plus simple que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Quand il y a trois personnes dans une automobile, on peut prendre une voie spéciale et ça roule. Je me suis promené pas mal cet été. Je me suis aperçu qu'on est dans l'enfance de l'art dans le transport à ce point de vue.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être que le député de Lévis en a échappé un bout. Je comprends qu'il a parlé à quelqu'un d'autre. Mais je venais juste de lui expliquer que sur la route 15 à Montréal, dans le plan de transport, nous allons passer de six à huit voies pour réserver une voie aux expériences américaines dans les véhicules de trois personnes et plus...

M. Garon: Peu importe qui est dans cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: S'ils sont trois, ils embarquent.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. On va le faire comme expérience. Cela n'a pas été tenté

ici. Même si sur le boulevard Métropolitain on disait qu'on réserve une voie pour ceux qui ont plus de trois personnes à bord d'une voiture, je pense qu'on aurait des problèmes d'application. Il faut être capable de le faire là où notre réseau nous permet de le faire.

M. Garon: L'expérience, le rapport est fait?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire pas dans le cas de covoiturage parce que Covoiturage Québec est tombé en panne sèche en cours d'exercice. Le ministère est en contact avec la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec afin de savoir comment on pourrait terminer cette entente qui ne l'est pas au moment où on se parle, compte tenu que Covoiturage Québec est tombé.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des projets de covoiturage à Québec pour...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Le pont par exemple?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas impossible. On verra lorsqu'on aura nos études de circulation commandées à la firme LeDuc, Roche sur les ponts.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu le rapport? Cela devait être à la fin d'août, vous m'aviez dit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on a eu des rapports préliminaires et des indications...

M. Garon: Ils sont en retard.

M. Côté (Charlesbourg): Comme à peu près toutes les firmes qui prennent des mandats, ils sont en retard.

M. Garon: C'est avec le gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Quand ils font un contrat avec l'entreprise privée, des fois ils sont plus scrupuleux.

M. Côté (Charlesbourg): À tout le moins, il faut tout de même dire que ce que...

M. Garon: Je parle en général, non pas de cas particuliers.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut dire, ce qu'on n'avait pas prévu à l'époque ce sont des effets de débordement. On a beau étudier le problème de géométrie d'accès aux ponts, il faut quand même voir jusqu'où l'effet de refoulement

va se faire sentir. Le boulevard Laurier est un élément extrêmement important dans ce cas. Cela n'avait pas été prévu à l'époque, il faut l'ajouter.

M. Garon: Cela n'avait pas été prévu à l'époque? Batêche, ce n'est pas un gars qui traverse le pont qui a préparé le devis! C'est évident à sa face même, c'est cela le problème. D'ailleurs j'en avais parlé en commission parlementaire.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que ce qu'il faut comprendre c'est que le boulevard Laurier appartient à la ville de Sainte-Foy.

M. Garon: C'est un peu comme le pont Jacques-Cartier; depuis que les sorties du pont Jacques-Cartier, quand on arrive à Montréal, ont été changées - les sorties ou les entrées - c'est le jour et puis la nuit. Avant, on arrivait sur des feux rouges partout, tout le monde bloquait. Là, depuis que cela a été changé, depuis quelques années, cela roule.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Mais cela peut être extrêmement important. Cela peut avoir des conséquences assez importantes sur le boulevard Laurier, à tout le moins à son croisement avec Du Vallon. Alors, dans ce sens-là, il faut au moins savoir ce qui se passe et avoir un lien très important avec la ville de Sainte-Foy qui est concernée.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Concernant l'engagement 58, peut-être une ou deux questions, M. le ministre. Vous mentionniez tout à l'heure qu'il y a une expérience qui va être faite, vous avez annoncé un plan de transport sur l'autoroute 15. Je veux bien sauf que les deux voies additionnelles ne sont pas construites et l'expérience ne sera pas faite de si tôt. Je me demande...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas tout à fait de votre avis parce que ...

Le Président (M. Parent, Bertrand): À partir de quel moment l'expérience va pouvoir être faite sur une voie?

M. Côté (Charlesbourg): En tous les cas, je pense que faire les plans et devis et construire, cela prend un certain temps, mais c'est dans la première partie du plan à tout le moins.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mais ce que je veux dire, essentiellement, on ne fera pas le débat ici, une des solutions, pour la région de Montréal, de décongestion, d'accès des ponts, c'est à mon avis des voies réservées pour le covoiturage et le transport collectif. Dans ce sens-là, au ministère, il y a effectivement beaucoup d'études qui ont été faites. J'ai participé au moins à deux ou trois missions en

Europe dans les années 1984-1985 avec la Commission de transport de la rive sud. Il y avait des choses très concluantes avec ce qui se passe aux États-Unis, à Lyon, à Marseille, par exemple, et dans différentes villes d'Europe. Je me demande pourquoi, de façon très simple, sans être obligé d'élargir quelque autoroute que ce soit, il n'y aurait pas, quant au plan de transport qui vient d'être dévoilé - il pourra avoir un autre volet dévoilé - sur le pont Jacques-Cartier, pour prendre un exemple très précis, le matin, une des voies, qui pourrait être la quatrième, réservée au covoiturage et au transport collectif. Dans ce sens-là, je pense que cela ne coûterait à peu près rien et on pourrait sûrement aider à résorber.

De plus, je pense que la façon fort simple de le faire est que le ministère donne quelques enveloppes budgétaires aux différentes sociétés de transport - vous avez STL, CTCUM, STRSM - pour être capable de véhiculer... Le problème est que les Québécois ne se sont pas habitués. Je pense qu'il y a un travail de marketing bien gros à faire pour changer les habitudes. Tout le monde veut avoir sa propre voiture pour aller travailler. Mais, s'il y avait une publicité, un encouragement, un incitatif par la voie qui permet d'accélérer, je pense qu'on pourrait rapidement, en tous les cas, améliorer sans construire quelque route que ce soit par des voies réservées.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me fait penser à un certain nombre de réflexions. On s'est au ministère servi de ce qui existait au pont Victoria, dans une négociation que nous avons eue avec le CN et qui a permis d'améliorer la situation sans ajouter de pont. Cela est une expérience qui est valable, quoiqu'elle n'est pas réservée au covoiturage, mais à tout le moins c'est utilisé de manière beaucoup plus rationnelle.

Quant à l'utilisation d'une voie sur le pont Jacques-Cartier à titre d'exemple, c'est peut-être possible, je pense que c'est possible. Il faut savoir à quel coût, et je ne parle pas d'un coût financier. Je ne suis pas tellement convaincu que cela soit la STL ou la STRSM qui pourrait être le mieux parce que virtuellement on va compéitionner leur transport en commun dans une voie comme celle-là. L'idée est loin d'être mauvaise et dans ce sens-là l'estacade qui est à l'intérieur du plan vise à favoriser ces choses et peut-être que ce qu'on peut récupérer sur Champlain par l'estacade pourrait effectivement servir de voie réservée mais aux automobilistes qui occuperaient des voitures à trois ou quatre personnes. C'est clair.

Le Président (M. Parent, Bertrand): En tout cas, juste pour conclure là-dessus, parce que je ne veux pas m'étendre, je vous dirais que la façon dont le pont Jacques-Cartier est fait, avec la signalisation qui est déjà en place, il est très facile de donner une lignée spéciale pour cela et

facilement éduquer les gens. Cela serait un incitatif et je me demande même si dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine, qui est rendu un drame actuellement - de la rive sud, le matin, on n'est plus capable d'accéder à Montréal entre sept et neuf heures... N'y aurait-il pas un incitatif de ce côté-là? Ce que cela demande effectivement c'est une volonté politique avec ce qu'il faut pour... Cela ne demande pas de construire d'autres ponts parce qu'on sait le prix que cela coûterait. Je pense que tout le monde en est conscient, mais, s'il n'y a pas quelque chose de fait à court terme de ce côté, l'engorgement continue à Montréal.
(11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Le cas de Hippolyte-Lafontaine est, bien sûr, de notre ressort. Dans le cas de Jacques-Cartier et de Champlain, il faut comprendre qu'il y a une autre autorité qui est mêlée à cela, qui est l'autorité fédérale.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je soumettais cela à votre attention, M. le ministre. L'engagement 58 était donc vérifié. Engagement 59, M. le député?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 60?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. Engagement 61?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 62?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 63?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 64?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 65?

M. Garon: Attendez un peu, 64... D'accord, vérifié. L'engagement 65 est vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour l'engagement 65. Donc, j'appelle l'engagement 66.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 67?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): D'accord. Cela complète les engagements financiers du ministère des Transports pour décembre 1986.

Avant de passer à janvier 1987, j'aimerais peut-être, juste pour les membres de la commission, porter à l'attention du ministre une discussion qu'on a eue tantôt sur les décisions qui sont prises, entre autres, au Service des achats du gouvernement. Il y a eu une entente sur la procédure des engagements financiers à la suite d'une réunion d'un comité directeur qui s'est tenue le 1er décembre 1987. Cela répond à la question qu'on se posait tantôt relativement à la responsabilité d'un ministre sectoriel lors de la vérification des engagements financiers impliquant le Service des achats du gouvernement. M. Gratton, député de Gatineau, fait état de l'entente intervenue et propose à la commission d'entériner la procédure qui suit, et cela a été entériné: "Le ministre sectoriel répond à la question avec l'aide, si nécessaire, des fonctionnaires de son ministère. Si le ministre n'est pas en mesure de répondre à la question concernant le Service des achats du gouvernement, il prendra avis de ladite question et ce, conformément à la disposition de l'article 26 des règles de fonctionnement concernant la vérification des engagements financiers. Il demandera alors au fonctionnaire compétent de lui préparer une réponse qu'il transmettra par la suite au secrétaire de la commission concernée." Alors, c'était juste pour vous dire, M. le ministre, que c'est ce qui avait été décidé.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de la décision, en particulier de mon collègue, M. Gratton. Je lui souhaite un jour d'être au ministère des Transports.

Janvier 1987

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc les engagements financiers de janvier 1987. Le premier, c'est l'engagement 24. Engagement 24 de janvier 1987? M. le député de Lévis.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. Engagement 25?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 26?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié.

Engagement 27?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié.
Engagement 28?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 29?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 30?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 31?

M. Garon: Vérifié. Est-ce qu'il y a eu un gros changement par rapport au contrat antérieur?

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de changement sur le plan financier?

M. Garon: Oui. Je parle des coûts. C'est la même firme...

M. Côté (Charlesbourg): C'est possible, compte tenu du fait que c'est un agrandissement de bureau.

M. Garon: Est-ce que c'est dû à un agrandissement du bureau ou si c'est un renouvellement de contrat? C'est un nouveau contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour l'engagement 31, M. le député?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 32?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 32 est vérifié. L'engagement 33?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 34?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 35?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 36?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 37?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 38?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 39?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 40?

M. Côté (Charlesbourg): Vous voyez, M. le Président, c'est possible sur le pont Champlain. C'est une voie réservée pour les autobus.

M. Garon: Pour autobus, c'est justement. Je comprends que c'est les autobus, mais il me semble que le transport collectif comprend plus que les autobus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf qu'un autobus transporte en moyenne une cinquantaine de personnes, alors que l'auto va en transporter cinq. Si vous mettez sur la même voie les autos dans le transport collectif et les autobus, il n'y en a plus pour les autobus. Le cas particulier du pont Mercier avec tous les problèmes inhérents au contournement de la réserve, je pense que c'est un problème qui est assez d'actualité...

M. Garon: Non, non, mais... Quand on parle d'avoir trois personnes par automobile au minimum, c'est quand même une automobile au lieu de trois, c'est considérable.

M. Côté (Charlesbourg): C'est considérable, mais encore faut-il comprendre que c'est la mentalité des gens.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Effectivement, vous avez raison de dire qu'il faut tendre vers davantage de voies réservées pour automobiles étant empruntées par des véhicules ayant trois personnes et plus à leur bord. Ceux qui circulent

tout seul et prennent une heure et demie, deux ou trois heures, ce sera leur problème, ce sera leur choix personnel. Mais on a encore beaucoup de chemin à faire avant d'arriver là. Pour circuler...

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 41?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 42?

M. Garon: Qu'y a-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous une question?

M. Garon: Non, non, mais c'est parce que le ministre a l'air d'avoir quelque chose à dire sans qu'on lui pose de questions.

M. Côté (Charlesbourg): J'attends les questions.

M. Garon: Comment trouvez-vous cela?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! Voulez-vous que je vous conte la petite histoire?

M. Garon: Envoyez fort!

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Vous avez envie de la conter d'abord, je le sens.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'ai manqué mon punch parce que je l'attendais depuis un bout de temps.

M. Garon: Là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une engagement que M. Michel Clair avait pris à l'époque, comme ministre des Transports, de payer cette partie à la ville de Québec, concernant le tunnel Samson. Lorsque M. Tardif a remplacé M. Clair, il a préparé un CT pour le faire approuver par celui qui était devenu le président du Conseil du trésor, M. Clair, qui a refusé.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pour quelle raison?

M. Côté (Charlesbourg): Cela réglait... En

tout cas, je pense que...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il trouvait la facture trop élevée.

M. Côté (Charlesbourg): La facture était élevée un peu, mais c'est probablement dans une période où les compressions budgétaires prenaient le dessus sur le reste. C'est pour cela que, finalement, on est revenu pour régler le dossier puisque le maire de Québec le souhaitait et qu'il était pourvu d'un engagement, disait-il, suffisamment moral pour qu'un autre le réalise. Un engagement moral, et il avait des lettres aussi.

M. Garon: Il y avait des lettres. Vérifié. Vérifié, pour le suivant aussi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 42. L'engagement 43?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 44?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 45?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 46?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 47?

M. Garon: C'est fort en s'il vous plaît, là! 321 000 \$, et vous portez l'engagement à 531 000 \$. Cela veut dire que c'est plus du double... C'est pour la préparation des plans et devis et la surveillance des travaux de construction d'une section de 5,48 kilomètres de la route 138. Je me rappelle, quand j'avais été candidat, dans Charlevoix en 1973, il y avait à peu près dix personnes qui vous disaient de modérer avant de passer devant un bulldozer et il y en avait dix autres qui vous disaient de continuer après...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je me rappelle, aux élections de 1973, quand il y avait des travaux de voirie, il y avait à peu près dix personnes qui vous faisaient signe avec un petit drapeau de modérer avant d'arriver devant un bulldozer. Quand vous aviez passé le bulldozer, il y en avait dix autres qui vous faisaient signe de continuer!

M. Côté (Charlesbourg): La sécurité!

M. Garon: Oui. C'était dangereux de les frapper, ils étaient quasiment 20 autour du bulldozer. Mais là c'est une grosse augmentation de surveillance des travaux, 321 000 \$ de supplément pour porter cela à 531 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Voici l'explication que j'ai à vous fournir. C'est un mandat qui date de 1975.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Le mandat a été amorcé à cette date et s'est poursuivi jusqu'en 1979 sans être complété. C'était M. Le Moignan qui était député de Gaspé à ce moment-là. En 1979...

M. Garon: C'est dans Charlevoix, là. Vous n'êtes pas au bon engagement, on est à l'engagement 47.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. C'était M. Mailloux le député de Charlevoix.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): En 1979, le contrat était interrompu. Après 1985, il a fallu qu'il soit réajusté aux normes pour le convertir en système métrique en termes de réalisation et, au-delà, de cela ajusté aux contraintes environnementales.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des honoraires pour justifier les 321 000 \$, parce que c'est une grosse augmentation?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème avec cela.

M. Garon: Cela passe de 210 000 \$ à 531 000 \$. Le système métrique coûte 321 000 \$ à la paroisse de Baie-Saint-Paul. Cela m'apparaît gros.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous allez fournir une réponse...

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une autre raison que je n'avais pas vue, il y a quand même l'addition d'un tronçon là de 1, 45 kilomètre aussi. Je vais vous fournir ce que vous souhaitez.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va-t-il pour l'engagement 47? J'appelle l'engagement 48.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est vérifié. J'appelle l'engagement 49.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 50.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 51.

M. Garon: Et sacrifice! Le Canadien National, 1 400 000 \$ c'est beaucoup pour le déplacement d'utilités publiques dans le cadre des travaux de construction du réseau routier sur la route 132. On est en train de lui fournir l'argent pour subventionner Terre-Neuve et l'Ouest du Canada.

M. Côté (Charlesbourg): Paspébiac-Ouest. C'est le chemin de fer qui a dû être déplacé. Semble-t-il que c'est de coutume au ministère; il y a certains travaux qu'eux-mêmes peuvent assumer sur le plan du déplacement, mais il y a certains travaux qu'on doit assumer quant à nous. C'est le cas précis de Paspébiac-Ouest.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela va pour l'engagement 51, M. le député?

M. Garon: Pour des travaux qui ont été faits ou qui sont faits actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est fait. Paspébiac-Ouest c'est en construction actuellement.

M. Garon: En construction actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été fait avant, avant qu'on fasse la route. La première phase, on déplace le chemin de fer et après cela on fait la route. Là, on est à la fin des travaux de construction de route.
(11 h 45)

M. Garon: Quels vont être les coûts totaux des travaux à Paspébiac-Ouest?

M. Côté (Charlesbourg): C'est approximativement 6 000 000 \$ en ce qui concerne la partie du ministère, ajoutés à 1 400 000 \$ de déplacement de certains équipements de la voie ferrée.

M. Garon: Est-ce qu'on a suivi des normes rurales ou urbaines pour les exigences ou les devis?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une route nationale, c'est la 132.

M. Garon: Oui, mais il y a plus que cela. Est-ce que c'est payé à 100 % par le gouvernement du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas à 100 % par le gouvernement du Québec.

M. Garon: Est-ce que la municipalité en assume un pourcentage?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a des travaux d'aqueduc et d'égout aussi qui sont faits en même temps.

M. Garon: Non, mais pour la route?

M. Côté (Charlesbourg): La route c'est clair que c'est nous qui l'assumons à 100 %.

M. Garon: Les trottoirs, les bordures? Je suis passé par là la semaine dernière et j'ai trouvé que les standards étaient plus élevés qu'ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud me dit qu'on paie les bordures.

M. Garon: Mais c'est rare qu'on voie des bordures de type urbain aussi loin en dehors de la municipalité.

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud me dit - il est ingénieur, ce que je ne suis pas - que dans ce cas-là la route est tellement étroite qu'il faut mettre des bordures.

M. Garon: Elle n'est pas étroite.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, Paspébiac-Ouest, quand tu passes à Paspébiac...

M. Garon: Non, mais la nouvelle route qui est faite là est assez large.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas eu l'occasion d'aller voir les travaux terminés, mais...

M. Garon: Ils ne sont pas terminés...

M. Côté (Charlesbourg): ...le 24 septembre je serai dans cette région pour le sommet de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et j'irai voir de visu la qualité du travail fait par le ministère.

M. Garon: J'aimerais que vous vérifiiez en même temps, sur le plan de la sécurité, la signalisation qui est pitoyable.

M. Côté (Charlesbourg): Signalisation de qui, du ministère ou de l'entrepreneur?

M. Garon: La signalisation pour les détours. On vous indique un moment donné de prendre un détour et, pour le reste du détour, organisez-vous. Il n'y a rien d'indiqué. Alors, si vous décidez de redescendre pour reprendre la route, il faut que vous remontiez plusieurs fois parce qu'à aucun endroit on ne nous dit où la repren-

dre.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai eu l'occasion d'intervenir auprès de l'entrepreneur puisqu'à l'intérieur du devis... Ce que nous avons fait, c'est que nous avons une nouvelle politique de signalisation de travaux qui a été mise en place cette année avec la publicité "orange" qui a été faite. Ce que j'ai demandé c'est que dans tous les contrats elle soit incluse au devis et qu'on puisse faire une surveillance très serrée de l'application de cette signalisation dans tous les travaux parce qu'effectivement il y a des accidents. Il y a des entrepreneurs qui se foutent littéralement de cette condition au devis. Quant à nous, il faut être beaucoup plus vigilants sur le plan du respect de cette exigence et cela l'ACRGQ est consciente de ce phénomène. Elle tente elle-même de faire des efforts auprès de ses membres pour que cela soit respecté. Je suis intervenu personnellement dans le cas de cette firme qui faisait des travaux là-bas, sur le plan de certains désagréments causés aux gens. Mais on est toujours devant la situation où tout le monde veut avoir des routes, mais, quand on fait les routes, on dérange.

M. Garon: Non, ce n'est pas cela. Je ne suis pas en mesure d'évaluer si le détour était justifiable ou non en fonction des travaux qui se faisaient à l'intérieur de la municipalité, sauf qu'on nous dit de faire un détour et ensuite on arrive à des intersections où l'on n'indique rien. Vous ne savez pas si vous devez tourner à gauche ou à droite, ou si vous continuez tout droit. Alors, si vous allez voir, vous vous rendez compte que vous êtes obligé de remonter parce qu'il aurait fallu que vous continuiez votre détour, mais il n'y a aucune indication. À un moment donné, vous décidez de revenir vous-même sur la route principale et, à un certain moment, c'est correct, parce que vous voyez que les gens locaux font cela, mais il n'y a pas d'indication. Autour de la Gaspésie, il n'y a pas seulement des gens locaux qui passent et qui connaissent la route. Il y a beaucoup de gens qui ne sont pas des gens locaux, et les indications devraient être mieux faites. Je vous le signale parce que je suis passé par là la semaine dernière.

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est vrai là, cela peut être vrai ailleurs aussi. Je ne me fais pas d'illusion. Une chose est certaine, c'est que, lorsqu'on a discuté au ministère au printemps quant à la nouvelle signalisation sur des travaux, on a souhaité qu'elle soit plus visible, modernisée mais, pour qu'elle soit efficace, cela va prendre aussi de notre part un effort additionnel quant à la surveillance des travaux et aussi à la signalisation. Je pense qu'il y a des efforts additionnels à faire de ce côté-là. Les hautes autorités du ministère sont conscientes de cela et ce sont des dossiers déjà abordés dans des rencontres de directeurs régionaux pour que cela puisse des-

endre dans les districts de voirie par la suite et être appliqué partout avec les exigences, c'est clair, inscrites aux devis.

M. Garon: J'ai lu un article de M. Godbout dans la revue *L'Actualité* qui indique que, dans le domaine de la signalisation des transports au Québec, on tient un peu pour acquis que tout le monde est local alors qu'aux États-Unis c'est vrai que c'est beaucoup plus précis. J'ai fait beaucoup de millage cet été. Aux États-Unis on tient quasiment pour acquis que celui qui va passer là c'est un étranger tandis que nous on tient quasiment pour acquis que c'est quelqu'un de la place, de sorte que nos indications ont une lacune sur ce plan. On devrait plus tenir pour acquis, dans la signalisation, que celui qui est là n'est pas au courant.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez me reprocher d'avoir voyagé, mais c'est toujours le même voyage.

M. Garon: À Paris, ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je m'aperçois que je ne suis pas tout seul. Le député de Bertrand, tantôt, évoquait des expériences de Lyon et d'un peu partout. Il est clair que la signalisation en France... En sortant de Paris, on peut se retrouver beaucoup plus facilement qu'au Québec en termes de direction, d'orientation et aussi de couleurs de signalisation. Je pense qu'on a un bon succès actuellement sur le plan de la signalisation touristique; elle est saluée à peu près par tout le monde, un an plus tard, mais c'est un bon résultat. Sur le plan de la qualité de la signalisation des travaux en termes de conception et d'application, j'ai l'impression qu'on est rendu à l'étape où il faut se poser un certain nombre de questions sur la signalisation de direction, la verte. Quant à moi, je ne suis plus des adeptes qui vont accepter pour du comptant qu'on a une bonne signalisation verte au Québec. Je me pose des questions. C'est l'un des dossiers sur lesquels il faudra se pencher très prochainement.

M. Garon: Je vais vous indiquer une signalisation qui m'a impressionné aux États-Unis. Surtout quand on passe entre Cacouna et Rimouski, vous pouvez être des milles et des milles sans pouvoir dépasser. Aux États-Unis, quand vous vous en allez dans des endroits comme cela, on vous indique que dans quatre milles vous allez pouvoir dépasser. On vous indique un peu partout dans quelle distance vous allez pouvoir dépasser, au lieu d'être à l'arrière de quelqu'un si vous ne connaissez pas la route parfaitement. Vous vous dites: Bâtince, est-ce que je suis pris de même pendant 50 milles? et vous prenez une chance. Le fait qu'on vous dise que dans trois milles il va y avoir une voie double où vous allez pouvoir dépasser, cela vous fait patienter et vous vous

dites: Pourquoi est-ce que je prendrais une chance pour gagner 30 secondes?

M. Côté (Charlesbourg): On a commencé dans le parc des Laurentides.

M. Dufour: Oui, mais ça ne donne pas de voies supplémentaires pour dépasser.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: ...mais on passe nous autres.

M. Côté (Charlesbourg): Si on parle de voies supplémentaires dans le cas du boulevard des Laurentides, on peut en parler mais dans ce cas, pour ne pas mêler les chevaux, on parlait de la signalisation. Ce que le député de Lévis dit, c'est que l'expérience est concluante ailleurs.

M. Dufour: Je n'ai pas parlé des Laurentides, c'est vous.

M. Côté (Charlesbourg): On fait la signalisation dans le cas du parc des Laurentides et on va davantage en ajouter au cours des cinq prochaines années. Alors, c'est une expérience à être tentée chez nous.

M. Garon: Il y a un bout justement dans Matapédia, pour le député de Matapédia, où il y a deux murs... Je crois que c'est dans le coin de Val-Brillant, Sayabec, à une place dans ce coin où on passe à travers deux murs de roc. À un moment donné, on vous dit que vous allez pouvoir doubler, mais il faut que vous pensiez vite. La voie de doublement a environ 50 pieds de long. C'est peut-être Sainte-Angèle. Vous savez où? Moi, à un moment donné j'étais avec quelqu'un et j'ai dit: La voie de doublement? Il m'a dit: La voie de doublement, on vient de la passer. J'ai dit: Quoi? En regardant dans le miroir j'ai vu qu'elle avait à peu près 50 à 60 pieds de long. Là, j'exagère, mais jamais assez pour pouvoir dépasser.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mme la députée de Johnson, vous aviez une question sur l'engagement 51?

Mme Juneau: C'est en rapport avec un autre engagement que le ministre avait pris...

M. Côté (Charlesbourg):...

Mme Juneau: Et voilà! Et mon Dieu que vous êtes vite sur vos patins aujourd'hui! M. le Président, si vous me permettez c'est parce qu'en avril, lors de la commission parlementaire, vous m'aviez dit: On va vous annoncer cela peut-être plus de bonne heure que vous pensez. C'est aussi un engagement fédéral-provincial. On a eu de la visite dans le comté de Johnson, le premier ministre du Canada était chez nous il y a deux

semaines. Il m'a dit que pour leur part à eux c'était réglé, qu'il vous attendait.

M. Côté (Charlesbourg): Le premier ministre du Canada?

Mme Juneau: Oui, oui, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous qu'on vous fasse le point?

Mme Juneau: J'aimerais bien cela parce que vous aviez promis, vous aviez même dit lors de cette commission parlementaire que, même si le fédéral ne répondait pas, de toute façon l'argent qui venait du fédéral s'en allait au Conseil du trésor et que c'était toujours votre ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention, il faut faire attention!

Mme Juneau: C'est ce que vous avez dit.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous ai dit qu'il y avait deux solutions possibles.

Mme Juneau: Vous aviez dit que vous viendriez l'annoncer plus tôt qu'on ne le pensait. J'attends encore.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'était peut-être à 1989 que vous pensiez.

Mme Juneau: Non, vous aviez dit au printemps.

M. Côté (Charlesbourg): Non. De toute façon, je pense qu'on va bien éclaircir les choses. Si vous voulez croire davantage M. Mulroney...

Mme Juneau: Non!

M. Côté (Charlesbourg):... croyez à M. Mulroney.

Mme Juneau: J'ai la commission parlementaire et j'ai ce qui est écrit là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais me laissez-vous la chance de répondre, là?

Mme Juneau: Oui, mais répondez pour vous.

M. Côté (Charlesbourg): Comment pour vous? Vous me dites que M. Mulroney vous a dit que c'était réglé et qu'il attendait le Québec.

Mme Juneau: Leur part.

M. Côté (Charlesbourg): S'il vous a dit cela, il a menti. Est-ce que c'est clair? Est-ce que c'est assez clair? Parce que, actuellement, il y en a trois en négociation avec le gouvernement

fédéral. Il y a Chambord, il y a la route 116 à Upton et il y a celle de Saint-Jean-Chrysostome. C'est clair et c'est très frais à ma mémoire; j'ai travaillé là-dessus la semaine dernière. Si mes informations sont bonnes, le ministre fédéral des Transports aurait annoncé hier ou aujourd'hui le règlement du dossier de Chambord qui est dans le comté de Roberval.

Quant au dossier de la route 116 à Upton, c'est clair qu'il s'en discute entre les deux, mais qu'on ne vienne pas me dire que le gouvernement fédéral a réglé, parce qu'on n'a pas de réponse. C'est un dossier qui est en négociation, actuellement, où ils conviennent qu'il y a une situation sur laquelle il faut intervenir, et il faut intervenir.

Alors, dans ce sens-là, la route 116 a toujours été une des priorités. Elle est là et on est prêt à faire la même chose, dans le cas de la route 116, qu'on fait à Chambord et on ne se dédit pas dans ce sens-là; on a toujours dit que c'était un dossier extrêmement important. C'est M. Roy, qui travaille aux négociations avec les autorités fédérales, qui me faisait un rapport la semaine dernière en ce sens. Quant à nous, c'est clair que, dans la mesure où le gouvernement fédéral dit que c'est fait, c'est fini, on s'entend et on signe, je n'ai pas de problème à l'annoncer, du tout.

Mme Juneau: Mais c'est drôle, par exemple, qu'au mois d'avril vous disiez, que le gouvernement fédéral intervienne ou non, de toute façon, nous interviendrons. Vous aviez l'air sûr de votre coup à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'était très clair, parce qu'on me dit... Je vais peut-être seulement en profiter pour dire comment cela se passe. Il peut arriver, et c'est le cas de la route 116... Il y a une volonté politique du Québec et une volonté politique d'Ottawa de réaliser la route 116, sauf qu'il n'y a peut-être pas de volonté du CN. Pour être capable de faire les travaux qu'on a à faire, il faut que les plans soient acceptés par le CN et à partir du moment où les plans sont acceptés - parce que cela concerne quand même ses voies - il y a des coûts. À ce moment-là, il y a les coûts déterminés pour chacun, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et le CN.

Dans le cas de Vanier, c'est l'Office national des transports qui a été obligé d'imposer au CN une participation financière. Dans ce cas-ci, ce n'est pas le défaut de l'autorité politique fédérale. Il faut faire la distinction très nette. Quand on nous dit qu'on attend le Québec, je vous dis qu'ils vous ont menti, ce n'est pas vrai. Si vous me dites: Est-ce que le gouvernement fédéral est intéressé ou non? Je vous ai toujours dit que oui. J'ai rencontré Mme Vézina à ce sujet-là le 2 février 1988 où on en a parlé à la suite d'une lettre que vous m'aviez expédiée quant aux problèmes particuliers de gens qui

avaient vécu ce drame-là. Alors, j'ai cela frais à l'esprit. Mais, à partir du moment où il y a la volonté politique, ce n'est pas moi qui peut l'imposer au CN. Il y a une autorité au-dessus du CN qui est le gouvernement fédéral et qui est l'Office national des transports.

Alors, à partir du moment où ce sera fait, c'est clair qu'on va procéder, mais il faut nécessairement que cette étape soit franchie.

Mme Juneau: À ce moment-là, est-ce qu'on va le traiter en milles ou en kilomètres? Cela fait tellement longtemps qu'on attend, voyez-vous!

M. Côté (Charlesbourg): Il doit être rendu en kilomètres maintenant.

Mme Juneau: Ah bon, d'accord.
(12 heures)

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'impression que cela doit être rendu en kilomètres. Mais, si cela fait tellement longtemps, c'est qu'il y a d'autres personnes qui y ont travaillé et qui n'ont pas réussi à passer au travers.

Mme Juneau: Bien, c'est cela, il devait y en avoir avant vous et, là, c'est vous qui êtes là, et vous avez dit que vous le feriez.

M. Côté (Charlesbourg): Et c'est nous qui allons le réaliser.

Mme Juneau: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Et c'est nous qui allons le réaliser.

Mme Juneau: L'autre chose. Vous parlez du gouvernement fédéral, le Canadien National relève du gouvernement fédéral finalement. Aujourd'hui, au moment où on se parle, il y a des travaux qui ont été exécutés. Il y a même la ligne d'Hydro qui a été changée de place. Tout est prêt, on n'attend que votre participation.

M. Côté (Charlesbourg): Non, on n'attend pas que ma participation, pour être bien clair.

Mme Juneau: C'est ce que vous nous aviez dit.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je m'excuse là. Vous ne pouvez pas dire qu'on n'attend que notre participation. Ce n'est pas cela du tout la vérité et la réalité, et ce n'est pas cela que j'ai dit non plus. On n'attend pas que notre participation. C'est l'Office national des transports qui peut imposer sa volonté au CN. Je viens de vous le dire, ce n'est pas nous.

Mme Juneau: Oui, j'ai entendu.

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui.

Mme Juneau: Mais je ne comprends pas parce que je ne fais pas la relation avec ce que vous avez dit au mois d'avril...

M. Côté (Charlesbourg): Bien, sortez-le donc, sortez-le donc.

Mme Juneau: ...en commission parlementaire.

M. Côté (Charlesbourg): Sortez-le! Sortez-le, le verbatim.

Mme Juneau: Oui, j'ai vu cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. D'accord, sortez le verbatim et on va s'en parler; si vous voulez, on recommencera à 14 heures avec cela, le verbatim.

Mme Juneau: Non. Je suis d'accord... Vous aviez dit: On n'a pas besoin... Même si le gouvernement fédéral intervient, cela ne va pas dans les coffres du ministère, cela s'en va au Conseil du trésor.

M. Côté (Charlesbourg): Ne mêlez pas les choses.

Mme Juneau: Bien, je ne mêle rien. C'est vous qui...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

Mme Juneau: ...qui n'avez pas l'air de...

M. Côté (Charlesbourg): Non, ne mêlez pas les choses. Sur le plan financier, c'est une chose, sur le plan des autorisations pour réalisation, c'est une autre chose. Je vous ai répondu sur une question financière. Je ne vous ai pas répondu sur une question de réalisation, je vous ai répondu sur une question financière. Il faut être capable de distinguer les choses.

Mme Juneau: Vous aviez donné une date de réalisation...

M. Côté (Charlesbourg): Laquelle?

Mme Juneau: ...approximative, vous aviez dit...

M. Côté (Charlesbourg): Bien oui, mais c'est... Finalement, c'est en toute bonne foi que je vous le donne. Il me semble que, lorsqu'on s'assoit ici, c'est pour tenter de vous donner des réponses.

Mme Juneau: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est ce que je fais. Dans ce cas-ci, ne venez pas me dire que cela dépend du gouvernement du Québec, ce n'est pas vrai, cela ne dépend pas du gouverne-

ment du Québec. Si vous ne me croyez pas, appelez M. Roy qui est responsable de cela, chez nous, sur le plan de la négociation.

Mme Juneau: J'ai parlé à M. Roy.

M. Côté (Charlesbourg): Bon.

Mme Juneau: J'y parle de temps en temps.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que mes propos ne doivent pas être bien différents de ce qu'il vous dit parce que je prends mes propos de lui. C'est lui qui négocie avec le gouvernement fédéral.

Mme Juneau: Ce que je souhaite là...

M. Côté (Charlesbourg): Comme le gouvernement fédéral est en élections de ce temps-ci, ou elles s'en viennent, il a peut-être intérêt à dire que bien des choses sont réglées alors qu'elles ne le sont pas. Si le gouvernement fédéral, l'autorité politique désire que cela se réalise, qu'il l'impose au CN, il a la possibilité de le faire au Conseil des ministres. Alors, on va le régler. Si c'est cela, qu'il le fasse. Mais qu'il ne vienne pas nous dire que cela dépend du gouvernement du Québec, ce n'est pas vrai.

Mme Juneau: Il a dit qu'il attendait pour faire une publicité conjointe. On sait bien, on sait bien.

M. Côté (Charlesbourg): Là, cela commence à être... Dans bien des cas, le gouvernement du Québec était prêt à annoncer certaines choses, mais il attend le gouvernement fédéral parce qu'il faut le moment propice.

Mme Juneau: Vous vous lancez la balle. Où est-ce que je vais l'attraper, moi là?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous relance pas la balle. Je ne vous dis pas des choses différentes de celles que je vous ai dites quand on s'est rencontré au printemps. C'est exactement la même chose que je vous ai dit.

Mme Juneau: C'est une question de vies humaines. Depuis fort longtemps, chez nous, des gens se sont tués dans cette courbe, vous le savez très bien. Et j'ai tout à fait, je pense, raison et je suis justifiée de vous demander des comptes à ce moment-là parce que c'est censé être fait. Vous l'aviez dit: c'est censé se faire. J'ai bien l'intention de vous harceler...

Une voix: Oh! Des menaces!

Mme Juneau: Non, non, je ne fais pas de menaces. Je souhaite...

Une voix: Ne lui faites pas mal!

Mme Juneau: ...ardemment que tous ceux qui utilisent la route 116, dans ce coin-là, entre Saint-André-d'Acton et Upton village, puissent voir la réfection de cette route. Cela va sauver des vies, premièrement, et cela va ménager de l'argent au ministère des Transports parce qu'il est continuellement en train de refaire les clôtures, la signalisation et tout parce que les gens rentrent dans le décor au moins une fois toutes les deux semaines ou une fois par mois. C'est aussi clair que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison. J'ai presque envie de vous mandater pour aller chercher la lettre du gouvernement fédéral nous autorisant à commencer les travaux.

Mme Juneau: Mettez-moi cela par écrit, je vais y aller.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est écrit là, c'est enregistré.

Mme Juneau: Bon, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Servez-vous en de la même manière que vous vous servez des propos du...

Mme Juneau: Vous avez dit: J'ai presque envie... Est-ce que vous voulez que je le fasse, oui ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous continuez de me harceler?

M. Garon: Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec me font un peu penser à un couple dont les conjoints s'attendent; cela ne fait pas des enfants forts.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas besoin de dire quelles couleurs défend le député de Lévis au fédéral.

M. Garon: Oh, moi, je ne défends pas de couleurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vous dirai que le député de Lévis a de bons rapports sur le plan personnel avec le député conservateur, le candidat libéral qui a été choisi mardi, c'est-à-dire avant-hier, M. Saulnier, de Lauzon, et aussi avec le candidat NPD, M. Harney.

M. Côté (Charlesbourg): C'est vrai, en 1984, au fédéral, vous aviez appuyé le parti...

M. Garon: Nationaliste.

M. Côté (Charlesbourg): ...nationaliste, c'est cela.

M. Garon: Moi, je suis comme vous, je suis fidèle à mes options, mais à 100 %.

M. Côté (Charlesbourg): Moi aussi. Vous allez voir cela à la prochaine élection fédérale.

M. Garon: Même si mon chef n'est pas sûr, moi, je connais mes opinions là-dedans. Au fédéral, votre chef vous fait flancher un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous laisse vos problèmes avec votre chef. Je suis capable de m'entendre avec le mien.

