



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 : Septembre et octobre 1987

Le jeudi 13 octobre 1988 - No 39

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Reçu de
6/12/88 ✓

Table des matières

Septembre 1987	CAE-1837
Octobre	CAE-1840

Intervenants *

M. Jean-Guy Parent, président

M. Marc-Yvan Côté

M. Jean Garon

M. Francis Dufour

M. Robert Middlemiss,

M. Lewis Camden

* M. Pierre Michaud, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le jeudi 13 octobre 1988

Vérification des engagements financiers

(Dix heures douze minutes)

M. Garon: C'est combien?**M. Côté (Charlesbourg):** Comment?**M. Garon:** C'est 330 000 \$ par mois?**M. Côté (Charlesbourg):** J'imagine que c'est cela.

M. Garon: Je dis cela parce que... De toute façon, je vois que juillet et août, c'est 660 000 \$ pour les deux mois. Je divise par deux, cela fait 330 000 \$. Est-ce le tarif de l'ancien contrat ou le nouveau, ou si on a tout simplement prolongé de deux mois au tarif de l'ancien? Est-ce cela ou... Si le ministre n'a pas la réponse, est-ce qu'il aurait objection à déposer l'ancien contrat pour le renouvellement?

M. Côté (Charlesbourg): Les moteurs ne sont pas encore réchauffés. Cela va finir par se réchauffer.

M. Garon: Ils sont encore dans les fleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Ils sont encore dans les fleurs. On le déposera.

M. Garon: L'ancien, le renouvellement de deux mois plus le nouveau. D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que vous avez d'autres questions sur l'engagement 151? M. le député de Lévis.

M. Garon: Quand il y a eu un supplément pour porter à 4 120 000 \$, pourquoi y a-t-il un ajout de 1 350 000 \$ pour la période se terminant le 30 juin 1987?

M. Côté (Charlesbourg): Le 30 juin étant, vous vous souviendrez, la fin du dépôt des propositions des soumissionnaires pour se porter acquéreur. C'est à cette date. Donc, il y avait un règlement à intervenir à ce moment pour cette date. Si mes souvenirs sont bons - c'est à vérifier parce que cela remonte quand même à passablement loin - ce montant de 1 035 000 \$ couvrait la période allant jusqu'au 30 juin 1987, additionnel.

M. Garon: Mais, pour l'année, cela devait être pour... On marque: Pour porter à 4 120 000 \$. Pourquoi a-t-il fallu rajouter un supplément de 1 350 000\$?

M. Côté (Charlesbourg): Bon, on va faire un retour en arrière. L'ancien contrat, celui avec Quebecair nationalisée, était presque un contrat ouvert. On ne pouvait pas déterminer les coûts

Le Président (M. Parent, Bertrand): La commission de l'aménagement et des équipements va donc débiter ses travaux. Je rappelle le mandat de la commission. Il s'agit de vérifier les engagements financiers du ministère des Transports pour les mois de septembre 1987 à juin 1988. En ce qui concerne septembre 1987, nous en étions à l'engagement 151. Donc, nous vérifierons de 151 à 155 inclusivement, et les mois d'octobre à juin 1988. M. le secrétaire, est-ce qu'on a des remplacements ce matin?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Baril (Rouyn-Noranda-Témiscamingue) est remplacé par M. Hétu (Labelle).

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous remercie. Je rappelle en ce début de séance les ententes qui ont été conclues par le comité directeur. Les vérifications des engagements financiers qui n'auront pu être appelés à cette présente séance seront reportées à une séance ultérieure. Il n'y a pas eu de réponses déposées depuis la dernière séance de travail qui a eu lieu le 1er septembre 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais le faire, M. le Président, si cela vous intéresse. Je voulais le faire ce matin, sauf pour deux ou trois où cela demande des recherches un peu plus importantes. J'avais une lettre à vous signer. Je vais vous donner cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si vous voulez déposer, vous êtes le bienvenu. Avant d'appeler l'engagement 151, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires ou des renseignements supplémentaires, M. le député de Lévis et critique en matière de transport?

M. Garon: Vous pouvez commencer.

Septembre 1987

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vous êtes prêt à commencer. J'appelle donc l'engagement 151 de septembre 1987. M. le député de Lévis.

M. Garon: Engagement 151. J'avais une question, c'est pour demander: la cédule des paiements, quand on voit "Renouvellements de contrats" pour juillet et août, 660 000 \$, est-ce la même pour les douze mois ou si elle varie d'un mois à l'autre?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le nouveau contrat, c'est la même chaque mois.

avant la fin de l'exercice parce que, dans certains cas, c'était à la demande. C'était compte tenu du nombre de voyages qu'il y avait sur le plan des prolongations de services. Alors, ce qu'on a voulu faire dans ce cas c'est dire: On veut avoir un montant par année pour finir; chaque année, on sait ce que cela nous coûte de sorte qu'on n'aura pas de surprise à la fin de l'année, quand on vient pour fermer le budget, comme c'était le cas. Dans cela, c'est l'ancien contrat qui s'appliquait jusqu'au "closing" et, ce montant de 1 035 000 \$ était un montant additionnel demandé parce que ce n'était pas un contrat fermé. Le contrat fermé est intervenu dans la négociation du "closing" de la vente de Quebecair.

M. Garon: 1 350 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: 1 350 000 \$ non pas 1 035 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): 1 350 000 \$.

M. Garon: Voulez-vous dire qu'en le fermant il a fallu rajouter 1 350 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que je pourrais vous sortir ce qu'ont coûté les contrats des années antérieures, et peut-être les comparer à cela. Ce serait peut-être bien plus facile; c'est comme cela qu'on se comprendrait. Je vais vous sortir ce qu'a coûté l'année budgétaire 1985-1986, l'année budgétaire 1986-1987.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Exactement ce que cela a coûté.

M. Garon: Pour les mêmes contrats.

M. Côté (Charlesbourg): Pour les mêmes contrats.

M. Garon: D'accord, cela marche.

M. Côté (Charlesbourg): On mettra aussi le nouveau contrat à partir du 1er septembre 1987.

M. Garon: Qui est à prix fixe?

M. Côté (Charlesbourg): Oui est à prix fixe.

M. Garon: Il ne peut pas y avoir d'excédent.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne peut pas y avoir d'excédent.

M. Garon: En tout cas, théoriquement.

M. Côté (Charlesbourg): S'il y en a, c'est à leurs frais. S'il y en a, c'est aux frais du transporteur, ce n'est plus aux frais du gouvernement. Dans le cas précédent, il y en avait, mais c'était toujours aux frais du gouvernement.

M. Garon: Payé à 100 %.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, payé entièrement par le gouvernement.

M. Garon: Mais cela coûtait 1 350 000 \$ de moins.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ne tirez pas cette conclusion, vous allez avoir une surprise.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez avoir une surprise. Ce sont des techniques de présentation de décret, je ne suis pas un spécialiste là-dedans. Je vais vous donner exactement ce que cela coûtait, ce que nous avons déboursé depuis le début pour la desserte de la Basse et Moyenne-Côte-Nord, passé aussi la privatisation. À ce moment, nous pourrions comparer.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela va, M. le député?

M. Garon: Cela va, mais en fonction du même contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Pas des choses connexes, ou l'entrepôt pour faire la réparation et l'entretien des...

M. Côté (Charlesbourg): Ah non, non, le service.

M. Garon: La desserte de la Basse-Côte-Nord, point. D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 151 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 152.

M. Garon: De quoi s'agit-il exactement? On dit qu'on paye des frais de déménagement d'une compagnie privée, je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que dans l'entente de privatisation il y avait le retour à Québec de l'entretien des CL-215. Ce sont les frais d'assignation de l'équipe qui était affectée à l'entretien des CL-215 à Montréal pour le transfert à Québec.

M. Garon: Combien y en a-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Combien d'employés?

M. Côté (Charlesbourg): Il y en avait 25 d'affectés.

M. Garon: Et les 25 déménageraient à Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Tout cela pour vous dire que, comme il y a longtemps de cela, il s'est passé bien des choses depuis ce temps-là. Il y avait, comme vous le voyez dans la décision du Conseil du trésor, de surseoir à sa décision quant aux frais d'assignation jusqu'à ce que le ministère lui ait fourni de plus amples explications; cela a été fait et le coût, 140 000 \$ je pense, 140 000 \$ si mes souvenirs sont bons. Il n'y a pas longtemps que nous avons finalisé le dossier. Cela a coûté 140 000 \$; cela a coûté moins cher que ce qui avait été estimé.

M. Garon: Et vous remboursez là-dessus la moitié, ou à peu près?

M. Côté (Charlesbourg): Une série de frais avaient été négociés, je pense que c'est par M. Michaud, à l'époque. Peut-être que M. Michaud peut vous expliquer ce que nous avions...

M. Michaud (Pierre): Pour le déménagement du personnel, étant donné que c'étaient des gens de Sept-Iles qui s'en venaient travailler à Québec, nous avons négocié à 50 % des coûts. Durant la période transitoire où les gens, plutôt que de travailler à Québec, il a fallu qu'ils aillent travailler à Montréal, nous les avons payés, selon les tarifs des fonctionnaires. Les gens voyageaient en automobile, deux ou trois par automobile, et nous leur payions les frais d'assignation jusqu'au 1er mars 1988 même si... Je pense qu'ils ont emménagé à Québec le 1er juillet 1988, mais nous avons arrêté de payer le 1er mars parce qu'ils devaient être là le 1er mars 1988. Nous n'avons donc pas été plus loin que cette date.

M. Garon: Cela marche.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 152... Oui, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Juste une petite information pour que cela ne prête pas à confusion, M. le Président. Lorsque M. Michaud évoquait des gens de Sept-Iles et que j'ai dit que c'était concernant les CL-215, il n'y a pas de lien entre Sept-Iles et les CL-215. C'était la base d'entretien des HS-748, qui étaient utilisés sur la Basse-Côte-Nord qui ont été abandonnés comme appareils. Cela faisait en sorte que la base d'entretien de Sept-Iles était fermée, mais ils ont offert la possibilité aux mécaniciens de ces HS-

748 de devenir des mécaniciens de CL-215. C'est comme cela que les gens de Sept-Iles ont été réaffectés à l'entretien des CL-215.

M. Garon: L'engagement 153.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 152 est donc vérifié, j'appelle l'engagement 153.

M. Garon: La section de la 3e avenue, à Rawdon, est-ce une route municipale ou...? Il s'agissait de travaux de combien?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une route numérotée, la route 337, qui emprunte la 3e avenue à Rawdon, et cela a été fait conjointement. En règle générale, dans ces cas-là, c'est 50-50. Ce sont des travaux estimés, même si je n'ai pas la note ici, à environ 500 000 \$...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): ...ce qui expliquerait les 260 000 \$.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 153 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 154.

M. Garon: Dans le cas de Beauport, ici, il s'agit de travaux de combien, parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des travaux qui ont été complétés pour moins que ce que prévoyaient les estimations. C'est toute la partie qui fait le déversement sur l'autoroute de la Capitale, et qui est l'avenue Bourg-Royal. Cela a été fait à 50-50.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 154 est donc vérifié. J'appelle 155.

M. Garon: Dans ce cas-ci, dans le cas de la municipalité de Lac-Sainte-Marie? Chemin du lac Vert.

M. Côté (Charlesbourg): J'essaie de me situer. Je me demande si ce n'est pas le chemin qui mène à la station de ski du mont-Sainte-Marie. Je n'ai pas l'information à ce moment-ci.

M. Garon: Mais il ne s'agit pas là d'une route numérotée?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Y a-t-il eu un protocole? Combien la municipalité et le gouvernement payaient-ils?

M. Côté (Charlesbourg): Nous allons aller chercher... Est-ce que je comprends bien que vous désirez plus d'information?

M. Garon: Oui. Ce n'est pas parce qu'on soupçonne quelque chose, c'est pour voir quelle est la politique du gouvernement quand il dit 50-50 pour une route à caractère...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a d'autres...

M. Garon: Moitié-moitié, je ne vois pas de problème là.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il y a d'autres cas où cela peut être un peu plus, dépendamment de ce que le chemin dessert.

M. Garon: C'est parce qu'ici le chemin du lac Vert... Quant à moi, les deux seuls lacs Vert que je connaisse sont deux camps de nudistes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a qui sont quand même prêts à mettre le prix pour voir!

Une voix: Nu comme un ver!

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là...

M. Garon: Il y a quelqu'un derrière vous qui le connaît sûrement.

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne veux pas dire qu'il y allait.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que je vais faire, c'est que je sortirai le protocole et on le déposera. Dans ce cas-ci, si mes souvenirs sont bons, c'est dans le cadre du Sommet de l'Ou-taouais où il y avait une implication quant au mont Sainte-Marie, mais je ne peux pas le certifier. Cela remonte à trop loin pour que... Je n'ai pas les renseignements. Si on les a avant la fin de la commission, on vous les donnera.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour l'engagement 155, ce qui complète septembre 1987. J'appelle donc octobre 1987, l'engagement financier 71. M. le député de Lévis.

Octobre

M. Garon: Est-ce que les 25 propositions, propositions de candidature... Ah! bonne mère! Adopté.

Les coûts prévus à Saint-Augustin sont de combien? L'aéroport de Saint-Augustin?

M. Côté (Charlesbourg): Ah! 250 000 \$.

M. Garon: Non, non. Pas pour les travaux de... Les coûts de l'aéroport.

M. Côté (Charlesbourg): À peu près 6 000 000 \$.

M. Garon: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 71 est donc adopté. J'appelle l'engagement 72.

M. Garon: 72, est-ce selon les normes du ministère ou s'il y a quelque chose d'exceptionnel là?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la plus proche, au meilleur coût.
(10 h 30)

M. Garon: D'accord. 73.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 72 est vérifié. Engagement 73?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose. C'est-à-dire, non, ce n'est pas la plus proche. C'est un cas où on a été obligés d'aller en dérogation au Conseil du trésor. Si vous regardez, Jean-Louis Campeau est à 34 kilomètres, Pavages Beau-Bassin, 28. C'est Campeau qui l'a eu parce que ses prix des revêtements bitumineux étaient de 24,35 \$ la tonne par rapport à 25,48 \$ pour l'autre, et le transport du bitume est de 13,02 \$ par rapport à 13,92 \$, ce qui fait que le montant total est moins élevé. On a été obligés d'aller en dérogation de notre règle au Conseil du trésor pour faire reconnaître que le plus loin des deux était celui qui devait avoir le contrat.

M. Garon: Cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 73 est donc vérifié. Engagement 74?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le même principe.

M. Garon: J'aurais une question aussi... On a payé meilleur marché.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: 75.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 74 est vérifié. Engagement 75?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose.

M. Garon: 76. Il n'y a pas eu d'appel d'offres à l'engagement 76?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que cela a été une question d'urgence. Il y avait des répercussions sur le plan du chauffage. Il a fallu engager quelqu'un rapidement.