M. Garon: Le vôtre a l'air d'avoir des relations coupables actuellement.

M. Côté (Charlesbourg): Des relations?

M. Garon: Coupables.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais bien avoir l'explication de "coupables".

M. Garon: Avec le Parti conservateur.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, lorsqu'on regarde...

M. Garon: Et elles ne sont pas très productives.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsque je regarde la situation, avec le nombre d'ex-membres de votre formation politique qui sont là, elles devraient être très productives.

M. Garon: Les relations coupables de l'un n'excusent pas celles de l'autre.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je m'aperçois qu'on s'éloigne beaucoup de l'engagement 51. Mme la députée de Johnson, sur l'engagement 51.

Mme Juneau: On parlait de signalisation tout à l'heure, M. le Président. J'ai eu l'occasion, moi aussi, de faire quelques visites. Au moulin d'Ulverton on me disait que le ministère demande de changer la signalisation, près du vieux moulin d'Ulverton. On me dit que c'est aux frais du vieux moulin, du conseil d'administration, et eux n'ont pas les moyens financiers de payer une autre signalisation que celle qui existe. Est-ce qu'il y a, pour de telles associations, si le ministère des Transports exige qu'il y ait une signalisation uniforme et différente de ce qui existe, un programme qui vienne en aide à des gens qui n'ont pas les moyens de le faire? Cela peut coûter 10 000 \$ à ce qu'on m'a dit.

M. Côté (Charlesbourg): La signalisation touristique a été déterminée pour les conditions et les normes avec le ministère du Tourisme et le ministère des Transports. Le ministère des Transports est un exécutant de la politique de la signalisation touristique qui elle-même est administrée dans ses normes par le ministère du Tourisme. C'était souhaité par les ATR partout au Québec sur le plan de la signalisation touristique. C'est clair qu'à l'époque, lorsque cela a été pensé, on s'est dit: Ce n'est pas le ministère des Transports qui doit assumer le coût de cette signalisation et le ministère n'exige que le coût de fabrication et de pose des panneaux dans ces cas et cela doit revenir à chacune des personnes qui veulent signaler. C'est un peu cela. Autrement, cela sera la signalisation hors emprise qui a été adoptée au mois de juin. Dans ce cas, j'imagine que... Dans le cas de la signalisation brune, cela demeure pour des équipements appartenant au gouvernement du Québec sur le plan touristique, campings gouvernementaux ou un parc ou une réserve, alors que dans ce cas-là c'est davantage le problème du ministère du Tourisme que le nôtre.

Mme Juneau: Je vais m'informer au ministère du Tourisme. C'est grave, s'il y a deux ministères, cela ne sera pas drôle.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas une question... C'est très clair dans la décision gouvernementale. Le ministère des Transports a accepté d'être le maître d'oeuvre de la fabrication et de la pose, mais il y a des coûts encourus au ministère et on a cru bon de les facturer à ceux qui voulaient en bénéficier. Quant à la politique d'application et des coûts, ils ont été déterminés avec le ministère du Tourisme en termes de normes et tout cela. La balle ne reviendra pas chez nous, je ne crois pas.

Mme Juneau: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Une dernière question au sujet de l'engagement 51. Quel pourcentage le montant de 1 400 000 \$ représente-t-il du coût du transfert de la voie ferrée?

M. Côté (Charlesbourg): Du coût de quoi?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Du coût de déplacement de la voie ferrée?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 100 %.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je n'ai rien dit, M. le ministre. On se comprend?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous vois venir avec vos multiples voix.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'engagement 51 est vérifié?

M. Garon: L'engagement 52 aussi. J'aimerais juste savoir quelles sont les utilités publiques qui ont été déplacées.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux juste vous dire que c'est un déplacement pour une route provinciale.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, j'ai pris bonne note.

M. Garon: Quelles sont les utilités publiques déplacées?

M. Côté (Charlesbourg): Aqueduc et électricité, qu'on me dit.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 52 est donc vérifié. Alors, les engagements financiers concernant janvier 1987 au ministère des Transports sont donc vérifiés. On passe à février 1987.

J'appelle l'engagement financier 15.

Février

M. Garon: L'engagement 15, est-ce que les recommandations de cette étude ont été reprises intégralement pour le plan de transport qui a été annoncé au mois d'août dernier?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que?

M. Garon: Est-ce que les recommandations de cette étude ont été reprises?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas intégralement.

M. Garon: Non? Il y en a que vous avez mises de côté?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que des coûts évalués par cette étude, si mes souvenirs sont bons, étaient supérieurs à ceux que nous avons retenus. Il faut bien se comprendre, il y avait deux études qu'on avait confiées: une pour la modernisation de la ligne en termes de coûts parce qu'il y avait différents scénarios en termes de coûts qui avaient été étudiés par la CUM et par le ministère - on voulait en avoir le cœur net - et une autre étude qui viendra un peu plus tard éventuellement de 100 000 \$ pour l'hypothèse des coûts reliés à l'abandon de la ligne et ses effets.

Il est clair que dans le cas de la recommandation de Canatrans-Canac, sur le plan de la modernisation de la ligne, les équipes du ministère des Transports ont fait les travaux nécessaires pour faire en sorte que l'enveloppe soit moins exigeante sur le plan de la modernisation

de la ligne.

M. Garon: Pourquoi faites-vous faire une étude sur la modernisation avant de faire une étude sur l'abandon de la ligne?

M. Côté (Charlesbourg): On a fait les deux en même temps.

M. Garon: Les deux en même temps?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On voulait savoir quels étaient les effets de l'abandon de la ligne pour être capable de faire face à la musique dans la mesure où c'était cela. Alors, dans la recommandation de Canatrans-Canac, il y avait une recommandation de 325 000 000 \$ en coûts de modernisation et le ministère a dégraisé cela sur le plan de la réalisation. Quant à nous, 175 000 000 \$ cela nous apparaît très raisonnable quant à la modernisation.

M. Garon: Cela va, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 15 est vérifié. L'engagement 16?

M. Garon: Aux engagements 16 et 17 j'aimerais savoir pourquoi on a deux mandats qui ont l'air de se ressembler passablement, avec des fournisseurs différents, plutôt que regrouper cela dans un seul mandat. Cela me semble être...

M. Côté (Charlesbourg): Si cela a été donné en deux mandats, j'imagine qu'il y a peut-être des délais de réalisation. C'est peut-être principalement pour cela. Ce sont probablement les délais de réalisation.

M. Garon: Probablement, mais c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: C'est cela ou ce n'est pas ça.

M. Côté (Charlesbourg): Si je vous dis que c'est cela, puis ce n'est pas ça, je vais passer pour un menteur. Alors, j'aime autant avoir la marge de sécurité nécessaire pour me permettre...

M. Garon: J'aime autant que vous ne me disiez rien si vous ne le savez pas.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, parfait, j'efface, je ne le sais pas.

M. Garon: Y aura-t-il moyen de le savoir plus tard?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit c'est quand même dans la proportion des mandats habituels qui sont donnés. Les deux ensemble auraient fait un gros mandat. C'est vraisemblablement la réponse, alors je peux m'exprimer le cou

en vous disant que c'est la réponse.

M. Garon: D'accord, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 16 et 17 sont maintenant vérifiés. L'engagement 18?

M. Garon: Pourquoi il n'y a pas eu de soumission dans ce cas-là, parce qu'il n'y a pas seulement un fabricant de souffleuses au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu. C'est quoi?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les souffleuses à neige, engagement 18.

M. Côté (Charlesbourg): Alors c'est le genre de question où il va falloir répondre pour le Service des achats, compte tenu de la directive. On ira chercher les informations.

M. Garon: Oui.

(12 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on souhaitait quant à nous, c'est que quant aux aéroports nordiques on ait le même genre d'équipement, de façon que, s'il y a des bris, quelqu'un qui monte dans le nord... Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Alors, qu'il y ait une certaine uniformité dans la machinerie qui est au nord, sur le plan de la performance et sur le plan des réparations aussi.

M. Garon: Mais vous allez nous donner une réponse officielle là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Parce qu'il y en a plusieurs, je sais qu'il y a Girard, entre autres, il y a plusieurs compagnies qui fabriquent des souffleuses au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des gens de la région de Québec qui sont aussi des propriétaires de l'entreprise Sicard...

M. Garon: Oui, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on va vérifier.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, la réponse est à venir, l'engagement 18 est vérifié.

M. Garon: Je passerais à 27.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements 19 à 26 inclusivement seraient vérifiés et on appelle l'engagement 27.

M. Côté (Charlesbourg): Je viens d'avoir une

information complémentaire...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Sur les souffleuses?

M. Côté (Charlesbourg): Sur les souffleuses.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, en revient temporairement sur l'engagement 18.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit c'est que la première fois on est allé en soumissions publiques et que c'est ce type-là, Piché, qui a été le plus bas soumissionnaire, et on ne veut pas avoir de modèles différents dans le nord. Dans ce cas-là, cela s'inscrit dans des pistes qui sont terminées et qui auront besoin de ces équipements.

M. Garon: Le contrat antérieur, est-ce qu'il était au même prix ou s'il était à un prix différent? Est-ce qu'il y a eu une majoration dans ce contrat additionnel de trois souffleuses?

M. Côté (Charlesbourg): Nous allons vérifier cela.

M. Garon: D'accord. Alors, vous allez nous faire tout savoir: quel était le contrat initial en soumissions publiques, quel était le prix de ces cas-là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, avec les soumissionnaires de la première soumission.

M. Garon: D'accord. La différence de prix entre les deux, s'il y en a.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors...

M. Garon: Pourquoi, à l'engagement 27...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 27, les autres antérieurement étant vérifiés. L'engagement 27?

M. Garon: Pourquoi a-t-on confié à des firmes différentes la modernisation et l'abandon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est simple, c'est très simple, c'est que la firme qui faisait l'étude sur le maintien, j'imagine, allait favoriser le maintien et que, si on lui confiait le même mandat sur le plan d'un scénario d'abandon, on ne se retrouverait peut-être pas nécessairement avec la pleine vérité. C'est tout simplement pour cela, pour ne pas nous retrouver avec une firme en conflit d'intérêts sur le plan des orientations.

M. Garon: Moi je passerais à l'engagement 43.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 27 est donc vérifié, les engagements 28 à 42 inclusivement sont vérifiés. L'engagement 43, M. le député?

Mme Juneau: M. le Président, je voudrais seulement dire que dans l'engagement 35 je suis très heureuse de voir qu'en plus d'être les plus bas soumissionnaires c'étaient les meilleurs, les Machineries Tenco, de Saint-Valérien, voyez-vous. Alors je trouve que vous avez fait un bon geste dans ce cas-là.

M. Côté (Charlesbourg): Très heureux de vous faire plaisir.

M. Garon: C'était le plus bas soumissionnaire.

Mme Juneau: Je le sais, c'est ce que j'ai dit.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous allez être moins agressé, M. le ministre.

M. Garon: À l'engagement 43, est-ce qu'il s'agit de l'autoroute 50? Est-ce que le ministre peut nous dire s'il s'agit du prolongement entre Lachute et Mirabel?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et quels sont les échéanciers du ministre en ce qui concerne le prolongement de la 50 entre Lachute et Masson?

M. Côté (Charlesbourg): Les échéanciers, Lachute et Masson?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, c'est une question d'actualité.

M. Garon: Bien oui, je vois qu'on jase pas mal là-dessus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Les maires veulent porter des pancartes, on ne voit pas cela souvent.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que c'est fini. Ils n'en porteront pas.

M. Garon: Non?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis allé les rencontrer la semaine dernière et j'ai très clairement signifié que quant à moi ce n'était pas en bloquant des routes qui pouvaient être utilisées par tout le monde qu'on réussissait à convaincre les gens de l'utilité de notre réseau. Et c'est un genre de dossier où on lançait la

balle, parce que le ministère des Transports n'avait pas écrit une lettre pour dire qu'officiellement il voulait inclure dans les négociations l'autoroute 50 entre Lachute et Masson, alors que, dans toutes les rencontres avec M. Mazankowski, M. Crosbie, Mme Vézina, M. Bissonnette, et même M. Bouchard, il en a été question, et j'ai donné aux maires là-bas les dates de rencontre, et il en a toujours été question. Et finalement, pour régler le problème, il y a une lettre qui est partie mardi pour l'honorable Benoît Bouchard, lui signifiant que la 50, entre Lachute et Masson, devait faire partie des négociations quant au renouvellement de l'entente sur les transports 1990-1995.

M. Garon: Les négociations sont-elles toujours aussi productives ou, en tout cas, aussi amicales entre le ministre des Transports fédéral et le ministre du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur. Des dossiers progressent de manière plus satisfaisante depuis la venue de M. Bouchard, puisqu'il est le ministre senior, comparativement à M. Crosbie qui était senior, mais de Terre-Neuve.

M. Garon: Qui était quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Senior, mais de Terre-Neuve.

M. Garon: Il n'était pas habitué dans les routes.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il était habitué dans les siennes.

M. Garon: Oui, c'est cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'engagement 43 est vérifié?

M. Garon: Concernant Lachute-Masson, est-ce que le tracé de ce tronçon est réalisé?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il y a des études de complétées. Toute la série, certaines à 100 %, d'autres à 50 %, d'autres à 80 %, mais il reste encore, et je l'ai dit aux maires lorsque je les ai rencontrés, environ six mois de travail quant à l'étude d'impact, et c'est à l'échéance de ces six mois que l'étude d'impact pourra être déposée au ministère de l'Environnement.

M. Garon: Cela va pour février.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 43 est donc vérifié. Les engagements 44 à 50 inclusivement sont donc vérifiés. Cela complète les engagements financiers pour le mois de février 1987 vérifiés au ministère des Transports.

Mars

Mars 1987. J'appelle l'engagement financier 48. M. le député de Lévis, avez-vous des questions?

M. Garon: Attendez un peu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 48.

M. Garon: À l'engagement 48, pourriez-vous nous dire quel était le mandat de cette étude, si elle est terminée et pourquoi on a confié la réalisation de l'étude à une firme américaine?

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous lire la petite note que j'ai ici, si cela vous intéresse. Cela donne une explication. On me dit ici que cette firme a déjà été engagée par le Québec dans le cadre de la révision des frais ferroviaires ordonnée par la Commission canadienne des transports entre 1977 et 1984.

D'une part, ces consultants connaissent la structure des coûts et des implications législatives du secteur ferroviaire canadien; d'autre part, ils ont participé à un séminaire de recherche sur le transport concernant les embranchements des provinces des Prairies. Ils ont aussi travaillé conjointement avec la province de l'Alberta à l'élaboration d'un document "Aller sans entrave" devenu le projet de loi C-18. En même temps, la firme R.L. Banks et Associés effectuait des travaux de consultation pour une trentaine de chemins de fer américains d'intérêt local concernant les opérations, la gestion et les aspects financiers. Cette forme de société ferroviaire a pris de l'expansion aux États-Unis à la suite de l'adoption du Stagger's Act.

C'est donc une firme qui a une bonne expertise dans ce domaine-là et quant à nous on défendait auprès des autorités fédérales le fait qu'il pouvait y avoir en relève dans les régions du Québec des chemins de fer d'intérêt local qui pourraient rendre service aux régions et on a défendu cette position auprès des autorités fédérales.

Si j'ai bien compris ce matin M. Bouchard dans son propos au journaliste Pierre Asselin, cela signifiait qu'il était disposé à lever un moratoire sur l'abandon des lignes de chemins de fer au Québec. Cela vient effectivement confirmer ce que nous revendiquons depuis un an et demi, afin de voir que ce ne soit pas le Québec qui paie les frais de la rationalisation des chemins de fer au Canada. C'est un dossier que vous connaissez bien parce que vous l'avez défendu dans le passé aussi, compte tenu de ce qui est donné dans l'Ouest par rapport à ce qui est donné chez nous. Il semble bien qu'on va m'acheminer une proposition.

M. Garon: Pour combien de temps?

M. Côté (Charlesbourg): Quant à moi, j'ai expédié une lettre au ministre Benoît Bouchard, lui demandant de se servir des pouvoirs que la loi lui donne en conseil pour un moratoire, le temps de nous permettre d'étudier les effets de l'abandon de certaines lignes de chemins de fer. Cela prendra le temps qu'il faut. Ce que je lis dans la déclaration de ce matin, c'est qu'il semble bien qu'il ne veuille pas que ce soit très long. Il faudra prendre le temps d'analyser chacun des tronçons.

Il y a des tronçons qui tombent sous le sens. Lorsqu'on parle de celui de Chibougamau, c'est peut-être l'objet le plus criant, mais l'Office national des transports a poussé l'audace jusqu'à refuser, dans certains cas, d'entendre les parties et de procéder à toute vapeur, de façon à rendre des décisions qui étaient inacceptables par le Québec. J'ai écrit moi-même à l'Office national des transports pour lui signifier notre inquiétude devant la locomotive partie à toute vapeur. Finalement, j'ai été obligé d'intervenir auprès du ministre pour qu'il se serve de ses pouvoirs afin de lever un moratoire à ce niveau. Il semble bien qu'on va réussir à l'obtenir. Je vous donnerai la réponse au retour, en après-midi. Je ne le sais pas.

M. Garon: On peut la laisser en suspens, si vous voulez.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous voulez tout simplement laisser l'engagement 48 en suspens; on y reviendra. J'appelle donc l'engagement 49.

M. Garon: Engagement 49, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié.

M. Garon: Engagement 50, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 50, vérifié. Engagement 51?

M. Garon: 51, 52.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 51 et 52 sont donc vérifiés.

M. Garon: Oui. Jusqu'à 58. D'accord?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 53 à 57 inclusivement sont donc vérifiés.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 58.

M. Garon: Engagement 58: à quoi vont servir ces avions? Est-ce que ces avions sont loués par le gouvernement?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont vendus.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Les avions sont vendus.

M. Garon: Ils ont été achetés par le gouvernement?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ces deux avions ont été vendus.

M. Garon: Mais je ne comprends pas, à moins qu'on ait...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, d'accord. C'étaient deux avions qui étaient la propriété du gouvernement mais qui étaient opérés par Quebecair, à l'époque. C'est le gouvernement du Québec qui s'était porté garant du financement de ces avions, à l'époque, puisque c'était le voeu de votre gouvernement. Lorsqu'on a liquidé Quebecair, il a fallu liquider en même temps le financement de ces appareils à la compagnie Financière Laurentide Ltée. Les avions sont, par la suite, devenus propriété du gouvernement et ont été revendus par appel d'offres public.

M. Garon: Par appel d'offres public.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Des avions qui faisaient quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Des avions qui faisaient la desserte de la Basse-Côte-Nord, en particulier, et des Îles-de-la-Madeleine.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu plusieurs soumissionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): Dans l'achat?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si mes souvenirs sont bons, sept ou huit soumissionnaires.

M. Garon: Cela a été vendu à celui qui offrait le meilleur prix?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, pas cher, puis on est poursuivi maintenant.

M. Garon: Pardon? Vous êtes poursuivis pour quoi?

M. Côté (Charlesbourg): On n'a pas vendu cela cher, parce que cela ne valait pas

cher - c'est toujours ce qu'on a dit - puis, en plus de ne pas les avoir vendu cher, on est poursuivi maintenant.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ils ont été vendus à quel prix?

M. Côté (Charlesbourg): Trois cent et quelques milliers de dollars par appareil.

M. Garon: Il n'y en a que deux et c'est marqué 3 500 000 \$!

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est le prix auquel vous l'aviez financé. Disons que cela valait moins cher que ce que vous aviez évalué. C'est cela.

M. Garon: Vous auriez été aussi bien de les garder.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Une voix: Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Bien, nous aurions été obligés de les payer quand même; à tout le moins, nous sommes allés chercher 700 000 \$.

M. Garon: Oui, mais c'est un peu comme les bateaux, cela, pour la zone de 200 milles. Aujourd'hui, ils veulent avoir des quotas dans les 200 milles, puis on a vendu les deux bateaux.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Ce n'est pas tout à fait pareil.

M. Garon: Cela travaille mal.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas tout à fait pareil. Ce qu'il faut se dire, dans cette histoire-là, c'est qu'en finançant de manière aussi substantielle ces avions-là au-delà de leur coût, c'est que cela permettait de financer Quebecair en même temps par ce biais.

M. Garon: Mais je ne comprends pas que le contrat pour l'achat...

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat...

M. Garon: ...de deux avions loués de la Financière...

M. Côté (Charlesbourg): ...de location-achat.

M. Garon: Est-ce qu'ils étaient nécessairement achetés ou loués?

M. Côté (Charlesbourg): Location, mais un bail de location fermé.

M. Garon: Est-ce qu'il y avait une option d'achat dont le gouvernement s'était prévalu ou

s'il avait seulement...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, il aurait fallu payer...

M. Garon: ...loué?

M. Côté (Charlesbourg): ...jusqu'en 1992.

M. Garon: Qu'est-ce que cela représentait comme paiement?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Qu'est-ce que cela représentait comme paiement?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! je ne sais pas si je l'ai ici, là.

M. Garon: Pour la location.

M. Côté (Charlesbourg): 78 000 \$ par mois.

M. Garon: Pendant combien de mois?

M. Côté (Charlesbourg): Jusqu'en 1992, 112 mois. Si le député de Lévis le souhaite, je peux déposer le contrat qui nous liait.

M. Garon: Jusqu'en 1992, cela ne fait pas 112 mois.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, entre 1987 et 1992, c'est 112 mois. D'accord, peut-être que M. Chiricota... Soit dit en passant, M. Chiricota, on peut lui passer la parole, c'est un jeune fonctionnaire mais il en est à son dernier exercice du genre puisque M. Chiricota sera un retraité du ministère des Transports à partir de la fin de septembre. Alors, c'est sa dernière présence. On va lui passer la parole pour que cela passe à l'histoire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Avant de lui passer la parole, peut-être mentionner qu'il est 12 h 30.

M. Garon: L'avez-vous brûlé?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Je pense qu'il n'y a personne qui peut brûler M. Chiricota. Après avoir passé sous la férule de M. Clair, de M. Tardif, il n'est pas brûlable.

M. Garon: Non, en voulant dire que c'est vous qui lui avez donné le coup de grâce, s'il prend sa retraite.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Étant

donné qu'il est 12 h 30, on reprendra les travaux à 14 heures.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je ne voudrais pas qu'on finisse sur le fait que ce soit son député qui lui ait donné le coup de grâce. Je tiens à le garder comme électeur.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): On va reprendre les travaux à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 14 h 18)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude des engagements financiers du ministère des Transports.

Lors de la suspension des travaux, nous étions rendus à l'engagement 58. M. le député de Lévis.

M. Garon: Sur le reste de mars, il n'y a rien de spécial, je crois.

M. Côté (Charlesbourg): J'aurais peut-être quelques réponses à fournir. On a parlé - je ne sais pas à quel engagement c'était - des souffleuses à neige dans les aéroports du nord, si le député de Lévis m'écoute...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'engagement 18 de février 1987.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 18 de février 1987, M. le député de Lévis, sur les souffleuses dans les aéroports, où il y avait Piché. Effectivement, lorsqu'on est allé en appels d'offres, il y avait deux soumissionnaires. C'est Piché qui était le plus bas. À l'époque, si je ne m'abuse, en 1986, c'était 120 540 \$ et le prix du renouvellement, 122 000 \$; donc, c'est un prix facilement comparable.

L'autre soumissionnaire? L'autre soumissionnaire était à 123 000 \$.

La peinture.

M. Garon: La peinture?

M. Côté (Charlesbourg): Jaune et blanche de Sico, de Crown Diamond.

M. Garon: Envoyez donc.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il ne peut pas y avoir trois soumissionnaires, parce qu'il y a juste deux compagnies dans la peinture: Laurentide et National. Elles ont deux sortes de peinture,

d'accord, deux marques. Alors, c'est Laurentide et National. La Société chimique Laurentide a deux sortes de peinture, la Laurentide et la National, et Sico a deux sortes de peinture, la Sico et la Crown Diamond. Lorsque les tests ont été effectués, dans le cas de la peinture jaune, Sico n'a pas passé, mais ils sont revenus avec Crown Diamond. C'est l'explication.

Dans le cas de la firme américaine que nous avons retenue pour les chemins de fer, Banks, l'étude est terminée depuis décembre 1987. Cela me semblait logique parce que, finalement, on en avait besoin pour nos débats. Elle est déposée au ministère depuis décembre 1987.

M. Garon: Dans votre esprit d'ouverture, est-ce qu'on pourrait en avoir une copie pour regarder cefa?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! On a quand même eu besoin de données du CN que le CN veut confidentielles. C'était une des conditions pour lesquelles on a pu l'obtenir. Donc, c'est l'unique raison qui fait qu'on ne peut pas les divulguer.

M. Garon: Est-ce que le ministère, là-dessus, paie à 100%?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Je vais déposer, M. le Président, dans notre souci d'efficacité habituel, dans le cas de Chrétien, l'arpenteur, dans le tronçon de Rivière-au-Renard, copie des factures de l'arpenteur.

D'accord. Dans le cas de la route de Baie-Saint-Paul, engagement 47 de janvier 1987, avec les honoraires de la firme Roche, dépôt de toutes les factures payées à ce jour.

M. Garon: Dans cet engagement-là?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le ministre ne veut pas retourner avec son camion ce soir.

M. Côté (Charlesbourg): Non, monsieur.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, est-ce que cela va, M. le député? Est-ce que vous avez d'autres réponses, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, là, je pense que cela règle à peu près tout ce qui était en suspens. On en était à l'engagement 58 de...

Le Président (M. Parent, Bertrand): De mars 1987.

M. Côté (Charlesbourg): ...mars 1987, avec le contrat de la Financière Laurentide, là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les

avions, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Les avions.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'engagement 58?

M. Garon: Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, pour l'engagement 58, cela va?

Une voix: Cela va.

M. Garon: Je passerais à l'engagement 104.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 59 à 103 inclusivement, pour mars 1987, sont donc considérés comme vérifiés.

Nous passons à l'engagement 104. M. le député de Lévis.

M. Garon: Quelle distinction faites-vous entre les prix soumis et pondérés? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un petit peu, là, je veux juste savoir où on est rendu, là.

M. Garon: À 104.

M. Côté (Charlesbourg): 104.

Une voix: De quel mois?

M. Garon: Mars.

M. Côté (Charlesbourg): Le prix pondéré tient compte uniquement des 10 % du Service des achats quant aux produits québécois. C'est la différence.

M. Garon: Je n'ai pas compris. Vous avez dit cela vite.

M. Côté (Charlesbourg): Le prix soumis, bien, c'est clair, est celui qui est soumissionné.

M. Garon: Oui, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le prix pondéré, on tient compte des 10 % pour les produits québécois.

M. Garon: Mais le prix est plus bas. Le prix pondéré devrait être plus haut si vous donnez 10 % additionnels.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, quand on applique la pondération... Si on prend l'exemple de Westburne: prix soumissionné, 108 000 \$; j'imagine que c'est fabriqué au Québec, alors, ça tombe à 94 000 \$.

M. Garon: Vous lui enlevez 10 %? Plus que 10 %?

M. Côté (Charlesbourg): Ou il n'est pas fabriqué au Québec. C'est cela.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Ou il n'est pas fabriqué au Québec dans ce cas-là. Est-ce qu'on a l'inverse? Dans le cas de Loubec, 109 000 \$ passe à 100 000 \$. Il y a un écart moins considérable parce qu'il y a des pièces qui viennent du Québec. Ce n'est pas en totalité, mais ça vient du Québec en partie. C'est comme cela...

M. Garon: Quand elles ne viennent pas du Québec, vous le payez moins?

M. Côté (Charlesbourg): 10 %.

M. Garon: De moins sur le prix soumis?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'il faut faire la comparaison à qui on le donne. On ne le paie pas moins. On accepte de payer pour un produit québécois jusqu'à 10 % de plus comparé à un produit qui vient de l'Ontario.

M. Garon: Ce que je ne comprends pas là. Le prix soumis est de 108 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le prix pondéré, vous le pondérez en moins par rapport à 108 000 \$. Est-ce que c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Parce qu'il ne vient pas du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'il n'est pas du Québec. En appliquant ce principe-là, vous arrivez à être capable de comparer votre prix soumis par quelqu'un du Québec avec le prix d'un produit de l'extérieur du Québec.

M. Garon: Là, vous ne pourrez plus faire cela dans le cadre du libre-échange.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Dans le cadre du libre-échange, vous ne pourrez plus favoriser les entreprises québécoises.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que M. Parizeau nous a révélé.

M. Garon: Non, M. Parizeau n'est pas au gouvernement. Il est parti du gouvernement depuis novembre 1984.

M. Côté (Charlesbourg): Pour mettre fin à ce qui pourrait être un échange assez intéressant sur le libre-échange, il semble bien que les achats publics ne soient pas soumis.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Il semble bien que les achats publics ne soient pas soumis.

M. Garon: Il semble bien. En vertu de quelle disposition?

M. Côté (Charlesbourg): Que les achats publics des gouvernements provinciaux ne soient pas soumis.

M. Garon: Vous avez dit: "il semble".

M. Côté (Charlesbourg): Il y a tellement de personnes qui l'interprètent que je commence à être un peu prudent.

M. Garon: Le projet de loi n'est pas encore adopté au fédéral. Il serait peut-être bon de mettre un article clair.

M. Côté (Charlesbourg): Il a été adopté hier en deuxième lecture.

M. Garon: Non, c'est la Chambre. Ça va au Sénat, ça va revenir sans doute après les prochaines élections. Il n'est pas certain que le gouvernement aura 50 % des voix, loin de là. Il n'y a rien de moins certain que cette entente-là.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, s'il ne l'est pas, d'après ce que je comprends, ça fait votre bonheur parce que ça va s'appliquer. Dans la mesure où tout le monde l'interprète de la même manière et que ce n'est pas applicable pour les achats gouvernementaux, on est encore dans une situation...

M. Garon: En vertu de quelle disposition ce ne serait pas applicable pour les achats gouvernementaux?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que ce n'est pas couvert par le traité. C'est exclu.

M. Garon: C'est exclu ou ce n'est pas couvert de façon explicite?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, je ne suis que le relayeur. Ce n'est pas couvert.

M. Garon: C'est uniquement pas couvert. C'est loin de vouloir dire que c'est exclu.

M. Côté (Charlesbourg): Là, on...

M. Garon: Est-ce que vous avez une étude qui a été faite sur les impacts qu'aura le traité

de libre-échange sur les produits québécois qui touchent le ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez! Non, non. D'abord, ce n'est pas le ministère des Transports qui est responsable de la négociation sur le libre-échange; c'est M. MacDonald qui est ministre du Commerce extérieur.

M. Garon: Mais il a dû demander à chaque ministère sectoriel de lui tracer les impacts...

M. Côté (Charlesbourg): Il a demandé des avis à différents ministères. On a fourni nos avis. C'est probablement ce qui fait que le transport a été exclu.
(14 h 30)

M. Garon: Je ne suis pas tellement sûr que le transport n'est pas le secteur où on aurait été le plus compétitif. Prenez le domaine, par exemple, des transports maritimes, de la construction de bateaux. On a vu que, pour ce qui est des plates-formes, on a pu soumissionner au Texas; il y en a douze qui ont été faites à Lauzon. Il semble que ce soit le Canada qui a demandé d'exclure le transport parce qu'il s'était fait faire dans les négociations. Le Jones Act s'appliquait entièrement. À ce moment-là, cela veut dire que c'est un drôle de traité de libre-échange, où un bateau construit en dehors des États-Unis, au Canada, ne pourrait pas porter le drapeau américain dans le commerce. Là-dedans, je pense qu'on n'a pas été très fort dans le domaine du transport maritime et dans la construction de bateaux. Il faut dire que le ministre de l'Industrie et du Commerce n'était pas meilleur là-dedans, sans doute, que dans les frégates.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je ne sais pas si c'est un problème technique, mais ici on a beaucoup de difficulté à bien entendre.

M. Garon: Moi aussi.

Une voix: Ce sont eux qui parlent tout le temps.

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

Le Président (M. Parent, Bertrand): S'il vous plaît, on a de la misère à entendre.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème qu'on a, c'est que les haut-parleurs sont dirigés davantage vers l'arrière, donc davantage pour le bénéfice des gens qui assistent que pour celui des gens qui participent. C'est un petit problème technique; depuis le matin, je tends l'oreille et je me demandais si c'était moi qui commençais à vieillir, mais j'en ai plusieurs qui prennent de l'âge autour de moi. Alors, cela doit être assez collectif!

M. Garon: En êtes-vous la cause?

M. Côté (Charlesbourg): Je sais qu'il y a plusieurs personnes, depuis que je suis arrivé au ministère des Transports, qui vieillissent un peu plus que d'habitude, mais j'ai pris le modèle sur le député de Lévis, du temps où il était ministre de l'Agriculture. Il y en a plusieurs qui ont vieilli de plusieurs années par année à l'Agriculture.

M. Garon: J'avais le record: j'avais le doyen des chefs de cabinet, le doyen des sous-ministres, le doyen des attachés de presse. J'étais plutôt conservateur sur la mobilité du personnel.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ne le prenez pas comme... Moi, je le prends comme un compliment, cela signifie que les gens travaillent très fort chez nous.

M. Garon: Vous avez un sous-ministre qui a l'air coriace, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, pour avoir enduré tout ce qu'il a enduré sous votre régime, il fallait qu'il soit coriace pas mal!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, est-ce que l'engagement financier, M. le député de Lévis, est vérifié?

M. Garon: Pour mars, cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, pour ce qui est des engagements 105 à 124 du mois de mars 1987, c'est donc vérifié.

J'appelle avril 1987, l'engagement financier 36. M. le député de Lévis.

Avril

M. Garon: Avril, j'aurais principalement deux engagements financiers sur lesquels je voudrais poser des questions: l'engagement 79 où on dit qu'on a pris...

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, est-ce que les engagements 36 à 79 sont considérés comme vérifiés? C'est cela.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements financiers 36 à 78 inclusivement sont considérés comme étant vérifiés. On appelle l'engagement financier 79.

M. Garon: Il y en avait un autre aussi que je voulais voir, c'est l'engagement 61.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On revient donc à l'engagement 61.

M. Garon: C'est très bref. C'est au sujet de la peinture sur le pont de l'île d'Orléans. Vous dites que vous avez vérifié la peinture. Avez-vous vérifié le pont? Je suis passé sur le pont récemment et j'ai eu le sentiment que le pont "crochissait". J'ai traversé vite.

M. Côté (Charlesbourg): Il est croche depuis 1935.

M. Garon: Je le sais. J'ai vu déjà deux vieilles personnes qui étaient sur la terrasse Dufferin une journée qui regardaient le pont et qui disaient: Il est croche comme tout ce qui a été fait dans le temps de Taschereau.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'écoutais cela et je me disais: Ce sont des gens de grande sagesse.

M. Côté (Charlesbourg): Semble-t-il, d'après les gens du ministère, c'est un pont qui a été construit en 1935 et qui est "croche" depuis ce temps-là.

M. Garon: Est-ce qu'il bouge ou s'il ne bouge pas?

M. Côté (Charlesbourg): Tous les ponts...

M. Garon: Non, pas d'une façon normale. Est-ce que c'est un pont qui est considéré en bon état ou si c'est un pont qui est appelé à être remplacé avant longtemps?

M. Côté (Charlesbourg): Depuis quatre ans, c'est un pont qui fait l'objet d'une surveillance constante de la part du ministère, d'un suivi, donc, de très près étant donné tout ce qui a pu se véhiculer dans le temps et les rapports que nous avons disent qu'actuellement c'est un pont qui ne bouge pas.

M. Garon: D'accord. Alors, c'est pour vérifier si la peinture s'écaillait, je suppose. C'était quoi, la vérification de la peinture? "Vérification de la qualité d'application de la peinture." Pourquoi a-t-on vérifié ces trois endroits-là? Est-ce qu'on avait des doutes? On dit: Dans d'autres municipalités aussi. Pourquoi vérifiait-on la peinture?

M. Côté (Charlesbourg): C'était une surveillance de l'application de la peinture, finalement.

M. Garon: Est-ce que c'est parce qu'il y avait des soupçons?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est que c'était surtout pour surveiller l'épaisseur de peinture qui est mise.

M. Garon: Ah!

M. Côté (Charlesbourg): Davantage cela.

M. Garon: Pour voir si les quantités de peinture qui devaient être posées ont été posées.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Pour vérifier si les quantités de peinture qui devaient être posées ont été posées.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 61 est vérifié et les engagements 62 à 78 sont vérifiés. J'appelle l'engagement 79, toujours en avril 1987. M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est parce qu'on dit qu'on a pris le plus bas soumissionnaire conforme. On indique deux soumissionnaires non conformes. Freightliner M.B., de Québec, était à 2 284 000 \$, alors qu'on a donné le contrat à Kenworth, du Canada, à 2 292 000 \$. Alors, ce n'était pas vraiment le plus bas soumissionnaire.

M. Côté (Charlesbourg): Sous toute réserve, dans ce cas-ci, je pense que Freightliner n'était pas conforme. Ce n'est pas indiqué là, mais, de mémoire, pour avoir travaillé au dossier, il me semble bien que c'était une question de produits non fabriqués au Québec, alors que Kenworth était fabriqué à Sainte-Thérèse. Dans ce cas-ci, il y avait des pièces...

Une voix: C'est la pondération.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas écrit et ma mémoire ne m'a pas fait défaut encore une fois. Effectivement, on se retrouve avec Kenworth à 1 998 000 \$ avec le système de pondération pour un produit fabriqué au Québec par rapport à Freightliner pour un produit fabriqué à l'extérieur.

M. Garon: Donc, le montant de l'engagement n'est pas 2 292 000 \$, mais 1 998 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Il l'est, mais, comparativement à Freightliner, l'application des 10 % fait que la plus basse soumission vient reconnaître Kenworth.

M. Garon: Quel montant allez-vous payer?

M. Côté (Charlesbourg): On va payer 2 292 000 \$.

M. Garon: Non, mais.

M. Côté (Charlesbourg): On paie au prix de la soumission, mais, pour être capable d'arriver à un niveau d'analyse comparable, il faut soustraire 10 % du montant de Kenworth pour être capable de savoir s'il est plus bas que Freightliner.

Effectivement, il est de 56 000 \$ plus bas que Freightliner après l'application de la formule de pondération, étant donné que son produit est fabriqué au Québec et que celui de Freightliner ne l'était pas.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Mais, M. le ministre, le montant de l'engagement est bel et bien de 2 292 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Tantôt, le député de Lévis vous a demandé si c'était 1 998 000 \$, le montant de l'engagement et vous avez dit oui. C'est ce qui a porté à confusion.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement est réellement de 2 292 865 \$, M. le député de Lévis. Est-ce que cela répond à vos questions?

M. Garon: Cela veut dire, au fond, que la raison pour laquelle Kenworth a le contrat, c'est qu'en appliquant les pondérations elle aurait plus de produits fabriqués au Québec que l'autre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 79 est vérifié. Est-ce qu'il y en a d'autres au mois d'avril 1987, M. le député de Lévis?

M. Garon: Il y a une chose que je voudrais vérifier rapidement, à l'engagement 93.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On appelle l'engagement 93.

M. Garon: Quelle est la nature du litige en question et depuis combien de temps existe-t-il? On se rend compte ici qu'on demande 50 000 \$ pour porter à 121 000 \$. En mars 1988, à l'engagement 92, on verra que le ministère des Transports ajoute encore 35 000 \$ à ce dossier. Qu'est-ce qui se passe dans le cadre du litige opposant le ministère des Transports (l'Office des autoroutes du Québec) et l'Équipement de péage (Canada) ltée?

M. Côté (Charlesbourg): On avait un litige très important avec la compagnie qui fournissait les machines de perception sur les autoroutes du Québec...