Il y a une petite note ici, compte tenu de l'état d'urgence: Cet entrepreneur ayant déjà visité les lieux et étant bien familier avec le système à modifier, le ministère estime avantageux de lui accorder ce contrat, d'autant plus que l'éloignement du site des travaux par rapport aux grands centres jumelés, avec le faible montant des travaux, rend difficile le recours au processus de soumission publique qui aurait probablement eu pour effet d'engendrer des coûts supérieurs à ceux pouvant être négociés...

M. Garon: Ils auraient pu engendrer.

M. Côté (Charlesbourg): Aurait pu engendrer des coûts supérieurs. Si on avait été en soumission, cela aurait pu être plus élevé, parce que c'est 43 000 \$.

M. Garon: Pourquoi cela aurait-il été plus cher?

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'à Ivujivik, c'est...

M. Garon: Je sais. Je connais ça. J'y suis allé.

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes déjà allé à Salluit...

M. Garon: Je suis allé dans tous les villages.

M. Côté (Charlesbourg): On m'avait davantage raconté vos expériences de Salluit, à l'époque.

M. Garon: Je pense que c'est là que j'ai atterri à la noirceur.

M. Côté (Charlesbourg): La noirceur, c'était difficile, mais c'est davantage l'Inuit qui vous a transporté sur son dos qui a fait l'histoire là-bas.

M. Garon:...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le village le plus au nord et, effectivement, sur le plan des soumissions publiques, le ministère a estimé que cela coûterait certainement plus cher.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Parce que, dans la mesure où vous allez en soumission publique, quelqu'un qui ne connaît pas les travaux, qui va monter visiter le site... Déjà, ce n'est pas trop trop accessible. Vous êtes obligé d'aller à Fort

Chimo ou par Montréal, en prenant Air Inuit avec plusieurs escales, c'est un périple d'une semaine. C'est 43 000 \$.

M. Garon: Les travaux étaient estimés à combien?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'était estimé à 43 000 \$.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Jonquière, vous aviez une question sur l'engagement 76?

M. Dufour: On était à 75, et vous allez à 76.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement a été vérifié, mais, si vous avez des questions, on va terminer l'engagement 76...

M. Dufour: C'était une question concernant tous les revêtements bitumineux. Je remarque qu'il y a une variation de 10 % à chaque place. Comme il y en a beaucoup, cela pourrait faire des montants assez astronomiques. Cela pourrait aussi être une façon de périmé des montants "au boutte", ou une façon de ne pas faire sa "job" et de dire: C'est 10 % automatique-ment.

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

M. Dufour: D'après ce que je vois, cela a l'air automatique parce que c'est...

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que la règle est là.

M. Dufour: 72, 73, 74, 75.

M. Côté (Charlesbourg): La règle est là, mais cela ne veut pas dire qu'on s'en sert.

M. Dufour: Non, mais comme vous avez l'autorisation de 10 %, cela veut dire qu'on n'a pas besoin de trop se casser la tête si cela arrivait à plus. On est dans les 10 %. L'autre problème, c'est comment reprenez-vous cet argent s'il n'est pas dépensé pour le réintégrer comme revenu pour pouvoir faire des travaux? C'est surtout cela qui est important. On périmé des montants avec cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas de l'argent qui est périmé.

M. Dufour: Non?

M. Côté (Charlesbourg): C'est 10 % qui vous évitent de retourner au Conseil du trésor pour finir une "job" au cas où vous en auriez besoin. Mais cela ne veut pas dire qu'on s'en sert. Je ne

sais pas si on pourrait faire des relevés des fois qu'on s'en est servi et...

M. Dufour: Pour autant que je suis concerné, l'argent qui a été engagé est considéré comme dépensé...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Les 10 %...

M. Dufour: Écoutez un peu. Il y a des travaux dès fois... On dit: On a engagé l'argent. Il n'est pas dépensé. Donc, l'argent a été engagé pour le ministère. Vous dites: On a mis 5 000 000 \$ pour telle chose. L'argent n'est pas dépensé; il est engagé. Quand vous nous répondez... Des fois, on pose des questions. Ce n'est pas la première fois que j'assiste à cela. Vous nous dites: Oui, mais l'argent est engagé. Donc, il est considéré comme dépensé.

Le fait qu'il y a des travaux actuellement...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Vous avez engagé... Je vais prendre le contrat 75. Montant de l'engagement: 313 600 \$. Donc, cela passe sous votre enveloppe, 313 600 \$; ils sont là. Comme ce sont des travaux d'été, quand les travaux sont terminés, il y a des chances que cela se fasse l'automne. Donc, les engagements, quand on les connaît au point de vue global, à l'automne, vous avez votre montant, mais on peut faire de l'asphalte à ce moment-là. Les 10 % vont où?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas compliqué. Si vous regardez le CT comme il faut...

Une voix: Il ne l'a pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, vous ne l'avez pas. Ah bon! Je pensais que vous aviez ces informations-là! L'engagement: 285 000 \$ pour 1987-1988 et 28 000 \$ ultérieurement. Alors, les 10 % dont on parle ne sont pas engagés, c'est-à-dire qu'ils le sont pour l'année prochaine, au cas où. Quand on recommence la saison, on est capables de faire la planification et d'équilibrer et tout cela.

M. Dufour: Quand vous dites le montant de l'engagement, en fin de compte, il est à 313 600 \$. Donc, sur...

M. Côté (Charlesbourg): 285 000 \$ cette année et 28 000 \$ l'année prochaine. Donc, on ne peut pas périmier d'argent.

M. Dufour: Je n'en ai pas vu de cela. Je ne sais pas comment cela fonctionne, mais je suis obligé de regarder sur le rapport que j'ai devant moi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme cela

dans à peu près toutes les sphères d'activité sur le plan gouvernemental. Il y a une marge de 10 %, ce qui donne une certaine marge de manœuvre pour être capables de réaliser des choses qui auraient des dépassements.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela va pour les engagements 75 et 76?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va. J'appelle l'engagement 77.

M. Garon: À l'engagement 77, est-ce que tous les contrats inscrits ici sont selon les normes du programme du ministère ou si ce sont des choses spéciales?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'ils sont tous réalisés ou s'il s'agit d'autorisations?

M. Côté (Charlesbourg): Maintenant, oui. Au 13 octobre 1988, oui.

M. Garon: Ils sont tous réalisés?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Parce qu'il y a eu des annonces à la télévision hier que les travaux peuvent traîner, dans certains cas.

M. Côté (Charlesbourg): Saint-Sauveur?

M. Garon: Oui.

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

M. Garon: On a... C'est un peu plus loin.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, je le sais. Je suis prêt.

M. Garon: C'est pour cela que je me demande si...

M. Côté (Charlesbourg): Moi aussi, je prends les nouvelles!

M. Garon: Moi, je ne les ai pas prises. Je les prends rarement. On m'a raconté cela. Vous ne devez pas les prendre souvent, vous non plus.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: Vous ne devez pas les prendre en direct, vous non plus, souvent.

M. Côté (Charlesbourg): Non, on me les rapporte davantage.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Surtout quand cela vous touche.

M. Côté (Charlesbourg): Non, quand cela me touche, je ne les prends pas!

M. Garon: Ici, vous dites que tous les travaux sont réalisés à l'intérieur des coûts?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 77 est vérifié. J'appelle l'engagement 78.

M. Garon: À l'engagement 78, s'agit-il de dérogations?

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de dérogation, c'est un régulier.

M. Garon: Et pour 79 et 80?

M. Côté (Charlesbourg): Même chose pour 79; même chose pour 80.

M. Garon: 81. Est-ce que les travaux sont finis, dans chacun des cas?

M. Côté (Charlesbourg): Je présume que oui. S'ils sont là, c'est qu'ils sont finis.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela termine 81, M. le député?

M. Garon: Dans le fond, je pense qu'il s'agit dans tout les cas de CT pro forma un peu.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il s'agit de CT pro forma...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: ...que vous avez envoyé au...

M. Côté (Charlesbourg): ...Trésor...

M. Garon: ...en fonction des autorisations...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: ...des programmes déjà adoptés.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 81 est adopté. J'appelle l'engagement 82.

M. Garon: Les travaux dans le Témiscamin-

gue sont-ils finis?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Ils sont finis?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Ils en voulaient assez eux autres que...

M. Garon: Je sais. Quand je suis allé, ils m'ont dit que cela prenait du temps.

M. Côté (Charlesbourg): Que cela prenait du temps? Évidemment, quand on va implanter trois usines et qu'il y a de l'ouvrage pour une, cela prend toujours plus de temps; cela prend trois fois plus de temps.

M. Garon: Non, ils disaient que les contrats étaient donnés trop tard, mais là s'ils étaient donnés au mois d'octobre l'an dernier... À quel mois ont-ils été donnés? Au mois d'octobre, bien là, c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Ils ne peuvent pas se plaindre de cela en 1988.

M. Garon: Non, c'est que, quelquefois, ils disent que les contrats sont donnés au mois d'octobre pour des travaux qui devaient être faits pendant l'année. C'est de cela qu'ils se plaignaient surtout et ils voulaient accélérer les travaux dans les coins où l'hiver arrive de bonne heure.

M. Côté (Charlesbourg): ...arrive de bonne heure. Mais ce n'était pas le cas en 1988, si cela a été le cas en 1987.

M. Garon: Oui. Cela va. Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 82 est donc vérifié. J'appelle donc l'engagement 83. Y a-t-il des questions?

M. Garon: Non. Adopté.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Adopté. L'engagement 84?

M. Garon: À l'engagement 84, je sais que l'Association des camionneurs artisans s'inquiète un peu de ce qui se passe dans ce contrat. Le contrat a-t-il été donné?

M. Côté (Charlesbourg): Aux Mines Seleine?

M. Garon: Pas aux mines, mais pour le transport du sel.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est-à-dire que dans la négociation qu'a faite mon collègue, le ministre délégué aux Finances et à la Privatisation, quant à la privatisation...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...il y a eu des négociations avec le ministère pour les coûts et un prolongement de contrat. On a négocié, quant à nous, une réduction de 5 % du coût du sel parce qu'on sait que le sel nous coûtait en moyenne 10 % plus cher qu'ailleurs ou, à tout le moins, il nous coûtait 10 % de plus cher qu'on le vendait aux municipalités du Québec. Vu que c'était une mine nationalisée et que le démarrage de la mine faisait en sorte que la qualité du sel, au départ, était moins importante, en termes de pureté, que celle qu'on a à mesure qu'on progresse dans la mine, le gouvernement avait accepté de payer un peu plus cher. On a donc négocié nos prix avec eux à la baisse, épargnant 5 %. Quant au transport, il y avait deux volets: le transport par bateau et le transport par camion. Cela relevait davantage de la négociation de mon collègue, le ministre délégué aux Finances et à la Privatisation.

M. Garon: Cette année, le sel sera-t-il déchargé à Montréal ou en Ontario? Dans le passé, le sel a toujours été déchargé à Montréal. On dit qu'il pourrait être déchargé cette année à Prescott, Ontario, ce qui voudrait dire que le transport entre Prescott et Aylmer pourrait être fait par des transporteurs ontariens.
(10 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Ce matin, il y avait justement une rencontre avec les gens de Mine Seleine dans le but de nous informer de leur politique de livraison. Ils nous offrent dans la proposition, qui n'est pas nécessairement acceptée par le ministère, puisqu'on les a rencontrés dans les dernières heures, d'ajouter un certain nombre de points de desserte, en particulier Aylmer, mais cela se ferait par Prescott. C'est peut-être à cela que vous faites allusion.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, par Prescott. Les camionneurs qui habituellement partent du port de Montréal avec le sel pour desservir Aylmer se verraient privés d'un tonnage qui n'est quand même pas mirobolant. C'est 3000 tonnes sur 600 000 tonnes, en termes de commande. Donc, nous sommes à examiner la proposition puisqu'il y aurait aussi pour le ministère des Transports des économies de coût de transport. Cette proposition vient d'être faite. Cela concerne 3000 tonnes, cela concerne Aylmer, où le point de débarquement serait Prescott, et forcément le coût de transport serait beaucoup moindre, enlevant un peu de travail à des entrepreneurs. S'il y a un point de desserte qui nous avantage sur le plan du coût c'est clair qu'on va accepter. Les économies c'est partout. Dans ce sens, on l'accepterait et cela se ferait de manière beaucoup plus rapide aussi pour desservir avec une plus grande efficacité toute la

région de l'Outaouais qui aurait son point de chute à Aylmer.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce que cela répond à vos questions?

M. Garon: Parce que entre Montréal et Aylmer il y a 300 kilomètres.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Et entre Aylmer et...

M. Côté (Charlesbourg): Prescott et Aylmer.

M. Garon: Oui, il y a 175 kilomètres. Alors, il resterait aux camionneurs québécois seulement 125 kilomètres. Pour les artisans de Pontiac cela peut être important.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je ne suis pas de l'école de ceux qui pensent que pour donner de l'ouvrage il faut étirer le transport.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Si je peux économiser de l'argent, je vais l'économiser. Je pense que c'est cela le principe. Si je n'épargne pas d'argent, je vais privilégier Montréal, je vais privilégier les camionneurs. Mais si je peux en fin de compte économiser pour le ministère de l'argent que je pourrais affecter à d'autres choses, je vais l'économiser.

M. Garon: Il faut regarder cela plus globalement. Premièrement, les camionneurs de l'Ontario ne paient pas beaucoup de taxes au Québec. Ils paient surtout leur impôt sur le revenu en Ontario. Deuxièmement, il y aurait peut-être des intérêts dans une compagnie de transport ontarienne. On dit que la compagnie de sel Windsor a des intérêts dans une compagnie de transport ontarienne qui effectuerait son transport au détriment des camionneurs québécois. À ce moment, on se retrouve un peu comme dans le transport des véhicules automobiles, c'est-à-dire que c'est l'Ontario qui décide encore une fois. Cela fait un drôle de libre-échange.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a la problématique du fait qu'il n'y aurait que dix kilomètres de route au Québec et que le reste serait du kilométrage à faire en Ontario. Globalement, l'économie de tout cela pour le ministère c'est 200 000 \$. Si j'ai ce raisonnement, dans ce cas, des 200 000 \$ avec la desserte par Montréal, je vais être obligé de le faire dans d'autres cas. C'est un multiplicateur d'événements. Le ministère des Transports n'est pas un ministère de bien-être social. C'est un ministère qui a à administrer et à entretenir les routes au Québec. Il faut en faire le plus possible avec l'argent qu'on a, c'est le principe.

M. Garon: Comment se fait-il qu'il y aurait 200 000 \$ de différence pour seulement 3000 tonnes?

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, la rencontre a eu lieu ce matin, je ne sais pas s'il y avait quelqu'un de votre "gang" qui était là, mais...

M. Garon: Non. Notre rôle c'est d'avoir des antennes un peu partout.

M. Côté (Charlesbourg): Oh! Là, là, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends cela d'ailleurs. Dans l'Opposition, à l'occasion, on a une piste et on l'exploite comme il faut puis cela fait partie de la "game". Et des fois, en faisant jaser le ministre on en apprend plus qu'on en savait, surtout quand le ministre veut jaser un peu. Au-delà de tout cela, la réunion a eu lieu ce matin. Ce sont donc des choses très préliminaires en termes d'informations. On va regarder le dossier sous toutes ses facettes et ce n'est très certainement pas moi qui va vouloir désavantager les camionneurs du Québec mais pas à n'importe quel prix, cela c'est bien clair. Déjà on paye le sel.