Une voix: ATS.

M. Côté (Charlesbourg): ...ATS, depuis déjà plusieurs années. On était poursuivi en cour. On

a fait l'engagement de COSIGMA pour nous supporter sur le plan technique, pour défendre nos intérêts devant les tribunaux. ATS, si ma mémoire est fidèle, est une compagnie américaine. On se défendait contre une compagnie américaine. L'engagement de COSIGMA était pour supporter le ministère sur le plan technique dans la défense de sa cause. C'est, si mes souvenirs sont bons, l'avocat Louis Rochette qui a défendu le ministère dans cette cause. Cela a été une très belle victoire pour le ministère.

M. Garon: Une belle victoire pour le ministère, vous dites?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, un très bon jugement.

M. Garon: Pourquoi, en 1988, lui payez-vous 35 000 \$ de plus?

M. Côté (Charlesbourg): Il a fallu faire des expertises additionnelles pour se défendre et supporter notre cause à ce niveau.

Le Président (M. Parent, Bertrand): La compagnie COSIGMA, ce n'est pas une firme d'avocats. C'est une firme...

M. Côté (Charlesbourg): On avait besoin de quelqu'un sur le plan technique aussi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Technique.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est une division de Lavalin, je crois.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Le Président (M. Parent, Bertrand): COSIGMA a est une division de Lavalin.

M. Côté (Charlesbourg): Lavalin? Oui.

M. Garon: Quelle était la nature du litige?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Quelle était la nature du litige?

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud peut l'expliquer.

M. Michaud (Pierre): Lors de l'abolition du péage, la compagnie avait réclamé un montant de l'ordre de 7 400 000 \$ parce qu'elle avait un contrat qui continuait pour plusieurs années et aussi pour des factures impayées qui avaient été remises en cause par le ministère. Donc, c'était une cause de l'ordre de 10 000 000 \$. Le jugement a été de l'ordre de 1 300 000 \$. C'est une

partie des factures impayées que le ministère a été condamné à payer. Maintenant, ils sont en appel là-dessus. Il y aura peut-être un règlement hors cour environ dans ces montants.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela répond à la question pour l'engagement financier 93. Est-ce qu'il y a autre chose au mois d'avril 1987, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements financiers d'avril 1987 pour le ministère des Transports sont donc vérifiés. J'appelle mai 1987 et l'engagement financier 42. M. le député de Lévis.

Mai

M. Garon: Cela va. Vérifié, l'engagement 42.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 42 est vérifié. J'appelle l'engagement 43.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 44?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 45?

M. Garon: À l'engagement 45 et aux contrats suivants, en ce qui concerne le chlorure de calcium, est-ce qu'il s'agit de déglacage des routes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Cela, c'est pour l'épandage. Oui.

M. Garon: Je vais vous poser une question d'un automobiliste observateur. Est-ce qu'aujourd'hui on met plus de calcium qu'avant sur les routes?

M. Côté (Charlesbourg): Si on en met plus qu'avant.

M. Garon: Oui. Parce que j'ai l'impression que, quand il y a de la neige, on ne gratte pas la neige, on jette du calcium là-dedans, cela fait un genre de bouillie, comprenez-vous, qui est plus glissante que...

M. Côté (Charlesbourg): Mais le calcium dont on parle ici, c'est celui pour la poussière.

M. Garon: Ah, c'est du calcium pour la poussière.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, la question peut se poser pour l'autre aussi, là.

M. Garon: Moi, j'ai remarqué que l'hiver, avant on grattait, on mettait du calcium, mais, aujourd'hui, souvent on met, je ne sais pas si c'est du sel ou du calcium...

M. Côté (Charlesbourg): Du sel.

M. Garon: ...alors qu'il y beaucoup de neige encore. Cela fait un genre de "slush", comprenez-vous, qui est plus glissante, j'en ai l'impression, que si on ne mettait rien.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, en tout cas, il y a des...

M. Garon: Je ne sais pas si on a remarqué cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...règles, il y a des normes d'intervention au niveau du ministère, qui sont soumises par la direction de l'entretien et appliquées par chacun des chefs de district et aussi par les entrepreneurs qui ouvrent les chemins d'hiver, forcément. Est-ce que cette application est égale partout? On fait appel au jugement de l'homme.

M. Garon: C'est-à-dire que, quand la neige est enlevée, mettre du calcium, ça déglace. Mais quand on n'enlève pas la neige et qu'on jette du calcium directement dans la neige, cela fait un genre de... J'ai remarqué cela. Parfois même, c'est dangereux. Cela fait un genre de bouillie glissante, savez-vous.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on se comprend bien, là? C'est du calcium pour la poussière, mais c'est du sel pour la neige.

M. Garon: Oui. Du sel.

(14 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Dans ces cas-là, je ne peux pas vous dire autre chose que ceci. Le ministère reconnaît une certaine quantité de produit pour chacun des intervenants, et il y a un guide d'application qui est fourni à chacun des entrepreneurs. Ils interviennent à partir de telles conditions climatiques, au moment où il y a de la glace ou de la neige. C'est clair que cela peut être appliqué de manière inégale un peu partout, mais il y a des gens du ministère qui ont la responsabilité de l'inspection des routes 24 heures par jour.

On insiste dans les conditions générales du ministère pour avoir le meilleur grattage avant d'appliquer le produit.

M. Garon: Oui, quand c'est gratté avant, c'est correct. Quand ce n'est pas gratté avant et qu'on jette cela directement dans la neige, cela

fait... Moi, cela m'a frappé.

Dans tous les contrats négociés qui suivent, aux engagements 40 et 50 - on parle partout de contrats négociés - c'est toujours en fonction des normes du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Peut-être comme explication, parce qu'il y a du calcium dans ce cas-ci et Lignosol. Alors, comme on a un fournisseur unique pour le calcium, on a tenté de diversifier un peu l'expérience qui avait été menée en Abitibi avec le Lignosol, qui a, quand même, certaines propriétés qui peuvent être utilisées pas dans tous les sols au Québec, mais sur certains sols. On a mené l'expérience, depuis deux ans, sur une base, quand même, très large, avec Reed et d'autres fournisseurs, dont Tembec. À la fin de l'année, on aura un rapport final sur deux ans et on prendra les décisions qui s'imposent. Mais, à tout le moins, c'était pour nous sortir du monopole dans lequel on est actuellement sur le plan de la fourniture de calcium.

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

M. Dufour: J'aimerais savoir, puisqu'on voit à plusieurs endroits qu'il y a du lignosulfonate de calcium qui est rajouté, si le ministère est au courant ou possède les garanties que cela ne cause de problèmes ni à l'environnement ni à la population en général. Moi, je comprends que le chlorure de calcium se dilue et que cela ne cause pas plus de problème qu'il ne faut. Mais, le lignosulfonate, c'est un produit nouveau, je pense, que vous employez depuis pas plus que deux ou trois ans. Est-ce que vous avez toutes les fiches techniques et l'assurance qu'il n'y a pas de problèmes causés par cela?

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Oui. C'est un produit qui ne pourrait pas être appliqué s'il n'était pas reconnu par le ministère de l'Environnement. Cependant, c'est un produit qui ne peut pas être appliqué partout. Il y a des équipes de surveillance qui surveillent l'application du lignosulfonate et, jusqu'à maintenant à tout le moins, à ma connaissance, on n'a pas eu de problèmes rapportés.

M. Dufour: Si vous nous dites qu'il n'y a pas de problème, pourriez-vous nous fournir la fiche technique et les rapports établissant qu'il n'y a pas de dommages causés en employant ce produit-là?

Parce que, je vais vous dire, ce n'est pas compliqué, les BPC, là, cela ne fait pas bien, bien des années que cela cause des problèmes. Moi, je vous dis que je connais cela, que j'ai travaillé là-dedans et que cela n'a pas causé de dommages, heureusement, mais il y a du monde... Actuellement, il y a des dommages causés par les BCP, puis il a été un temps où tout le monde

disait qu'il n'y avait pas du tout de problèmes avec cela. Actuellement, vous devez avoir des expertises qui vous démontrent clairement que le lignosulfonate ne cause pas de problèmes. Est-ce qu'il vous est possible de déposer ces études qui nous donnent la garantie, hors de tout doute, qu'il n'y a pas de problèmes?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Ce qu'on me dit, c'est que c'est une application qui est très surveillée par le service d'environnement du ministère des Transports lui-même. On ne l'applique pas près des cours d'eau, c'est bien clair et, dans ce sens-là, c'est une opération qui est suivie. Je vais vérifier ce que j'ai entre les mains sur le plan des expertises, parce que c'est un produit qui ne pourrait pas être appliqué s'il n'était pas approuvé par l'Environnement. Je vais voir ce que je peux fournir au député de Jonquière, là et je le fournirai à la commission.

M. Dufour: Bien, vous me dites, M. le ministre, qu'il n'y a pas de problème et que c'est très fortement surveillé sur le bord des cours d'eau. Mais, comme il y a aussi du monde sur le bord des routes, il peut arriver parfois que ces gens puissent subir les inconvénients que cela pourrait causer. C'est dans ce sens-là. Il y a aussi de la culture qui peut se faire le long des routes, si j'ai bien compris. Remarquez bien que je ne connais pas le produit tel quel. J'ai l'impression que cela a une couleur jaunâtre ou brune.

Je me dis que, même si c'est surveillé par l'Environnement, je pense qu'il faut être prudent dans l'utilisation des produits. Au moment où on se parle, à la façon dont il est employé, vous devriez déjà avoir en main les garanties que cela ne cause pas de dommages. Par exemple, quand vous employez le chlorure de calcium, est-ce qu'il y a une surveillance plus grande, accrue, régulière? On sait ce que le calcium fait. Cela abat la poussière et cela se dilue avec l'eau. Il y a peut-être des dommages qui peuvent être causés, mais on connaît une façon de le diluer.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Jonquière me le permet, on peut peut-être tenter de faire le point avec tout le monde chez nous d'ici 18 heures et, à notre retour à 20 heures, j'essaierai de vous donner un peu plus d'informations.

M. Dufour: Malheureusement, je ne serai pas ici à 20 heures. Mais cela ne fait rien. Ce sera transcrit. J'ai une autre activité ce soir. Je ne peux pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Cela va?

M. Garon: Est-ce que c'est bien long de faire le point? Parce que tantôt, à mi-chemin de l'après-midi, on pourrait peut-être arrêter cinq minutes. Est-ce que c'est long de faire le point?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, il y a peut-être des informations additionnelles à aller chercher au ministère. Si c'est possible avant 18 heures, on le fera; sinon, on le fera à 20 heures.

Une voix: Dans le camion.

M. Garon: Il n'est pas dans le camion. Ha, ha, ha!

Une voix: As-tu d'autre chose?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que cela va, M. le député de Jonquière?

M. Garon: Une question que je voulais poser concernant l'environnement. On en entend parler de plus en plus. Évidemment, il y a des choses auxquelles on n'était pas sensibles il y a 20 ans et auxquelles on est plus sensibles aujourd'hui. Comme autrefois on fumait et on ne savait pas que cela pouvait être dommageable. On pensait que c'était naturel parce qu'on avait appris cela des Indiens qui étaient supposés être des écologistes avant le temps. On dit que les quantités de sel, de calcium qui sont déversées dans la nature l'hiver se retrouvent dans le fleuve Saint-Laurent. On parle de récupération des neiges usées - je ne sais pas comment on appelle cela - pour récupérer le sel avant de renvoyer l'eau dans la nature. Parce que, quand on parle des produits chimiques lâchés dans la nature à différents endroits, sans doute qu'un des plus gros déchets de produits chimiques doit être le sel sur nos routes l'hiver. Qu'est-ce qu'il en est de cela? On parle, par exemple, de la ville de Montréal qui en jette des quantités considérables. Je pense bien que, quand la baleine, dans le Bas-du-Fleuve, prend une gorgée d'eau et qu'il y a une concentration de calcium, cela doit lui donner un moyen choc.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Est-ce qu'il y a des travaux qui se font là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends le problème de la baleine, mais quand elle est dans le golfe, ça ressemble un peu à de l'eau salée. Elle doit avoir une certaine habitude d'avoir de l'eau salée. Sauf que, la question prise sérieusement, je suis obligé de vous dire que, dans certains endroits où il n'y a pas de système d'aqueduc et d'égout, où il y a des puits, si on fait l'épandage du sel de manière trop régulière, il y a un risque que le puits contienne de l'eau salée. Par exemple, dans certains endroits à Lac-Beauport, il y a des puits qui deviennent pas utilisables. On prétend que c'est le sel ou le calcium mis sur les routes qui les a atteints. Je ne sais pas si des analyses ont été faites chez nous sur les impacts du sel et du calcium sur les

routes.

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Semble-t-il qu'il y a des rapports chez nous sur cela. Je les déposerai à la commission.

M. Garon: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les engagements 44, 45, 46, 47 et 48 sont vérifiés?

M. Garon: Oui. Je passerais à l'engagement 64 où on parle des contrats de fabrication et de pose d'enrobé bitumineux. On remarque que, dans le comté de Brome-Missisquoi, il semble y avoir seulement une firme qui a des contrats Agrégats Bedford. Comment ça se fait? Est-ce le fichier qui est utilisé?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est toujours calculé en fonction de la distance et des prix soumis chaque printemps par les entreprises. Dans la mesure où un entrepreneur serait plus près des travaux, mais où ses prix d'agrégats seraient moindres de sorte qu'il arriverait avec un prix de réalisation moindre, on serait obligé d'aller en dérogation de la règle du Trésor. Mais, règle générale, c'est à partir du plus près que le calcul se fait.

M. Garon: À l'engagement 66, on constate qu'il y a un "contrat de services pour effectuer l'arpentage et la préparation des documents nécessaires à l'acquisition de terrain pour la construction d'une section de 14,5 kilomètres de l'autoroute 30, dans les municipalités de Mercier, Châteauguay, Saint-Constant et Saint-Isidore, comtés de Châteauguay et Huntingdon".

Mme la Présidente, est-ce que cela voudrait dire que, quinze mois avant le dépôt du plan de transport, le ministère des Transports faisait effectuer les travaux pour la route 30 et que la décision était déjà prise à ce moment-là...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, monsieur.

M. Garon: ...concernant la nécessité de cette autoroute? Pourquoi avoir attendu si longtemps pour l'annoncer alors que tout cela était déjà dans la machine?

M. Côté (Charlesbourg): Votre question n'est pas si mal et la réponse est la suivante: Au Sommet de la Montérégie, il y a une revendication du milieu qui voulait la construction de la 30. Ce que nous nous sommes engagés à faire au Sommet de la Montérégie en mai 1987, c'est la construction de l'autoroute 30 de son point de chute qui est celui du croisement de la 10 jusqu'au contournement de Châteauguay. C'est

cela qui est en réalisation. Ce n'est donc une surprise pour personne dans ce cas-là.

M. Garon: Y a-t-il encore des expropriations à faire?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, forcément, puisqu'on n'a pas reçu le CAR, le certificat d'autorisation de réalisation, pour le tracé définitif. Le projet du contournement de Châteauguay, qui devait être le premier à démarrer, est en appel d'une décision de la CPTA actuellement puisqu'il reste encore des conflits sur le plan des terrains avec deux agriculteurs.

M. Garon: Et le tracé près de la réserve indienne est-il définitif? Y a-t-il eu des rencontres avec les dirigeants de la réserve? Le dossier est-il finalisé?

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Pour vous tracer le portrait le plus exact possible de la situation, le ministère a proposé un tracé qui, en aucun temps, n'emprunte des terrains sur la réserve connue et reconnue actuellement des Mohawk de Kahnawake. Ce tracé a fait l'objet de plusieurs compromis que le ministère a effectués au fil des années afin d'obtenir l'autorisation de procéder.
(15 heures)

La CPTA a entendu les agriculteurs qui étaient plaignants au dossier et trouvaient le tracé dommageable pour certains d'entre eux. Dans une première décision, il a décidé que ce serait bien plus simple de négocier avec les Mohawks pour aller chercher du terrain sur la réserve que de le régler aux dépens des agriculteurs. Nous sommes allés en appel de cette décision. Il nous apparaît plus facile de régler avec les deux agriculteurs que d'entreprendre une négociation pour emprunter du terrain sur la réserve. Les événements de l'été ont tendance à nous donner raison sur ce plan. C'est là que nous en sommes. Nous sommes en attente de la décision de la CPTA quant à la révision de l'appel. Donc, les étapes futures seront déterminées par la décision que prendra la CPTA.

M. Garon: Au fond, votre annonce du plan de transport pour cette section, c'est la même chose qui a été dite il y a un an au sommet de la Montérégie.

M. Côté (Charlesbourg): Reconfirmer la volonté du gouvernement de réaliser, mais il faut bien se comprendre, dans le cas de la 30, dans la mesure où elle arrête après Châteauguay, on n'a pas réglé grand-chose. Il faut qu'elle débouche par Valleyfield pour aller rejoindre la 20. C'est davantage le message du plan de transport.

M. Garon: Ce qui veut dire quelle distance additionnelle, de Châteauguay à Valleyfield?

M. Côté (Charlesbourg): Une quarantaine de kilomètres au-delà de Châteauguay.

M. Garon: Pour aller à Valleyfield.

M. Côté (Charlesbourg): Beauharnois, Valleyfield.

M. Garon: Quand vous considérez une commission parlementaire à l'automne sur le plan de transport pour discussion...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...est-ce que tout cela est figé dans le béton ou, en tout cas, décidé de façon définitive? La consultation, à quoi va-t-elle servir, à ce moment-là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que la consultation, quant à moi, pour prendre mes décisions, je n'en avais pas besoin, mais c'est le vœu de la ville de Montréal en particulier de se faire entendre sur les aspects sur lesquels elle ne s'est pas prononcées à l'époque, lors de la commission parlementaire du mois d'août 1987 à Montréal, où elle s'est davantage prononcées sur les équipements de transport collectif. Alors, le prolongement de la 25 et de la 30 est au cœur des discussions et la ville veut se faire entendre là-dessus quant aux effets qu'elle prétend voir sur l'étalement urbain quant à la construction de la 30 et de la A-25. C'est là-dessus qu'on va entendre les gens.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 66 est vérifié?

M. Garon: Oui, mais c'est déjà engagé, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de la partie de la 30, de la 10 jusqu'au contournement de Châteauguay, c'est une étape qui a déjà été décidée il y a un an; elle est publique, il n'y a pas de surprise pour personne.

M. Garon: Non, non, c'est seulement... Je suis arrivé aux Transports depuis un certain temps, je ne sais pas tout en arrivant.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je...

M. Garon: Alors...

M. Côté (Charlesbourg): ...pense que le député de Lévis a été nommé critique à peu près à la période de l'été 1987.

M. Garon: Oui, à la fin d'août...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...au moment de la commission

parlementaire...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...dans les jours qui ont précédé.

M. Côté (Charlesbourg): Le sommet de la Montérégie était tenu depuis le mois de juin.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ces engagements-là avaient fait l'objet d'engagements précis du gouvernement au sommet de la Montérégie.

M. Garon: Alors, au fond, ce qui va être discuté, cela va être la partie entre Château-guay-Valleyfield, dans votre esprit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: La partie dont on parle ici, pour vous, c'est réglé, c'est décidé; c'est un engagement pris au sommet de la Montérégie en juin 1987.

M. Côté (Charlesbourg): Et inclus à l'intérieur de l'entente-cadre signée avec la région, donc approuvée par le Conseil des ministres.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 66 est vérifié?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 67.

M. Garon: L'engagement 67, c'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 67, vérifié.

M. Garon: L'engagement 68, c'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Vérifié.

M. Garon: L'engagement 69, pas de question.

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

M. Garon: C'est une firme de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, qui vient faire des travaux dans Kamouraska. Bien oui, je vois cela. Je n'ai rien contre, remarquez bien, mais... Je vois que c'est M. Duguay, de Cap-aux-Meules.

M. Côté (Charlesbourg): Comme c'est inférieur à 50 000 \$, c'est un nom qui sort du fichier, et, comme cela faisait partie de la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, les îles, alors c'est le nom qui est...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est vrai que cela apparaît curieux.

M. Garon: C'est la première fois que je vois...

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne m'avait pas frappé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 69, vérifié. J'appelle 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.		M. Garon: Vérifié.
81?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	94?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
82?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	95?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
83?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	96?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
84?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	97?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
85?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	98?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
86?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	99?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
87?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	100?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
88?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	101?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
89?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	102?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
90?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	103?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
91?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	104?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
92?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	105?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
	M. Garon: Vérifié.		M. Garon: Vérifié.
93?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement	106?	La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
107?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
108?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
109?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
110?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
m?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
112?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
113?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
114?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
115?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
116?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
117?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
118?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
119?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
120?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
121?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
122?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
123?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
124?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
125?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
126?

M. Garon: L'engagement 125, là...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
125?

M. Garon: Vous dites: non conforme, que le type de papier n'était pas conforme aux exigences. Il n'avait pas soumissionné sur le bon papier?

Une voix: Ce n'est pas cela que cela veut dire.

M. Garon: C'étaient des rouleaux de papier. Je ne veux pas dire que la feuille sur laquelle il a écrit n'était pas la bonne feuille. Ce n'est pas cela que je...

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'impression que vous avez parfaitement raison. Ce n'est pas la feuille sur laquelle il a soumissionné, mais davantage la qualité du papier qu'il nous offrait.

M. Garon: C'est cela que je me demande. C'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est drôle, c'est une erreur... Une grosse erreur. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 126?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 127?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 128?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 129?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 130?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 131?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 132?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 133?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 134?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 135?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 136?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 137?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-

gement 138?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 139?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 140?

M. Garon: Est-ce que la compagnie, Sani Jet fait de l'entreposage de produits dangereux à cet endroit-là? C'est un contrat pour travaux de nettoyage de puisards. Où est-ce envoyé?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'en ai aucune idée.

M. Garon: Quand vous donnez des contrats comme ça pour nettoyer des puisards, est-ce qu'il y a un permis de l'Environnement ou doit-on être conforme aux normes de l'Environnement? On doit s'inquiéter un peu de l'endroit où tout ça est envoyé, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): On suppose que ça prend un permis de l'Environnement, mais je ne peux pas vous dire si, effectivement, dans notre appel d'offres, on exige que la personne l'ait. On va le vérifier. Peut-être que oui, mais je n'ai pas la réponse maintenant. Dans ce cas-ci, c'est uniquement de l'eau de surface, des boues. De toute façon...

M. Garon: Des puisards... Ah! ce sont des puisards de routes, des "manholes"?

M. Côté (Charlesbourg): Des "manholes".

M. Garon: Des regards.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Là, c'est pour enlever le sable, au fond.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça, les boues et les sables. Ce n'est pas nécessairement ce qu'on pense.

M. Garon: Des puisards et des regards d'autoroutes.

M. Côté (Charlesbourg): On va quand même vérifier si un permis du ministère de l'Environnement est exigé et nécessaire.

M. Garon: Où envoie-t-on ça ensuite?

M. Côté (Charlesbourg): Sani Jet, Saint-Joseph-de-Lévis. J'ai été parfaitement impressionné par le niveau de connaissances du député

de Lévis. Dans le cas de Saint-Joseph-de-Lévis, je pensais que vous pourriez m'informer davantage de la qualité de cette entreprise.

M. Garon: Non, mais j'ai justement reçu des téléphones. Les gens commencent à s'interroger depuis Saint-Basile. **Le Soleil** a publié l'annonce de trois entreprises de la rive sud qui ont des produits dangereux. Je commence à avoir des téléphones de gens qui nous demandent ce qu'ils mettent au juste. Je leur ai dit que je m'informerai et j'ai une première ouverture sur Sani Jet.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais vous dire bien franchement, j'en ai trois sur lesquels je vais demander des informations pour voir comment fonctionnent les entreprises qui soumissionnent pour ces produits dommageables à l'environnement. Je me rappelle, lorsque j'étais au ministère de l'Agriculture, que souvent on ne donnait pas un prêt ou une subvention sans exiger le permis de l'Environnement. Mais c'est le ministère de l'Environnement qui administre ses permis par la suite.

Dans ce cas-ci, je voudrais savoir, quand le ministère des Transports fait une soumission comme celle-là et qu'il y a des produits susceptibles d'être contaminants pour l'environnement, quel est le fonctionnement du ministère. Je pose la question à ce moment-ci. J'aurais pu la poser à un autre endroit pour connaître la façon de procéder du ministère et si on demande ou non un devis d'opération ou de fonctionnement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus simple dans le cas de la construction ou de l'entretien parce qu'on exige telle classe de permis en termes de construction. On a souvent vu des soumissionnaires ne pas être retenus parce qu'ils ne détenaient pas de permis pour construire des ponts, au moment où on faisait une route et où il y avait un pont à construire. C'est clair chez nous qu'il y a certaines exigences.

Sur le plan de la disposition des matières dont vous faites état, ce n'est pas très fréquent chez nous. Vous pourriez tenter de faire le point sur les exigences qu'on a vis-à-vis des gens qui soumissionnent dès que possible, en fin d'après-midi ou en début de soirée.
(15 h 15)

M. Garon: Jusqu'à maintenant, les gens disaient: L'Environnement donne ou ne donne pas son permis et pose des conditions, mais depuis l'affaire de Saint-Basile... Cela aurait pu être une autre affaire, remarquez bien. Les gens se rendent compte que tel organisme n'avait pas de permis et avait des dépôts d'organismes d'État. Comment cela se fait? Comment cela marche?

Une voix:...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 140 est vérifié. L'engagement 141.

M. Garon: Vérifié. Mais le ministre a dit qu'il nous fournirait la procédure d'opération du ministère dans ces affaires.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, il va sûrement déposer cela avant la fin de la soirée. J'appelle l'engagement 141.

M. Dufour: J'aurais une petite question. Le scellement des fissures, tel qu'on l'a à l'engagement 141, est-ce efficace? N'est-ce pas à recommencer régulièrement? Parfois, on en voit procéder à ces scellements de fissures et il me semble que cela n'a pas tellement d'efficacité. On peut bien vendre n'importe quoi, sur n'importe quel principe, en disant que le goudron durci peut étirer avec le froid. Au point de vue pratique, je ne suis pas convaincu.

M. Côté (Charlesbourg): Les spécialistes du ministère prétendent qu'effectivement c'est efficace. À savoir si cela peut permettre de prolonger dans certains cas une route ou un pavage de deux ou trois ans, j'ai tendance à croire que oui. Cela dépend toujours du produit et de quelle manière il est appliqué aussi, c'est bien sûr.

M. Dufour: Le problème qu'on rencontre, c'est que là où il y en a - et on en voit beaucoup dans le parc des Laurentides - cela fait quelques petits bosselages, on le sent très bien en circulant en automobile. J'ai une automobile assez confortable et on sent les contrecoups que cela peut donner. L'efficacité pourrait être véritable si c'était une couche placée et qu'on mette autre chose par-dessus. En le laissant tel quel...

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

M. Dufour: Je ne suis pas complètement convaincu. Il peut y avoir de l'eau en dessous et si cela gèle...

M. Côté (Charlesbourg): Cela n'éliminera jamais les bosses s'il y en a. Le principe, c'est qu'un scellement comme celui-là empêche effectivement l'eau de pénétrer et réduit l'effet du gel. On sait ce que cela cause comme dommage, le gel et le dégel.

M. Dufour: Mais est-ce que l'élasticité de ce parement ou de ce scellement a un coefficient assez important? Il faut comprendre que, quand il est posé à chaud, cela va bien, on peut l'étirer, mais, quand c'est froid, cela rapetisse, cela rétrécit.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a une certaine dureté parce que la principale plainte que nous avons au ministère vient des motocyclistes. La surface est trop dure ou peut-être trop glissante et cela occasionne certains problèmes, semble-t-il, aux motocyclistes. Le but premier est d'empêcher l'infiltration de l'eau. Dans ce cas, il y a un rendement satisfaisant, selon les spécialistes du ministère. Ce n'est pas à toute épreuve. Cela ne remplacera pas une couche d'asphalte, il ne faut pas se faire d'illusions, mais cela a prouvé son efficacité jusqu'à maintenant.

M. Garon: Avez-vous eu des avis disant qu'il commence à y avoir des roulières? On n'a jamais vu cela avant. À un moment donné, j'ai failli prendre le clos sur la route 20. Je me suis aperçu qu'il y avait des roulières. Je n'avais jamais vu cela avant. Vous entrez là-dedans et vous perdez quasiment le contrôle de votre véhicule. À 40 milles de Québec, il y en a à deux ou trois endroits. L'autre jour, quelqu'un m'est arrivé en disant qu'il avait pris le champ et il n'a jamais compris comment il se faisait qu'il avait pris le champ.

M. Côté (Charlesbourg): Les causes de cela sont de deux ordres. D'abord, il y en a une sur le tracé de l'autoroute 20 en allant vers Montréal qui a été causée par un seul camion, avec un chargement dépassant toutes les limites de ce qu'on peut imaginer. Littéralement, le camion s'est enfoncé dans l'asphalte. C'est un premier cas, le deuxième étant la qualité du travail effectué. On a effectivement des problèmes avec cela. Je ne vous dirai pas que le ministère ne fait pas certaines expériences dans le but d'avoir des produits plus durables. Quand on fait des expériences, il y en a qui sont réussies et il y en a d'autres qui le sont moins, c'est aussi clair que cela. On s'est rendu compte chez nous qu'il y avait l'obligation de mettre davantage l'emphasis sur la qualité à tous les niveaux et c'est pour cela qu'il y a sur pied un comité de la qualité chez nous maintenant qui s'applique dans toutes les phases de la conception et de la réalisation quant à la qualité des produits; qualité d'abord de la conception de l'ouvrage, de la surveillance des travaux et, finalement, des exigences vis-à-vis des entrepreneurs qui effectuent ces travaux. C'est un comité qui oeuvre depuis maintenant six mois au ministère et dont on va très certainement sentir les effets dès 1989 à tous les points de vue. Mais c'est clair que des expériences de produits, il y en a, mais l'élément le plus important, ce sont les poids, le contrôle des poids. Le contrôle s'est passablement resserré, mais il y a des dommages de faits jusqu'à maintenant et cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas qui réussissent à s'échapper aussi.

M. Garon: À partir de Saint-Flavien, à 40 milles d'ici à peu près... Non, ce n'est pas Saint-

Flavien.

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Apollinaire?

M. Garon: Plus loin.

M. Côté (Charlesbourg): Joly?

M. Garon: Non, pas Joly.

Mme Juneau: C'est Val-Alain.

M. Garon: Val-Alain

M. Côté (Charlesbourg): Val-Alain.

M. Garon: À partir de Val-Alain, il y a deux ou trois endroits sur de longues distances, et c'est la première année que je vois cela. Pas l'an passé ou il y a deux ans, c'est cette année. Je n'ai jamais vu cela avant. Et c'est l'asphalte creusé, c'est vraiment l'asphalte creusé, comme je crois que c'est possible que ce soit un camion trop chargé, des camions sont chargés. L'asphalte est creusé. Vous entrez dans une roulière et vous venez pour tasser et vous faites le saut de votre vie, c'est dangereux de perdre le contrôle du véhicule. Pardon?

Une voix:...

M. Garon: Bien, je ne suis pas passé quand il pleuvait.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un autre phénomène aussi. On a tendance à observer cela davantage sur ce qui était précurseur de l'autoroute 20, la partie qui est une construction plus ancienne, parce qu'avant l'autoroute 20, forcément, il y avait une route à une chaussée qui circulait et dont les fondations ont été faites il y a plusieurs années et sa capacité portante est peut-être un peu plus affaiblie que l'autre tronçon. Alors, cela, le phénomène des poids lourds et - je pense qu'il faut le dire très honnêtement - des couches d'usure qui ne sont peut-être pas posées au rythme où elle devraient l'être non plus. Il ne faut pas oublier que l'autoroute 20 est sollicitée, en termes d'utilisation et en termes de fréquence de passage, de façon phénoménale. Mais c'est l'ensemble de ces conditions qui font qu'il y a des problèmes.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'engagement 141 est vérifié?

M. Garon: J'ai été surpris cet été, je suis allé dans des endroits très chauds.

M. Côté (Charlesbourg): Très?

M. Garon: Dans les déserts américains.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je suis allé faire un tour en automobile, et, bonne mère! J'ai trouvé que l'asphalte était parfait, on pouvait quasiment dormir au volant tellement cela ne brassait pas. Au Québec, ce bout-là m'a frappé. C'est dange-reux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce qui me frappe, ce ne sont pas les déserts améri-cains.

M. Garon: Bien là, il fait chaud. L'asphalte doit avoir tendance à ramollir.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui me frappe, c'est davantage la qualité qu'on retrouve aux frontières du Québec et des États-Unis par rapport à ce qu'on retrouve chez nous. Il y a eu des articles au cours de l'été, des propos qui sont justifiés, et je pense qu'on peut se poser des questions. Ce n'est pas pour rien qu'on a mis sur pied cette équipe de qualité. On peut exiger de l'extérieur et de ceux qui posent les produits une qualité supérieure en termes de travail, mais on s'est dit qu'il fallait d'abord l'exiger chez nous au plan interne et, après, nous pourrions l'exiger des autres à l'extérieur. C'est pourquoi ce comité est en marche depuis six mois maintenant et qu'il aura des résultats très sensibles quant à la qualité du travail fini et, par consé-quent, de sa durabilité.

M. Garon: Est-ce qu'on a des études sur les poids lourds? Est-ce qu'on est moins permissifs ou si on n'est pas plus permissifs qu'ailleurs au Québec? J'ai fait beaucoup de millage cet été, j'ai fait au dessus de 20 000 kilomètres en un mois. J'en ai fait du millage et je n'ai jamais vu tant de poids lourds, je pense, que j'en ai vus au Québec dans tout le reste de l'Amérique du Nord. Les poids lourds, les trains routiers, je dois vous dire que j'en ai vus davantage au Québec, dans trois villages, que dans tout le reste de l'Améri-que du Nord pendant les...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien com-prendre qu'un train routier n'est pas plus dommageable à une route qu'un véhicule simple et que peut-être que le véhicule simple est plus dommageable à la route que le train routier. Le train routier a le désavantage que, au moment où vous voulez le doubler, c'est plus long. Cela, c'est davantage sur le plan sécuritaire, mais ce n'est pas l'impact sur le réseau routier lui-même. À votre question, à savoir si on est plus permis-sifs au Québec sur le plan des limites de charge, les normes appliquées au Québec sont inférieures à ce qui est appliqué aux États-Unis et dans le reste du Canada. Effectivement, on a des pres-sions...

M. Garon: Mais des postes de surveillance de poids, il y en a en sacrifice aux États-Unis!

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez me laisser compléter, là...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): On demande si on est plus permissifs. Cela peut venir d'une régle-mentation inadéquate ou cela peut venir d'une surveillance inadéquate. Moi, j'ai la responsabilité de la réglementation et on a, je vous le dis, beaucoup de pressions de la part des Américains et des gens de l'Ouest, et en particulier des transporteurs québécois qui vont de plus en plus aux États-Unis et dans l'Ouest, pour uniformiser nos normes, nos capacités, nos poids avec ceux des Américains ou du reste du Canada dans le but d'en arriver à des équipements aussi com-pétitifs. Si vous avez, par exemple, 2000 kilo-grammes de moins de permis sur les routes du Québec par rapport à l'Ontario, les transporteurs québécois se disent dans une situation plus difficile pour être capables de faire face à la compétition externe. Donc, sur le plan des limites et de l'acceptation des limites de charge, ce sont des analyses qui sont faites chez nous par ce que le réseau est capable de supporter et c'est cela qui est permis. Est-ce que cela veut dire pour autant que tout le monde respecte les limites de charge? Je serais porté à vous dire, compte tenu du nombre de lettres de plainte que je reçois concernant les amendes qui sont imposées depuis un an et demi aux camionneurs, qu'on applique davantage les règles qu'on les appliquait. D'abord, on a engagé quelque 70 personnes de plus pour mettre en opération les balances du ministère à l'année et, avec l'ajout de balances, je pense qu'on fait davantage appliquer ces règles. Il reste qu'un agent du ministère des Transports préposé à une pesée, quant à lui, ne peut pas aller chercher un camion qui est sur l'autoroute et l'amener à la balance. Cela, c'est le rôle des agents de la paix, donc de la Sûreté du Québec et des corps policiers municipaux. Pour être capable d'aug-menter cette efficacité, on a - souvenez-vous du cas de la sécurité routière - amendé le code pour permettre aux municipalités de bénéficier des amendes qui seraient perçues sur leur territoire, les forçant ainsi à faire un travail additionnel pour rabattre aux pesées les camions en état de dépassement de poids. Dans ce sens-là, il y a beaucoup de travail qui a été fait. Est-ce que c'est suffisant? Je ne le pense pas. Il faut continuer d'aller davantage dans cette voie.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela répond à votre question, M. le député de Lévis?

M. Dufour: Bien, j'aurais peut-être une couple de questions concernant cela. C'est préoccupant ce qu'on soulève là et on n'a pas souvent l'occasion d'en parler. Il y a un camion qui a brisé la route et que vous semblez con-

naître. Est-ce qu'il a eu des amendes plus élevées que ce qui était écrit dans le code ou si vous avez pris des mesures supplémentaires? Deuxièmement, dans certains cas, c'est la pesantur des camions qui fait des roulières, mais, moi, je constate que c'est visible quand il y a de la pluie, quand on va sur les routes... En tout cas, moi, je vous dis que je suis obligé de changer ma façon de conduire, je suis obligé de me tasser si je ne veux pas entrer dans les roulières, parce qu'il y a de l'eau d'accumulée. Je pense qu'il y a aussi de l'usure excessive et qu'il n'y a pas de remplacement de la couche d'usure. Je pense qu'il faut admettre cela. En même temps, le fait qu'il y a beaucoup de camions, cela veut dire qu'il y a souvent de l'huile à travers cela qui, mélangée à l'asphalte, fait un film glissant avec l'eau, ce qui fait que cela devient presque une patinoire.

M. Côté (Charlesbourg): Le camion qui a causé les dommages à la 20, on ne l'a pas arrêté parce qu'on ne l'a jamais pincé. On a récolté le résultat de son oeuvre.

M. Garon: Comment pouvez-vous dire, à ce moment-là, que c'est un camion?
(15 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Bien, c'est évident, vous embarquez dans la roulière et, en continuant, vous vous apercevez que c'est le même camion qui l'a faite tout le long. Ce n'était pas très, très compliqué.

D'autre part, quand j'ai évoqué les conditions, soit celles des transporteurs qui chargent davantage, ou qui chargeaient davantage, j'ai aussi dit qu'il y avait l'usure. Quand j'ai dit qu'on ne faisait pas la pose de couches d'usure au rythme où on devait le faire, je pense que cela devient évident à ce moment-là qu'il y a un rattrapage à faire de ce côté-là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'engagement 141 est vérifié? Cela va?

M. Garon: J'aurais, pour le reste du mois de mai, une question sur l'engagement 148.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 148? J'appelle donc l'engagement 148.

M. Garon: "Contrat pour travaux de réaménagement de la voie réservée aux autobus sur la route 132 ou approche du pont Mercier dans Kahnawake".

M. Côté (Charlesbourg): Kahnawake.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Kahnawake.

M. Garon: Je suppose que c'est un mot Mohawk.

M. Côté (Charlesbourg): Les Mohawks.

M. Garon: Est-ce que ce sont des travaux qui sont faits maintenant?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: En quoi ont-ils consisté?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, c'était un élargissement?

Une voix: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'élargissement de la route pour permettre une extension de la voie réservée aux autobus se dirigeant vers Châteauguay.