M. Garon: Cela fait drôle, on l'envoie plus loin. On envoie le sel plus loin...

M. Côté (Charlesbourg): On l'envoie plus loin pour être plus proche.

M. Garon: ...à Prescott, puis après cela on le fait revenir avec des camionneurs de l'Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on l'envoie plus loin mais pour être plus proche.

M. Garon: Je ne suis pas sûr de cela. C'est cela qu'il faudrait organiser. C'est peut-être au point de vue des compagnies de transport à ce moment-là, si on n'a pas intérêt à utiliser une autre compagnie de transport, pour d'autres raisons.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous voyez, j'ai...

M. Garon: C'est un peu comme pour le transport des véhicules automobiles quand les gens de l'Ontario s'entendent pour les faire transporter par des compagnies de l'Ontario. Je ne suis pas convaincu que c'est plus payant pour le Québec au bout de la course parce que les gens de l'Ontario, habituellement, paient leurs taxes en Ontario.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai aucun intérêt à faire transporter des matières pour

utilisation au Québec par les gens de l'Ontario. On se comprend bien là. Ce n'est pas mon objectif. La seule chose c'est que je vous donne toutes les informations les plus fraîches, les plus récentes. Je n'ai moi-même pas vu le dossier parce que je vous transmets les informations que M. Lortie nous donne au fur et à mesure de la conversation. On va voir le dossier, on va prendre la décision puis on verra.

M. Garon: Parce qu'on peut comprendre, je ne sais pas, je vois le député de Pontiac qui est ici. Le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui. Vous ne m'apprenez pas de nouvelles.

M. Garon: 200 000 \$ pour les camionneurs artisans de Pontiac, cela doit être important je pense.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Ils ne doivent pas être 500.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut faire attention là; 200 000 \$, je l'ai dit et je le répète, le ministère des Transports ce n'est pas un ministère du bien-être social.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux bien qu'on se comprenne.

M. Garon: Il ne faut pas regarder les coûts-bénéfices rien que pour le ministère.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qu'on va faire.

M. Garon: J'ai vu cela souvent des fonctionnaires qui faisaient leur analyse coûts-bénéfices rien que pour leur ministère, mais c'était l'autre ministère qui déboursait ou qui recevait moins. Alors, il faut regarder cela pour le gouvernement du Québec, pour l'économie du Québec dans son ensemble, le rapport coûts-bénéfices.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. On a fait cela pour Quebecair et c'est le ministère des Transports qui a payé la note. C'est de l'argent qu'on mettait dans Quebecair, on ne le mettait pas sur les routes.

M. Garon: C'est un peu comme la privatisation aux Îles-de-la-Madeleine, il y a déjà une compagnie qui a fait faillite sur deux. Je trouve cela bien sympathique, mais n'importe qui est capable de vendre de même.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, là vous arrivez dans le domaine de la pêche, ce

n'est pas moi qui ai fait la privatisation. Mais, dans le cas de Quebecair, c'est moi qui l'ai faite par le ministère des Transports puis cela c'est un maudit beau succès.

M. Garon: Il est trop tôt pour l'évaluer.

M. Côté (Charlesbourg): Non, monsieur. Si vous dites qu'il est trop tôt, c'est parce que vous ne connaissez pas le dossier puis cela, ça me surprend.

M. Garon: Ah non! Ce sont des genres de choses qui se voient. Trois mois après la vente d'une compagnie de pêche aux Îles-de-la-Madeleine c'était beau, mais six mois après elle avait fait faillite.

M. Côté (Charlesbourg): La privatisation, cela fait deux ans et on se retrouve avec une flotte qui est complètement neuve partout, où le nombre d'emplois a augmenté sur le plan du service aérien, où Cité Express ou Air Alliance est installée. Vous n'entendez plus des gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean parler des problèmes de desserte. Ils sont surdesservis actuellement en termes de desserte sur le plan aérien. Et cela coûte 18 000 000 \$ de moins au gouvernement du Québec.

M. Middlemiss: On fait partie tous de la même "gang".

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Pontiac, vous avez demandé...

M. Garon: Il y a aussi le volume. On part de Montréal aussi, cela on contribue à faire vivre les ports de l'Ontario. Vous parlez de 300 000 tonnes, vous avez dit?

M. Côté (Charlesbourg): Non, 3000.

M. Garon: Au total?

M. Côté (Charlesbourg): 600 000.

M. Garon: 600 000 tonnes, c'est du volume quand même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais j'ai dit qu'il y aurait 3000 tonnes qui débarqueraient dans un port de l'Ontario, qui est Prescott, sur 600 000. C'est cela que j'ai dit.

M. Garon: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas tenter d'associer les 600 000 comme perte au port de Montréal. Il ne s'en débarque pas juste au port de Montréal, il s'en débarque ailleurs aussi au Québec. Il s'en débarque à Québec. Il s'en débarque ailleurs, il y a six points de chute.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Pontiac, vous vouliez poser une question sur l'engagement 84?

M. Middlemiss: Oui, sur cela. J'aimerais demander, M. le Président, au ministre: Lorsque le transport du sel se faisait à partir de Montréal, est-ce qu'il était fait nécessairement par les camionneurs artisans de Pontiac ou engageait-on quelqu'un pour faire le transport?

M. Côté (Charlesbourg): Dans mon livre, cela devait être les artisans de Montréal, du point de chute, qui allaient livrer à Aylmer.

M. Middlemiss: Parce que je dois dire que j'ai soulevé la question.

M. Garon: Pardon?

M. Middlemiss: J'ai soulevé la question. Oui, c'était des gens de Montréal qui faisaient le transport de Montréal à Aylmer. Ce n'était certainement pas les camionneurs artisans du comté de Pontiac, avec leurs petits camions, qui faisaient le transport de sel.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous en conter un petit bout.

M. Garon: Il y a des camionneurs artisans du comté de Pontiac qui s'inquiètent.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord, je le sais, j'ai soulevé le problème au ministère.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on va vous éclaircir...

M. Garon: Vous n'avez pas l'air d'être du même avis qu'eux. Vous avez l'air de dire qu'ils n'en transportent pas, que c'est Montréal qui en transporte.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est Montréal qui transporte, à partir du quai de Montréal, et qui va le débarquer dans les différentes unités du ministère des Transports sur le territoire. Les artisans d'Aylmer et du comté de Pontiac n'en ont pas une tonne à transporter, alors que dans le cas actuel, en créant une réserve à Aylmer...

M. Garon: Vous voulez dire qu'ils n'en transportaient pas du tout avant?

M. Côté (Charlesbourg): Non, en créant... Il n'y a pas de réserve, cela part du port de Montréal avec des artisans qui vont aller le porter à Maniwaki et qui vont aller le porter dans d'autres coins sous la responsabilité du ministère. Alors, dans le cas présent, la proposition fait en sorte qu'en ayant une réserve à Aylmer, dans la pire des hypothèses où ce serait

des camionneurs de l'Ontario qui le prendraient de Prescott et qui viendraient le porter à Aylmer, lorsqu'il y aura redistribution d'Aylmer dans les autres points, à ce moment-là ce sera les artisans du comté de Pontiac et ils seront donc favorisés.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, est-ce que cela répond aux questions sur l'engagement 84?

M. Garon: Vous voulez dire que les camionneurs artisans du comté de Pontiac s'inquiéteraient, alors qu'ils ne faisaient pas de transport et que maintenant ils en font? Ce serait une drôle d'inquiétude.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il faut faire attention. Je pense que c'est davantage la préoccupation de voir passer par Prescott et de voir arriver chez eux du sel qui serait transporté par des camions de l'Ontario, de son point de chute à Prescott à son point de destination qui est Aylmer. Mais je vais vous faire un portrait assez clair, M. le Président, de l'option que nous retiendrons, compte tenu des propos de ce matin et nous allons éclaircir cela bien comme il faut.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela complète l'engagement 84. Il est donc vérifié. J'appelle l'engagement 85. Est-ce qu'on a des questions?

M. Garon: Là, c'est le chlorure de calcium pour l'entretien d'été du réseau routier.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, ce n'est pas liquide, c'est en sacs; pour l'été c'est cela, pour l'été.

M. Garon: En sacs ici, mais cela peut être liquide aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Oui, oui, cela peut être liquide. Ce n'est pas liquide en sacs, mais ce peut être liquide. Ce n'est pas comme des sacs de lait.

Mais comment se fait-il que vous faites des achats pour des petits volumes comme cela, 85 tonnes? Ce n'est pas l'utilisation que vous faites par été? Cela n'a presque pas de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est uniquement pour le district de New Carlisle.

M. Garon: Et où est-ce produit?

M. Côté (Charlesbourg): Où est-ce produit, dites-vous? Bien...

M. Garon: Le chlorure de calcium en sac de 40 kilos est produit à quel endroit?

M. Côté (Charlesbourg): En Ontario.

M. Garon: En Ontario. Quel est l'intérêt de faire de petits contrats comme cela alors qu'on pourrait avoir un achat de volume? Je ne comprends pas du tout. Pour New Carlisle à part cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, mais il y a aussi un achat de volume.

M. Garon: Oui, mais on dit un contrat négocié, cela n'a aucun sens.
(11 heures)

M. Côté (Charlesbourg): La distinction, je l'apprends comme vous, j'ai toujours pensé que c'était en liquide, mais c'est en liquide là où il y a une bonne concentration de réseaux routiers, donc où le volume peut être assez important, parce que cela nécessite un mélange. Dans le cas de la Gaspésie, comme c'est une région très éloignée, à ce moment-ci c'est en sacs et ce n'est pas en liquide. Donc, c'est la distinction entre les deux. Pour les régions éloignées comme celles-là cela nous permet d'avoir des matériaux à un coût acceptable. Sur le plan du liquide, le volume n'étant pas là, cela occasionnerait des coûts plus importants.

M. Garon: Mais combien y a-t-il de compagnies qui vendent ce produit?

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est un cercle très fermé.

M. Garon: Mais le cercle est...

M. Côté (Charlesbourg): Le cercle est de l'Ontario avec des distributeurs au Québec.

M. Garon: Mais combien y a-t-il de compagnies?

M. Côté (Charlesbourg): Un seul fabricant.

M. Garon: Un seul fabricant.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela qu'on a tenté de faire l'expérience du lignosulfonate avec Tembec et avec Reed sur une base expérimentale de deux ans, au cours des deux dernières années pour faire en sorte d'avoir un produit compétitif, mais qui ait du rendement. L'expérience de l'an dernier n'a pas été très satisfaisante pour le ministère. Nous complétons présentement les résultats et terminons l'analyse de l'année 1988 pour avoir un bilan global. Il y a des améliorations très sensibles qui ont été apportées cette année dans la pose, dans le contenu et dans la manière de faire et, dans ce sens-là, d'ici décembre on devrait normalement avoir le rapport final pour prendre des décisions. C'est clair que la compétition qui est monopolistique au lignosulfonate voit d'un très mauvais

œil la venue de ce petit nouveau et on lui trouve bien des vertus polluantes qu'il n'a pas nécessairement, mais que dans certaines circonstances il peut avoir. Donc, il faut être très méticuleux dans l'analyse qu'on fait et bien s'assurer qu'on a la vérité partout quant aux impacts et, dans la mesure où cela deviendrait un produit compétitif, on pourrait, à ce moment-là, l'étendre un peu partout à travers le Québec pour entraîner la compétition. Mais on est dans une situation monopolistique où il y a un seul producteur avec des distributeurs au Québec.

M. Garon: Dans ce cas-ci, le chlorure de calcium en sacs, est-ce que le ministère achète au total 85 tonnes métriques par année ou s'il en achète plus? J'imagine que les endroits où il n'y a pas de concentration de population... Il n'y a pas seulement la Gaspésie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on présume que ce serait peut-être un besoin additionnel, d'après ce que me dit M. Lortie. Nous allons le vérifier. Je suis incapable de vous donner une réponse précise là-dessus. Ce que nous ferons, c'est que nous vous fournirons, M. le Président, une distinction très nette entre ce que l'on a affecté pour le chlorure de calcium liquide, le chlorure de calcium solide de même que pour le lignosulfonate. On déposera une ventilation des sommes qui ont été affectées au cours de l'année 1987, ce qui sera plus facile puisque cette année-là est terminée.

M. Garon: Pourquoi ne fait-on pas une soumission dans un seul coup...

M. Côté (Charlesbourg): Il y en a une...

M. Garon: ...plutôt que de faire cela par petits volumes de 85 tonnes, parce que dans ce domaine-là, 85 tonnes, ce sont seulement quelques voyages? J'imagine que dans l'Abitibi c'est aussi par sacs et possiblement sur la Côte-Nord et dans le Bas-Saint-Laurent. Il doit y avoir plusieurs endroits où c'est par sacs.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ce qui fait la variation, et vous allez voir à 90 qu'il y en a un autre pour le Cap-de-la-Madeleine, le même genre de commande, c'est la livraison.

M. Garon: Je comprends, mais ce sont deux choses différentes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. Mais...

M. Garon: Surtout s'il n'y a qu'un seul manufacturier, négocier un prix, c'est une affaire et la livraison est une autre affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...

M. Garon: Parce que souvent c'est FOB à

l'usine ces affaires-là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est quoi?

M. Garon: FOB à l'usine.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. C'est rendu sur place. C'est livré. C'est un prix livré.

M. Garon: Livré par un camionneur de l'Ontario?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Si ma mémoire est fidèle, c'est Provost, dans le liquide.

M. Garon: Dans le liquide, mais dans les sacs?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non. Je veux bien croire qu'on parle de sacs, mais on parle aussi de chlorure et dans un sac il y en a pas mal moins que dans le cas du liquide. Je veux bien qu'on se comprenne. C'est pour vous dire de ne pas partir sur la tangente que ce sont des camionneurs de l'Ontario qui livrent cela. Dans le cas du liquide, la plus grosse partie c'est Provost, et Provost, c'est québécois, à moins que cela n'ait changé de mains.

M. Garon: Oui, mais là, on n'est pas dans le liquide, on est dans le solide.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais vous faites le lien entre un produit qui est fabriqué en Ontario puis automatiquement serait transporté par des gens de l'Ontario. Je vous dis de mémoire, dans le cas du liquide, que c'est Provost qui a le transport du liquide dans ces cas-là. Dans le cas du solide, on va le vérifier. Cela fera partie de l'élément de réponse qu'on va vous fournir de manière globale.

M. Garon: Dans ce cas-là, pourriez-vous nous dire si c'est un prix livré aux distributeurs ou bien directement de l'Ontario à l'endroit en Gaspésie, directement de l'usine en Gaspésie?