M. Garon: Cela marche.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela complète les engagements financiers pour mai 1987 qui sont considérés comme vérifiés.

Juin

J'appelle les engagements financiers de juin 1987. On commence par l'étude de l'engagement 42. J'appelle l'engagement 42 de juin 1987. M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des questions?

M. Garon: Sur l'engagement 42? Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 43.

M. Garon: L'engagement 43? Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. J'appelle l'engagement 44.

M. Garon: En quoi consistait cette étude sur l'élaboration d'un modèle d'analyse du financement? C'est de cette analyse que vous vous êtes servis pour déterminer le financement du transport en commun à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): On va y arriver... Si je peux finir par trouver.

M. Garon: Quel était le mandat de ce contrat de services pour l'élaboration d'un modèle d'analyse du financement du transport en commun dans la région de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Bon, cela vise principalement à nous fournir des données quant aux effets de débordement. Vous savez que la STCUM revendique des compensations de la rive sud et de la rive nord de Montréal quant aux effets de débordement du transport en commun et les autorités de la STCUM prétendent que les

usagers de Montréal paient davantage l'utilisation des services de transport en commun sur l'île que les gens de la rive sud et qu'il y a, par conséquent, des coûts que devrait payer la couronne. Cette étude-là va nous servir et nous sert, dans le cadre de la table de concertation que nous avons avec le sud, le nord et l'île de Montréal, quant aux discussions sur les effets de débordement. Cela fait déjà sept ou huit réunions que nous avons depuis maintenant un an, à la suite de la commission parlementaire d'août 1987, à ce sujet-là et nous continuons.

M. Garon: Est-ce que c'est une étude qui est considérée comme publique ou...?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une étude qui est en cours actuellement.

M. Garon: Elle n'est pas faite?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire qu'elle est en voie d'être faite et elle va nous permettre de savoir d'où partent les gens et où ils vont. C'est cela qui va nous permettre de mesurer si, effectivement, il y a effet de débordement ou pas, et peut-être même, ultimement, de savoir pourquoi.

M. Garon: Cela va. L'engagement 46.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous voulez dire, M. le ministre, que l'étude dont les crédits ont été approuvés en juin 1987 n'est pas encore complétée?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est une étude sur trois ans. C'est évolutif.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est origine-destination, finalement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est-à-dire que cela sert au développement de logiciels pour qu'on soit capable de mesurer ces effets-là parce que l'origine-destination est faite comme étude par la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 44 est vérifié. Est-ce que l'engagement 45 est vérifié, M. le député de Lévis?

M. Garon: L'engagement 45? Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 46.

M. Garon: À l'engagement 46, j'aimerais savoir si les ateliers et la cantine du Centre de détention du Québec, c'est une firme à but lucratif ou un groupe de détenus en réhabilitation?

M. Côté (Charlesbourg): C'est non lucratif. En fait, ce sont des détenus qui font ce travail-là, mais c'est à but non lucratif.

M. Garon: C'est à but non lucratif?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'ils soumissionnent pour le faire?

M. Côté (Charlesbourg): On n'a pas de soumission.

M. Garon: Vous n'avez pas eu de soumission. C'est un contrat négocié.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il n'y en a pas cette année, en 1988.

M. Garon: Pourquoi? Il y en a trop qui se sauvaient ou bien...?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il y a peut-être d'autres gens aussi qui sont en liberté et qui aimeraient le faire.

M. Garon: Souvent, dans la réhabilitation... J'ai eu l'occasion de passer une soirée avec des détenus et leur principal problème qu'ils me soulignaient quand je les ai rencontrés...

Une voix: C'est l'oisiveté.

M. Garon: Non, ce n'est pas l'oisiveté, c'est que, quand ils sortent de prison, les dépenses commencent la journée même. Il faut que le gars se loue un appartement, qu'il paie sa nourriture et, souvent, il n'a pas un cent devant lui. Ils me disaient qu'une des grandes choses qu'ils souhaitaient, c'était de pouvoir, quand ils sont en prison, gagner un certain revenu, d'une certaine façon - je ne sais pas comment, mais à mon avis c'est une façon - pour avoir un genre de petit "pot" quand ils sortent, de pouvoir se ramasser un petit peu d'argent pour subvenir à leurs besoins dans les premières semaines si c'est possible. Ils me disaient que c'était un de leurs gros problèmes.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, à tout le moins, on est toujours confrontés à deux besoins. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas d'autres éventuellement, mais je peux vous dire qu'à l'intérieur des hautes instances du ministère il y a des défenseurs de ce principe que nous devons aider les détenus.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 46?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-

gement 47?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 48?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 49?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 50?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 51?

M. Dufour: Un instant!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est toujours au sujet des bitumineux, des enrobements bitumineux?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui.

M. Dufour: Quand on reçoit, nous, dans nos comtés, - et là je m'aperçois que c'était la même chose l'an passé - le contrat tel numéro pour diverses municipalités. Vous nommez deux ou trois municipalités, cela touche trois comtés différents et vous mettez un montant, 107 000 \$. Comment fait-on, nous, pour savoir le montant qui est à... Parfois, il n'y en a pas du tout dans notre comté, cela ne vaut pas la peine. On reçoit cela régulièrement et, à mes yeux, cela ne veut rien dire pour le député.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est M. Migneault qui signe cette lettre-là?

M. Dufour: Oui, c'est signé par M. Migneault.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le but d'informer les députés sur ce qu'il se fait. C'est une pratique.

M. Dufour: Oui, mais excepté que le fait de ne pas le donner par comté, cela ne nous le donne pas, et je remarque ici que c'est la même chose en 1988 et en 1987. Je regarde juste dans mon comté: Compagnie asphalte, Jonquière, sur diverses routes, dans diverses municipalités, comtés de Dubuc, Jonquière et Chicoutimi, soit une longueur de 99,7 kilomètres, 103 500 \$. Puis cette année, vous faites la même chose, mais 107 000 \$. Cela a l'air que c'est un abonnement

à peu près pareil; l'augmentation du coût de la vie et il y a des places où cela disparaît en plus. En tout cas, dans cela, il y a de l'entretien et vous êtes obligés de le faire. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'améliorer la façon de donner l'information parce que ce n'est pas un comté unique, Dubuc, Jonquière et Chicoutimi?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Dufour: Vous devez en avoir pas mal.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y en a pas, au contraire.

M. Dufour: Ha, ha, ha! Vous refaites tout à neuf.

M. Côté (Charlesbourg): Au contraire. J'ai le même problème chez nous. À partir du moment où on fait des travaux sur le boulevard de la Capitale ou le boulevard Laurentien, M. Migneault est très heureux de nous annoncer, à moi comme aux autres, comme députés, que des travaux de pavage vont être effectués dans notre circonscription. Il indique les différentes circonscriptions électorales. Il ne sortira pas le gallon pour aller mesurer le bout de la Capitale qui est dans mon comté, celui qui est dans le comté de Vanier à côté ou dans le comté de Beauport. Mais il y a peut-être moyen de l'améliorer.

M. Dufour: Écoutez un peu, je comprends que vous ne sortiez pas le gallon, mais, quand on dit 32,69 kilomètres, c'est presque le pied-de-roi.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Sur des travaux, mais...

M. Dufour: 32,69 kilomètres. Non, non, mais c'est mesuré quelque part. On ne s'attend pas que ce soit à un quart de kilomètre près.

M. Garon: C'est 2690 mètres, au fond. Un kilomètre, c'est 1000 mètres.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Cela veut dire que la longueur est mesurée quelque part. Cela pourrait être plus en gros que ça. Au lieu de 32,69, cela aurait pu être 33.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais faire part des doléances à M. Migneault et voir s'il y a possibilité d'améliorer ça.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'engagement 51 est vérifié. Engagement 52 est vérifié?

M. Garon: Moi, je serais prêt à me rendre à

80, si personne d'autre n'a de questions entre 52 et 80.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements 52 à 79 inclusivement sont vérifiés. On appelle donc l'engagement 80. M. le député de Lévis.

M. Garon: Une question. Si on regarde les engagements 80, 81, 83, 87, 153 ou 156 de juillet 1987, on constate que, lorsqu'on parle de pose d'une couche d'usure, au kilomètre, le montant varie assez. À l'engagement 80, cela équivaut à 28 000 \$ le kilomètre; à 81, à 36 095 \$ le kilomètre; à 83, à 21 615 \$ le kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est principalement la distance qui fait la différence.

M. Garon: Est-ce que le prix au kilomètre est le même?

M. Côté (Charlesbourg): Non, cela dépend de la distance. C'est le coût du transport qui fait varier davantage.

M. Garon: Je comprends ce que vous voulez dire, mais on ne se comprend pas. Ce que vous voulez dire simplement, c'est que, si c'était toute la même distance, quand on parle de la pose d'une couche d'usure, c'est toujours la même couche d'usure ou si la couche d'usure varie en plus de la distance?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'on doit tenir compte d'un autre élément et se sont les agrégats. À chaque printemps, chaque entrepreneur dépose au ministère les prix de ses agrégats. C'est là que se fait le jeu puisque des gens peuvent effectivement vendre des agrégats à un prix moindre que le voisin. C'est ce qui fait la différence. Il fut un temps où les décisions pouvaient permettre à une région de recevoir une couche d'usure plus épaisse qu'une autre région. Cela a fait l'objet de discussions assez importantes, en particulier avec le directeur de la région 6-2, à notre réunion de février 1987, avec les chefs de district de toute la province. À ce moment-là, il a été décidé que ce serait uniforme partout au Québec pour ne pas qu'on se retrouve avec la situation où, dans un comté, la couche est plus épaisse que dans l'autre et que la vision est d'en faire plus long parce qu'elle est plus mince. On a finalement tranché le débat et on a dit que c'était uniforme partout en termes d'épaisseur.

M. Garon: Mais quelqu'un peut faire différents prix. Si on vous soumet des prix au printemps, quelqu'un pourrait dire: C'est tant pour mes agrégats, l'autre c'est tant. Vous payez ce prix-là; il n'y a pas de soumissions.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair et, à

notre grande surprise, on n'en a pas encore trouvé qui nous le donnait.

M. Garon: Qui vous donnait les agrégats?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

(15 h 45)

M. Garon: Sans vous les donner, quel écart y a-t-il dans les agrégats? Si le prix des agrégats et la distance font en sorte que c'est mieux de payer les agrégats plus cher parce que la distance est moins cher, qu'est-ce que vous faites? Pas seulement l'usine la plus proche?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est toujours - il faut bien se comprendre - le prix total dont on tient compte. On le donne toujours à celui qui est moins cher.

M. Garon: En tenant compte de la distance et des agrégats.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est pour cela qu'à certaines occasions la règle... Le C.T. du Trésor qui nous autorise parle uniquement de distance, mais à l'occasion, les agrégats étant moins cher, la composante des deux fait en sorte que c'est celui qui est le plus loin. On doit donc aller en dérogation au Trésor pour donner le contrat à celui qui est le plus bas.

M. Garon: Il faut que vous alliez en dérogation pour le donner au plus bas.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Y allez-vous de façon systématique ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): De façon systématique dans tous les cas.

M. Garon: L'entrepreneur arrive avec le prix des agrégats et la distance à meilleur marché...

M. Côté (Charlesbourg): Le nombre de cas sur le nombre de contrats, c'est marginal, très marginal; peut-être dix ou quinze cas par année sur je ne sais pas combien de contrats. Alors, c'est à peu près 10 %. À 10 %, c'est à peu près le résultat.

M. Garon: Ah bon!

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 80, vérifié?

M. Garon: L'engagement 80, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 81?

M. Garon: L'engagement 81 aussi.

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

M. Garon: Aussi.

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

M. Garon: L'engagement 83 aussi.

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

M. Garon: Aussi.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: L'engagement 88, qu'est-ce que c'était? Y avait-il quelque chose là-dessus? Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Même chose.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Vérifié.

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

M. Garon: Est-ce que - je demande cela parce qu'on est en Gaspésie - les bureaux régionaux du côté nord, du côté de la baie des Chaleurs et du bout de la Gaspésie... Est-ce que c'est le même bureau régional?

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

M. Garon: Dans tous les cas?

M. Côté (Charlesbourg): Le bureau régional pour le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-îles-de-la-Madeleine est à Rimouski actuellement.

M. Garon: Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-îles-de-la-Madeleine.

M. Côté (Charlesbourg): Îles-de-la-Madeleine. Mais, comme tout le monde, on est soumis à une révision, compte tenu des nouvelles régions administratives, et on est à examiner cela.

M. Garon: Ce qui m'a frappé lors d'un voyage que j'ai fait récemment, c'est qu'on mettait plus en valeur les beautés du paysage, qui est important en Gaspésie, du côté nord et du côté de la baie des Chaleurs que dans le bout.

M. Côté (Charlesbourg): Que dans le... ?

M. Garon: Qu'au bout de la péninsule.

M. Côté (Charlesbourg): Que la pointe de Gaspé.

M. Garon: Oui. J'ai l'impression qu'à la pointe de Gaspé on prend des raccourcis. J'ai l'impression que cela nuit aux gens parce qu'il y a de beaux sites qu'on escamote complètement.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a le parc Forillon...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... qui est une propriété fédérale, c'est une première...

M. Garon: Je ne parle pas du parc.

M. Côté (Charlesbourg): Vous parlez de Rivière-au-Renard, de la traversée Rivière-au-Renard-Saint-Majorique?

M. Garon: Non, non, je sais que le raccourci...

M. Côté (Charlesbourg): On n'a pas le choix.

M. Garon: ...on choisit de le prendre ou non, c'est une autre affaire. Mais, à partir de Gaspé, cela m'a frappé qu'il y a des endroits... J'ai trouvé que dans la baie des Chaleurs la route mettait en valeur le paysage et qu'il y avait eu du beau travail de fait depuis un certain nombre d'années, du côté nord aussi. Au bout, cela ne m'a pas frappé autant; j'ai trouvé, au contraire, qu'on avait pris des raccourcis et qu'on avait éliminé des endroits qui étaient magnifiques.

M. Côté (Charlesbourg): En particulier à Percé.

M. Garon: En particulier, oui, entre Gaspé et, admettons, Percé.

M. Côté (Charlesbourg): À Percé, il y a toujours la possibilité d'aller à l'intérieur de Percé, alors qu'il y a une voie de contournement...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...de Percé à ...

M. Garon: Mais la route est...

M. Côté (Charlesbourg): Mais à l'intérieur de Percé, c'est une route de très bonne qualité et cela vient d'être fini. C'est une très bonne qualité de route, à l'intérieur de Percé. S'il y a des secteurs qui ont été privilégiés sur le plan de la construction de routes, c'est bien Percé. Par contre, il faut bien admettre que dans d'autres villages il reste encore du travail à faire.

M. Garon: Il y a encore des bouts. Dans le bout de Saint-Yvon et tout ce coin-là, cela fait dur un peu.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais cela, c'est une autre histoire. C'est que, finalement, la route chemine vers l'est et il est clair que, dans le partage de Grand-Étang, Cloridorme, Saint-Yvon, Saint-Maurice-de-l'Échourie, Petit-Cap et Rivière-au-Renard, ce sont des endroits qui méritent et qui attendent depuis déjà un bon moment la venue de la route qui est partie de l'ouest par la Matapédia en allant vers l'est vers

la pointe et de l'ouest du côté nord de la Gaspésie en allant vers l'est. Les coûts les plus dispendieux ont déjà été absorbés par le ministère sur le plan des tronçons de Saint-Joachim-de-Tourelle jusqu'au partage de Madeleine. Il reste, après cela, l'extension de tout cela et on est allés en choix de professionnels quant à la route 132 dans le coin de Saint-Yvon, donc, pour réalisation au cours des prochaines années - les professionnels sont choisis - pour un tronçon assez appréciable. Il restera maintenant à se poser des questions sur le partage de Grand-Étang et je sais que c'est une préoccupation constante du député de Gaspé qui ne manque jamais une occasion de m'en faire part.

M. Garon: Il ne parle pas fort.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas nécessairement parce qu'on parle fort qu'on s'occupe de nos affaires. Bien souvent on parle fort pour cacher le fait qu'on ne s'est pas occupé de nos affaires et dans son cas c'est quotidien.

M. Garon: Je me dis: J'espère que le gouvernement est meilleur dans les routes qu'il ne l'est dans les quotas de pêche parce qu'à peu près toutes les usines sont fermées actuellement. Je me dis... En tout cas, ce n'est pas le lieu du débat ici.

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

M. Garon: Est-ce qu'on était à l'engagement 96? Oui. L'engagement 96, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 97?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 98?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 99?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 100?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 101?

M. Garon: Vous autres, si vous avez quelque chose à dire, arrêtez-moi, ne vous gênez pas.

Vérfifié.

102? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

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

M. Garon: Vérfifié.

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

M. Garon: Vérfifié.

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

M. Garon: Vérfifié.

106? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

107? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

108? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

109? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

110? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

111? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

112? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

113? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

114? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

115? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

116? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

117? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

118? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

119? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

120? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

121? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

122? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

123? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérfifié.

124? La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Pourquoi, dans ce cas-ci, vous allez sur invitation alors que dans les autres cas vous alliez au fichier des fournisseurs avec un comité de sélection, souvent? Ici, c'est une soumission.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer de vous trouver une réponse parce que, quand vous me la posez, je me la pose. C'est parce qu'il n'y a pas au fichier de catégorie qui remplit cela.

M. Garon: Qui couvre cela?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, c'est une 126?
soumission publique, mais dans ce cas-ci...

M. Garon: C'est marqué sur invitation.

M. Côté (Charlesbourg): Sur invitation, 127?
c'est-à-dire, mais dans ce cas-ci il n'y a
pas de catégorie au fichier. C'est pour
cela que...

M. Garon: Ah oui! C'est dommage.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 125?

M. Garon: L'engagement 125, vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 126?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 127?

M. Garon: L'engagement 127. Lequel?

Mme Juneau: À l'engagement 125, il n'y
avait pas un numéro en bas?

M. Garon: Comment, pas de numéro?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est le
contrat de services pour effectuer, au cours de
l'année 1987-1988, des mesures de déflexion.
C'est parce qu'on a passé un numéro 125 qui est
un autre engagement et on passe à l'engagement
126.

M. Garon: Ah oui. On veut dire qu'il n'y a
pas de numéro en bas de... Il y en a un à
l'engagement 125 à 44 000 \$ et un autre à
57 000 \$. Est-ce que ce sont deux engagements?
Comment cela marche-t-il?

Mme Juneau: Ce sont deux numéros dif-
férents. Le numéro est différent de l'engage-
ment.

M. Garon: Cela va être l'engagement 125a.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, oui. C'est
circuit 1 et 2. Il y a l'engagement 125 et
l'engagement 125a.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement
125a, vérifié?

M. Garon: Pourquoi va-t-il être fait comme
ça? Ah, ce sont deux engagements différents. Il
a été mis là, on a oublié le numéro et... D'ac-
cord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 127?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 128?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 129?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 130?

M. Garon: Vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 131?

M. Garon: J'ai une question. Pourquoi n'a-t-
on pas mis les montants sur des contrats de
soumissions non retenus? On dit que le montant
de l'engagement est de 40 000 \$. C'est une
soumission sur invitation. On ne parle pas des
montants de Sani-Jet, de Jean-Louis Bergeron et
de Marcel Gagné. Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que,
jusqu'à maintenant, ces documents sont préparés
par le Trésor et le ministère des Transports a
revendiqué le droit de les préparer. À partir du
mois d'août 1988, c'est le ministère des Trans-
ports qui prépare ces documents. Je ne peux pas
vous répondre, parce que ce n'est pas nous qui
avons les documents. On peut aller les chercher
et vous les fournir si vous...

M. Garon: Est-ce que c'est long à obtenir,
d'ici la fin de l'après-midi ou ce soir?

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que
c'est plus long que cela.

M. Garon: Ou bien nous répondre éventuel-
lement.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-
gement 131, c'est vérifié, mais sujet à la réponse
additionnelle. L'engagement 132?

M. Garon: ...les chiffres des soumission-
naires.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-
gement 132?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 133?

M. Garon: S'il n'y a pas d'autres questions, je suis prêt à passer jusqu'à l'engagement 145. Cela dépend si mes collègues ont d'autres questions jusqu'à l'engagement 145.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements 133 à 144 inclusivement sont donc vérifiés. J'appelle l'engagement 145. Est-ce qu'il y en a qui ont des questions?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 146?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 147.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 148?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 149?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 150?

M. Garon: Vous parlez des nettoyages des fossés à l'engagement 149. Je remarque, depuis un bout de temps, que le public se plaint beaucoup des fossés qui sont trop creux.

Une voix: Trop creux?

M. Garon: Avant, tu pouvais prendre le clos et t'en aller dans le champ et arrêter. Mais ce n'est plus cela. À moins que tu ne sautes le fossé...

M. Côté (Charlesbourg): Comme on les a nettoyés. (16 heures)

M. Garon: Là, c'est un vrai accident. Il y a certains endroits où je me rappelle m'être arrêté et demandé pourquoi ils faisaient cela aussi creux. C'est creux. Pourquoi, sur le plan technique... Nous n'avions pas antérieurement des fossés aussi creux pour l'écoulement des eaux. Depuis un certain nombre d'années... C'est creux, c'est dangereux. Si un enfant tombe là-dedans, il va se noyer. Il ne sera pas capable de le remon-

ter. C'est assez creux pour avoir quelques pieds d'eau.

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, à ce qu'on me dit, c'est sur l'incitation du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation pour permettre l'écoulement des terres, dans la plupart des cas qu'il y a ce creusement de fossé. Je ne sais pas s'il y a des coins spécifiques. Une chose est certaine, c'est que, peut-être, sur le plan du design des routes, pour être capables de satisfaire aux demandes du BAPE, qui exige qu'on empiète de moins en moins - et bien souvent, les agriculteurs demandent aussi de ne pas empiéter sur les terres sur lesquelles ils produisent - on se retrouve forcément... Si l'emprise est plus petite et que vous construisez votre route, cela a un effet direct sur la pente de votre accotement. C'est très évident.

C'est un peu le problème de la route 116 entre Plessisville et Princeville où tout notre contentieux avec le BAPE est à ce niveau. Le génie chez nous, dans la conception des plans et devis, doit tenir compte de l'emprise qu'il y a. Si on a fait notre travail en nettoyant les fossés et que cela occasionne des accidents...

M. Garon: Je pose la question à l'occasion de cet engagement ici. Même sur le plan de l'environnement, les rats musqués doivent trouver les fossés creux, eux aussi. Ils doivent en graffigner un coup s'ils veulent remonter. Dans certains cas, c'est...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si j'ai bien compris, l'engagement 149 est vérifié. J'appelle l'engagement 150.

M. Garon: C'est une question assez importante, je pense. C'est vraiment une préoccupation pour des parents d'avoir des fossés aussi creux. Est-ce qu'il y a une préoccupation là-dessus? Cela revient dans le public. Cela fait plusieurs fois que je l'entends.

M. Côté (Charlesbourg): L'autre élément extrêmement important est qu'il faut être bien conscient de l'effet du gel. Si cela peut affecter les fondations des maisons, cela peut affecter les fondations de route. Le niveau de l'eau doit être suffisamment bas pour ne pas atteindre un niveau dommageable à la route, avec l'effet du gel et du dégel. C'est une question de niveau d'eau, c'est sûr. C'est sûr, c'est sûr.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 151 est vérifié. J'appelle l'engagement 152. Oui? Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Oui, merci.

M. Côté (Charlesbourg): Sur Les Emulsions de Saint-Hyacinthe?

Mme Juneau: Justement, je veux vous parler de cela. Cet entrepreneur a eu un contrat chez nous, dans le comté de Johnson, sur la route 249. Il y a eu de très nombreux problèmes, c'est-à-dire que les gens ont cassé le pare-brise, les phares de la voiture, tout cela. J'ai posé des questions à ce sujet. Ils m'ont dit que c'était un procédé assez nouveau. C'étaient des emulsions de polymère - je ne sais pas trop - à base de caoutchouc. Semble-t-il que c'est très durable, mais il faut qu'ils aillent passer le balai deux ou trois fois.

Comme j'ai eu plusieurs problèmes avec cela, je voudrais vous demander, premièrement: Est-ce vrai que c'est une nouvelle procédure pour du traitement de surface simple? Deuxièmement, si c'est nouveau, est-ce qu'il y a eu des essais quelque part avant pour ne pas causer les troubles qu'on voit là? Qui a la responsabilité? Est-ce l'entrepreneur qui est responsable des problèmes dans ce cas ou est-ce le ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas la première fois que cette expérience est tentée. Ce n'est plus une expérience maintenant, c'est une pratique, pas systématique, mais on le fait parce qu'on en fait plus, c'est plus durable. Cependant, il y a des effets, des inconvénients au début, de ceux que vous avez évoqués. Cela a été le cas dans Bellechasse la semaine dernière aussi, où il y a des cailloux qui effectivement n'ont pas été... Mais cela dépend toujours un peu de l'entrepreneur. Dans Bellechasse, la semaine dernière, après vérification auprès de l'entrepreneur, il admettait lui-même qu'il avait moins bien réussi que dans d'autres cas et que, par conséquent, il y avait de petits cailloux qui levaient et qui frappaient les pare-brise, et je pense que les gens n'étaient pas très heureux de cela. Donc, on veut du revêtement, mais il y a cet inconvénient-là, et cela prend un balai, effectivement. Mais ce qu'on me dit, c'est que règle générale cela ne dure pas plus de deux jours dans ces cas. Mais je ne sais pas si c'est votre cas.

Mme Juneau: J'avais d'autres bouts à ma question, je pourrais peut-être vous laisser terminer cela. Qui est responsable quand il arrive des accidents comme ceux-là? Est-ce que c'est le ministère des Transports ou l'entrepreneur?

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'entrepreneur qui exécute les travaux; s'ils sont faits en conformité avec les spécifications du ministère, peut-être peut-il y avoir une responsabilité ultime au ministère, mais c'est l'entrepreneur qui fait ces travaux qui a la responsabilité première.

Mme Juneau: Deuxième question. Se pour-

rait-il que, dans un travail comme celui-là qui est exécuté par un entrepreneur, qu'il n'utilise pas - je ne le sais pas, je vous le demande, je ne pointe personne, je veux savoir si c'est possible - qu'il puisse mettre moins d'enduit, de caoutchouté nécessaire pour que la pierre...

M. Côté (Charlesbourg): Tous les mélanges doivent être approuvés par le ministère et les CR du ministère surveillent l'application de tout cela, et normalement cela respecte les conditions. Mais, en tout cas...

Mme Juneau: Est-ce que c'est le même procédé que vous mettez le long des grands axes routiers, le long de la route 55, en bordure, est-ce que c'est la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): La même chose partout. Oui.

Mme Juneau: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Juneau: Et cela se met simplement, une couche d'usure, sur un endroit où il y a déjà de l'asphalte. Dans ce cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas c'est un double sur chemin de gravier.

Mme Juneau: Non, pas celui-là.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, traitement simple?

Mme Juneau: Bien peut-être dans cet engagement-là, mais celui dont je vous parle avec lequel j'ai eu beaucoup de problèmes, c'est la même compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): Ah d'accord, c'est parce que je pensais que c'était celui-là. Alors, traitement double, c'est sur gravier.

Mme Juneau: Mais celui dont je vous parle?

M. Côté (Charlesbourg): Cela doit être traitement simple si c'est sur asphalte.

Mme Juneau: C'est sur asphalte.

M. Côté (Charlesbourg): Traitement simple.

Mme Juneau: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'engagement 151...

M. Garon: Je passerais à l'engagement 189 à moins que d'autres n'aient des questions entre-temps.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements 151 à 188 inclusivement sont vérifiés, et j'appelle l'engagement 189, juin 1987.

M. Garon: Pardon l'engagement 188.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 188.

M. Garon: L'engagement 188, est-ce que c'est une première subvention à l'Association canadienne du transport urbain, ou si c'est un projet spécifique que le projet Ambassadeur?

M. Côté (Charlesbourg): Un projet spécifique.

M. Garon: Et qu'est-ce que c'est que ce projet-là, viser à améliorer la productivité des employés, l'image corporative des organismes publics du transport au Canada.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous dire cela, je vais même vous lire toutes mes notes, à moins que je ne les aie.... Je vais vous les lire.

Devant la croissance et l'importance des problèmes comme la sécurité des chauffeurs, le stress, la fraude, la violence, les relations du travail difficiles, l'image corporative et la baisse de l'achalandage, l'association ACTU a proposé un programme de formation pour les chauffeurs d'autobus et pour le personnel d'encadrement intitulé "projet Ambassadeur". Ce projet est composé de sept modules d'enseignement, comprenant vidéos, manuscrits, et manuels de formation d'instructeur. Ces modules seront produits en anglais et en français, et le coût total du projet est estimé à 250 000 \$. Alors, c'est un peu cela, finalement.

M. Garon: Mais pourquoi aviez-vous besoin de contribuer à améliorer l'image corporative des organismes publics de transport au Canada?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'image corporative, c'est peut-être un beau terme, là, mais c'est davantage l'image, la formation et l'attitude du personnel qui circule, qui conduit un autobus, de façon qu'on puisse inciter les gens à prendre davantage l'autobus. Finalement, c'est travailler un peu à l'éducation.

M. Garon: D'après ce que j'ai entendu aux audiences publiques à Montréal, j'ai l'impression que vous devriez plutôt leur faire suivre des cours de karaté, parce que leur vie a l'air en danger...

M. Côté (Charlesbourg): Que?

M. Garon: ...parce qu'ils disent qu'il y a un bon pourcentage de gens - on a même parlé de 20% - qui ne payaient pas leur passage.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est faux.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Vingt pour cent, c'est faux.

M. Garon: Publiquement, les gens ont dit dix, à la commission parlementaire, parce qu'ils...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais, quant à cela, même si les gens...

M. Garon: Officieusement, ils disaient que cela allait jusqu'à 20...

M. Côté (Charlesbourg): Ah non! Quant à cela, je pense...

M. Garon: ...que les gens ne payaient pas parce que les Boulé entraient dans l'autobus et qu'ils disaient: Nous, on ne paie pas, c'est bien de valeur.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est parce que...

M. Garon: Les conducteurs avaient peur et ne disaient rien.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je pense que ce n'est pas cela, là. Il y a des méthodes de perception modernes aujourd'hui et on est actuellement en discussion avec la STRSM, la STL et la STCUM, quant à des méthodes modernes de perception qui feront en sorte qu'il y aura moins de manipulation d'argent.

D'autre part, ce qu'il faut bien se dire, c'est qu'on a investi, au fil des dernières années, beaucoup d'argent dans le béton, dans le métal, pour les autobus comme pour les wagons, et qu'on n'a peut-être pas suffisamment investi dans ceux qui les opèrent et qui sont en contact avec le public. C'est peut-être là que nous en sommes maintenant et il faut faire des efforts de ce côté pour inciter les gens à être plus accueillants. Je peux vous dire que j'ai fait le tour cet été, moi, pour voir un petit peu comment cela se passait sur le circuit de la CTCUQ, et que le conducteur qui m'a répondu, je ne suis pas sûr que je l'engagerais dans mon entreprise: pas très accueillant pour un client. J'imagine que, si c'est le cas d'un...

M. Garon: ...contre les libéraux.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! c'est possible.

M. Dufour: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est possible. Mais, dans ce cas-là, j'ai vu bien du monde bien accueillant dans les autobus et il y en avait une maudite "gang" qui était bien contente d'eux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, c'est une question de comportement; ce ne sont pas seulement les conducteurs. On est rendu à cette étape et c'était de l'argent bien placé parce que c'est une expérience qui, quand même, dépasse les frontières du Québec.

M. Garon: Est-ce que les autres, est-ce que l'Ontario contribue à cette association?

M. Côté (Charlesbourg): L'Ontario y contribue. Je n'ai pas la ventilation, mais la STRSM, la STL...

M. Garon: Est-ce un projet pour le Québec ou pour le Canada?

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour le Canada.

M. Garon: Puis, le budget de ce projet était de combien?

M. Côté (Charlesbourg): 250 000 \$.

M. Dufour: 250 000 \$.

M. Garon: On contribue pour le quart, je suppose?

M. Côté (Charlesbourg): Même pas.

M. Garon: Même pas?

M. Côté (Charlesbourg): Même pas, c'est environ 38 000 \$ sur 250 000 \$.

M. Garon: Mais vous dites que les autres ont aussi contribué; cela fait plus que 238 000 \$, à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, si vous parlez de l'ensemble du Québec, là...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est bien sûr que j' imagine qu'on doit se retrouver dans une situation où... Si vous voulez la ventilation, on pourra essayer de vous la sortir.

M. Garon: J'aimerais cela, oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela va pour l'engagement 188. J'appelle l'engagement 189.

M. Garon: À ce sujet, la contribution de l'an dernier et des années précédentes était de combien à l'Association des gens de l'air?

M. Côté (Charlesbourg): À peu près du même niveau; cela varie un peu, mais pas beaucoup, la subvention de base. Là où cela a joué un peu, c'est sur la subvention au bureau de placement des gens de l'air. Comme on était pris avec cela chaque année, cette année on a décidé d'aller au Trésor pour trois ans, pour régler cela pour les trois prochaines années. À ce montant-là, ce n'est pas cher pour le travail que font les gens de l'air.

M. Garon: Mais vous ne savez pas ce que cela représente par rapport au montant de base de l'année précédente?

M. Côté (Charlesbourg): Même montant que l'année précédente.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela répond à vos questions?

L'engagement 190? L'engagement 189 est vérifié.

M. Garon: Disons que je n'ai pas d'autres questions pour le mois de juin.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pour ce qui est des engagements 190 à 198, ils sont donc vérifiés. Les engagements financiers pour juin 1987 du ministère des Transports sont donc vérifiés.
(16 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être proposer de faire une pause une dizaine de minutes, M. le Président.

M. Garon: Cela va.

Mme Juneau: Juste avant, j'avais demandé la parole. Est-ce que vous me le permettez, M. le ministre et M. le Président, vu que je dois quitter pour mon comté? J'aurais une question à poser. Cela concerne le budget de cette année. Est-ce que vous me permettez de poser la question?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, allez-y.

Mme Juneau: Ce que je voulais savoir... Vous savez, vous nous avez donné nos budgets pour les chemins de cette année, le 16 juin à l'Assemblée nationale. Vu qu'une soumission pour un gros projet, cela prend à peu près trois mois à partir de la date où la soumission part jusqu'à la date où on dit qu'on peut commencer les travaux. Est-ce qu'il y a une possibilité que,

lorsqu'on ne peut pas réaliser les travaux sur ce chemin, vu qu'il est trop tard dans l'année... J'ai tenté depuis le mois de juillet de vous rejoindre. J'ai appelé votre attaché politique qui ne retourne pas ses appels. Cela me fait de la peine de le dire publiquement, mais je suis obligée. Il a retourné une fois, regardez-le, il opine du bonnet, il n'avait peut-être rien à me dire, mais je vous ai appelé jeudi dernier pour vous parler personnellement et vous demander... Je ne voulais pas avoir d'augmentation à mon budget. Je pense que vous m'en avez donné et j'étais très contente d'avoir ce que j'ai reçu. Par contre, je ne peux pas utiliser les montants parce que c'est tard dans l'année et je voulais vous demander de changer une partie du budget pour un autre chemin qui est prêt à faire et qui était le même chemin que le comté de Drummond.

Il semble que le député de Drummond aurait obtenu la permission de changer un budget de place et moi, je n'ai pas eu de réponse à la demande que j'ai faite. Je voulais vous demander, non seulement en mon nom, s'il y a une possibilité qu'au ministère des Transports le ministre décide un bon matin que ce qu'il octroie à chacun des députés, si, éventuellement on ne peut concrétiser les travaux dans la même année avec le budget, on puisse le garder dans notre comté pour l'attribuer à un autre chemin prêt à faire qu'on pourrait considérer dans le mois qui vient. Est-ce que cela serait envisageable? Les députés seraient contents, on pourrait garder au moins le budget qui nous est attribué.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, il y a un certain nombre de choses dans votre intervention que je ne peux laisser passer. J'ai la chance d'avoir un personnel autour de moi au niveau du cabinet qui est tout à fait exceptionnel et qui répond à de multiples demandes de la part de la députation, des maires, des individus, qui totalisent entre 450 et 500 téléphones par jour et qui totalisent tout près de 4000 lettres par mois. Ce travail est fait par des officiers politiques de mon cabinet et par le support de fonctionnaires de l'appareil qui nous fournissent des éléments de réponses. Il est bien évident que, quant à moi, comme tout le monde - et pour la première fois depuis dix ans - comme j'ai pris un mois de vacances cet été, j'étais peut-être plus difficile à rejoindre, mais c'est un mois qui compensait pour les trois mois que je devais prendre, à la suite de mon opération, et j'ai pris seulement un mois pour être capable de dégager les sommes dont il était question.

Quant à l'autre élément du député de Drummond, je me suis toujours fait un devoir de tenter de traiter à peu près tout le monde sur le même pied sans distinction de parti politique. L'expérience et les années le prouveront, cela a toujours été mon objectif et je pense que vous le reconnaissez tantôt en disant qu'à la suite de vos représentations...

M. Dufour: Elle parle pour elle.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député de Jonquière a des choses à dire, il les dira.

M. Dufour: C'est qu'elle parle pour elle. Elle ne parle pas au nom de tout le monde, elle parle en son nom. Règle générale.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, règle générale, parce qu'il peut y avoir une exception dans le cas de Jonquière, mais de ce que j'ai compris, si vous voulez en parler, vous en parlerez. On va s'en parler, si vous voulez en parler.

M. Dufour: On va en parler des appels non retournés.

M. Côté (Charlesbourg): On va s'en parler si vous voulez en parler et, dans ce sens-là, je n'ai pas de leçon à recevoir ni du député de Jonquière, ni de personne de sa formation à ce niveau.

M. Dufour: De personne. Vous avez la vérité toute nue, tout seul, tranquille.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, du tout. Et si le député de Jonquière veut avoir des réponses, il posera des questions, il va en avoir. Et peut-être pas celles qu'il pense. Est-ce qu'on va retourner au passé? Vous allez vous apercevoir que vous n'êtes pas sous le régime du PQ où la menace dans votre cas fonctionnait; chez nous cela ne marche pas. Cela m'apparaît très clair.

M. Dufour: Non, c'est le ministre qui fait les menaces.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, le ministre ne fait pas de menaces. Vous irez demander cela à votre collègue de Lévis, votre collègue de Shefford, à tous vos collègues de l'Assemblée nationale sur le plan du traitement des dossiers au ministère des Transports. Si les collègues libéraux du temps où vous étiez au pouvoir avaient été traités de cette manière-là, il y aurait peut-être moins de problèmes aujourd'hui. Je suis prêt à débattre cela sur la place publique n'importe quand. Dans ce cadre-là...

Mme Juneau: M. le Président, est-ce que je pourrais avoir mes réponses, finalement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, j'arrive. Dites à votre collègue que, s'il a des questions à poser, il n'intervienne pas au moment où vous en posez.

Mme Juneau: Il est assez grand pour faire ses commissions.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais s'il est assez grand pour les poser il les posera en temps opportun. Il aura les réponses aussi.

Dans ce cas-ci vous évoquez le fait que le député de Drummond aurait reçu...

Mme Juneau: C'est ce qu'il m'a dit.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est faux. Il n'a pas eu...

Mme Juneau: L'autorisation.