M. Côté (Charlesbourg): En tous les cas, j'ai compris qu'au dernier exercice qu'on avait ici on était obligé de répondre pour le Service des achats. Il y en a qui ont réussi à pelletter leur merde dans notre cour et c'est nous qui devons répondre pour eux sans qu'on puisse leur parler. On va vérifier, on va leur parler et on viendra avec la réponse ultérieurement puisque c'est le Service des achats.

M. Garon: Mais le ministère peut se servir de son pouvoir d'achat pour faire développer du transport québécois. Mais vous avez le contrôle, c'est vous qui payez et qui achetez le calcium en sac.

M. Côté (Charlesbourg): Je raisonne, là,

c'est le cas dans le liquide. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le même cas dans le solide. On va voir. On va vérifier. C'est peut-être Provost, on va le vérifier.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, les réponses seront fournies ultérieurement. Est-ce que cela va pour 85?

M. Garon: Vous allez nous dire aussi, par exemple, les achats totaux pour l'année 1987 en sacs?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, en liquide, en lignosulfonate, puis qui les transporte, puis...

M. Garon: Le volume complet qui est acheté par le ministère et subdivisé en combien de commandes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela va pour 85. La commande, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): La commande est passée.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela complète pour 85.

M. Garon: Pourriez-vous nous donner cela à partir de 1985?

M. Côté (Charlesbourg): On dit cela depuis 1976.

M. Garon: Je prends la dernière année, 1985.

M. Côté (Charlesbourg): Comme par hasard, c'est une année d'élection mais je vais vous en donner plus que vous n'en demandez. On va remonter de dix ans, on va vous donner cela.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, cela va pour l'engagement 85?

M. Garon: Sur les trois produits: le lignosulfonate, le chlorure de calcium en sac ou en liquide.

M. Côté (Charlesbourg): Le lignosulfonate, pour votre information, a été introduit et accepté au ministère parce que le ministre l'a imposé il y a deux ans.

M. Garon: Mais vous dites qu'il y a des vertus polluantes que certains...

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas dit qu'il y avait des vertus polluantes. J'ai dit que les

compétiteurs lui trouvaient des vertus polluantes.

M. Garon: Est-ce que le ministère de l'Environnement s'est prononcé?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministère des Transports dans sa section environnement a, cette année, pris les moyens de vérifier sur le terrain si effectivement il y avait ces effets et s'il y en a, on va le dire. Je n'ai rien à cacher. Ce que l'on tente de trouver, c'est un produit compétitif à un produit qui est fait en Ontario pour qu'on puisse le développer chez nous, à partir des usines existantes qui peuvent développer un créneau intéressant et qui créerait de l'emploi au Québec. C'était cela, l'objectif. Auparavant, cela n'a jamais réussi à franchir les barrières du ministère alors que, depuis 2 ans, c'est moi qui ai imposé qu'on fasse cette expérience-là.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, 85 est vérifié; j'appelle 86.

M. Garon: Est-ce que l'achat de 170 tonnes métriques de bitume polymérisé est le seul achat de bitume polymérisé de type styrelf?

M. Côté (Charlesbourg): Cela me surprendrait.

M. Garon: Encore là, cela se vend en quoi, cela? Cela se vend au voyage-

Une voix: En tonnes.

M. Garon: En tonnes, mais en tonnes contenues dans quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Dans les "tankers".

M. Garon: Vous en achetez combien par année?

M. Côté (Charlesbourg): L'année passée, c'était expérimental. Alors, 86 et 89 seraient le total de l'expérience qui a été menée avec le polymère.

M. Garon: Le seul fournisseur est Butimar.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le seul au Québec.

M. Garon: C'est le seul au Québec, puis vous l'expérimentez par rapport à quel autre produit?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous souhaite, un de ces jours, d'être responsable du ministère des Transports. Cela va prendre plusieurs années, par exemple.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On ne sait jamais.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, on ne sait jamais, mais dans plusieurs années. Vous allez voir qu'il y a tellement de mélanges que vous êtes mélangé vous-même et que vous vous dites, à un moment donné: Je ne veux plus rien savoir. Alors, des expériences, il y en a; des mélanges, il y en a; des skip mix, des ceci et des cela, il y en a. Cela varie selon la grosseur - je vais faire attention à mes expressions parce que je pourrais paraître scientifique - du caillou qui va dedans. En tout cas, il y a matière à y avoir un cours. Il y a aussi des docteurs en la matière.

M. Garon: Il y a des docteurs?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des docteurs dans les mélanges. Alors, c'est pourquoi cela ne colle pas toujours.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous ne faites pas confiance aux docteurs?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que les docteurs ont leur place dans chacun des domaines pour autant qu'ils continuent de demeurer les deux pieds sur terre, spécialement dans le cas de l'asphalte.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lotbinière, vous avez une question?

M. Camden: M. le ministre, est-ce qu'il n'y a pas de ce mélange de bitume polymérisé qui est entré dans le mélange appliqué sur l'auto-route 20 entre Saint-Apollinaire et la hauteur de Chutes de la Chaudière?

M. Côté (Charlesbourg): Cette année, oui.

M. Camden: Oui. On apprend cela au député de Lévis.

M. Garon: ...dans mon conté.

M. Côté (Charlesbourg): Il semble...

M. Garon: Si ça ne marche pas, ça veut dire que le député n'est pas bon.

M. Côté (Charlesbourg): Si cela fonctionne, c'est sa faute et si cela ne fonctionne pas, c'est la faute du ministre. Dans le cas de ce mélange...

M. Garon: Est-ce que c'est polluant?

M. Côté (Charlesbourg): ...nous dit-on, c'est un mélange qui serait beaucoup plus durable. Mais, comme il est expérimental, l'expérience nous dira si, effectivement, les vertus que les

docteurs lui ont trouvées s'avèrent véridiques quand elles sont posées.

M. Garon: Bon! Je pense bien que le ministère doit faire des expériences. C'est mieux de faire des expériences sur un petit bout que sur toutes les routes du Québec, comme le ministère de l'Éducation qui faisait des expériences dans toutes les écoles du Québec en même temps.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Si j'ai bien compris, l'engagement 86 est vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en 1979-1980, cela?

M. Garon: Ah! De tout temps.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 87.

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Bon! Là, on est dans le chlorure de sodium en vrac.

M. Côté (Charlesbourg): L'engagement 88, c'est pour livrer à Blanc-Sablon: 1200 tonnes.

M. Garon: Mais pourquoi faites-vous un contrat à part, là, parce que Mines Seleine... Je ne comprends pas trop. Faites-vous des contrats avec livraison au point de destination ou à l'usine?

M. Côté (Charlesbourg): Au point de destination.

M. Garon: Pour quelle raison?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un ajout à la grosse commande, parce que c'est un nouveau point de destination.

M. Garon: C'est combien la tonne, la grosse commande, est-ce le même prix la tonne ou si le prix de la tonne change? La grosse commande a l'air pas mal moins chère. Parce que Cap-aux-Meules...

M. Côté (Charlesbourg): C'est normal, il n'y a pas de transport.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): C'est normal, il n'y a pas de transport.

M. Garon: Comment, il n'y a pas de transport! Dans lequel?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, Cap-aux-Meules, c'est aux Îles-de-la-Madeleine. Si on prend le sel aux Îles...

M. Garon: Non, non. Mais, cette fois, vous avez dit que c'était pour expédier à Blanc-Sablon.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, mais vous avez Cap-aux-Meules après cela. Vous avez Cap-aux-Meules: 20, 85 \$, et livré à Blanc-Sablon, c'est 62, 82 \$. Mais, comme ce sont 1200 tonnes et qu'il faut les prendre de Cap-aux-Meules pour aller les porter à Blanc-Sablon, bien j'imagine qu'ils ont facturé le prix du transport en bateau.