M. Côté (Charlesbourg): ...d'autorisation et il n'en aura pas non plus. Dans ce sens-là, il y a un certain nombre de travaux effectivement enclenchés en cours d'année. Mon attaché politique m'a soulevé le point que vous lui avez soulevé. Si vous n'avez pas eu de retour d'appel, cela ne dépend que de moi puisqu'il attendait la réponse de moi. Cela ne dépend pas de mon attaché politique, cela dépend de moi. La semaine dernière vous m'avez téléphoné, mais je peux peut-être faire la nomenclature de ce que j'ai fait, moi aussi, parce qu'il faut aller voir ce qui se passe sur le terrain au cours des semaines. Quand on se rend à Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord ou aux Îles-de-la-Madeleine et qu'on fait le tour du Québec pour être capable de voir ce qui se passe, peut-être qu'un ministre peut ne pas nécessairement retourner tous les appels.

Au-delà de cela, ce sont des choses fort possibles et il n'est pas question, dans le cas à la fois du député de Drummond et dans ce cas-là, qu'on affecte l'argent à ce cas-là. Ce qu'on fait - et c'est une pratique qui se fait depuis de nombreuses années - c'est qu'en début de saison on en donne un peu plus que les sommes qu'ils nous ont fournies sachant qu'il y a une certaine proportion des sommes qui ne se dépensera pas et qu'on doit forcément récupérer pour être capable d'arriver à notre budget. S'il y a des cas particuliers qui concernent la sécurité, je suis prêt à les regarder pour être capable de donner une réponse à ce niveau-là.

Mme Juneau: M. le Président, je pense aux gens sur le terrain. J'essaie toujours de me mettre à la place des maires qui sont concernés par les urgents besoins dont je vous fais part chaque fois qu'on se rencontre. Je n'y vais pas avec un bandeau sur les yeux, j'y vais avec les résolutions des municipalités et je connais très bien mon comté, comme tous les députés, j'en suis sûre.

Quand vous nous donnez un budget pour nos municipalités, chaque député est content et il va le dire à ses maires. Il dit: Je t'ai obtenu telle affaire, on a négocié, etc. Pensez-vous que ce maire-là qui n'a rien reçu pour sa municipalité à la fin de la saison, quand on lui a promis avec la lettre du ministre... J'ai votre lettre.

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

ministre qui réalise les travaux. Je veux bien prendre une partie de la responsabilité, mais si, finalement, l'entrepreneur ne réalise pas les travaux... J'ai vécu cette situation l'an dernier où l'entrepreneur a décidé de ne pas réaliser des travaux parce qu'il préférait étirer cela, et à l'intérieur des devis d'appels d'offres on ne mettait pas d'exigence. On commence à mettre des exigences sur le plan des devis en termes de réalisation.

Je comprends la situation, je l'ai déjà vécue, moi aussi. Je n'ai pas juste représenté un comté qui s'appelle Charlesbourg et qui n'a même pas une municipalité complète, j'en ai représenté un qui était Matane où il y avait 32 municipalités, où il y avait des chemins partout. C'est clair qu'on a à jouer avec le budget de subventions aux municipalités, de voirie régionale, de grands travaux pour être capable de contenter tout le monde.

Qu'on soit dans l'Opposition ou au pouvoir, c'est ce qu'on essaie de faire. Vous n'êtes pas la seule victime de ce qui arrive dans ces circonstances-là. Dans d'autres comtés aussi il y a des travaux qui ne sont pas réalisés et, jusqu'à maintenant, je n'ai pas autorisé de substitution de projet. Ce sont des choses qu'on verra au cours des prochaines semaines, s'il y a effectivement des possibilités. S'il y en a dans votre cas, je vais le faire avec plaisir de la même manière que j'ai répondu à votre invitation depuis deux ans, c'est-à-dire d'avoir une certaine compassion pour vos problèmes quotidiens.

Mme Juneau: Je vous remercie pour cette compassion-là, mais je veux que vous examiniez aussi la question que je vous ai posée tout à l'heure. Est-ce que, chez vous, cela pourrait être évalué pour qu'on ait un budget qui serait peut-être plus réaliste? Vous dites: On en donne plus parce qu'on sait qu'il nous en reviendra. Vous pourriez faire un budget plus réaliste pour les députés et, à ce moment-là, leur permettre de transférer d'un travail à l'autre. On ne vous demande pas d'augmentation, mais de le transférer dans un chemin où on pourra l'utiliser.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si vous le permettez, on va suspendre les travaux durant cinq minutes. J'aimerais, dans la mesure du possible, qu'on puisse revenir aux engagements financiers. On était rendu à juillet 1987. Je vous fais part qu'il y a encore douze mois à passer. Il faut en être conscient.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, sur la dernière question de Mme la députée de Johnson, je pense que cela peut être examiné, effectivement.

Historiquement, le ministère a toujours "surprogrammé" pour être capable de dépenser la totalité de son argent; se retrouvant dans des situations où on programait uniquement ce qui était permis, on se retrouvait avec des budgets

périmés et, donc, non dépensés. C'est un peu la technique.

Pour se retrouver, avant que vous quittiez, sur notre dossier de la 116, j'ai fait relever la transcription et, au moment où on s'est parlé en commission parlementaire, Mme Juneau disait: Quand vous dites que cela ne tardera pas beaucoup, est-ce que cela voudrait dire qu'on pourrait espérer avoir des nouvelles de ce projet cet automne? La réponse de M. Côté, Charlesbourg est sans équivoque: Oui. On est encore à l'été. C'est pour cela que...

Mme Juneau: ...où est-ce marqué? Peut-être même avant.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être même avant. C'est peut-être même avant, mais c'est peut-être. L'affirmation se retrouve à la réponse et c'est oui pour l'automne. Alors, quand vous insistez, je dis: Peut-être même avant. Je vous confirme qu'il y a des discussions intensives avec le gouvernement fédéral, mais qu'on vienne nous affirmer qu'il y a des ententes et qu'on attend après le gouvernement du Québec, c'est faux. Le gouvernement du Québec continue de négocier de manière très raisonnable et intensive pour la reconnaissance de ce dossier très important pour la sécurité du public, et c'est ce qu'on tente de faire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On suspend les travaux pour cinq minutes seulement et on reprend à juillet 1987.

(Suspension de la séance à 16 h 28)

(Reprise à 16 h 44)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. J'appelle les engagements financiers pour juillet 1987, l'engagement 95.

Juillet

M. Garon: Il y a toutes sortes de transport. Depuis quatre ou cinq ans... La principale question que je voudrais poser, c'est sur le transport scolaire. Est-ce qu'il y a eu des changements dans les programmes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que les allocations de base, supplémentaires ou spécifiques, ont été modifiées? Elles sont réduites ou quoi?

M. Côté (Charlesbourg): D'abord, on a renouvelé - cela n'a jamais fait l'objet d'une annonce publique - pour les trois prochaines

années notre entente avec la Fédération des commissions scolaires, à peu près sur la même base que la précédente: enveloppe fermée où les commissions scolaires assument les déficits s'il y en a ou encore elles bénéficient des surplus s'il y en a, moyennant certaines conditions d'utilisation à des fins de transport scolaire principalement.

Il y a eu certaines modifications qu'on peut qualifier de mineures, je pense, qui faisaient en sorte qu'on ajoutait un peu à la panoplie des services offerts ou admissibles, de telle sorte qu'on reconnaissait des besoins spécifiques de transport, pas nécessairement dans le cas des COR, mais pour les clientèles ethniques qui avaient besoin de transport; deuxièmement, les classes d'accueil et certaines institutions privées, je pense, si mes souvenirs sont bons. Je vous dis cela de mémoire. De toute façon, globalement, l'entente sur trois ans est au-delà de 1 000 000 000 \$; je pense que c'est 1 034 000 000 \$ sur trois ans, applicables dès l'année scolaire de cette année et sur les trois prochaines années.

M. Garon: Je vais vous poser un cas bien concret...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...parce que je rencontre des parents, ce soir, dans mon comté, où la commission scolaire veut réduire les routes. Les enfants vont devoir voyager plus. Est-ce parce qu'elles ont moins d'argent? Pourquoi font-elles cela? Les parents sont en maudit, et cela a lieu ce soir.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce qu'il faut comprendre, c'est que nous subventionnons le transport du matin et du soir.

M. Garon: Oui, cela est compris.

M. Côté (Charlesbourg): Le midi devient facultatif de la part des commissions scolaires qui, à l'occasion...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...peuvent charger des frais...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...aux parents qui veulent voir transporter leurs enfants le midi. Il y a eu, au fil des ans, de par cette enveloppe fermée, des initiatives de commissions scolaires, qui, peut-être ayant des surplus, ont décidé d'affecter un peu plus d'argent, avec des tracés de moins d'un mille - 1,6 kilomètre, donc un mille. Cela pouvait faire en sorte qu'on prenne des enfants qui étaient à l'intérieur de cette limite. Mais c'étaient des initiatives de commis-

sions scolaires. Globalement...

M. Garon: Les routes considérées dangereuses, est-ce le critère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, pour nous, c'est 1,6 kilomètre...

M. Garon: De 1,6 kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): ...historiquement. C'est le 1,6 kilomètre qui est subventionné par le gouvernement dans l'enveloppe de base.

M. Garon: Oui, mais 1,6 kilomètre dans des routes pas de trottoir, dans des côtes, etc., des enfants de six ans...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...dans des villes, cela m'apparaît fort.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a peut-être une distinction, cela est dans le milieu urbain, 1,6 kilomètre; mais, dans le milieu rural, il n'y a pas de distance. C'est dans le milieu urbain où il y a 1,6 kilomètre.

Il faut bien comprendre. Le principe de l'enveloppe fermée revendiquée par les commissions scolaires il y a trois ans et obtenue, que le gouvernement lui a remise, c'était qu'elles devenaient responsables des décisions du transport scolaire à l'intérieur de... Avec l'enveloppe fermée, s'il y a des profits elles les gardent, s'il y a des déficits elles les assument, mais cela devient des décisions de commissions scolaires à ce moment-là. Cette année, il n'y a pas de réduction d'enveloppe, il y a une indexation de l'enveloppe. Donc, si elles le faisaient l'an passé, il faudrait poser des questions à savoir pourquoi elles ne le font pas cette année. Ce n'est certainement pas dû...

M. Garon: Est-ce qu'il serait possible d'avoir pour la corporation scolaire des Chutes-de-la-Chaudière les montants des dernières années? Je sais que les montants ont changé parce qu'il y a eu une fusion des deux, du primaire et du secondaire, mais est-ce que c'est possible de les avoir pour l'année en cours, 1988-1989?

M. Côté (Charlesbourg): On va tenter de les sortir sur le coup du souper et de vous les remettre.

M. Garon: Ce serait parfait.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Tout simplement parce que les parents vont me poser des questions et j'aimerais savoir si c'est parce que l'enveloppe a changé ou

si c'est parce que la commission scolaire l'affecte différemment.

Une voix: Ils ne travaillent pas, il n'y a pas de "boss" dans ce service-là?

Une voix: Cela a bien changé depuis que l'autre est parti.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, est-ce que cela répond à vos questions et on peut appeler...

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir une copie du programme?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Une copie du programme de l'an dernier et de cette année pour montrer que... Moi, je vais me faire poser ces questions-là de toute façon, pour voir si le programme a été modifié ou non.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on va tenter de vous fournir toutes les informations pertinentes.

M. Garon: Et les montants des dernières années. Cela ne me donne rien de remonter au déluge parce qu'avant cela n'était pas le même nombre d'enfants.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Peut-être que j'aurais une réponse, si on peut liquider tout ce qu'on peut liquider pour... Une réponse concernant le projet Ambassadeur de l'ACTU. C'est 33 % qui est défrayé par l'ensemble du Québec et 50 % par l'Ontario.

M. Garon: Comment?

M. Côté (Charlesbourg): 33 % par le Québec et 50 % par l'Ontario.

M. Garon: Il ne doit pas y avoir grand-chose de la Saskatchewan et des endroits comme cela, je suppose.

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu, j'ai peut-être cela ici. Colombie britannique, 16 000 \$...

M. Garon: Oui, mais eux sont moins nombreux.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des places comme Samia, Windsor, St. Catherine's, Mississauga, Hamilton. L'ACTU, 25 000 \$. Cela donne un peu la proportion de ce que nous souhaitons.

M. Garon: Cela marche.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Dans les engagements financiers de juillet 1987, dans les engagements 95 à 330, j'aimerais savoir si vous avez des questions spécifiques sur... Vous avez posé des questions générales, les appelle-t-on?

M. Garon: Si on revenait deux minutes. Je suis en train de tourner... Parce que je ne peux pas me rappeler tout cela par coeur, je tourne les pages, mais je pense que cela va aller rapidement. Je ne sais pas si mon collègue de Jonquière a des questions concernant les subventions aux chemins de municipalités. Je sais que tantôt il se posait des questions là-dessus.

M. Dufour: J'en avais, mais là je ne sais pas si elles sont dans l'ordre ou pas.

M. Garon: Bien oui. Là, je pense bien que ce serait le bon temps parce que c'est sur les subventions pour l'amélioration du réseau routier municipal. Je pense que cela touche un peu ce que vous lui demandiez tantôt.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Le député de Jonquière avait une question.

M. Garon: Mais comme il y en a trois ou quatre années...

M. Dufour: En fait, tout à l'heure, on a parlé de questionnement par rapport à des réponses qu'on serait susceptibles d'avoir, et comme je ne pourrai pas être ici ce soir malheureusement, ou heureusement pour d'autres, je suis obligé de prendre ce que moi j'ai vécu comme expérience, c'est qu'on n'a pas nécessairement les réponses quand on les demandes. On n'a pas certainement les échanges qu'on devrait avoir au moment où on devrait les avoir. C'est vrai que pour le téléphone je peux vous donner des cas où je n'ai pas eu de réponse, je n'ai pas eu de retour d'appel, j'ai envoyé des lettres auxquelles je n'ai pas eu de réponse, ni même à un télégramme, sinon un accusé de réception sans aucune suite.

Mais je vais plus loin que cela. L'an dernier, le 14 mai 1987, j'ai posé une question à la Chambre et je n'ai même pas eu de réponse à la date d'aujourd'hui, qui est le 1er septembre 1988. Je pense que c'est vrai que le ministre a beaucoup d'appels téléphoniques, il a beaucoup de lettres auxquelles il doit répondre, mais quand c'est un député il me semble qu'on peut faire un petit effort. Je pense que nous n'abusons pas de ce côté là, je n'ai pas embarrassé le ministère souvent avec des téléphones, je vous en donne ma parole. Mais il y a des questions qui sont importantes à mes yeux, et quand on n'a pas de réponse, cela crée du mécontentement, et je pense qu'il n'y a pas de raison que cela n'ait pas d'aboutissement quelque part. Par exemple, quand le ministre nous dit: Vous allez avoir des répon-

ses à telle date, et qu'on revient à la charge à quelques reprises et qu'on n'a pas de réponse et qu'il nous faut courir après les réponses, ce n'est pas de nature à améliorer le climat.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre, si on veut distinguer les deux choses, d'abord celle...

M. Dufour: On peut prendre cinq minutes pour bien se comprendre.

M. Côté (Charlesbourg): ...de l'intervention du député de Jonquière, qui était particulière à son comté, j'imagine, au moment où il a téléphoné, et la question posée au feuillet en 1987. Vous avez la liberté de poser des questions, j'ai la liberté d'y répondre - cela me paraît très clair - et d'y répondre au moment où je jugerai qu'il est opportun de répondre, dans le cas de cette question en particulier. De mémoire, je pense que cette question n'avait jamais fait l'objet de dépôt d'aucun des partis politiques à l'Assemblée nationale. Si jamais cela a déjà été fait, je suis prêt à le considérer, mais une chose est certaine c'est que j'ai frais à la mémoire des questions que m'a posées le député de Dubuc concernant cette ventilation des subventions aux municipalités, compte tenu de l'importance qu'il attachait à chacune des municipalités de son comté, et cela pour l'année budgétaire 1985-1986, soit la dernière du régime qui nous a précédé, par rapport à d'autres comtés voisins qui, semble-t-il, d'après lui, avaient été très bien garnis. À cet égard, ce que j'ai tenté de faire cette année, puisqu'il n'y a jamais eu de critères ou de barèmes de répartition, j'ai tenté d'introduire cette année un premier barème, qui est celui du nombre de municipalités à l'intérieur de chacun des comtés. Cela m'apparaissait un élément assez important, parce qu'on s'est rendu compte à l'analyse de ces données qu'il y avait peut-être des injustices qui étaient créées à l'égard de certains comtés par rapport à d'autres, sans distinction des partis. J'ai donc tenu compte cette année, dans l'attribution de ces montants, du nombre de municipalités. J'ai tenté de tenir compte d'un autre critère, parce que vous pouvez effectivement avoir une municipalité à l'intérieur d'une circonscription qui a dix kilomètres de route sous sa responsabilité, comparativement à une municipalité qui en a 70; je pense que cela ne doit pas être le même traitement, à tout le moins, en tout cas en termes de marge de manoeuvre. J'ai tenté d'obtenir ces statistiques à la fois du ministère des Affaires municipales, qui en est normalement le responsable, et par le ministère et cela nous a été impossible de les obtenir pour cette année. C'est donc le deuxième critère qui sera introduit l'an prochain: nombre de municipalités par circonscription électorale de même que le kilométrage sous la responsabilité de chacune de ces municipalités, de façon à avoir au moins ces deux paramètres pour décider

dans quelle catégorie ou pourrait classer tel et tel comté sur le plan de ces subventions qui sont par la suite redistribuées aux municipalités, compte tenu des recommandations de députés.

Alors, cela, c'est l'objet de notre réflexion à ce moment-ci. Il y a différentes manières de supporter le travail au niveau d'un comté. On sait que ce budget est sous l'emprise de municipalités de moins de 10 000 de population, alors qu'on a vu le ministère signer avec des villes d'au-delà de 10 000 de population plusieurs protocoles très avantageux pour les municipalités sur le plan du financement. Il faut donc regarder le tout pour être capable de vérifier si, effectivement, il y a justice ou non. C'est la réponse à l'autre. Je n'ai pas dit que je ne déposerais pas les documents à l'Assemblée à la question au feuillet. Je prendrai une décision quand le moment sera venu, à l'automne ou à la reprise de la session.

D'autre part, sur la question spécifique du député de Jonquière qui le concerne, sur ces tentatives d'avoir une communication, je ne tente pas de les repousser ou de les nier, je pense que cela a effectivement été fait dans son cas. J'ai essayé de me garder une réputation selon laquelle je retournais mes appels et je parlais au monde. Mais cela arrive, à l'occasion, que des choses nous échappent comme cela. Si cela a été dommageable pour le député de Jonquière, je m'en excuse, mais on va tenter de corriger la situation; c'est tout, je ne peux pas en dire plus.

M. Dufour: Bon, je ne pense pas qu'on va tenir une discussion de bien des heures, mais je pense que je vais revenir seulement sur un cas. Les critères quant au nombre de municipalités, c'est évident que c'est pour la quantité d'argent que vous allez affecter; ce n'est pas ce que j'ai senti cette année. En principe! Ce n'est pas parce qu'il y a dix ou une municipalité dans un comté... Les besoins s'évaluent individuellement, chaque municipalité... En fait, ce n'est pas mathématique de dire qu'on va donner des subventions à ceux qui ont 30 municipalités dans leur comté tandis qu'on ne donnera pas un cent à ceux qui en ont une. Voyons! Il y a du monde dans chaque municipalité; chaque municipalité a ses contribuables et chaque municipalité fait partie du Québec, d'après ce que je sais, et moi, personnellement, je trouve que c'est important.

Une voix: 10 000 et moins.

M. Dufour: 10 000 et moins, oui, oui. Ce dont je parle, c'est de 10 000 et moins; la municipalité dont je parle aussi, c'est une municipalité de 10 000 et moins, c'est 1200. Aussi, ce n'est pas une grosse municipalité.

Une voix: ...Kénogami.

M. Dufour: La municipalité du lac Kénogami.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que je pourrais vous dire que, si on disait publiquement ce que vous avez eu l'an passé, ce serait de nature à faire rougir bien des municipalités du Québec qui ont 1200 de population et qui n'ont jamais eu cela dans leur existence?

M. Dufour: Bien, non. C'est déjà assez rouge dans le coin; je voudrais que cela continue à être rouge...

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas une question d'être rouge. Ce n'est pas cela. Ce n'est pas une question d'être rouge.

Est-ce que vous admettez que, l'an dernier, on a donné 100 000 \$...

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...à Kénogami...

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...à une municipalité de 1200 de population?

M. Dufour: Mais avec 800 chalets. Les 1200 dont je parle, c'est permanent. Ce n'est pas la même chose.
(17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Dufour: On voit des comtés ruraux qui ont des réseaux routiers à 6 000 000 \$ ou 7 000 000 \$. Je pense qu'on n'est pas si mal pris que cela. Je ne me scandalise pas et je vais vous dire pourquoi. On peut peut-être faire l'histoire. Vous êtes fort sur les histoires. La municipalité du lac Kénogami a pris naissance il y a quatre ans. On a commencé à taxer des gens qui ne payaient pas de taxe du tout. Ces gens-là ont un budget d'à peu près 300 000 \$ par année. Ce n'est pas compliqué. Ils n'ont pas d'hôtel de ville. Ils n'ont rien. Ils sont en train de tout refaire ensemble. À ce moment, ce n'est pas compliqué. Je n'ai pas mis dans mes poches ce qu'on leur a donné. Je suis content qu'ils puissent en profiter et il y aurait encore des améliorations à apporter. Et, entre 100 000 \$ et 0 \$, il y a une petite marge de manoeuvre. Il y a quelques cents. À ce moment-là, je trouve que ce n'est pas suffisant. Là où il y a plusieurs municipalités - et je l'ai vu dans la région - et où il y avait des montants d'argent... Chaque municipalité veut être considérée comme une unité, pas comme dans un tout. Quant au nombre de kilomètres sous la responsabilité des municipalités, bien on n'est pas malheureux là-dessus, établir des critères sera toujours une question arbitraire quelque part. J'ai déploré cette année... Surtout que vous ne m'aviez pas donné de réponse en temps opportun. Il me semble que j'avais fait des efforts pour le demander. J'ai même envoyé un papier en Chambre. C'est facile

de marquer non. J'aurais compris cela. Seulement, n'ayant pas de réponse, j'ai été obligé de courir après. Rendu au mois de juillet, les vacances, plus rien. J'ai dit: Je n'ai probablement rien. Le fonctionnaire a au moins eu la franchise de dire oui. J'ai alors envoyé un télégramme. Pas de réponse.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse. Ce n'est pas un fonctionnaire qui peut dire oui ou non. C'est le ministre.

M. Dufour: Non, mais il a dit qu'il n'y avait rien de prévu.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce n'est pas un fonctionnaire qui peut déterminer cela non plus.

M. Dufour: On me l'a dit.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, si le fonctionnaire vous a dit cela, il ne s'est pas mêlé de ses affaires. C'est aussi clair que cela.

M. Dufour: Oui, mais il est capable de regarder dans les livres s'il y a quelque chose...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: ...pour le comté de Jonquière. Non?

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas.

M. Dufour: Ah bien moi, je ne veux pas "runner" votre ministère, mais je dois dire qu'il m'a dit non.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, s'il vous a dit cela, ce n'était pas ses affaires.

M. Dufour: Oui, mais comment aurais-je pu l'apprendre?

M. Côté (Charlesbourg): Par chez nous. Mais on n'a pas eu la communication. Le port du blâme...

M. Dufour: Non, mais j'ai communiqué avec votre bureau.

M. Côté (Charlesbourg): Faites la distinction. C'est un attaché politique et non pas un fonctionnaire.

M. Dufour: Ah bien oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je trouve que...

M. Dufour: Je ne me barre pas les pieds dans les fleurs du tapis. J'ai dit que j'ai téléphoné à votre bureau...

M. Côté (Charlesbourg): Mais...

M. Dufour: ...la personne avec qui j'ai parlé...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Je n'ai jamais été ministre. Je ne sais pas trop comment cela fonctionne ces affaires-là. Je sais qu'il y a des attachés politiques, bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: La personne avec qui j'ai parlé m'a dit: Il n'y a pas un cent. Parce que j'ai dit: Je pense que je n'ai rien. Il a dit: Non, il n'y a rien.

M. Côté (Charlesbourg): Mais je vous dis que si demain matin on faisait le bilan ou la moyenne de ce qui a été donné à Kénogami - malgré le fait que cela puisse être 100 000 \$ sur trois ans - cela donnerait une moyenne de 33 000 \$ par année. Par rapport à d'autres municipalités du même type avec les mêmes responsabilités partout au Québec, je vous dis que vous avez été bien traité. Mais vous vouliez le savoir.

M. Dufour: Vous traitez la municipalité du lac Kénogami mais je vous dis en plus que vous ne la connaissez pas dans son ensemble. C'est une municipalité qui est faite par morceaux. Je pense qu'on pourrait s'entendre à un moment donné. Je vais vous expliquer cela et vous viendrez la visiter. Parce que vous engagez des sommes pour faire des chemins. Je vais vous montrer des places où ce n'est pas possible d'en faire. Il faudrait bien faire quelque chose. Je ne sais pas comment venir en aide à ce monde-là. Ils ne sont pas venus au monde à la suite de ma volonté. Je suis poigné avec ça. C'est là. C'est du monde. Par exemple, je sais que quant à la taxation ce n'est pas un coin négatif pour la province parce que 800 chalets rapportent quelques taxes...

M. Côté (Charlesbourg): Oui mais...

M. Dufour: ...quelque part pour la municipalité. Mais aussi les matériaux qui sont achetés et toutes ces choses-là comptent pour quelque chose. Je me disais qu'il devrait y avoir quelque part dans vos critères un endroit où on puisse tenir compte de cela.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Juste à titre d'exemple. J'en ai 22 et il y en a qui en ont plus. La municipalité

de Chertsey a 240 kilomètres de routes à sa charge. Je n'ai jamais réussi à leur donner 33 000 \$ par année. 240 kilomètres de routes nécessitent des 100 000 \$ et 200 000 \$.

Une voix:...

M. Thérien: Il n'y a pas beaucoup de monde. Il y a 1200 à 1300 personnes.

M. Dufour: Même pas cela.

M. Thérien: Il faut qu'ils les entretiennent ces 240 kilomètres-là et on essaie de les aider. De plus, des villes comme vous mentionnez, il y en a 1000 au Québec. Êtes-vous d'accord avec cela qu'il y en a 1000 au Québec?

M. Dufour: Je suis conscient de cela. Je n'avale pas un steak par gros morceaux. Il y en a un qui a essayé six pouces par trois pouces de large et il est mort étouffé. Je connais cela l'administration municipale. Je connais cela aussi l'administration de régions. Je ne fais que vous dire...

M. Thérien: Non, mais vous semblez être le seul à vivre cela.

M. Dufour: Non...

M. Thérien: Vous semblez être le seul.

M. Dufour: Ce que j'ai à reprocher au ministre, c'est de ne pas avoir eu de réponses quand j'en ai demandé. C'est une des choses. Deuxièmement, s'il met des critères, ce n'est pas mathématique comme il me l'explique. À ce moment-là, on va dire: À 1000, vous avez quelque chose et, à 999, vous n'avez rien.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai dit au député de Jonquière c'est que je tentais de joindre deux critères pour mettre certains paramètres quant aux interventions puisque les députés se disaient effectivement: Moi, je devrais en avoir plus que j'en ai, l'autre en a plus que moi, finalement tout le monde se parle... J'ai mis des critères qui sont d'ordre mathématique, qui nous servent de guide. Vous avez dit tantôt: Cela restera toujours discrétionnaire. Effectivement, il restera toujours une discrétion là-dedans quant à l'utilisation, de la même manière que le député a une discrétion quant à l'utilisation de la somme globale.

Dans le cahier qu'on étudie il faut être capable de savoir si Jonquière a eu un traitement équitable.

M. Dufour: La ville?

M. Côté (Charlesbourg): Globalement.

M. Dufour: Non, non, on ne parle pas de la

ville. J'ai négocié cela en 1985. Probablement que si cela avait été négocié en 1986 ou en 1987 ce ne serait pas arrivé. Il ne faut pas le reprocher, j'étais maire et je faisais "majob".

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, je ne vous le reproche pas, je veux juste le dire. Il faut que j'en tienne compte quand c'est là parce que, finalement, si cela a été négocié et signé de votre temps, il faut que quelqu'un paie et quand on paie c'est sur le budget actuel. Dans ce budget-là, vous allez l'avoir dans le cahier, Jonquière ville, pas sur nos routes à nous mais sous vos responsabilités. Vous étiez un bon maire, vous avez bien négocié, vous avez eu 710 000 \$ payables cette année-là. Bravo! Comme maire vous avez été excellent, vous avez réussi à obtenir cela et on a respecté l'engagement qui avait été signé. Comme maire, c'est extraordinaire, ils devraient vous réélire vite et vous demander de revenir.

M. Dufour: Mais c'est probablement parce que la municipalité du lac Kénogami n'avait pas de député.

M. Côté (Charlesbourg): Non. S'il n'y avait pas de député, prenez-vous en à votre prédécesseur.

M. Dufour: Non, non, je pense à celui avant moi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que je trouve que le traitement pour le comté de Jonquière est équitable globalement. C'est cela. J'aurais peut-être dû vous appeler pour vous le dire, c'est un peu ce que je vous aurais dit si je vous avais appelé. Je vous promets que je n'en manquerai pas un. Laissez-moi quelques numéros de téléphone et vous me trouverez pas mal achalandé.

M. Dufour: Je vous ai demandé aussi une fois en commission parlementaire, et vous vous étiez engagé à me le fournir, le nombre de kilomètres à la charge des municipalités dans chaque circonscription électorale et je n'ai jamais eu de réponse non plus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je vous dis, je viens de répondre à ça.

M. Dufour: Vous allez le faire pour établir des critères.

M. Côté (Charlesbourg): Je l'ai demandé pour établir des critères et personne ne peut me le fournir, même pas l'UMQ, même pas le ministère des Affaires municipales et, au niveau du ministère des Transports, c'est la responsabilité municipale. On le fait actuellement. Quand je l'aurai, je vous le donnerai avec grand plaisir. Je n'ai pas l'habitude de cacher les

choses.

M. Dufour: Je l'espère.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Jonquière, vous n'oublierez pas de laisser trois ou quatre numéros de téléphone au ministre.

M. Dufour: Je vais lui donner mon agenda.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez des questions spécifiques sur les engagements financiers de juillet?

M. Garon: Sur l'engagement 106...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si je comprends bien, antérieurement à cela les engagements sont vérifiés?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. Les engagements 95 à 105 sont vérifiés. Il y a une question. J'appelle l'engagement 106.

M. Garon: À la rubrique déficit 1979, dans le tableau on aperçoit des montants pour chaque année financière. Est-ce que ce sont tous des montants payés pour le déficit de 1979?

Concernant les problèmes des déficits des sociétés de transport, il semble que les déficits ne soient pas disparus. Le ministre a apporté une proposition pour l'année en cours, mais est-ce qu'il a reçu des demandes concernant le déficit de la STCUM en 1989 qui est évalué entre 15 000 000 \$ et 20 000 000 \$? Qu'entend-il faire concernant les effets de débordement des passagers de banlieue sur le réseau de la STCUM?

M. Côté (Charlesbourg): L'an dernier on a accepté de verser 5 000 000 \$...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ... au lendemain de la commission parlementaire devant la crise épouvantable de la STCUM quant à son déficit d'exploitation, in extremis, nous permettant de mettre en branle le comité régional qui avait à étudier plusieurs questions dont les effets de débordement. Le comité s'est réuni à plusieurs reprises, a travaillé. Le ministère a apporté des documents d'appui. Actuellement, nous en sommes à vérifier l'application d'un taux moyen et d'un taux marginal quant aux effets de débordement, ce dont nous avons convenu vendredi dernier lors d'une réunion que nous avons tenue à Montréal en présence de M. Perreault, le maire de LaSalle, M. Leduc, M. Hamelin, de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, Mme Gravel, de la STRSM, et M.

Lefebvre, de Laval, sans toutefois, il faut bien le préciser, que les couronnes reconnaissent leur obligation vis-à-vis des effets de débordement. Ce que nous tentons de faire, c'est mesurer les effets de débordement pour que chacun puisse convenir que c'est ça, les effets de débordement et qu'on puisse évaluer un taux moyen et un taux marginal en termes de coût.

Une autre étude a été demandée sur l'impact économique pour l'Ile de Montréal de ces effets de débordement. Si cela peut être négatif en termes de coût de fonctionnement du transport en commun, il peut y avoir des impacts positifs à ce que les gens partent de la rive sud pour aller travailler sur l'île de Montréal. C'est à la demande des couronnes. Cette étude a été confiée à l'OPDQ et on ne sera vraisemblablement pas capable de déboucher sur des conclusions avant la fin de 1988. À la dernière réunion, M. Perreault a fait part d'un déficit appréhendé à la STCUM et qu'il voulait voir quelqu'un payer les effets de débordement. Sauf que le calcul n'est pas aussi simple que de dire que les effets de débordement correspondent au déficit de la STCUM. Je pense que c'est un calcul assez simpliste, merci, et il n'y a pas grand monde qui va embarquer là-dedans.

Au-delà de ça, je n'ai pas fermé la porte. Le 8 septembre prochain, je rencontrerai la STCUM, qui viendra faire cette démonstration. Mais encore faut-il bien se comprendre que, lorsque quelqu'un va voir son banquier pour avoir de l'argent, il faut ouvrir les livres. L'an dernier, on a donné 5 000 000 \$ sans pouvoir obtenir l'assentiment d'ouverture des livres. C'est dans ce contexte-là que je rencontrerai avec beaucoup de plaisir M. Perreault et, s'il nous reste cinq minutes, on pourra parler de la vision sociétale des transports pour la grande région de Montréal.

M. Garon: Est-ce que le déficit envisagé correspond un peu à... Il y a une caisse de 20 000 000 \$, c'est toujours ça, pour 1989.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous dirai une chose. Là-dedans, cela prend un vérificateur, un comptable. Le ministre des Transports peut bien accepter à vue d'oeil que cela puisse être ça, mais tout est question de chiffres et, bien sûr, il y a un peu partout de la rationalisation à faire. Des efforts ont été faits à la STCUM; est-ce que ces efforts ont été poussés à leur maximum quant à certaines économies? J'imagine que M. Perreault a très certainement la réponse à cela. On verra comment cela se présentera, et c'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'ouverture que je rencontrerai M. Perreault, le ministre des transports de la Communauté urbaine de Montréal!

Des voix: Ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si cela

peut rassurer le ministre, en 1983, 1984 et 1985, la CUM n'a jamais voulu ouvrir ses livres lorsque Pierre DesMarais était là et qu'il y avait ce même litige du partage. Les effets de débordement, c'est une longue histoire qui n'a pas trouvé de réponse depuis quelques années. Je vous souhaite bonne chance parce que c'est un problème passablement complexe et on semble vouloir, en tout cas, à Montréal et à la CUM, ne prendre qu'une partie des colonnes qui sont ce qu'on appelle les passifs, mais pas prendre les actifs. Je pense qu'il s'agit d'être prudent et d'avoir les deux côtés de la médaille.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on progresse, M. le député de Bertrand, vous qui connaissez très bien le fonctionnement de la STRSM puisque, comme maire de Boucherville, vous avez eu à présider cette société de transport. De ce que je comprends, en me renseignant sur l'histoire, c'est qu'il y a continuité dans l'attitude. C'est un constat que je fais pour le moment en espérant que l'ouverture manifestée par le ministère des Transports quant au degré de compréhension des problèmes de la STCUM se reflétera dans l'ouverture de ses livres pour qu'on soit capable de vérifier ce qui se passe.

M. Garon: Il y a une chose que je ne comprends pas. Le ministre a parlé de la vision sociétale, une fois que le problème du transport en commun sera réglé. Il me semble que le transport en commun fasse partie de la vision sociétale.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, c'est sûr.
(17 h 15)

M. Garon: Disons que je n'ai pas trop compris cette allusion.

M. Côté (Charlesbourg): Vous n'avez pas compris?

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! M. Perreault, lorsqu'il s'est présenté pour faire une conférence de presse sur le plan des transports, accompagné de M. Hamelin, président de la CUM, et de M. Yeomans...

M. Garon: Qui?

M. Côté (Charlesbourg): ...M. Yeomans, maire de Dorval, soi-disant représentant des maires de banlieue... Par la suite, le maire de Roxboro, M. Boll, nous a fait part que ni M. Hamelin ni M. Yeomans n'avaient été mandatés par des comités respectifs pour être à la conférence de presse et entériner la position défendue par Montréal en particulier. M. Perreault avait à ce moment évoqué le fait que le ministre des Transports manquait d'une vision globale de la société. C'est un peu à cela que je

veux répondre. Nous aurons l'occasion de nous revoir en commission parlementaire à l'automne.

M. Garon: Quand?

M. Côté (Charlesbourg): Y compris un homme que vous connaissez, je crois.

M. Garon: Qui?

M. Côté (Charlesbourg): M. Garcia.

M. Garon: Claude?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, Claude.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Celui que vous avez défait, je pense, en 1981 dans le comté de Lévis.

M. Garon: C'est un gentil garçon.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: C'est un gentil monsieur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un gentil monsieur et, effectivement, j'ai hâte de vérifier si les effets d'étalement dans la région de Québec ont la même portée que les effets d'étalement dans la région de Montréal. J'anticipe avec beaucoup de plaisir une rencontre avec lui espérant que la Chambre de commerce de Montréal pourra nous confier une responsabilité du dossier de transport jusqu'à la commission parlementaire, même s'il n'est plus président.

M. Garon: Je n'ai pas compris. Qu'on confie cela à M. Garcia?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: M. Garcia, j'ai lu dans le journal qu'il avait une vision d'option d'aménagement de Montréal et j'ai remarqué qu'il n'était pas trop favorable à l'étalement urbain mais plutôt à la densification urbaine.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il portait aussi le chapeau de président de la Chambre de commerce de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'ai dit qu'il portait le chapeau de président de la Chambre de commerce de Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, mais j'ai de la misère à faire le lien avec ce qu'il défen-

daît lorsqu'il était candidat du Parti libéral dans Lévis.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous savez, des fois, cela évolue.

M. Garon: Non, c'est la même chose. Dans Lévis, c'est la même affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: C'est la même chose. Il y a une densité urbaine assez forte à Lévis.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha! En tout cas, on se comprendra à la commission parlementaire.

M. Garon: Il y a une densité urbaine assez forte, si vous regardez...

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à Québec, c'est de l'étalement. Quand vous traversez le fleuve, c'est de l'étalement.

M. Garon: Non, non.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous traversez l'île de Montréal pour aller sur la rive sud, c'est de l'étalement.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, moi, je compare la rive sud de Montréal à Lévis pour la région de Québec. C'est simplement cela que je veux vous dire, j'ai hâte de voir cela.

M. Garon: Ce n'est pas de l'étalement.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous traversez un fleuve, c'est par un pont ou par bateau. À Montréal, c'est par les ponts. Même chose...

M. Garon: il n'y a pas beaucoup d'étalement du côté sud. On ne peut pas dire qu'il y a beaucoup d'étalement.

M. Côté (Charlesbourg): Du côté sud ici?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): À Québec?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Quand vous regardez la croissance de Saint-Jean-Chrysostome, de Bernières et de Saint-Rédempteur, forcément...

M. Garon: Oui, mais cela est très près des ponts. Ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Cela fait dans...

M. Côté (Charlesbourg): On est fait pour s'entendre, on va s'entendre.

M. Garon: Il n'y a pas d'étalement urbain.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez voir qu'on va s'entendre. C'est exactement...

Le Président (M. Parent, Bertrand): On va se garder du matériel pour la commission parlementaire.

M. Côté (Charlesbourg): J'espère que vous allez la présider, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ha, ha!

M. Garon: La rive nord a toujours eu peur de la rive sud.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: La rive nord a toujours eu peur de la rive sud. Ils ont fait bâtir le pont de Québec parce que la rive sud allait trop vite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: D'ailleurs, si vous lisez les discours de l'époque, on disait que le pont de Québec, c'était pour empêcher le développement trop rapide de la rive sud.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement cela pour la route 25!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): On s'en reparlera.

Nous étions donc à l'engagement financier 106, après avoir passé par Québec et Montréal. Avez-vous d'autres questions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non. Moi, je me rendrais à l'engagement 151.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, on vient de faire un grand bout. Les engagements 107 à 150 sont donc vérifiés. J'appelle l'engagement 151, un contrat avec Pavages de l'est inc. M. le député de Lévis.

M. Garon: Je voudrais poser une question. Est-ce qu'on est encore actuellement... Je demande cela à l'occasion de l'examen de l'enga-

gement 151. On a vu qu'il était question d'un nouveau procédé utilisant l'amiante dans le pavage qui était testé dans la région de Thetford. Comme Weedon n'est pas très loin et qu'il s'agit Pavage de l'est inc., de Thetford-Mines, je me demandais si on était encore dans les projets avec l'amiante; sinon, est-ce qu'on procède encore à ces projets? Est-ce que les résultats sont satisfaisants?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu des études assez substantielles qui ont été faites. Je dois rencontrer, au début du mois d'octobre, les représentants des mines d'amiante, en particulier avec le député de Richmond, mon collègue, Yvon Vallières, qui est un défenseur de cette cause depuis fort longtemps. C'est pour précisément discuter de l'application, de manière intensive, dans une région donnée, qui serait celle d'Asbestos, pour tenter une expérience plus intensive de l'utilisation. Dans ce sens-là, au cours de l'automne, je pense qu'il y aura des décisions à prendre à la suite des rencontres que j'aurai. Il faudra toujours se rappeler que l'Université de Sherbrooke a été mise à contribution dans ces analyses, dans ces études. De ce que je me souviens des discussions qu'on a déjà eues, cela coûte plus cher, mais il semble bien que ce soit plus résistant. Je vais me tourner vers mes spécialistes pour savoir si j'ai dit des bêtises ou pas!

M. Garon: Mais est-ce que c'est plus sécuritaire?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que c'est exact ou si j'ai dit des bêtises? Ce que j'ai dit est exact, parfait.

M. Garon: Est-ce que c'est plus sécuritaire? Est-ce que les distances de freinage avec des revêtements bitumineux où il y a de l'amiante sont plus longues ou moins longues?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, cela doit freiner plus court parce que...

Le Président (M. Parent, Bertrand): À titre d'information pour les membres de la commission, plusieurs des feuilles ont été brochées de mauvaise façon. J'en vois plusieurs qui cherchent. Cela a été mal relié, ce qui fait qu'on saute d'un numéro à l'autre, mais tous les documents sont là. Alors, ne cherchez pas trop loin, il s'agit seulement de... Oui, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On fait une expérience, encore cette année, sur un tronçon, sur la 116. D'autre part, la difficulté à laquelle on fait face, c'est de trouver ou fabriquer une machine qui pourrait incorporer la fibre d'amiante au mélange. Je pense que cela est en développement. Le constat qu'on peut faire à ce moment-ci, c'est qu'effectivement la durabilité de la

route est plus grande. Ce qu'on me dit, c'est qu'elle est plus flexible, cela fissure moins. Donc, fissurant moins, forcément, il y a moins de pénétration d'eau, donc moins d'action de gel-dégel dommageable à la route. Cela veut dire que cela coûte plus cher, mais cela peut être plus long en termes de...

Cependant, l'autre élément, si je me souviens bien - parce que les discussions remontent à un an et demi - le phénomène est celui du transport. Donc, c'est sûr que ce serait hors de portée pour utilisation dans tout le Québec, mais, dans la région des Cantons de l'Est, il est à peu près sûr qu'on pourrait l'utiliser de manière raisonnable. C'est un peu cela, et c'est la machine qu'il reste à développer pour l'intégration des fibres d'amiante.

M. Garon: Est-ce que ce sont des fibres ou des résidus? Je pensais que c'étaient des montagues de résidus plutôt que des fibres qu'on voulait incorporer au... J'ai toujours pensé que c'étaient des résidus.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des fibres d'amiante qu'il faut incorporer. J'imagine que dans les résidus il n'y a pas de fibre. Ce sont des résidus... En tout cas!

M. Garon: Je n'ai jamais entendu parler des fibres, j'ai toujours entendu parler des résidus qu'on voulait utiliser.

M. Côté (Charlesbourg): Mon génie a atteint ses limites, alors... On va être obligé d'aller aux informations parce que mes génies de relève ont atteint leurs limites aussi. On tentera de vous revenir avec...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que vous préférez qu'on ajourne, M. le ministre? D'accord, alors peut-être que vous pourriez fournir ultérieurement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des tests de freinage aussi parce qu'on...

M. Côté (Charlesbourg): De freinage, bien, cela me tenterait de vous dire que...

M. Garon: Est-ce que c'est plus glissant ou moins glissant?

M. Côté (Charlesbourg): Comme on fabrique des freins avec l'amiante, cela me tenterait de vous dire que peut-être cela a un effet très important sur les temps de freinage, mais je ne suis pas sûr que c'est si court que cela comme réponse. Alors, on va vérifier cela et je vais tenter de vous fournir le plus d'informations possible. Si ce n'est au retour à 20 heures, ultérieurement, je prends un engagement en

commission de vous fournir le plus d'informations possible.

M. Garon: J'aimerais savoir aussi quels sont les principaux avantages qu'on espère obtenir en mélangeant, je ne sais pas, de l'amiante, que ce soit, vous allez nous en parler, des fibres ou des résidus, au point de vue des propriétés et de la qualité du revêtement et quels sont les bénéfices sur le plan économique qu'on espère.

M. Côté (Charlesbourg): Durabilité, cela c'est clair et, à partir du moment où on peut faire vivre une couche d'usure un an ou deux ans de plus, c'est autant de gagné sur le cycle. Cela c'est clair.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il y aura des réponses à venir concernant l'engagement 151, mais je pense qu'on peut, d'ores et déjà, le déclarer vérifié. Est-ce que vous avez d'autres questions, M. le député de Lévis?

M. Garon: Je veux aller à l'engagement 172, s'il n'y a pas de questions.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle donc l'engagement 172.

M. Garon: Pourquoi, à l'engagement 172, spécifie-t-on pour ces travaux un enrobé bitumineux de type MB-5? Est-ce qu'il s'agit d'un enrobé très différent et est-ce que c'est le même prix que pour les autres enrobés?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a du MB-5, du MB-X, du mélange avec polymère, du skip-mix; alors vous expliquer les propriétés de chacune des particules composant ce mélange relève d'une compétence que je n'ai pas. Le chiffre indique une unité de mesure quant à la grosseur du granulat. Plus le chiffre est petit, plus le caillou est gros; plus le chiffre est gros, plus le caillou est petit.

M. Garon: Ah bon!

M. Poulin: Et quand c'est un X au lieu d'un chiffre?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un infini.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dans ce cas-ci, on a voulu avoir des cailloux plus petits.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Dans ce cas-ci, MB-5, il s'agit de cailloux plus petits. Est-ce que c'est plus cher ou moins cher et pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Cela varie de 1 à

10; c'est un médium, celui-là.

M. Garon: Habituellement on ne voyait pas cela, MB-5. C'est exceptionnellement qu'on voit MB-5, là, dans nos feuilles.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que cela fait partie de la négociation avec l'entrepreneur. On dit: C'est du MB-5. J'imagine qu'on a décidé de tenter une expérience dans ce cas-là.

M. Garon: Est-ce que c'est plus cher ou moins cher...

M. Côté (Charlesbourg): C'est moyen.

M. Garon: ...que ce qui est exigé habituellement?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre c'est que dans les couches de base, règle générale, on met un caillou plus gros, alors que dans les couches d'usure on met un granulat plus fin parce que, semble-t-il, le scellement, la fermeture, cette finition extraordinaire est de meilleure qualité, et cela nous apparaît extrêmement important. Quant au prix, peu importe la grosseur du caillou, c'est le même prix.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je pense que la question du député de Lévis était pourquoi à l'engagement 172, par exemple, on a spécifié le fameux MB-5 tandis que dans beaucoup d'autres engagements antérieurs vous avez des couches d'usure qui ont été posées sans spécifications? Est-ce que c'est parce qu'on a changé la nomenclature ou si cela se fait habituellement comme cela?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un accident que ce soit spécifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est ce que je croyais.

M. Côté (Charlesbourg): Règle générale, dans tous les devis c'est toujours spécifié mais, dans ce cas-ci, c'est une erreur du Conseil du trésor.

(17 h 30)

M. Garon: Si on regarde, maintenant je passe à l'engagement 207...

Le Président (M. Parent, Bertrand): On rappelle donc que les engagements financiers 207...

M. Garon: On peut dire 205 et les suivants, si on veut.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 205 et les suivants.

M. Garon: Dans les engagements 205, 206, 207, 208 et 209, dans certains cas on en demande cinq, dans un cas on en demande quinze, mais on constate surtout que parfois on n'en demande pas beaucoup, comme trois à l'engagement 209; il y a un seul soumissionnaire, et on remarque que souvent il y a... On parle maintenant de soumissionnaires choisis, plutôt que d'aller en appel d'offres plus général, ou avec plus d'invitations, un certain nombre de...

M. Côté (Charlesbourg): Bon, il y a différentes choses aussi, c'est que dans le cas de l'engagement 205, par exemple, c'était une catégorie qui n'existait pas au fichier, dans d'autres cas ce sera le montant d'argent qui déterminera le nombre de firmes qui vont être invitées, selon les critères de Rosalie.

M. Garon: L'engagement 228, est-ce que les travaux sont terminés, au rond-point de Dorval?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est presque terminé, mais cela ne l'est pas encore.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, si je comprends bien, les autres, jusqu'à l'engagement 228, sont...

M. Garon: Oui, je dirais jusqu'à l'engagement 231.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 231. Alors, tout ce qui est antérieur à 231 est vérifié. L'engagement 231?

M. Garon: Une question. Je remarque que, dans les estimations du ministère ici, celui qui a obtenu le contrat... Est-ce que les travaux sont faits?

M. Côté (Charlesbourg): Les travaux sont faits, oui.

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des demandes de supplément?

M. Côté (Charlesbourg): Pas à notre connaissance.

M. Garon: Parce qu'on voit que le ministère avait estimé les travaux à 75 000 \$, que trois soumissionnaires sont autour de 70 000 \$ à 75 000 \$, et celui qui a obtenu le contrat avait soumissionné à 47 000 \$. Je me demandais s'il y avait eu des demandes de supplément par après.

M. Côté (Charlesbourg): Pas à notre connaissance, non.

M. Garon: Vous n'en attendez pas non plus?

M. Côté (Charlesbourg): Pas à notre con-

naissance.

M. Garon: À la connaissance des fonctionnaires?

M. Côté (Charlesbourg): À la connaissance des fonctionnaires? Non plus.

M. Garon: Parce que c'est toute une différence.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 231 est donc vérifié. Est-ce que vous avez d'autres questions spécifiques? À l'engagement 232, je vous ferai remarquer qu'il y a encore la compagnie Sani-Jet, monsieur.

M. Garon: Oui, mais c'est à Montréal. Ils ne ramèneront pas cela chez nous.

M. Côté (Charlesbourg): Comme on parle de Sani-Jet, cela peut me permettre de répondre à une des questions soulevées antérieurement.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du prélèvement des boues, c'est en mai 1987, l'engagement 140, dans les devis d'appel d'offres, il n'y a pas d'exigences spécifiques quant à des permis à être détenus du ministère de l'Environnement.

M. Garon: Est-ce que vous vérifiez s'ils ont leurs permis du ministère de l'Environnement ou...?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, il ne semble pas qu'ils aient besoin d'un permis du ministère de l'Environnement.

M. Garon: D'accord, merci.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, les égouts de surface, bien sûr.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, M. le député de Lévis, est-ce que vous avez d'autres questions?

M. Garon: Attendez-un peu, je vais tourner les pages, parce qu'il y a un petit bout de temps que j'ai regardé cela.

Quel était l'objet des travaux de l'engagement 256, à la ville de Gaspé, Douglastown, quand on dit: Travaux de réparation d'une structure sur la route 132?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Donc, on appelle l'engagement 256.

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Je n'ai pas les détails précis quant aux travaux qui ont été

effectués, sauf que, à Douglastown sur la 132, il y a eu des soumissions publiques. C'est un pont, ce sont des travaux sur un pont.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, avez-vous d'autres questions spécifiques?

M. Garon: Oui, j'avance, je tourne les pages pour vérifier les endroits où j'avais des questions, là.

Une voix: M. le Président.

M. Côté (Charlesbourg): Pendant que le député de Lévis continue de travailler, cela me fait plaisir de lui déposer les documents pertinents requis pour la réunion de ce soir concernant le système scolaire. Je remercie M. Gordon Smith, qui est le nouveau directeur du service, qui a remplacé M. Descôteaux qui, lui-même, remplacera M. Chiricota. Il est allé lui-même les chercher. Dans ce cas, je les dépose pour votre consommation personnelle et pour le plus grand bénéfice des parents et des étudiants de la commission scolaire des Chutes-de-la-Chaudière.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous remercie. Votre camion va être allégé, M. le ministre.

M. Garon: On voit, à l'article 320...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, j'appelle l'engagement financier 320, M. le ministre.

M. Garon: ...qu'il y a un montant de 75 000 \$ pour l'Association des gens de l'air aux fins du maintien d'un bureau de placement en aviation. Est-ce que c'est une subvention...

M. Côté (Charlesbourg): Annuelle.

M. Garon: Annuelle?

M. Côté (Charlesbourg): Annuelle.

M. Garon: ...pour le maintien du bureau de placement?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: C'est indépendamment de l'autre subvention qui, je le suppose, concerne le fonctionnement de l'organisme?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. L'autre, c'est le fonctionnement de l'Association des gens de l'air, alors que celle-là, c'est le bureau de placement, donc, un domaine très spécialisé dans le domaine du placement, qui est très efficace et

très apprécié par le monde de l'aviation. En passant, c'est le bureau de placement des gens de l'air qui a fait la recommandation des pilotes francophones qu'Air Canada a engagés et ce sont eux qui font la référence des pilotes francophones sur la ligne Canadien International, un des engagements qui avait été pris lors de la privatisation de Quebecair. À ce niveau-là, c'est un excellent service fourni par le bureau de placement des gens de l'air, qui mérite d'être appuyé.

M. Garon: L'engagement 323.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 323, oui.

M. Garon: Quant à la subvention dont il est question pour la réalisation d'un projet de recherche sur le transport du minerai dans les installations portuaires de Port-Cartier dans le cadre d'un programme d'aide à la recherche-développement, est-ce que le ministre peut nous donner plus d'informations concernant cette recherche? S'agit-il d'une étude technique ou d'une étude économique sur le transport du minerai?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas plus d'indications qu'il faut. Cela s'inscrit à l'intérieur du programme de subvention à la recherche norme quant au ministère, mais quant aux informations spécifiques il y a certainement moyen de vous fournir ultérieurement des documents sur la portée de l'étude.

M. Garon: Est-ce que cela a une relation avec le fait que le transport des céréales avait diminué dans les ports du Saint-Laurent et que céréales et minerai sont un peu interreliés dans le transport sur le Saint-Laurent?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y a pas de lien entre les deux dans ce cas-là.

M. Garon: C'est pour cela que je vous demandais si c'était technique ou économique.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre c'est que dans ce programme-là c'est le milieu qui fait application. C'est un comité de sélection qui juge, selon des critères établis, si le projet est pertinent ou pas et s'il mérite d'être subventionné par ce budget-là.

M. Garon: Ce n'est pas ce que je veux dire. C'est parce que je me demandais si c'est parce que la compagnie s'inquiétait de la baisse de transport des céréales et que cela pourrait affecter le transport du minerai parce que les bateaux pourraient aller avec du minerai...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...et revenir allèges.

M. Côté (Charlesbourg): C'est non.

M. Garon: Ce n'est pas cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les compagnies s'inquiètent, mais ce n'est pas cela qui fait qu'elles s'inquiètent.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Avez-vous d'autres questions, M. le député?

M. Garon: Attendez un peu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On était rendus à l'engagement 323.

M. Garon: Oui, j'irais à l'engagement 326.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 326.

M. Garon: Il s'agit d'une étude qui porte sur l'éclairage pour raccordement... C'est-à-dire le coût des travaux d'ingénierie relativement à l'éclairage des projets suivants: raccordement du pont Champlain, etc. Et, concernant le pont Champlain, est-ce que le ministre a entendu parler d'une étude de Lavalin sur l'état du pont Champlain qui aurait été commandée par le fédéral?

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

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le pont Champlain dans l'Outaouais, parce que Pink Saint-Raymond c'est dans l'Outaouais.

M. Garon: Ah bon!

M. Côté (Charlesbourg): Mais votre question est bonne quand même. Quand vous parlez de l'étude...

M. Garon: C'est parce que sur le papier qu'on a l'Outaouais n'est pas mentionné du tout.

M. Côté (Charlesbourg): Pink Saint-Raymond, chemin de la Montagne, l'autoroute Deschênes.

M. Garon: Oui, mais l'Outaouais n'est mentionné nulle part.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est l'Outaouais.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, ce n'est pas un bout que vous avez

visité durant vos vacances.

M. Garon: Non ce n'est pas cela. C'est parce qu'à aucun moment il n'est fait mention... Je suis allé souvent dans l'Outaouais. Il s'agit donc d'un autre projet. Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela complète le mois de juillet, M. le député?

M. Garon: Cela ne sera pas long. Cela complète le mois de juillet.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements financiers pour le mois de juillet 1987 sont donc complétés.

Août

J'appelle les engagements du mois d'août 1987. On avance. Au mois d'août 1987, c'est l'engagement 95. Est-ce qu'il y a des questions sur les engagements 95 et suivants?

M. Garon: Attendez un peu! Dans l'appel public de candidatures concernant l'engagement 95, est-ce que le fournisseur choisi était le plus bas soumissionnaire?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas une soumission, c'est choisi par un comité de sélection.

M. Garon: Mais le montant imposé n'était pas important?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est le principe habituel de surveillance de travaux avec les honoraires fixés d'avance. C'est sur présentation de propositions. Le comité a retenu cette firme-là.
(17 h 45)

M. Garon: D'accord.

Selon des informations que j'ai reçues, ce sont les équipes du ministère des Transports du Québec qui effectuent normalement le marquage des routes.

M. Côté (Charlesbourg): Dans quel contrat?

M. Garon: L'engagement 98. On dit: "travaux de marquage des lignes axiales et de rive de la route 199 et des chemins municipaux aux îles-de-la-Madeleine, soit sur une longueur totale de 480 kilomètres de ligne, pour une période de trois ans." On me dit qu'habituellement les travaux de marquage des routes étaient confiés à des équipes du ministère des Transports. Est-ce une nouvelle politique de confier à des contractants le marquage des routes qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Forcément, dans le

cas des Îles-de-la-Madeleine je pense qu'il y a des économies appréciables à faire en sorte qu'un entrepreneur des Îles-de-la-Madeleine puisse faire cela. Dans les négociations que nous avons eues avec celui qui était intéressé, il voulait obtenir un contrat de trois ans compte tenu des investissements qu'il devait faire. Cela nous est apparu normal et souhaitable dans le cas des Îles-de-la-Madeleine.

Quant au reste, le ministère a un certain nombre d'équipements qui parcourent la province. Je ne pense pas qu'il soit question d'acheter d'autres équipements. À ce moment-là, on décidera de ce qu'on fait si on ne renouvelle pas les équipements. Il est clair qu'on en fait un bon bout.

M. Garon: Habituellement, est-ce une entreprise privée ou le ministère qui faisait le marquage aux Îles-de-la-Madeleine?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Aux Îles-de-la-Madeleine, jusqu'à août 1987 est-ce que c'étaient les équipes du ministère ou une firme qui faisaient les travaux de marquage?

M. Côté (Charlesbourg): C'était effectivement le ministère, mais on perdait trois semaines de voyageant juste pour aller faire les lignes aux Îles-de-la-Madeleine. Je pense que, sur le plan de l'économie, avec la machine, ils étaient obligés de prendre le traversier à Souris pour aller tracer les lignes aux Îles-de-la-Madeleine et revenir.

M. Garon: Ah oui! Souris.

Quel est le prix de revient au ministère pour le marquage quand il l'effectue lui-même et quelle est la proportion...

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à l'entreprise privée?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Dans le cas spécifique des Îles-de-la-Madeleine?

M. Garon: Dans ce cas-là.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: Au ministère, combien coûte normalement le marquage? Au kilomètre, disons.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous trouver les chiffres précis, mais, de mémoire, de ce que me dit M. Lortie, dans l'étude coûts-bénéfices qui avait été faite il était clair qu'il était moins dispendieux de signer le contrat que nous avons signé que de le faire par le ministère.

M. Garon: Mais est-ce que Turbide avait déjà fait du marquage de routes ou est-ce une firme qui commence?

M. Côté (Charlesbourg): Je devrais lire mes papiers. Je pourrais vous fournir toutes les réponses. Je vais vous lire le papier; ce sera bien plus simple. En vous le lisant, j'ai l'impression que je vais répondre à toutes vos questions maintenant.

Jusqu'à maintenant, une équipe de travail et un camion de peinture traversaient aux Îles-de-la-Madeleine chaque été pour effectuer en régie une brève opération de marquage de routes. Transport inclus, cette opération représente quinze jours de travail, donc trois semaines, pour exécuter 480 kilomètres de lignes blanches ou jaunes au coût de 19 745 \$. Durant une telle période, sur le territoire de la Gaspésie, l'équipe exécute environ 900 kilomètres de lignes. L'opération sur les îles n'est absolument pas rentable, en plus de retarder la réalisation du programme sur l'ensemble de la région, où la saison de marquage est déjà assez courte.

Quand on arrive à l'entrepreneur, il le fait pour 14 700 \$. Il y a donc une économie qui saute aux yeux très rapidement. C'est la raison. Je lirai mes papiers, la prochaine fois.

M. Garon: Est-ce que Turbide a déjà fait du marquage ou est-ce la première fois qu'il le fait?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la seule personne aux Îles-de-la-Madeleine qui est outillée pour faire du marquage.

M. Garon: Mais, si c'est le ministère qui le faisait avant, où faisait-il du marquage?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais il pouvait le faire pour le compte des municipalités, pour des stationnements ou des choses comme ça.

M. Garon: Il n'a pas soumissionné. C'est un contrat négocié. Est-ce qu'il y a beaucoup de routes municipales aux îles?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a des stationnements de commerces. Oui, il y en a.

M. Garon: Un stationnement, cela ne doit pas se marquer au camion.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a autant de routes municipales que de routes aux Îles-de-la-Madeleine.

M. Garon: Combien y a-t-il de milles de chemins municipaux aux Îles-de-la-Madeleine par rapport aux routes provinciales qui relèvent du ministère des Transports?

M. Côté (Charlesbourg): On va vous sortir

ça, mais, en tout cas, je suis certain d'une chose, à 14 700 \$ par année, il ne doit pas vivre seulement de ça, il doit faire autre chose.

M. Garon: Non, non. Je ne suis pas un spécialiste du marquage, mais je veux avoir des balises.

M. Côté (Charlesbourg): On va la remarquer, celle-là!

M. Garon: Pardon?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On peut la mettre à côté.

M. Garon: Au fond, vous dites que Turbide et Frères était la compagnie qui faisait habituellement le marquage localement aux Îles-de-la-Madeleine.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça. Elle est équipée pour le faire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela répond à votre question pour l'engagement 98? C'est vérifié?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y a d'autres questions pour le mois d'août 1987?

M. Garon: On va avancer tranquillement. À l'engagement 105, est-ce que ce sont tous des cas réguliers ou s'il y a des cas de dérogation là-dedans?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, ce sont des cas réguliers.

M. Garon: L'engagement 106, c'est la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: À l'engagement 107, quelle est la raison pour laquelle il a fallu enlever et reposer l'enrobé bitumineux sur la piste de l'aéroport de Bonaventure? Il me semble que ce n'était pas une vieille piste. Qu'est-ce qui s'est passé?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 107?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas de raison. J'imaginais qu'ils devaient...

Une voix: Non, mais ce n'est pas une grosse affaire!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha! On m'a enlevé...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pourriez-vous communiquer, M. le ministre, votre bonne humeur?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que vous pourriez communiquer à la commission votre bonne humeur?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est de l'étonnement, ce n'était pas une grosse affaire.

M. Garon: C'est un aéroport que je connais bien et il me semble qu'il n'était pas en mauvais état. Je me demande pourquoi on l'a enlevé. On ne dit pas rajouter de l'asphalte, on en a enlevé pour en mettre d'autre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que c'est probablement du réusinage de l'asphalte. À ce prix, 27 800 \$, c'est peut-être juste une section qui était un peu plus maganée qu'une autre qui a été refaite en se servant de ce qui existait, comme cela se passe de plus en plus fréquemment partout.

M. Garon: D'accord. À l'engagement 113, concernant l'achat de pellicules...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 113, oui.

M. Garon: ...et des rubans de marquage, y a-t-il, habituellement, des soumissions publiques, au point de départ, ou s'il n'y a qu'un seul soumissionnaire? Est-ce qu'il y a d'autres • manufacturiers ou s'il y a seulement ce fournisseur ou si 3M est le choix du ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire qu'on a l'impression que ce sont les seuls fournisseurs.

M. Garon: Selon l'information que j'ai eue, c'est qu'il y en aurait d'autres.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, il y a un autre fournisseur, effectivement, mais avec qui on a eu des problèmes puisque sa pellicule ne dure pas. On est en cour avec eux quant au règlement. C'est pour cela qu'il y a eu la spécification de la pellicule 3M, compte tenu de sa fiabilité.

M. Garon: Qui seraient les seuls fournisseurs...

M. Côté (Charlesbourg): 3M.

M. Garon: ...de pellicules?

M. Côté (Charlesbourg): 3M Canada.

M. Garon: L'autre? On me dit qu'il y en aurait plus de deux aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a une autre compagnie.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a seulement deux au Québec ou s'il y en a plus de deux...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: ...qui peuvent fournir ces produits? On me dit qu'il y en aurait plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une compagnie japonaise.

M. Garon: Rien qu'une! Il n'y en aurait que deux, d'après le ministère?

M. Côté (Charlesbourg): Deux.

M. Garon: Il y aurait 3M Canada et une compagnie japonaise.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y en aurait pas d'autres?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Bien, à ce qu'on me dit.

M. Garon: Est-ce que 3M Canada produit ces pellicules ici ou si elle les produit ailleurs?

M. Côté (Charlesbourg): C'est produit ailleurs.

M. Garon: Est-ce que cela veut dire que si c'est produit ailleurs... En Amérique du Nord, y a-t-il seulement deux compagnies, c'est-à-dire la japonaise et 3M, ou s'il y a d'autres compagnies? Pourquoi est-ce qu'on choisit 3M?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les deux seules qu'on connaît, qui nous sont référées par le Service des achats du gouvernement.

M. Garon: Qui dit qu'il y a seulement deux compagnies en Amérique du Nord qui produisent ces produits-là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Je ne veux pas m'embarquer sur l'Amérique du Nord...

M. Garon: C'est parce que, s'ils ne sont pas manufacturés au Québec, quel intérêt a-t-on à seulement négocier avec 3M alors qu'il y a

d'autres compagnies qui pourraient participer à offrir leurs produits puisqu'ils seraient manufacturés ailleurs? On me dit qu'au ministère on testerait ces produits-là pour plus de deux compagnies.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'on testerait pour plus de deux compagnies? On vous dit qu'au ministère on ferait cela?

M. Garon: On me dit qu'on testerait des produits de plus de deux compagnies dans ce domaine-là.

M. Côté (Charlesbourg): Pour moi il y a des cachottiers au ministère des Transports, fournissez-moi les compagnies.

M. Garon: Je ne le sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Pas le nom des gars qui les teste, fournissez-moi le nom des compagnies. Vous allez nous l'apprendre. Il faut dire que 3M est une compagnie qui peut peut-être produire à l'extérieur, mais il y a quand même des éléments de fabrication au Québec aussi. Globalement, la compagnie 3M c'est... Il y a peut-être des produits spécifiques qui sont produits à l'extérieur, mais c'est quand même une compagnie qui emploie passablement de monde au Québec aussi.

M. Garon: J'aimerais laisser celui-là en suspens. J'en vais vérifier des affaires à l'heure du souper.

Le Président (M. Parent, Bertrand): En parlant de l'heure du souper, le député de Lévis va vous fournir les noms au retour à 20 heures. Là-dessus, on va suspendre jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 2)

Le Président (M. Parent, Bertrand): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous en étions au mois d'août 1987 à l'engagement 113. Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Etes-vous au courant que, sur le boulevard Pierre-Bertrand, il y a plusieurs panneaux à l'extérieur, pour fins de vérification et pour tester les pellicules? Est-ce que tous ces panneaux seraient des panneaux de la compagnie 3M Canada?

M. Côté (Charlesbourg): Sur le boulevard Pierre-Bertrand, à l'entrepôt de signalisation?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Bien, effectivement, le procédé qui est appliqué est un procédé 3M, à l'entreprise de signalisation du ministère, c'est la pellicule, certainement.

M. Garon: Ce sont tous des panneaux de 3M.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai l'impression que oui. On parle bien de ce qui est appliqué sur le panneau.

M. Garon: Non, je parle des panneaux qui sont placés à l'extérieur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...pour en tester l'intensité ou la qualité. Ils ne sont pas là empilés, ils sont là...

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, expérimental.

M. Garon: Oui, expérimentalement.

M. Côté (Charlesbourg): A l'extérieur.

M. Garon: Et il y en a beaucoup de panneaux.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que les pellicules sont toutes de 3M ou s'il y en a d'autres compagnies?

M. Côté (Charlesbourg): Nous allons vérifier auprès de M. Beaupré, immédiatement, si les panneaux extérieurs sont effectivement uniquement des panneaux 3M ou s'il y en a d'autres compagnies.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait savoir le nom des compagnies qui ont des pellicules sur les panneaux pour des fins d'expérimentation?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, c'est cela, c'est ce qu'on va vérifier.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Avez-vous terminé cet engagement-là, M. le député de Lévis?

M. Garon: Est-ce que le ministre sait d'une façon ou d'une autre qu'il y aurait une directive au ministère de n'utiliser que des pellicules 3M et de ne pas spécifier d'autres compagnies que 3M?

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne me paraît pas invraisemblable, compte tenu du fait que l'expérience menée avec la compagnie japonaise a été désastreuse et que ladite compagnie a même accepté de rembourser certains frais encourus par le ministère. Dans l'hypothèse où ce que

nous avançons, c'est qu'il n'y a que deux firmes fabriquant des pellicules et que la compagnie japonaise a une pellicule qui ne correspond pas à ce dont on a besoin, il reste 3M. Alors, c'est possible qu'il y ait cette directive.

M. Garon: Est-ce que le ministre connaît la compagnie américaine Fasson?

M. Côté (Charlesbourg): Fasson, non.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des gens autour de lui qui savent si Fasson fait des pellicules ou non?

Une voix: Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne semble pas susciter l'enthousiasme et l'intérêt.

Une voix: Comment cela s'écrit-il?

M. Côté (Charlesbourg): Cela s'écrit comment? Comment écrivez-vous cela?

M. Garon: Comme cela se prononce.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Comme cela se prononce.

M. Côté (Charlesbourg): Comment? Avez-vous peur de répeler, quoi?

M. Garon: F-a-s-s-o-n.

M. Côté (Charlesbourg): C'est probablement une façon de faire.

Une voix: Ha, ha!

M. Garon: Non, mais sérieusement, là, je suis un peu étonné de cela, parce qu'il semble qu'il y ait beaucoup plus que deux compagnies qui font des pellicules aux États-Unis. Là, vous parlez de la compagnie américaine 3M et d'une compagnie japonaise. Mais, aux États-Unis, j'ai des informations à savoir qu'il y a plusieurs compagnies qui en font, mais que c'est au ministère des Transports du Québec qu'on veut n'utiliser qu'une seule compagnie. Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): On est allé aux informations et vous me posez suffisamment de questions pour piquer ma curiosité et m'inciter à aller plus loin.

M. Garon: Le ministre pourrait-il nous donner le nom des compagnies dont les pellicules sont testées par son ministère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je tente de savoir par voie téléphonique du respon-

sable du Service de signalisation du ministère. Dans la mesure où on peut l'atteindre, je vais tenter de vous répondre.

M. Garon: Alors, on peut laisser l'engagement 113 en suspens.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, on garde l'engagement 113 en suspens. On aura d'autres réponses d'ici la fin de la soirée. On passe au suivant.

M. Garon: J'étais en train de revoir tranquillement les choses. J'étais rendu à l'engagement 141.

Une voix: L'engagement 141?

M. Garon: Je n'ai pas de question sur l'engagement 141. Je continue tranquillement en arrivant. Cela fait longtemps que j'ai vu ces affaires-là. Je veux me rafraîchir la mémoire. L'engagement 141 est vérifié et l'engagement 142 également.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pour bien se comprendre, à part l'engagement 113, tous les autres du début du mois d'août...

M. Garon: L'engagement 141.

Le Président (M. Parent, Bertrand):... sont vérifiés...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand):... jusqu'à l'engagement 141.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 142.

M. Garon: L'engagement 142 vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 143?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 144?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 145?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 146?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 147.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 148?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 149?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 150?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 151?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 152?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 153?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 154?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 155?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 156?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 157?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 158?

M. Garon: Est-ce qu'on revient avec les émulsions là? Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-

gement 159?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 160?

M. Garon: C'est un bon contrat.

M. Côté (Charlesbourg): 1 000 000 \$! Pas dans Lévis! On n'a même pas ça chez nous.

M. Garon: C'est parce qu'il y a plus de monde.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que cela fait longtemps que la lumière n'a pas été faite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 161?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 162?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 163?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 164?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 165.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 166?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 167?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 168?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-

gement 169?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 170?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 171? S'il vous plaît! 171?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 172?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 173?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 174?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 175?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 176?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 177?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 178?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 179?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 180?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 181?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 182?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 183?

M. Garon: N'allez pas trop vite, par exemple. Je ne serai plus capable de suivre si vous allez trop vite. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 184?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que vous nous suivez, M. le ministre? L'engagement 185?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait longtemps que je suis en avant de vous.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 186?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 187?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 188?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 189?

M. Garon: Mégantic-Compton.

Mme Bélanger: Ce n'est pas grand-chose, 140 000 \$ comparativement à 1 000 000 \$.

Une voix: C'est parce qu'il y en a à toutes les pages.

M. Garon: C'est juste dans Weedon, par exemple. Quelle est la population de Weedon?

Mme Bélanger: La population?

M. Garon: Oui.

Mme Bélanger: 1200.

M. Garon: Ah! L'éclairage le long de la 20, tantôt il y en a 100 000.

Mme Bélanger: Ils paient des taxes, quand même.

M. Garon: Oui, mais 1200 paient moins que 100 000 personnes. C'est 110 000 au fait. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 190?

M. Garon: Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire aussi que ce n'est pas le même niveau de chandelles.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 191?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 192?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 193?

M. Poulin: Chauveau encore! Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Chauveau, assoyez-vous à la table, si vous voulez parler. À l'ordre, comme tout le monde! Engagement 193, vérifié. Engagement 194?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 195?

Une voix: Aussi.

M. Garon: Attendez un peu. Vous allez trop vite. Engagement 192?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On allait bon train. S'il vous plaît, ne déconcentrez pas le député de Lévis. Cela allait bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, engagement 192?

M. Garon: On parle de quatre voies lentes qu'on a ajoutées à la 175, l'an dernier. Les travaux sont-ils terminés?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont sur le point d'être terminés. Je suis passé dans le courant de l'été, c'était en construction, cela allait assez bien. Quand M. Chiricota, qui est originaire du beau et grand comté de Roberval, est allé faire un tour récemment, il a pris deux truites dans le lac Saint-Jean et, à son retour, il

a constaté que c'était sur le point d'être fini.

M. Garon: Des truites au mercure!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Non, aux vers.

(20 h 15)

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je viens de comprendre pourquoi il les a données à M. Michaud et que M. Michaud les a mangées. Il savait qu'il y avait du mercure.

M. Garon: Est-il possible d'obtenir pour la route 175 l'ensemble des travaux effectués au cours des dernières années et leur coût?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Le coût des dix dernières années, l'ajout de voies lentes, les corrections de courbes, etc.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on va vous fournir cela.

M. Garon: Est-ce que le ministre peut déposer le plan précis qu'il a annoncé dernièrement pour cette route, c'est-à-dire la localisation exacte des travaux, la nature des travaux, les échéances et les coûts?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a aucun problème. Je vais vous transmettre ce que j'ai déposé à Chicoutimi et qui était assez exhaustif lors de la conférence de presse avec mon collègue, le député de Roberval, il y a quelque temps. Je vous ferai la nomenclature de ce qui a été fait au cours des dernières années. On va faire le relevé de tout cela et on va vous expédier le tout.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 192 est sujet au dépôt de renseignements additionnels. Est-ce que, à part cela, cela va pour l'engagement 192?

M. Garon: Quels sont les travaux qui sont effectués sur la route 169? On dit que cette route en direction du Lac-Saint-Jean serait plus dangereuse que celle allant dans l'autre direction.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut, quand même, faire attention. Le débit de circulation sur la route 175 jusqu'à l'embranchement de la 169 est de 3600 jour moyen-année, alors qu'au-delà de la 169, toujours sur la 175 en direction de Chicoutimi, 2600 et 1000 véhicules par jour transitent par la 169, se dirigeant vers Hébertville et le tour du lac.

M. Garon: Mille par jour.

M. Côté (Charlesbourg): Mille, oui. C'est un jour moyen d'octobre. Dans ce sens-là, nous avons annoncé un plan d'intervention sur le tronçon qui avait effectivement le plus...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg):... d'achalandage. Je peux dire au député de Lévis ce qui est projeté, au cours des prochaines années, en termes d'intervention sur la 169. On vous fera parvenir cela en même temps que les réponses sur la 175.

M. Garon: D'accord. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 192, vérifié. L'engagement 193?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 194?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 195?

M. Garon: L'engagement 195, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 196?

M. Garon: Vous parlez, à l'engagement 195, du "contrôle chimique de la végétation à l'aéroport de Bonaventure." Qu'est-ce que c'est? On disait dans les études que...

M. Côté (Charlesbourg): L'impression que j'ai, c'est de l'arrosage. Ce doit être de l'arrosage.

M. Garon:... il n'y a rien de plus compatible avec un aéroport que l'agriculture.

Une voix: Quand il y a des arbres pour l'aéroport, ça ne va pas bien.

M. Garon: Non, mais là ils ne contrôlent pas les arbres, j'imagine, avec cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! J'ai une petite lettre très intéressante, une petite note de M. Jean-René Simard, ingénieur, datée du 29 septembre 1987: "Veuillez prendre note que ce CO, mentionné en titre, doit être annulé parce que le ministère a décidé de ne pas exécuter les travaux prévus au projet cité en rubrique."

M. Garon: Donc, l'argent n'a pas été dépensé.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, l'argent n'a pas été dépensé.

M. Garon: Ah, non! Parce qu'il me semble que faire couper le foin, si ce n'est que du foin, sur 28 hectares, cela ne coûterait jamais 41 000 \$! J'ai l'impression...

M. Côté (Charlesbourg): Dans un cas comme celui-là, c'est effectivement pour éviter que dans le bout des pistes...

M. Garon: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg):... il puisse y avoir repousse.

M. Garon: Quand vous prenez Mirabel, dans le bout des pistes, vous avez un hôtel de cinq étages... Je vais vous dire, quant à moi...

M. Côté (Charlesbourg): Je ne suis pas tout à fait sûr qu'il est dans le bout de la piste.

M. Garon: Il n'est pas loin.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai plutôt l'impression qu'il est sur le côté un peu.

M. Garon: Oui. Les gens du fédéral nous disaient que les vaches dérangeaient plus que le Château Mirabel.

M. Côté (Charlesbourg): La longueur des pistes de Mirabel et la longueur de la piste de Bonaventure, cela ne se compare pas, non plus. La piste de Bonaventure est simple, alors qu'ailleurs ce sont des pistes plutôt conventionnelles sur le plan de la sécurité en termes d'accès. Alors, Bonaventure, si vous la manquez dans la direction où elle est, vous êtes fini. Il n'y a pas d'autre possibilité, il n'y en a qu'une, alors qu'ailleurs c'est le croisement naturel.

M. Garon: Donc, l'argent n'a pas été dépensé?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: D'accord, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 195, M. le ministre, c'est vérifié?

M. Côté (Charlesbourg): Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 196?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 197?

M. Garon: Vous devriez nous le dire d'avance quand l'argent n'est pas dépensé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison. J'avais tellement pris d'avance que j'avais sauté la feuille.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'avais dit de ne pas aller trop vite, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison, M. le député.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 198?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 199?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 200?

M. Garon: Est-ce que les travaux sont faits à Rouyn-Noranda?

M. Baril: Oui, ils sont finis.

M. Garon: Entièrement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: 1, 16 kilomètre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Cela a coûté 1 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: C'est un boulevard, je suppose, de combien de voies?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la route 117 qui passe dans Rouyn-Noranda. Cela avait fait l'objet d'un protocole d'entente quant à la réalisation par la ville qui en profitait elle-même pour refaire des systèmes d'aqueduc et d'égout et d'assainissement.

M. Garon: Vous avez payé à quel pourcentage?

M. Côté (Charlesbourg): On a payé 100 % des travaux sous la responsabilité du ministère.

M. Garon: Je comprends que vous n'avez pas payé l'aqueduc et les égouts, mais dans l'entente, vous avez payé à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): Des travaux qui sont sous notre responsabilité.

M. Garon: Eaux pluviales et la route.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. L'éclairage aussi.

M. Garon: Quelle est la règle que vous suivez dans ces cas-là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une route provinciale. Alors, sur le plan de l'éclairage, c'est le ministère qui accepte, finalement, les plans proposés par la ville, qui doivent correspondre aux normes du ministère et à partir de ça...

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 200 est donc vérifié. L'engagement 201?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 202?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 203?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 204?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 205?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 206?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 207?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 208?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 209?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 210?

M. Garon: Ah, bon! Les deux soumissions n'étaient pas conformes. Il y en avait seulement une de conforme?

M. Côté (Charlesbourg): Oui c'est cela.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 211?

M. Garon: Le sel est en provenance d'où, c'est-à-dire le chlorure de sodium?

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que, dans le cas des Mines Seleine, c'est l'approvisionnement en sel en particulier pour l'Est du Québec, alors que l'Ouest du Québec est approvisionné par l'Ontario, je crois, si mes souvenirs sont bons.

Une voix: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Par l'Ontario. Il est peut-être bon de souligner en passant aussi que le sel acheté aux Mines Seleine nous coûte plus cher que le sel acheté en Ontario et que sur le plan qualitatif il y a, encore pour quelques années à tout le moins, quelques degrés d'efficacité de différence.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait une étude coûts-bénéfices pour vérifier si le sel que vous achetez en Ontario, qui ne produit aucun travail au Québec - même s'il est plus cher aux Îles-de-la-Madeleine, il y a, par ailleurs, ceux qui paient des impôts, des taxes - au bout de la course est encore moins cher une fois qu'on a tenu compte de tous les revenus que l'État, le gouvernement retire des gens qui travaillent ou qui font du transport, quelles que soient les dépenses qui sont effectuées au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): On vient tout juste de renouveler le contrat pour une période de dix ans avec Mines Seleine. On a, quand même, réussi à négocier des prix inférieurs à ce qu'on connaissait les années passées. Le contrat signé malgré le fait qu'on paie plus cher est, quant à nous, satisfaisant, surtout qu'on va réussir à atteindre des niveaux où, effectivement, la pureté du sel sera supérieure à ce qu'on connaît actuellement et, étant supérieure, il y a moins de "mottons", donc plus d'efficacité, parce que le problème no 1 de la mine à ses débuts était que le sel était davantage par "mottons" et, quand on répandait, cela créait quelques problèmes. Ce qu'on a signé ne nous convient pas parfaitement, mais nous convient et c'est un peu plus intéres-

sant pour le ministère des Transports qu'avant, sauf que le problème au bout de la ligne, c'est qu'il y a rien qu'un ministère qui paie, c'est le ministère des Transports. Alors, quand cela coûte plus cher au Québec, tu n'es pas compensé sur le plan budgétaire parce que tu achètes au Québec, tu paies. Quand cela coûte plus cher, bien c'est l'argent des Transports qui paie. Je comprends que, sur le plan global de l'économie de la province, c'est plus avantageux pour la province de l'acheter et, si ce n'était pas cela, on ne l'achèterait pas aux îles, on l'achèterait en totalité en Ontario. Il y a, quand même, des coûts de transport aussi.

M. Garon: Quels sont les volumes qui vont dans l'Est et dans l'Ouest? Quel est le volume qui vient des Îles-de-la-Madeleine pour l'Est et quel est le volume qui vient de l'Ontario pour l'Ouest?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a 59 300 tonnes pour l'Ouest et, à ce qu'on me dit, ce serait tout près de 600 000 tonnes pour l'Est.

M. Garon: 600 000 tonnes des îles.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et 59 000 de l'Ontario, pour un total de 660 000 tonnes. C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, la presque-totalité, finalement.

M. Garon: Quelle est la différence du prix?

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'était 10 %, mais le phénomène auquel nous faisons face, c'est que c'était 10 % d'écart pour le gouvernement du Québec par rapport à l'Ontario, mais c'était aussi 10 % d'écart par rapport au prix que Mines Seleines faisait aux municipalités qui en achètent. Dans la négociation, on a réussi à obtenir une réduction de 5 %, ce qui fait qu'on le paie maintenant 5 % plus cher que celui de l'Ontario.

M. Garon: Mais à 5 % de différence, ne pensez-vous pas qu'en termes de retombées économiques les 5 % doivent être amplement compensés par les taxes qui sont payées par ceux qui gagnent leur vie, les gens qui travaillent, au lieu de vivre du bien-être social ou des mesures sociales du gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est sûr.

M. Garon: Ils gagneraient leur vie et, en plus, paieraient des taxes au gouvernement.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, c'est clair et c'est pour cela qu'il y en a 90 % qui viennent de là aussi, malgré le fait qu'on ait fait des conces-

sions sur le plan de la pureté du sel, donc de la qualité, et de l'efficacité du sel qui nous était fourni.

M. Garon: La pureté du sel? Ce n'est pas du sel qui va dans les salières. Est-ce qu'il sale autant ou s'il sale moins? Pardon? Il dit qu'il n'y a plus de "mottions" maintenant.
(20 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): La pureté du sel qui provenait de l'Ontario est de 98 % ou 99 %, alors qu'il n'y a pas longtemps la pureté du sel provenant des îles atteignait à peine 93 % et que là on nous garantit un niveau de 94 % ou 95 %. Il y a, quand même, une différence sur le plan de l'efficacité. Qu'on le veuille ou pas, ce sont des unités de mesure. Je n'essaie pas de défendre de sel de l'Ontario, je veux bien qu'on se comprenne. Je veux juste essayer de défendre mon budget.

M. Garon: Oui, c'est votre budget, sauf que, quand les revenus rentrent au ministère du Revenu et que l'argent sort du ministère des Finances, si le fait de prendre au Québec les 5 % de différence, soit 59 300 tonnes, fait travailler, mettons, cinq, six ou sept personnes de plus, qui paient des taxes, il me semble que la différence de 5 % doit être compensée rapidement par le fait qu'il y a tant de personnes de plus qui travaillent et qu'il y a moins d'aide sociale payée. Ces gens, en plus de ne pas recevoir de redevances du gouvernement, payent des taxes. Il me semble qu'un écart de 5 %, ce n'est pas beaucoup, alors qu'on acceptait de payer 10 % de plus et même 15 % dans des contrats d'Hydro.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On m'explique aussi qu'il semble bien que, passé Montréal, une livraison par bateau, pour les Mines Seleine, cela devient moins avantageux. Ils préfèrent, quant à eux, desservir les marchés de la Nouvelle-Angleterre, les marchés de l'Est des États-Unis d'avantage et il semble bien que ce soit le maximum de ce qu'ils peuvent produire. C'est aussi une question de capacité de produire, dans ces cas-là. 60 000 tonnes, quand on parlait de l'Ouest, c'est l'Abitibi et l'Outaouais jusqu'à Lachute.

M. Garon: À cause du bateau?

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement à cause du bateau comme à cause du fait que la compagnie préfère, elle, desservir les marchés américains de l'Est. C'est plus payant pour elle, semble-t-il, que d'aller au-delà de Montréal, puisqu'il y a un transbordement. À partir du moment où vous débarquez à Montréal et que le sel sert à Montréal, que vous le débarquez sur les quais, le seul transbordement qui reste, c'est de le prendre sur les quais pour l'emmener dans les entrepôts à sel, alors que, dans le cas de l'Abitibi, il faudrait le prendre de Montréal et le

monter en Abitibi en camion.

M. Garon: En Ontario, ils doivent faire la même chose?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais l'Ontario et l'Abitibi sont parents proches pas mal. Il est transporté en train de l'Ontario en Abitibi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que vous avez d'autres questions, M. le député de Lévis, sur l'engagement 211?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu une étude coûts-bénéfices global, pas seulement sur les coûts occasionnés au ministère des Transports, mais globale pour le gouvernement du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, j'imagine que, dans la privatisation des Mines Seleine, M. Fortier a certainement dû faire les études.

M. Garon: M. Fortier, vous savez est à un niveau d'abstraction où il ne fait pas beaucoup d'études. Vous êtes sûr que l'Ontario ne prend pas son sel à l'Île-du-Prince-Édouard? L'Ontario, qui vend du sel, prend son sel où?

M. Côté (Charlesbourg): En Ontario.

M. Garon: Oui, où?

M. Côté (Charlesbourg): Fouillez-moi, là. J'ai assez de défendre les intérêts du Québec. D'où vient le sel de l'Ontario?

Une voix: De Windsor.

Une voix: Ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas de l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Côté (Charlesbourg): Vous venez de gagner 1 000 000 \$ c'est de Windsor.

M. Garon: Windsor, la ville de Windsor?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non. Ce n'est pas Windsor dans le comté de Carmen...

M. Garon: Non, non, je sais.

M. Côté (Charlesbourg):... c'est Windsor en Ontario.

M. Garon: Mais, la grosse production de sel n'est pas à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Côté (Charlesbourg): Nouvelle-Écosse.

M. Garon: Nouvelle-Écosse? Est-ce qu'ils prennent leur sel là?

Une voix: Ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Un des soumissionnaires, Sel Iroquois - cela doit faire flèche de tout bois, cela, j'imagine - c'est de Nouvelle-Écosse.

M. Garon: Et Canadian Salt produit où?

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont supposés avoir des intérêts en Ontario.

M. Garon: Des intérêts, c'est peut-être un entrepôt. Où est produit le sel?

M. Côté (Charlesbourg): En Ontario.

M. Garon: Vérifié, pour le moment.

Une voix: Le ministre s'est fait saler.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 211 est vérifié. L'engagement 212?

M. Garon: Val-Alain. C'est pour "l'achat de pièces pour amortisseurs de sécurité routière". Qu'est-ce que c'est ça? De quelle sorte de produit s'agit-il?

M. Côté (Charlesbourg): Vous retrouvez cela dans des sorties d'autoroutes, par exemple à Montréal, où vous avez des bouts peints en jaune. Alors, c'est ce genre d'amortisseurs là. Et, dans ce cas-ci, à partir du moment où ils sont percutés, il peut arriver qu'ils soient brisés. Ce sont donc des morceaux pour les réparer.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 213?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 214?

M. Garon: À l'engagement 214, j'aimerais savoir pourquoi le ministère octroie une subvention à une corporation municipale qui a un débat avec une compagnie privée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une longue histoire. D'ailleurs, jeudi dernier, j'avais le plaisir de recevoir le maire de Saint-Jean-Christophe qui me rappelait effectivement que c'était un bon coup de la part du gouvernement pour acheter la paix sur le plan du transport urbain là-bas et il venait à nouveau remercier le ministre pour son geste.

M. Garon: Je comprends cela, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous

l'expliquer. C'est un dossier qui a été assez pénible à régler. J'ai accepté d'intervenir pour mettre un point final à un dossier qui perdurait sur le plan de la poursuite avec la ville de Saint-Jean-Christophe. Je peux peut-être vous lire le petit historique que j'ai ici, si cela vous intéresse.

M. Garon: Envoyez donc.

M. Côté (Charlesbourg): En 1982, date très importante à retenir, la ville de Saint-Jean-Christophe s'implique dans l'organisation d'un service de transport en commun vers Québec. Ce faisant, elle exerce un pouvoir qui lui est conféré par la Loi sur les cités et villes. Pour effectuer ledit transport, elle requiert les services d'un transporteur privé et obtient l'autorisation du ministre des Transports. Un contrat est signé avec Autobus La Québécoise inc., qui est un transporteur scolaire. Le service requis par la ville ne requiert pas de permis de la Commission des transports du Québec.

En février 1984, la Commission des transports du Québec accorde à Autobus La Québécoise, malgré l'opposition de la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud - o, j'imagine que cela doit être ouest, ah, il manque une queue - de Québec, un permis régulier de transport en commun pour la desserte Saint-Jean-Christophe-Québec. Ce type de permis a un caractère de permanence.

En octobre 1985, Saint-Jean-Christophe demande son adhésion à la Corporation de transport de la rive sud de Québec. Cette dernière a donné son assentiment à cette demande le 12 décembre 1985. Depuis le 1er janvier 1986, l'entreprise Autobus La Québécoise et la ville ne sont plus liées par contrat. C'est la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec qui exploite le service à contrat depuis le 3 janvier.

Se basant sur le permis émis en 1985, Autobus La Québécoise exige un dédommagement de 150 000 \$ pour abandonner son service qu'elle a, d'ailleurs, toujours continué, alors que la ville de Saint-Jean-Christophe était disposée à verser de 20 000 \$ à 25 000 \$. La position de chacune des parties a engendré un débat judiciaire tant devant la Commission des transports du Québec que devant la Cour supérieure. Tout au long de ce débat, le transporteur a augmenté le montant des dommages réclamés jusqu'à 225 000 \$ alléguant le manque à gagner dû à la concurrence de la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec. Finalement, les parties en sont arrivées à un règlement hors cour de 80 000 \$.

Étant donné que cet imbroglio résulte de l'émission d'un permis de transport par un organisme sous la responsabilité ministérielle du ministre des Transports, il était opportun de dédommager la ville de Saint-Jean-Christophe relativement aux frais engendrés par ce règle-

ment. C'est ça. C'est très clair. On s'est impliqué dans le règlement de cette histoire qui n'en finissait plus. Cela se faisait au détriment des gens qui voulaient utiliser le transport en commun.

M. Garon: Est-ce qu'une entente avait été signée entre la ville et la compagnie?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pour quelle durée?

M. Côté (Charlesbourg): C'était reconduit annuellement.

M. Garon: Je ne comprends pas trop pourquoi le ministère prend partie là-dedans.

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère prend partie parce que la Commission des transports du Québec a émis un permis au moment où elle ne devait pas l'émettre.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Pourquoi. Ce n'est pas le seul cas; il y en a d'autres.

M. Garon: À ce moment-là, est-ce que la ville avait essayé de rejoindre la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec?

M. Côté (Charlesbourg): C'était fait.

M. Garon: Non, avant?

M. Côté (Charlesbourg): Avant. Il y a eu une première décision où ils voulaient organiser leur propre transport indépendant de la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec. Donc, la Loi des cités et villes les autorisait à avoir un transporteur sans permis de la Commission des transports. Par la suite, ils ont décidé de joindre les rangs, ce qui est normal, je pense, de la Corporation intermunicipale de transport de la rive sud de Québec. C'est là que les problèmes ont commencé.

M. Garon: Oui, mais ils avaient, quand même, contracté avec la compagnie. Je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ils ont contracté avec une compagnie qui a reçu un permis donné par la Commission des transports et que la Commission des transports n'aurait pas dû donner.

M. Garon: Pourquoi? C'est une drôle d'affaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une erreur de

la Commission des transports qui n'aurait pas dû donner de permis en 1984

M. Garon: Oui, mais la Commission des transports est un organisme quasi judiciaire.

M. Côté (Charlesbourg): Elle a droit à ses erreurs, quand même. Et j'ai de petites nouvelles pour vous; ce n'est pas la seule erreur.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des processus en révision ou en appel des décisions de la Commission des transports?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on peut aller en appel à la Cour supérieure.

On a actuellement un autre cas très pénible sur les bras, dans le coin du CIT Le Portage, où on s'est impliqué de manière très importante pour tenter de régler le dossier. La Commission des transports a augmenté la fréquence d'un permis de Brandon Transport, alors que Brandon n'avait pas les possibilités de l'avoir. Cela a été une erreur de la Commission des transports, qui a été corrigée un an plus tard, peut-être même un an et demi plus tard, en allant en appel à la Cour supérieure. On est poignés dans les imbroglios comme ceux-là où il y a des jugements d'un tribunal quasi judiciaire, la Commission des transports, qui est indépendante et auxquels il faut faire face un de ces jours pour régler les problèmes.
(20 h 45)

M. Garon: Mais si une municipalité fait une entente avec une compagnie privée pour réaliser le contrat dans un territoire qui n'est pas desservi par une corporation intermunicipale de transport en commun, en quoi... Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): On se répète là. Si la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome, en vertu de la Loi sur les cités et villes, organise un système de transport pour les citoyens de Saint-Jean-Chrysostome, elle n'a pas besoin d'un permis de la Commission des transports. On se comprend?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): En cours de route, le transporteur La Québécoise va devant la Commission des transports pour demander un permis. On lui accorde un permis qu'on n'aurait pas dû lui accorder.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'en vertu de la Loi sur les cités et villes, il n'avait pas besoin de permis. Alors, on lui accorde un permis...

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est là que l'erreur s'est produite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est là que l'erreur s'est produite et...

M. Garon: Ce n'est pas là-dessus qu'il vous a demandé un dédommagement, c'est sur le contrat de trois ans.

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

Une voix: C'est qu'avec les années accumulées... À partir du moment où la CITRSQ a desservi...

M. Garon: Oui, mais là, j'ai un contrat avec quelqu'un et je lâche. Alors, le gars dit...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais le contrat n'est plus là.

Une voix: Le contrat n'est plus là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il répare des erreurs.

M. Garon: Supposons qu'ils n'ont pas de permis.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Supposons qu'ils n'ont pas de permis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il y a une entente contractuelle entre une municipalité et une compagnie...

M. Côté (Charlesbourg): L'entente était à terme.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): L'entente était à terme...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...avec la ville.

M. Garon: Moi, je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Explique. Recommence ça.

M. Descôteaux (André): La CITRSQ a pris une entente de service avec La Québécoise pour faire le transport de Saint-Jean-Chrysostome jusqu'à Québec. D'accord? À partir de ce moment-là, la juridiction de la Commission des

transports du Québec n'a pas lieu d'être parce qu'une municipalité a décidé d'être desservie à contrat par un transporteur privé. Malgré ce fait, six mois plus tard, le transporteur privé est allé faire une demande de permis. Les agents de la CTQ ne se sont pas aperçus qu'il était à contrat et ils lui ont accordé un permis tout simplement. On a laissé faire, cela allait bien jusque-là; il avait et son contrat avec la ville et son permis de la CTQ. Arrivent des pourparlers en vue de la fin du contrat du transporteur le 31 décembre d'une année avec la CITRSQ qui veut maintenant agrandir son territoire, qui veut desservir Saint-Jean-Christophe parce qu'elle a la possibilité de le faire. Ils s'entendent sur un prix raisonnable, etc. À ce moment-là, la municipalité de Saint-Jean-Christophe décide de faire affaires avec la CITRSQ. Elle dit, dans les délais prévus à son transporteur: J'arrête mon contrat à telle date, tel que prévu. La CITRSQ commence à faire le service, La Québécoise décide de continuer à opérer parce qu'elle dit qu'elle a un permis. Elle dit: C'est quasiment une expropriation déguisée que vous me faites. Je continue à opérer en parallèle et tous les dommages que vous me causez, je vous les impute. Voilà le litige. Ensemble, ils ont fini par s'entendre sur un prix de dédommagement. La Québécoise s'est retirée et c'est maintenant l'organisme de Lévis, la CITRSQ, qui dessert tout le territoire juridique.

M. Garon: Cela veut dire que, dans tout cas où il y a une entente entre une compagnie de transport et une municipalité et que la municipalité décide de laisser tomber la compagnie de transport pour en prendre une autre, vous considérez qu'il n'y a pas de problème.

M. Descôteaux: Quelquefois, il y a des ententes pour un an; d'autres fois, il y a des ententes pour deux ou trois ans. Celle-là était renouvelable annuellement. Mais c'est au risque du propriétaire de dire: Moi, j'ai investi. La Québécoise n'a pas pris de véhicules flambant neufs ni fait de gros investissements parce qu'elle n'avait pas un contrat à long terme.

M. Garon: Ce n'est pas cela que je veux dire. On a adopté une loi au printemps dernier qui touche justement à ces questions. Est-ce que vous voulez dire qu'en principe, chaque fois qu'une municipalité et une compagnie de transport concluent une entente et que l'entente est finie, la municipalité peut se retourner, laisser tomber la compagnie de transport et en prendre une autre?

M. Descôteaux: D'en prendre une autre, d'aller en soumissions publiques, oui, comme cela s'est passé dans la région de Montréal...

M. Garon: De signer avec une autre?

M. Descôteaux: De signer avec une autre.

M. Garon: Et vous trouvez que cela marche de même?

M. Descôteaux: Il n'y a plus de notion de permis lorsqu'une municipalité décide d'organiser ses propres services de transport pour ses citoyens. Il n'y a plus de notion de permis permanent comme on en avait auparavant. La notion de permis permanent a été abolie.

M. Garon: Pour vous, ce principe vaut pour toutes les municipalités du Québec.

M. Descôteaux: Pour toutes les municipalités du Québec, sauf que, pour avoir certains services de transport en commun, il y a des modalités d'application du programme. Une agglomération de 20 000 habitants, dont la principale agglomération a 12 000, comme la région de Rimouski, par exemple, pourrait être dotée d'un service de transport en commun. Ici, autour de Québec, c'est parce que les villes sont près d'une zone métropolitaine de recensement. Donc, elles ont le droit de se faire desservir même si elles n'ont pas 12 000; même si elles n'avaient que 4000 ou 5000 habitants, elles ont le droit d'avoir un service de transport en commun. Il y a toutes les modalités d'application du programme d'aide au transport en commun. Maintenant, le ministère, par le biais de la CITRSQ, subventionne le transport en commun à Saint-Jean-Christophe.

M. Garon: Ce n'est pas cela que je vous demande. Je vous dis: Dans tout cas de municipalité qui a 11 000 ou 12 000 de population, autour de cela, et qui a une entente avec une compagnie, lorsque l'entente est à terme, elle peut décider de s'engager avec une autre entreprise, quelle qu'elle soit, et pour vous autres il n'y a pas de problème.

M. Côté (Charlesbourg): Elles peuvent le faire.

M. Garon: N'importe où au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Descôteaux: Ce sont les villes qui sont responsables de l'organisation de leur transport, ce n'est pas nous. C'est un pouvoir municipal.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 212, vérifié. L'engagement 213.

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup...

Une voix:...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous

avez raison, l'engagement 214 est vérifié. L'engagement 215.

M. Garon: Ce sont de gros investissements. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 216.

M. Garon: À l'engagement 215, la traverse de Saint-Juste-du-Lac à Notre-Dame-du-Lac, combien y a-t-il eu de passagers pour l'année 1987?

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'année 1987, combien de passagers? Est-ce qu'on a cela, la traverse de Saint-Juste? On va vous fournir cela.

M. Garon: Est-ce que cette traverse-là est étudiée par le comité Hovington?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Elle fait partie du rapport Hovington.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 215 est vérifié. L'engagement 216?

M. Garon: Bien, sous réserve des chiffres que le ministre va nous fournir.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Toujours sous réserve des réponses du ministre. L'engagement 216?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 217?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 218?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 219?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 220?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 221?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 222?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 223?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 224?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 225?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 226?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 227?

M. Garon: Attendez un peu. L'engagement 226...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 226, oui.

M. Garon: C'est une moyenne différence. Un supplément de 150 000 \$, pour porter à 242 000 \$, c'est-à-dire qu'on passe de 92 000 \$ à 242 000 \$. Qu'est-ce qui s'est passé là-dedans?

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 226?

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 226...

M. Garon: L'étude environnementale a été plus coûteuse que l'étude totale de la route.

M. Côté (Charlesbourg): Révision complète de l'étude à la suite des demandes formulées par le ministère de l'Environnement, Nombreuses variantes de tracé, quatorze variantes de tracé analysées. C'est la fameuse bretelle à Duhaime! Nouveaux sondages en rivière, nombreuses analyses à reprendre ou à ajuster à la suite du délai écoulé entre l'étude préliminaire et l'étude définitive.

M. Garon: Ce n'est plus la bretelle à Duhaime, il n'est plus là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, c'est parce que celui qui avait fait exempter le tracé J de la CPTA, c'était M. Duhaime. Il n'y a pas grand monde qui a réussi à gagner contre vous, au Conseil des ministres; alors, dans ce cas-là il y a eu une exemption.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu un décret d'exemption de la CPTA du tracé de la bretelle J de l'autoroute 55, oui, monsieur. Gagez-vous votre ceinture?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vas-y pour tes bretelles.

M. Garon: La route n'a jamais été faite?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: La route n'a jamais été faite?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de cela qu'il est question. Je vous dis seulement qu'il y a eu une exemption de la CPTA.

M. Garon: La route n'a jamais été faite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un décret. Je vous dis que c'est une des rares fois que vous avez dû perdre au Conseil des ministres; peut-être que vous n'étiez pas là non plus.

M. Garon: La route n'a jamais été faite.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de ça que je vous parle, je vous parle de l'autre bout. Je ne vous dis pas que la route n'a jamais été faite.

M. Garon: La route n'a jamais été faite.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il a passé le décret, il a bloqué la route. Alors, si je comprends bien, l'engagement 226 est vérifié?

M. Garon: Avez-vous l'intention de la faire?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'ai moi-même mis fin à un débat de choix de tracé en disant qu'on prenait le J et qu'on allait faire face au Bureau d'audiences publiques en environnement avec le dossier. Quand est-ce qu'on va réussir à passer au travers? Je ne le sais pas, mais à tout le moins il m'apparaissait extrêmement important de

retenir ce tracé-là, compte tenu des nombreuses études qui ont été effectuées et payées par le ministère. On va déposer l'étude au mois de novembre et, après, ce sera entre les mains de l'Environnement et du bureau des audiences publiques. À n'en pas douter, il y aura très certainement des audiences publiques et là cela prendra des bretelles et des ceintures.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 226 est-il vérifié?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 227?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 228?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 229?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 230?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 231?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 232?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les engagements financiers pour août 1987 du ministère des Transports sont maintenant vérifiés. Nous abordons septembre.

M. Garon: Sauf l'article 113 en suspens.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Sauf l'engagement 113 qui est resté en suspens.

M. Garon: L'engagement 113.

Septembre

Le Président (M. Parent, Bertrand): Septembre 1987, maintenant. J'appelle l'engagement 56, à moins que M. le député de Lévis, ne nous dise que jusqu'à l'engagement 155...

M. Garon: Ah non! L'engagement 56 est vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 57?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 58?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 59?

Mme Bélanger: M. le ministre, la halte routière dans Lévis qui est subventionnée pour l'entretien... Les haltes routières n'ont pas été remises aux municipalités?

M. Côté (Charlesbourg): Cela doit être celle de l'autoroute, j'imagine? Il y a celle de l'autoroute 20 qui a fait l'objet d'entente. Sur les autoroutes, le ministère continue d'être propriétaire, mais confie l'entretien à un cantinier.

M. Paradis (Matapédia): Est-ce moins cher qu'avant?

M. Côté (Charlesbourg): C'est très économi- que pour le ministère des Transports.

M. Paradis (Matapédia): Merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela répond à vos questions? Cela va? L'engagement 58 est donc vérifié. L'engagement 59?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 60?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 61?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 62?

M. Garon: Le gars a un autre contrat là.

M. Côté (Charlesbourg): Tantôt, c'était le côté sud; là, c'est le côté nord.

M. Garon: Pardon?
(21 heures)

Le Président (M. Parent, Bertrand): Tantôt,

c'était le côté sud; là, c'est le côté nord.

M. Garon: J'ai vérifié cela ce matin.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 62 est vérifié. L'engagement financier 63, M. le député?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 64?

M. Garon: C'est toujours selon la directive?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Il n'y a rien d'exceptionnel là-dedans?

M. Côté (Charlesbourg): Oui toujours selon la directive.

M. Garon: Il n'y a rien de dérogoire?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 65?

M. Garon: Dans ce cas-ci, est-ce qu'on est dans la même situation?

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

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 66?

M. Garon: Même chose?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 67?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié. L'engagement 68?

M. Garon: On tombe encore dans les pellicules, un contrat négocié. Il y a des grades, le grade 1 - de haute intensité; ensuite, il y a la pellicule réfléchissante à structure lenticulaire de grade 2. Les grades qu'on choisit au Québec, est-ce qu'ils sont de même nature que les grades qui sont choisis aux États-Unis, par exemple, ou si on prend des catégories différentes?

M. Côté (Charlesbourg): On va avoir de la difficulté à trouver le gars qui a le grade pour nous répondre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine, c'est qu'on devrait normalement être capable d'avoir une communication téléphonique avec M. Beaupré avant 22 heures pour être capable de répondre à toutes vos questions.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Concernant les pellicules.

M. Côté (Charlesbourg): Concernant les pellicules.

M. Garon: Pourriez-vous me dire à quoi sert le grade 1 de haute intensité dont il est question à l'engagement financier 68?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Vous ne savez pas à quoi il sert?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela se dégrade. On pourrait les laisser en suspens parce qu'il y a tous les problèmes de pellicule. Je suggère de mettre en suspens les engagements 68 et 69, M. le député.

M. Garon: Oui, je serais d'accord pour les mettre en suspens.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On va suspendre les engagements sur les pellicules, les engagements 68 et 69.

M. Garon: J'aimerais que le ministre puisse nous dire, pour le grade 1 de haute intensité, dans quel cas on utilise ce grade-là.

M. Côté (Charlesbourg): On va s'assurer qu'un des spécialistes du ministère puisse répondre à ces questions.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On va les mettre en suspens temporairement en attendant 22 heures. Les engagements 68 et 69 sont donc suspendus. J'appelle l'engagement 70.

M. Garon: Je vous poserais une autre question. Aux engagements 68 et 69, pourriez-vous nous dire quelle est la différence de prix d'un grade par rapport à l'autre?

M. Côté (Charlesbourg): Même réponse.

M. Garon: On parle de 100 000 pieds carrés. Cela voudrait dire que l'autre grade serait presque quatre fois plus cher; l'un à 1,07 \$ et l'autre à 3,88 \$.

Le Président (M. Parent, Bertrand): La différence est de 2,81 \$ le pied.

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas, 3,56 \$ le pied carré pour le grade 1; l'autre, c'est 0,985 \$ le pied carré, quatre fois. L'explication possible, c'est que la pellicule devant servir aux grands panneaux est plus dispendieuse, donc de grade 1, alors que la pellicule pour le petit panneau, quant à elle, est d'un grade différent et est moins dispendieuse.

M. Garon: En Ontario, pour les grands panneaux, quel grade prennent-ils?

Des voix: Ha, ha, ha.

M. Garon: ...surpris de la réponse.

Des voix: Ha, ha, ha.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'en ai aucune idée et je ne voudrais pas donner la réponse que j'ai donnée à mes fonctionnaires.

M. Garon: Au fond, il s'agit de savoir si nous ne sommes pas en train de prendre une Cadillac alors qu'une voiture moyenne ferait.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que j'ai eu l'occasion de rencontrer des Belges qui étaient implantés à Drummondville et qui ont tenté d'implanter chez nous... Comment s'appelle-t-elle? La firme Yvan Pâques. Les Belges sont quand même assez avant-gardistes sur le plan de la signalisation routière.

M. Garon: Je ne sais pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, certainement.

M. Garon: L'avez-vous vérifié?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ah oui!

M. Garon: Vous y êtes allé?

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, j'y suis allé.

M. Garon: Je pensais que vous étiez allé dans la région parisienne.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, finalement, j'en suis sorti. Si jamais vous y allez, je vous

invite à sortir parce qu'il y a d'autres choses ailleurs.

M. Garon: Vous êtes allé manger une moule et une frite en Belgique.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Certainement. Je vous invite à aller dans le quartier des bouchers, il y a de quoi y séjourner pendant plusieurs jours.

M. Garon: Dans le quartier des bouchers?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Non?

M. Garon: Bien, depuis que je suis dans le transport, je visite un peu moins les bouchers, alors...

Des voix: Ha, ha, ha.

M. Côté (Charlesbourg): Les Belges, quant à eux, trouvaient que le procédé 3M ne donnait pas le rendement qu'eux-mêmes étaient capables d'offrir avec leur produit. Alors, lorsqu'on dit qu'on a peut-être une Cadillac par rapport à ce dont on a besoin, je suis loin de... On peut se poser la question.

M. Garon: Non, moi, je pense aux Ontariens. Je ne pense pas aux Belges, je pense aux Ontariens et aux Américains, aux Etats environnants.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, que ce soit pour les Belges, les Américains, les Québécois ou les Ontariens, un panneau de circulation, pour donner de l'information aux gens et en termes de luminosité, c'est le même panneau. Donc, c'est le même message qui va à l'individu et c'est le même conducteur, et bien souvent dans des conditions similaires. Alors, au-delà de cela, c'est une question de pellicule. Si le député de Lévis trouve que nous sommes trop mariés avec 3M et qu'on devrait...

M. Garon: Je ne donne pas les réponses, je suis là pour poser des questions.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais, comme cela revient tout le temps, sortez-le si vous avez des choses, cela ne me dérange pas. S'il y a des choses qui vous tracassent, posez toutes les questions, soyez bien libre et nous vérifierons. S'il y a des choses pas correctes qui se passent, nous allons vérifier.

M. Garon: Bien, vous allez me donner des réponses?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Alors, on va laisser les engagements 68 et 69 en suspens. Conti-

nuons.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Nous avons déjà suspendu les engagements 68 et 69. J'appelle l'engagement 70.

M. Garon: Il y a combien d'appareils là-dedans? La flotte d'avions-citernes couvre combien d'appareils? Dix-neuf? Cela fait 100 000 \$ par appareil par année. J'ai posé une question. Combien y a-t-il d'appareils qui sont couverts par ce contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Dix-sept.

M. Garon: Dix-sept?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et antérieurement, aux années... Le contrat précédent était avec qui et à quel coût.

M. Côté (Charlesbourg): Il était avec Quebecair.

M. Garon: À quel coût?

M. Côté (Charlesbourg): Même ordre de grandeur.

M. Garon: C'était pour cinq ans également, le contrat antérieur?

M. Côté (Charlesbourg): C'était pour cinq ans.

M. Garon: Même ordre de grandeur, cela veut dire quel prix? On a un prix fixe, là: 11 599 690 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'était même un peu plus cher, parce qu'on a diminué le nombre de personnes qui étaient affectées à cela. Le nombre de personnes est passé de 31 à 28. C'est donc moins cher que c'était.

M. Garon: Par ailleurs, vous fournissez un entrepôt, je pense, maintenant?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-dire qu'on payait 450 000 \$ avant à Quebecair pour l'entrepôt de Montréal et on paie maintenant 300 000 \$.

M. Garon: Il n'y a pas de subvention pour la construction de l'entrepôt?

M. Côté (Charlesbourg): Non, monsieur. Cela a été un des bénéfices que nous avons obtenu de la privatisation de Quebecair: 150 000 \$ de moins de loyer et pas de subvention, c'est clair. L'avantage, pour vous qui êtes un grand défenseur de la région de Québec, c'est que, si vous

voyez à côté du service aérien un hangar exceptionnel qui a été construit, c'est moitié pour l'entretien des CL-215 et moitié pour rapatrier à Québec l'entretien d'un certain nombre d'avions de la flotte de Conifair.

M. Garon: Vérifié.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Jusqu'à nouvel ordre.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 71?

M. Garon: L'engagement 71, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 72?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 73?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 74?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 75?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 76?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 77?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 78?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 79?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 80?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 81?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 82?

M. Garon: Attendez un peu. Un instant, s'il vous plaît! L'achat d'une planteuse et d'une arracheuse de poteaux de signalisation. Il me semble que ce n'est pas la même compagnie que celle que vous nous avez mentionnée ce matin quand vous avez dit que vous aviez fait faire un devis pour une planteuse et une arracheuse. Là, cela me frappe, ce n'est pas la même compagnie. Donc, il y avait plus d'une compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): À quoi? À 82, cela?

M. Garon: Oui, 81 par rapport à... Ce matin, je ne me rappelle pas le numéro, mais ce n'était pas cette compagnie qui avait développé une arracheuse et une planteuse. Il y en avait douze d'achetées à une compagnie, mais sans soumission. Vous avez dit que le ministère avait travaillé avec cette compagnie pour développer la planteuse et l'arracheuse et là, on vient de découvrir d'un coup sec qu'il y en a une autre qui en fait. Il y en a d'autres aussi: Industries Gomar et Industries Samson inc.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce possible qu'on s'en soit fait passer une petite vite ce matin?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Si jamais il y en a une vite qui est passée, cela n'a pas été intentionnel. Non, ce qu'on me dit, c'est que, ayant développé... Parce qu'il s'est quand même écoulé des mois depuis qu'on s'est parlé de la planteuse ce matin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est le prototype qui a été développé. On est allé, semble-t-il, en soumission, sur invitation, et c'est un autre qui l'a obtenu.

M. Garon: Vous n'avez pas invité la compagnie qui vous a aidés à développer votre planteuse et votre arracheuse?

M. Côté (Charlesbourg): Elle était dans les dix et elle n'a pas soumissionné.

M. Garon: Quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, elle était dans les dix et elle n'a pas soumissionné; c'était une planteuse.

M. Garon: Il y en avait douze ce matin.
(21 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): Il y en avait douze

ce matin. Est-ce qu'on a la certitude qu'elle était parmi les dix? Avis de recherche pour les pellicules et la planteuse.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il a des problèmes avec ses pellicules et ses planteuses. Alors, on va laisser l'engagement 81 en suspens, le temps que...

M. Garon: Le temps que notre secrétaire nous dise ou que quelqu'un du ministère nous retrouve celle de ce matin. Je ne me rappelle pas le numéro.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il serait intéressant d'avoir le prix pour comparer. On va passer à l'engagement 82 et on y reviendra. J'appelle donc l'engagement 82.

M. Garon: L'engagement 82...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y a des questions sur l'engagement 82, M. le député?

M. Garon: Pourriez-vous me dire ce que fait cet appareil-là à l'aéroport de Québec? Contrat pour l'achat d'un chariot élévateur électrique avec fourches extensibles...

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui vous impressionne, ce sont les fourches extensibles?

M. Garon: ...incluant un système de ciseaux rétractables.

M. Côté (Charlesbourg): À batterie.

M. Garon: Que fait cet appareil-là?

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est un "lift truck".

M. Garon: ...qui s'approche des avions?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On a trouvé des arracheuses à l'engagement 43 de novembre 1986, M. le ministre. On a acheté douze arracheuses pour 76 000 \$...

M. Garon: Des petites arracheuses.

Le Président (M. Parent, Bertrand): ...avec la firme Allan...

M. Côté (Charlesbourg): C'étaient des usagées, alors que celle-là est neuve.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous avez acheté douze...

M. Garon: Je ne comprends pas trop. Ce matin, vous disiez que c'était un prototype et là vous dites que c'étaient douze usagées.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis tout mêlé, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): Bon, alors on recommence.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un qualificatif ce matin qui était extrêmement important. Donc, c'est au mois de novembre 1986, l'engagement 43, 76 000 \$ pour douze arracheuses hydrauliques et douze planteuses hydrauliques modifiées. Alors, modifiées, c'était usagées? Cela empire le mal: 24 pour 76 000 \$ par rapport à une à 26 000 \$, sauf que celle à 26 000 \$ est neuve.

M. Garon: Quelle était la modification?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que ce n'était pas dans le cas de la fourche...

M. Garon: Non, non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Comme ça, l'histoire que vous nous avez contée ce matin n'était pas correcte?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, c'est-à-dire que M. Michaud me dit qu'elle était correcte. On n'a peut-être pas assez insisté sur la modification, ce matin.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Voilà!

M. Garon: Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): M. Beaupré sera ici dans 20 minutes. Alors, on nous dit qu'il pourra parler à la fois des pellicules et de la planteuse.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est le spécialiste des planteuses.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Alors...

M. Garon: Je comprends que pour celles-là on dise "modifiées". Ici, on spécifie qu'elle est neuve, c'est marqué.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, vérifié?

M. Garon: Donc, s'il y a plus d'une compagnie qui fait des neuves, il doit y avoir plus d'une compagnie qui est capable de modifier des vieilles.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est logique. 144 pouces?

M. Garon: Pas dire des vieilles, mais des usagées.

M. Côté (Charlesbourg): C'est peut-être logique. Là, on réussit tous à se mêler. Avant de me faire planter plus loin, est-ce qu'on peut suspendre le temps d'attendre M. Beaupré qui pourra donner les explications?

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 81 est suspendu. On revient donc à l'engagement 82.

M. Côté (Charlesbourg): À l'engagement 82, c'est un chariot qui sert au service aérien, qui sert à aller dans le service des pièces puisqu'il y a six étages de pièces. Donc, c'est une certaine flexibilité et une mobilité en hauteur pour atteindre les six niveaux. C'est la cabine qui monte.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-il exact que 48 soumissions ont été demandées?

M. Côté (Charlesbourg): 48 demandes, oui.

M. Garon: Combien y en a-t-il eu de conformes?

M. Côté (Charlesbourg): Une.

M. Garon: Seulement une?

M. Côté (Charlesbourg): Une.

M. Garon: Aucune autre n'était conforme?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les spécifications étaient...

M. Garon: Ce devait être de drôles de spécifications.

M. Côté (Charlesbourg): On voit les explications, vous en avez là.

M. Garon: Oui, mais...

M. Côté (Charlesbourg): Non conforme parce qu'on demandait une fourche de 60 pouces et qu'on nous en a fourni une de 42. Non conforme parce que le rayon de braquage demandé est de 84 pouces et qu'on offre 87,37. Non conforme: capacité demandée de 5000 livres à 144 pouces et on offre 4000 livres à 210 pouces.

M. Garon: Ce n'est pas si pire: 210 pouces de longueur pour 4000 livres. Qu'est-ce que cela donne quand la fourche n'est étendue qu'à

Une voix: Elle monte en hauteur à 144.

M. Garon: Je pose la question sans savoir la réponse. Est-ce qu'il s'agit de spécifications telles que, même si on le demande à 48, il n'y en a qu'une seule qui peut offrir ce produit-là? Est-ce qu'on a présenté un genre de fourchette? Je ne le sais pas, moi.

Le Président (M. Parent, Bertrand): C'est quand même curieux que 48 entreprises soient venues soumissionner et qu'une seule soit conforme.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a sept. 48 ont demandé les documents, sept ont soumissionné et une était conforme.

M. Garon: Cela fait drôle.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il faut être conscient que celles qui ont décidé de ne pas soumissionner se sont aperçues qu'elles étaient incapables de fournir le produit, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les spécifications devaient être tellement serrées qu'on faisait affaires avec une compagnie.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il y a tout de même sept compagnies qui ont soumissionné.

M. Garon: Oui, mais pas une n'était capable de répondre aux spécifications.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il semble qu'aucune ne répondait précisément aux spécifications. C'est un drôle d'appareil.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que vous voulez savoir, là?

M. Garon: C'est un peu surprenant, vous savez, qu'on demande 48 soumissions, que sept soient reçues et que, sur les sept, une seule soit conforme. On a un peu l'impression que les spécifications étaient tellement précises qu'un seul soumissionnaire a pu y répondre favorablement.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous dis bien franchement que c'est la première fois que je vois ça.

M. Garon: Je ne porte pas d'accusation. Je dis simplement qu'à sa face même cela fait drôle.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, on va aller chercher des informations et on va tenter...

M. Garon: Je voudrais vous demander s'il était nécessaire de spécifier un produit aussi précis ou si on n'aurait pas pu spécifier - là, je n'ai pas la réponse - une fourchette. Quand on dit 5000 livres, c'est évident que 5000 livres, c'est plus fort que 4000. Mais on dit que ce sont des fourches. Regardez, on demande un rayon de braquage. C'est pour tourner, ça. Qu'est-ce que veut dire braquage? C'est pour tourner? On demande 84 pouces et on offre 87,37 pouces. Pour l'autre, on dit que la capacité...

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pourriez-vous nous fournir des informations additionnelles, M. le ministre?

M. Garon: Est-ce que 5000 livres à 144 pouces, c'est l'équivalent de 4000 livres à 210 pouces?

M. Baril: Si eux mettent pour 5000 livres de matériel à la fois, il faut un "lift" capable d'aller chercher 5000 livres à cette hauteur-là. Même si l'appareil allait à 210 pouces et levait 4000 livres, il ne pourrait pas lever la palette en haut. Il ne pourra pas la lever.

M. Garon: Ah!

M. Baril: J'en ai six et c'est ceux-là que j'ai achetés.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! Celui qu'on a acheté?

M. Baril: Oui. Il n'y a pas d'autres compagnies qui le font. Il vire sur lui-même sur quatre pieds, ou à peu près.

M. Garon: Non, dans sept pieds; 84 pouces, c'est sept pieds.

M. Baril: Non, mais il est peut-être plus gros, vu qu'il monte à douze pieds.

M. Garon: En tout cas, j'aimerais que le ministre nous dise comment il se fait qu'on arrive à un seul... Est-ce qu'on savait au point de départ que cela ne donnait rien d'aller en soumission, qu'il y avait seulement un fournisseur possible ou bien...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais avoir de la misère à vous fournir la réponse, à savoir si on le savait au départ, parce que je n'ai pas l'impression qu'il y a bien des gens qui vont être capables de me dire qu'ils le savaient. Je ne m'illusionne pas. Je vais tenter de vous obtenir des renseignements additionnels.

M. Garon: D'accord, merci.

M. Côté (Charlesbourg): Au sujet de la traverse Saint-Juste-du-Lac, vous m'avez demandé le nombre de passagers. C'est entre 30 000 et 35 000 annuellement.

M. Garon: C'est pas pire.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 83.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 84?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié, vous voulez dire?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 85?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 86?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 87?

M. Garon: Est-il exact que le gouvernement serait sur le point de modifier la directive 11-78 qui pourrait permettre de ne pas retourner en soumission lors de l'échéance d'un contrat si le même entrepreneur décide de poursuivre le travail à un prix inférieur à l'estimation du ministère? La directive 11-78 concerne les contrats de déneigement.

M. Côté (Charlesbourg): Sur la question que vous posez quant à la possibilité de renégocier un contrat avec un entrepreneur qui en a déjà un, donc à l'expiration de son contrat, cela fait déjà partie de la directive actuelle.

M. Garon: Sans retourner en soumission?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Même s'il a eu le contrat durant trois ans?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais c'est toujours au même prix plus l'indexation que reconnaît le Conseil du trésor annuellement, qu'il y en ait ou qu'il n'y en ait pas.

M. Garon: Mais actuellement, on n'est pas obligé de retourner en soumission ou est-ce que

la directive a déjà été changée?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Est-ce qu'actuellement il faut retourner en soumission ou si on peut le faire sans...

M. Côté (Charlesbourg): On peut le faire dans la directive actuelle.

M. Garon: Qui date de quand?

M. Côté (Charlesbourg): De l'an dernier.

M. Garon: La directive 11-78 a été changée? Ils ne savent pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été modifié il y a deux ans.

M. Garon: Auparavant, il fallait retourner en soumission.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Les occasionnels, les entrepreneurs...

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Pour les occasionnels, la politique que le gouvernement a adoptée, c'est qu'après telle période, c'est terminé, vous retombez dans le "pot" commun. Là, vis-à-vis de l'entrepreneur, ce serait une politique différente. On ne redonnera pas la chance au coureur au bout de telle période.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je comprends de la directive, c'est que cela peut se faire, point. C'est donc un contrat qui est allé en soumission publique, qui peut être négocié pour un renouvellement de contrat et qui, à l'échéance du renouvellement, devra obligatoirement aller en soumission publique. Mais on se comprend bien, c'est au même taux plus l'indexation reconnue par le Conseil du trésor qui, elle, est reconnue annuellement, selon qu'on demande une indexation ou non.

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir le numéro de la directive et en avoir une copie, s'il vous plaît?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même numéro, 11-78.
(21 h 30)

M. Garon: Ce n'est plus 11-78, cela a dû être remplacé ou amendé par quelque chose.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est 11-78, mais avec des amendements.

M. Garon: Amendé...

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez l'avoir à jour?

M. Garon: Oui, l'ancienne et la nouvelle, les deux, pour voir un peu la différence.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous sortir même un tableau comparatif des deux...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour vous éviter de perdre des heures à analyser...

M. Garon: Cela marche.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour trouver des choses qui n'existeraient pas.

M. Garon: D'accord, merci.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les engagements 87 et 88 sont donc vérifiés. J'appelle l'engagement 89.

M. Garon: C'est la même chose.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié? Cela va?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 90?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 91?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 92?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 93?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 94?

M. Garon: Attendez un peu, l'engagement 94, je ne sais pas si c'est la même chose? Non. Vérifié quand même.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 95?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 96?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 97?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 98?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 99?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 100?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 101?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 102?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 103?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 104?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 105?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 106?

M. Garon: À l'engagement 106, j'essaie de comprendre un peu ce que cela veut dire. On parle d'une longueur de 127 kilomètres, alors que les travaux... On a l'impression que le sable va être tamisé à un seul endroit. On dit: Contrat pour travaux de tamisage de sable brut et mélange de sable tamisé...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une réserve.

M. Garon:... et sel...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est une réserve.

M. Garon: À un seul endroit. Ce n'est pas tamisé sur 127 kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: Ah bon! C'est mal rédigé. D'accord, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour l'engagement 106. L'engagement 107?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 108?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 109?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 110?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 111?

M. Garon: Sainte-Anne-des-Monts. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 112?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 113?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 114?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 115?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 116?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'enga-

gement 117?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 118?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 119?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 120?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 121?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 122?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 123?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 124?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 125?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 126?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 127?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 128?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 129?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 130?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 131?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 132?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 133?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 134?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 135?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 136?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 137?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 138?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 139?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 140?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 141?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 142?

M. Garon: Attendez un peu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Attendez un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des subventions au transport scolaire.

M. Garon: La Chaudière, 7 000 000 \$. On a des enfants, nous, que voulez-vous?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que l'engagement 142 est vérifié, M. le député de Lévis?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 143? M. le ministre, les articulés, c'était strictement sur Montréal-Québec, cette expérience-là. Les autres expériences avec, par exemple, les commissions de transport comme la STRSM?

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont deux dossiers complètement différents: celui de Québec-Montréal avec Voyageur est un articulé interurbain dont la valeur de chaque autobus varie entre 600 000 \$ et 700 000 \$, alors que, dans le cas des expériences vécues, STRSM, STCUM, Québec, c'est avec Van Houtte, avec Renault, qui sont des autobus articulés urbains dont les prix varient entre 200 000 \$ et 320 000 \$.

Dans le cas de l'urbain, c'est limité...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'interurbain avec Voyageur, cela a donné quoi comme résultat?

M. Côté (Charlesbourg): Les premiers prototypes sortent de l'usine au mois de septembre, je crois, et devraient être en opération ces jours-ci sur le trajet Québec-Montréal. Les premières commandes, c'est 12, si mes souvenirs sont bons. Initialement, cela devait être 20. On a maintenu 20, mais, d'abord, une première phase d'expérimentation avec 12 pour Voyageur, parce que Voyageur considérait qu'il y avait eu beaucoup de transfert modal quant aux usagers et qu'il y avait une perte de clientèle assez appréciable sur le trafic. Elle espérait avec l'autobus interurbain regagner du trafic et éventuellement ajouter les huit autres.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que c'est subventionné à 100 %?

M. Côté (Charlesbourg): Non, à 35 % du coût d'achat.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 143 est vérifié. L'engagement 144?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 145?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 146?

M. Garon: Un instant L'engagement 144?

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui.

M. Garon: Comment cela fonctionne le contrat pour qu'on dise: "compenser une diminution de l'augmentation des tarifs"?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de CTMA?

M. Garon: Je regarde ce qui est écrit: "pour compenser une diminution de l'augmentation des tarifs appliquée par l'opérateur de la desserte". Il les a augmentés, les tarifs ou il les a diminués?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il les a augmentés.

M. Garon: Mais "pour compenser une diminution de l'augmentation"?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Vous payez un plus gros pourcentage du transport qu'avant?

M. Côté (Charlesbourg): Pour vous mettre en situation, CTMA achète un nouveau bateau, demande de négocier avec nous un contrat de dix ans d'opération avec un montant annuel à être versé inclus au contrat pour la desserte Montréal-Îles-de-la-Madeleine, 38 voyages par année. Le bateau est mis en opération aux environs de mai 1987, remplaçant le bateau Madeleine qui était moins facile d'opération. La compagnie a décidé de faire subir aux Madelinots 30 % d'augmentation du coût de transport des marchandises vers les Îles-de-la-Madeleine. Alors, je n'ai pas besoin de vous dire que cela sautait haut et que, pour eux, c'était inacceptable.

Le 1er juillet 1987 je me suis rendu aux Îles-de-la-Madeleine pour examiner la situation. On s'est rendu compte alors que le rodage de la compagnie avec le nouveau bateau n'était pas fait et qu'il pouvait y avoir des conséquences assez fâcheuses pour à peu près tout le monde.

M. Garon: Un bateau fabriqué où?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un bateau qui a été acheté en Grèce, qui a été transformé aux

Îles-de-la-Madeleine par des Madelinots durant l'hiver 1986-1987. Finalement, ce qu'on avait accepté de faire, c'est supporter une partie de cette période de rodage en ajoutant 200 000 \$ sur une base annuelle pour le reste des voyages à effectuer de façon que la compagnie absorbe une partie de l'augmentation, les usagers et le ministère aussi.

M. Garon: La subvention totale pour l'année, c'est de combien?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 1 900 000 \$ et quelque.

M. Garon: Qui sont les actionnaires de CTMA?

M. Côté (Charlesbourg): Des gens des Îles-de-la-Madeleine.

M. Garon: Il ne doit pas y en avoir plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a, quand même, un bon nombre dont M. Delaney.

M. Garon: Lequel? Il y en a plusieurs là-bas.

M. Côté (Charlesbourg): Paul

M. Garon: Paul. Ah! Le même à qui vous avez vendu Madelipêche?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, vous semblez le connaître. Vous avez peut-être des raisons particulières de le connaître plus que moi.

M. Garon: Je vous le demande, tout simplement. Il semble qu'il y a rien que des affaires en rodage.

M. Côté (Charlesbourg): Il doit y avoir Roméo Cyr aussi, j'imagine, et un M. Cormier que j'ai, d'ailleurs, à nouveau rencontré mardi dernier puisque je me suis rendu aux Îles-de-la-Madeleine faire le bilan.

M. Garon: M. Cormier, c'est le gérant de la caisse populaire?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai plutôt l'impression que c'est son père.

M. Garon: Mais vous l'avez payé pourquoi, parce qu'on dit: "à titre d'aide financière pour compenser une diminution d'augmentation des tarifs"? C'est pour roder ou c'est pour payer une partie du transport?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce que la compagnie voulait, c'est augmenter de

30 % les tarifs...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...ce qui était inacceptable, ce qui n'allait pas dans les prévisions originales. Une bonne partie de l'augmentation des tarifs devait compenser une période de rodage qui était un peu plus difficile que prévue au niveau de la compagnie. C'est sous cet angle que nous avons examiné le dossier et que nous avons décidé d'intervenir sur une base annuelle de 200 000 \$, mais en payant les voyages effectués, ce qui signifie que, si mes souvenirs sont bons, c'est 126 000 \$ que nous avons payés effectivement.

M. Garon: Est-ce que vous êtes allés en soumissions là-dessus?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pour cette desserte-là, non. Parce qu'on a toujours...

M. Garon: Mais comment est-ce que cela fonctionne? Pour la Basse-Côte-Nord, c'est un système et, pour les Îles-de-la-Madeleine, c'est une autre façon?

M. Côté (Charlesbourg): Ah, nous avons continué le système que vous avez encouragé.

M. Garon: Pas sur la Côte-Nord.

M. Côté (Charlesbourg): Non, sur la Côte-Nord, nous sommes allés en soumissions publiques et vous alliez en soumissions publiques, alors qu'aux Îles-de-la-Madeleine, c'est une négociation directe avec CTMA, que vous avez faite à l'époque et qu'on a continué de faire. Le problème qu'on avait avec CTMA, c'était que, chaque année, il fallait toujours retourner devant le Conseil du trésor pour une subvention annuelle. C'était une bataille continue chaque année, une bataille pour avoir accès aux livres, une bataille pour être capable de passer au Trésor une subvention qui, de toute façon, arrivait toujours in extremis, à la veille du départ du bateau. Lorsque la proposition est venue de CTMA de faire l'acquisition d'un nouveau bateau en remplacement du Madeleine, qui était complètement déphasé comme bateau, donc d'offrir à la population une qualité de service supérieure à ce qu'elle avait auparavant, nous avons accepté de négocier avec eux un renouvellement d'entente de dix ans, un contrat extrêmement serré qui cause des problèmes d'application au moment où l'on se parle. Il y a eu encore des soubresauts d'augmentation de tarifs au cours de l'été et la Commission des transports du Québec a statué que l'augmentation des tarifs ne devait pas être supérieure à 8 % pour l'année en cours. Alors, tout cela fait que la marge de manoeuvre de CTMA dans l'exécution dans ce contrat est assez serrée, est assez

difficile.

(21 h 45)

M. Garon: Vous n'avez pas eu l'idée - pour dix ans, c'est assez long - d'aller en soumission?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, dans le cas de dix ans, c'était pour assurer le paiement du bateau, qui n'est pas un bateau neuf, mais qui a encore une vie utile d'une vingtaine d'années, que les gens des Îles-de-la-Madeleine s'étaient procuré.

M. Garon: Oui, mais dix ans, c'est un beau contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Dix ans, c'est un beau contrat, mais je peux vous dire...

M. Garon: À ce moment-là, aller en soumissions aurait peut-être donné la chance à d'autres de se mesurer à CTMA.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que ce qu'on a considéré, c'est que les gens des Îles-de-la-Madeleine pouvaient continuer à être desservis par des gens des Îles-de-la-Madeleine et par une compagnie qui les a bien desservis, quand même, au fil des années et qui était là.

M. Garon: Vous ne faisiez pas confiance à leur dynamisme pour remporter la soumission?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas nécessairement cela. Si on était en soumissions publiques, cela aurait peut-être fini avec une soumission plus élevée que celle-là et que les prix que nous avons, parce qu'avec les prix que nous avons actuellement, ils ont de la difficulté à arriver.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous avez d'autres questions, M. le député?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Nous pourrions peut-être immédiatement passer à des réponses qui...

M. Garon: On pourrait peut-être terminer septembre, il n'en reste pas beaucoup.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Parce qu'il a fait venir quelqu'un. Il faudrait l'entendre avant 22 heures. Alors, rapidement, l'engagement 145?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 146.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 147.

M. Garon: À l'engagement 147, qu'est-ce qui a justifié une aussi grosse augmentation de 290 000 \$ par rapport à un contrat de 1 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer de vous trouver cela.

M. Garon: C'est pour "des travaux de reconstruction du pont, de la rivière Sainte-Anne et des approches". Donc... *

M. Côté (Charlesbourg): Bon, variations diverses. Les ouvrages du contrat ont varié en plus ou en moins occasionnant les augmentations suivantes: bordereau no 1 - où est-il, fouille-moi - augmentation de 25 000 \$ - que contient le bordereau no 1? - dans le terrassement. Avenant no 1: frais de signalisation et de surveillance, protection assurée au public: 21 000 \$. J'imagine que cela, c'est le pont qui est tombé, à un moment donné? Avenant no 2: pierres minées par la construction d'une digue de protection, 61 000 \$. Avenant no 3: béton sous la culée no 3: 131 000 \$.

M. Garon: Béton quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Sous la culée no 3; stabilisation de la culée. Si mes souvenirs sont fidèles, il y a eu un problème de crue au printemps à ce pont et cela a occasionné des problèmes de minage des piliers qui avaient été coulés à l'automne; c'est ce qui fait qu'il y a des écarts importants au niveau de la réalisation, car il y a un certain nombre de choses qu'on est obligé de reprendre. On est même passé près de perdre ce qui avait été fait.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, est-ce qu'il y a d'autres informations? Est-ce que l'engagement 147 est vérifié?

M. Côté (Charlesbourg): C'est essentiellement cela, M. le Président. Protection de l'ouvrage qui avait été amorcé, qui avait subi des dommages importants compte tenu de la crue des eaux.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié, M. le député de Lévis?

M. Garon: Vérifié. J'aimerais revenir à 146 rapidement, parce que les coûts... C'est 40 000 \$ additionnels, ce n'est pas 100 000 \$. D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, l'engagement 147 est vérifié. L'engagement 148?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 149?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 150?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 151?

M. Garon: Ho! Il s'agit d'un montant additionnel de 1 350 000 \$ pour la desserte aérienne de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, pour porter le montant total à 4 120 000 \$. Cela veut dire que c'est une augmentation, à toutes fins utiles, de 50%. La desserte aérienne est faite par qui?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! C'est le dernier contrat.

M. Garon: Oui, oui. D'accord. On va arrêter là, si vous voulez, parce que vous avez fait venir le fonctionnaire.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, il n'y a pas de problème, on terminerait le mois. M. Michaud peut donner l'explication.

M. Michaud: Il y a un nouveau contrat avec Quebecair, qui a été signé à partir du 1er septembre 1987. Donc, cela prenait des crédits additionnels de 66 000 \$ pour terminer jusqu'au 31 août 1987 l'ancien contrat. Donc, cela prenait un décret pour le...

M. Garon: Mais le premier contrat, là, à l'engagement 151, c'est pour porter à 4 120 000 \$, donc, un supplément de 1 350 000 \$. Quelle période couvrirait ce contrat?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On parle du premier supplément à l'engagement 151.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, l'engagement 151.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Étant donné qu'à l'engagement 151 il y a quand même plusieurs questions, je suggérerais qu'on le reporte à une prochaine séance.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Étant donné qu'on devra ajourner à 10 heures, afin de permettre aux gens que vous avez fait venir pour donner les explications à M. le député de Lévis sur deux, trois dossiers, particulièrement sur les pellicules et aussi sur les... Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais peut-être inviter M. Beaupré à se joindre à nous. M. le Président, si je peux résumer. Première question, on a dit que ce qu'on connaissait, c'est qu'il y avait la compagnie 3M plus une compagnie japonaise qui développait des pellicules. Vous nous avez parlé d'une compagnie américaine Fasson qui existait et vous avez posé la question à savoir pourquoi on faisait affaire avec 3M.

M. Garon: J'ai demandé surtout s'il y avait...

M. Côté (Charlesbourg): D'autres...

M. Garon: ...compagnies que 3M...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: ...qui faisaient les pellicules.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Et vous avez parlé des grades.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pourquoi le grade 1, pourquoi le grade 2?

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): M. Beaupré est responsable du service de la signalisation.

M. Beaupré (Claude): La réponse à: Est-ce qu'il y a plusieurs compagnies? Oui. Il y a la compagnie Mitsubishi dans le produit japonais. Il y a la compagnie Fasson aux États-Unis et la compagnie 3M dont le ministère a essayé les pellicules. Avec le produit japonais on a acheté pour 400 000 \$ de pellicules il y a six ans. La pellicule a noirci au bout de deux ans sur le réseau routier. On a été obligé d'enlever tous ces panneaux-là et de les remplacer par des nouveaux. Cela a été pour le ministère une perte évaluée à environ 7 000 000 \$ à 8 000 000 \$ à l'époque parce que la pellicule est seulement une partie de la signalisation. Disons que tout le support et la main-d'oeuvre qui sont inclus dans cela ont fait que les pertes étaient beaucoup plus importantes que le coût de la pellicule elle-même. À partir de ce moment-là on est devenu très... Pardon?

M. Garon: Est-ce que le produit était garanti?

M. Beaupré: Oui, oui, c'était garanti. Cela a pris plusieurs années à régler le dossier. Le ministère a été remboursé pour la pellicule. On a obtenu une autre quantité équivalente de pellicules qu'on utilise actuellement. Par contre, nous sommes devenus très prudents dans l'achat de pellicules qui n'avaient pas été testées en laboratoire et sur la route. À ce moment-là, on a

fait des investigations aux États-Unis pour savoir, parmi les États qui utilisaient plusieurs types de pellicules, de quelle façon ils s'y prenaient pour tester les pellicules de façon à en connaître la durabilité et à être capables d'identifier à l'avance par des essais raccourcis un peu les problèmes qu'on pourrait vivre sur le réseau routier. On a découvert une méthode utilisée en Floride et, depuis l'an dernier, on a demandé à plusieurs compagnies de nous fournir des pellicules pour amorcer une étude qui devrait durer environ trois ans pour connaître les pellicules qui pourraient être utilisables sur le réseau québécois.

En ce qui concerne Fasson, on a testé le produit seulement en laboratoire. On l'a quand même mis sur nos bancs d'essai à l'extérieur depuis l'an dernier, sauf que plusieurs pellicules ne passaient pas les tests en laboratoire.

M. Garon: Aux États-Unis, est-ce qu'ils en vendent ou est-ce seulement 3M qui en vend?

M. Beaupré: Disons qu'en Ontario et aux États-Unis plusieurs types de pellicules sont vendues. Cela dépend un peu des systèmes. En Ontario, toute la province est régionalisée; donc, les achats sont régionalisés. Les achats sont différents d'une province à l'autre. Les contrôles de qualité sont beaucoup plus faibles, un peu comme dans les peintures et ces choses-là, à ce moment-là, les produits qui ne sont pas bons ne sont pas identifiés dans ce système.

M. Garon: Voulez-vous dire que, pour la signalisation routière du Québec, vous considérez que les tests du Québec sont supérieurs à tout ce qui se fait en Amérique du Nord?

M. Beaupré: Je n'ai pas dit en Amérique du Nord. J'ai dit que, pour les tests qu'on est en train de faire, l'idée nous vient de la Floride. Ces tests sont faits actuellement en Floride. Alors, on a un peu calqué ces tests; on en a ajouté pour correspondre au climat québécois, mais ce sont des tests à peu près semblables, sauf qu'ils ne se font pas au Canada.

M. Garon: Vous dites que vous prenez les tests de la Floride. Je ne comprends pas. Il n'y a pas trop trop le climat québécois en Floride. Je comprends qu'il y a beaucoup de Québécois qui y sont.

M. Beaupré: Non. On a ajouté des essais pour compenser, justement, les différences de climat. Mais la raison pour laquelle la Floride fait plus de tests, c'est parce que le département des transports de la Floride est plus avancé. C'est l'un des plus avancés aux États-Unis; c'est la seule raison. Cela dépend un peu des...

M. Garon: Combien de compagnies vendent des pellicules en Amérique du Nord?

M. Beaupré: Il doit y en avoir huit, je crois.

M. Garon: Huit?

M. Beaupré: Oui.

M. Garon: Quelles sont-elles?

M. Beaupré: Je ne pourrais pas vous en donner la liste. Je ne l'ai pas avec moi, mais je l'ai à mon bureau.

M. Garon: D'après les tests du Québec, seulement 3M satisfait aux standards québécois, alors que, pour le reste de l'Amérique du Nord...

M. Beaupré: Non, les tests ne sont pas terminés. Ils n'ont été commencés que l'an dernier.

M. Garon: Si vos tests ne sont pas faits, comment pouvez-vous savoir que seulement 3M satisfait à vos exigences?

M. Beaupré: Cela fait 20 ans qu'on utilise 3M sur le réseau. On connaît donc les pellicules 3M, on les a testées à l'usage. On les connaît parce qu'on les utilise depuis 20 ans.

M. Garon: Les autres États doivent acheter de ces huit compagnies. Autrement, les compagnies seraient disparues.

M. Beaupré: Pas nécessairement. Plus l'État est petit, plus les organismes sont petits, moins les contrôles de qualité sont grands. C'est possible qu'ils achètent de la mauvaise qualité, mais ils ne s'en rendent pas compte. C'est la même chose au niveau des municipalités. Il y a beaucoup de panneaux qui ne correspondent pas à des normes minimales et qui sont quand même installés sur le réseau.

M. Garon: Mais les États? Je ne parle pas des municipalités, je parle des États.

M. Beaupré: Les États, c'est très différent aussi. Il y a de petits États. Tous les États ne sont pas semblables. Les gros États dans le domaine des transports sont la Californie, l'Illinois, la Floride. Mais, si vous allez dans des petits États américains, il n'y a aucun contrôle.

M. Garon: La Californie achète quels produits?

M. Beaupré: Je ne peux pas vous le dire, je n'ai pas cette information ici. La seule chose que j'ai vérifiée avec la Californie, c'est la façon dont les essais sont faits pour étudier une façon de tester les pellicules ici au Québec.

M. Garon: En Ontario?

M. Beaupré: En Ontario, c'est régionalisé. Il n'y a donc pas de système de contrôle sur les pellicules.

M. Garon: Il n'y a pas de contrôle?

M. Beaupré: Non, pas plus que sur les peintures.

M. Garon: Est-ce qu'ils achètent de différentes compagnies ou d'une seule?

M. Beaupré: C'est cela, ils achètent de différentes compagnies, ils qualifient en laboratoire, comme on pourrait le faire sur des essais comme... Il y a un appareil qui s'appelle le "weatherometer" qui évalue seulement l'effet des ultraviolets sur la pellicule; c'est à peu près le seul test qui est fait là-dessus.

M. Garon: Sur le boulevard Pierre-Bertrand, sur les pancartes qui sont à l'extérieur pour fins de vérification?

M. Beaupré: Ce sont les tests qui sont là. Il y a des pellicules qui sont intactes, il y a des pellicules qui ont été coupées avec une lame de rasoir à un certain angle, etc. Cela fait justement partie de la méthode d'essai pour...

M. Garon: Il y a des produits de combien de compagnies qui sont là?

M. Beaupré: Je crois qu'on en a des huit compagnies. Toutes les compagnies qui ont voulu nous en fournir, en fait, toutes les compagnies qui vendent de la pellicule en Amérique ont été sollicitées pour nous fournir de la pellicule. La plupart ont accepté, bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Votre informateur ne vous avait pas dit cela?
(22 heures)

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Votre informateur ne vous avait pas dit que les huit compagnies avaient été sollicitées?

M. Garon: Justement, c'est moi qui vous disais tantôt, si vous vérifiez les galées, qu'il y avait plusieurs compagnies qui étaient testées sur le boulevard Pierre-Bertrand, alors que ceux qui vous soufflaient des réponses avaient l'air de vous dire qu'il y avait seulement la compagnie 3M.

M. Beaupré: La compagnie 3M, c'est le fournisseur actuel. S'il y a d'autres compagnies qui se qualifient, elles vont être appelées à soumissionner, bien sûr.

M. Garon: Tantôt, M. le Président, vous n'avez pas pu nommer plus de deux compagnies, la compagnie japonaise et 3M. Moi, j'en ai nommé au moins une autre, Fasson. J'avais d'autres noms, mais je ne les ai pas mentionnés.

M. Côté (Charlesbourg): Avec ce que vous aviez, je suis convaincu que vous êtes capable de tout avoir, vous les avez probablement toutes.

M. Garon: Oui, oui. Je sais qu'il y en a plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): Cela prend un gars bien informé. Cela prend quelqu'un de l'intérieur pour savoir cela.

M. Garon: Ce que je ne comprends pas, c'est: Comment cela se fait-il? Non, c'est peut-être.. En tout cas!

Quand on regarde les grades...

M. Beaupré: Oui.

M. Garon: ...le grade 1 coûte presque quatre fois plus cher que le grade 2.

M. Beaupré: C'est exact.

M. Garon: Mais...

M. Beaupré: Il y a deux raisons pour lesquelles on utilise du grade 1 comparativement au grade 2. Il y a plusieurs grades. Il y a du grade 2, du grade commercial et du grade promotionnel. Dépendamment de l'usage qui est fait de ces pellicules... Parfois cela peut servir à de la publicité, à ce moment-là, il y a des grades inférieurs qui sont utilisés.

Dans le cas de la signalisation routière, il y a deux raisons pour lesquelles on utilise du grade 1. Premièrement, pour des raisons de sécurité; lorsqu'un panneau a besoin d'avoir une réflectivité plus importante, comme les panneaux d'arrêt, les panneaux de construction qui servent sur les chantiers de construction, à ce moment-là, on utilise la pellicule de grade 1 parce que la réflectivité est trois fois supérieure à du grade ingénieur. L'autre raison, dans le cas des pellicules vertes sur les autoroutes, c'est la durabilité qui est importante. Étant donné que le coût de la pellicule représente environ 10 % du coût d'un panneau, disons qu'un panneau qui coûte environ 6000 \$, la pellicule représente à peu près 600 \$ par rapport à l'ensemble du panneau, le fait qu'elle coûte deux fois plus cher qu'une pellicule standard n'est pas un élément important parce que la durée de vie d'un panneau de grade ingénieur est de sept ans, tandis qu'actuellement on a des panneaux de haute intensité qui sont là depuis treize ans sur le réseau et qui se comportent très bien. Ils ont encore une réflectivité supérieure, après treize ans, à un panneau de grade ingénieur lorsqu'il est neuf. Il n'y a pas du

tout de comparaison sur le plan du produit, de la qualité du produit et du service à l'automobiliste.

M. Garon: En Ontario, est-ce qu'ils prennent du grade 1 ou du grade 2?

M. Beaupré: En Ontario, chaque usine est régionalisée. Les politiques sont régionales. Donc, c'est différent d'un endroit à l'autre sur le réseau.

M. Garon: Cela veut dire que ce n'est pas norme.

M. Beaupré: Il y a de tout en Ontario.

M. Garon: Et aux États-Unis?

M. Beaupré: Il n'y a pas d'achats centralisés, ce sont des usines régionales.

M. Garon: Et aux États-Unis?

M. Beaupré: Pardon?

M. Garon: Aux États-Unis?

M. Beaupré: Aux États-Unis, il y a plusieurs usines qui sont dans l'entreprise privée. Dans des États, ce sont de toutes petites usines. Il n'y a pas beaucoup de grosses usines centralisées. C'est très rare, les endroits où il y a une usine comme au Québec qui fabrique tous les panneaux pour un territoire. La plupart du temps, ce sont des petites usines avec des équipements, des presses-manuelles, des choses comme ça. Il n'y a pas d'usine centralisée avec de la robotique ou ces choses-là. Au point de vue économique, ce n'est sûrement pas rentable, mais cela a la commodité d'avoir des choses à la portée de la main.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il y a plusieurs réponses qui nous ont été apportées. Je vous dis qu'il est déjà passé 22 heures et on se devra de... Est-ce qu'on peut approuver ou vérifier ces engagements qui étaient restés en suspens?

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

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais, pour le bénéfice des gens de la commission, y inclus la loyale Opposition de Sa Majesté, une visite au service pouvait vous être bénéfique, vous pourriez peut-être saluer quelqu'un en passant. Je peux vous organiser une visite.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pour le même prix?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le même prix.

Je suis tellement convaincu que ce sera la pellicule grade 1, parce que vous allez avoir des effets réfléchissants très importants. Si cela vous intéresse, je pense que cela a toujours été ouvert, j'ai eu l'occasion de la visiter, c'est à voir.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On en prend bonne note. On vous remercie, M. le ministre, de l'invitation.

M. Garon: Je ne dis pas non.

M. Côté (Charlesbourg): La planteuse à piquets?

Le Président (M. Parent, Bertrand): On avait eu des réponses, finalement, par rapport aux modifications.

M. Garon: On avait considéré que vos réponses étaient satisfaisantes.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Comme ça, on ne la modifiera pas.

M. Garon: C'est fait, on ne peut pas la modifier beaucoup.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Pour les fins des travaux de la commission, on avait suspendu quelques engagements qui concernaient les réponses apportées par M. Beaupré. Alors, on avait suspendu en août 1987 l'engagement 113. Donc, il serait vérifié.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Et, en septembre 1987, on avait suspendu les engagements 68, 69 et 81 dans le même sens.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Donc, ils sont vérifiés et on sera rendu à l'engagement 145 de septembre 1987.

Là-dessus, la commission ajourne ses travaux sine die.

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

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, une petite vite, M. le ministre.

M. Garon: Comme on a été longtemps en retard dans les engagements financiers, je ne sais pas si le ministre est d'accord pour qu'on essaie de se trouver une journée avant la reprise de la session. On est rendu à octobre, en fait, il nous reste une page en septembre. Cela nous permettrait d'être à jour dans les engagements financiers puisqu'on était quasiment deux ans en retard.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'agira de voir si je suis... Je suis bien prêt à liquider cela le plus vite possible. J'ai déjà une autre journée de prévue de la même manière pour l'OPDQ, le 13. Alors, si c'est possible, c'est oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Merci. Les travaux de la commission sont ajournés sine die.

(Fin de la séance à 22 h 7)