M. Garon: Non, non. Je parlais de la grosse commande qui était de 547 530 tonnes pour 26 000 000 \$, par rapport à 1200 tonnes. Quelle différence de prix y avait-il?
(11 h 15)

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Quand on compare à d'autres points que j'ai ici par rapport à la grosse commande - je vais vous en donner des prix: livré à Murdochville, 45, 55 \$; livré à Mont-Louis, 47, 50 \$; livré à Sainte-Anne-des-Monts, 47, 50 \$. Je ne comprend pas, entre nous, que ce soit moins cher à Murdochville qu'à Mont-Louis, parce qu'il débarque au quai de Mont-Louis. C'est plus cher de le livrer à Mont-Louis qu'à...

Une voix: C'est la quantité?

M. Garon: Ce doit être un peu comme pour le transport des véhicules automobiles: quelle que soit la distance, c'est le même prix.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, à Sainte-Anne-des-Monts, 47, 50 \$, le même prix, à Matane, 47, 50 \$; à Matapédia, Nouvelle, Cascapédia et New-Carlisle 38, 95 \$; à Lac-au-Saumon, Rimouski, Mont-Joli, 47, 50 \$ - on voit que ce sont les mêmes prix dans ce coin - Cabano, Cacouna, Trois-Pistoles 47, 50 \$...

M. Garon: Mais là, Blanc-Sablon, celui-là, ici...

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, 62, 82 \$.

M. Garon: Et l'autre, livré à Prescott?

M. Côté (Charlesbourg): Ah bien là, vous savez, à Prescott il y a eu une proposition ce matin, ce qui fait que... À moins que vos interlocuteurs ne vous aient donné le prix; l'avez-vous?

M. Garon: Non, mais vous le savez.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, nous ne le savons pas. Quand nous voyons le prix qui

varie, si à Cap-aux-Meules c'est 20 \$ et qu'à Sainte-Anne-des-Monts c'est 47 \$, l'explication de la différence entre les 20 \$ et les 47 \$, c'est le coût du transport de Cap-aux-Meules à Sainte-Anne-des-Monts.

M. Garon: Oui, mais ici vous avez 547 530 tonnes livrées où pour 26 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Oui?

M. Garon: Où est-ce livré, cela?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, c'est cela que je viens de vous dire.

M. Garon: À différents prix.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, cela dépend de l'endroit.

M. Garon: Quand c'est livré à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas, je vais essayer de vous le trouver.

M. Garon: Ou à Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais essayer de vous trouver cela. À Québec, 39 \$.

M. Garon: 39 \$. Et à Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): 40, 70 \$.

M. Garon: Et à Blanc-Sablon, ils ne font que traverser le fleuve et c'est 62 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a 1200 tonnes. Il y a le volume.

M. Garon: 1200 tonnes. Cela veut dire que ce sont des bateaux de quelle grosseur, qui prennent combien de tonnes à la fois?

M. Côté (Charlesbourg): Ah bien là,...

M. Garon: Non, non, mais c'est un fait, c'est cela, au fond. Une commande cela dépend... c'est tant de bateaux. 547 000 tonnes, ce sont plusieurs bateaux.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, je comprend, mais...

M. Garon: Tandis que, quand il part des Îles-de-la-Madeleine pour aller à Blanc-Sablon, ce n'est pas un gros voyage.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, ce n'est pas un gros voyage.

M. Garon: C'est-à-dire qu'il va livrer cela le matin, il déjeune avant de partir et il revient

souper le soir à la maison.

M. Côté (Charlesbourg): Ah, mais il ne peut pas prendre un bateau à homard, ce n'est pas pareil.

M. Garon: Non, mais ce sont des bateaux de combien de tonnes qui font cela?

M. Côté (Charlesbourg): Je n'en ai aucune idée; auparavant, c'était SONAMAR. C'est un contrat, à cette époque, qui était à SONAMAR. SONAMAR était principalement administré par le groupe Desgagnés, avec une participation de Logistec, à l'intérieur de cela; alors, il y avait des bateaux...

M. Garon: Ce n'est pas cela que je veux dire. Ce que je veux dire, au fond, c'est que souvent des entreprises sont dans une situation monopolistique et elles établissent leurs prix en jouant avec le transport. Alors, elles vous disent: telle place, telle place et tel prix, tel prix, cela fait un montant global de tant. Mais est-ce que le transport reflète nécessairement le coût du transport? Ce n'est pas nécessairement le cas. Alors, parce que nous n'avons pas le prix... Nous avons un prix pour la destination. Je ne blâme pas le prix-destination, mais je pense qu'il peut y avoir d'autres raisons pour justifier un prix-destination.

M. Côté (Charlesbourg): Bon, quand Les Mines Seleine sont parties... Est-ce que cela vous rappelle quelque chose?

M. Garon: Bien, je n'étais pas dans les mines.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Garon: J'étais plutôt dans le poisson qui se promenait dans l'eau salée.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que vous étiez plus sectoriel qu'horizontal, cela fait notre affaire parfois.

M. Garon: Non, j'en avais assez comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a eu Les Mines Seleine qui sont parties, de par la volonté du gouvernement et ce n'est pas une mauvaise chose. Elles sont maintenant dans le secteur privé et ce n'est pas une mauvaise chose non plus. En contrepartie, il y a un contrat de dix ans qui a été donné à SONAMAR pour la livraison du sel venant des Mines Seleine.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Nous étions, dans les deux cas, dans une situation monopolistique. Le contrat de SONAMAR a été racheté, alors...

M. Garon: Par qui?

M. Côté (Charlesbourg): Par Les Mines Seleine elles-mêmes, parce qu'elles voulaient épargner sur le coût du transport, pour assurer leur rentabilité.

M. Garon: Alors, ils voulaient faire eux-mêmes leur transport. Qui le fait actuellement?

M. Côté (Charlesbourg): Oh, les gens de SONAMAR continuent d'en faire eux-mêmes. Il y a - je vous donne cela, ce n'est pas de mon domaine, mais pour votre information - Mines Seleine qui fait elle-même une partie du transport, je pense que le groupe Desgagnés en fait une partie et il y a une autre compagnie de Montréal qui serait impliquée dans le domaine du transport du sel aussi, mais je n'en sais pas plus.

M. Garon: Dans vos renseignements, pourriez-vous ventiler le transport de ces volumes de chlorure de sodium en vrac, type 1?

M. Côté (Charlesbourg): En vrac?

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On va essayer de vous donner le plus d'informations possible, même pour des questions que vous n'avez pas posées.

M. Garon: D'accord pour l'engagement 88.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela répond à vos questions pour l'engagement 88?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 89.

M. Garon: L'engagement 89, là, c'était pour une expérience à quel endroit? Est-ce qu'il y a seulement eu une expérience entre Saint-Apollinaire et Bernières?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il y en a eu deux. À Saint-Apollinaire et Bernières, on a passé à l'implantation du polymère. À Saint-Apollinaire, c'est pour 1988, alors que là on est en 1987.

M. Garon: D'accord. Mais ce n'était pas nécessairement pour poser en 1987, au mois d'octobre.

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: C'était pour poser... Parce que ce sont les contrats du mois d'octobre. Ce sont les autorisations budgétaires du mois d'octobre,

mais cela ne veut pas dire que c'est nécessairement posé en 1987.

M. Côté (Charlesbourg): Cela allait dans la région de Montréal.

M. Garon: D'accord. Et votre expérience va se faire sur combien de temps?

M. Côté (Charlesbourg): Elle est finie.

M. Garon: Est-ce qu'elle est concluante?

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

M. Garon: Allez-vous généraliser cela?

M. Côté (Charlesbourg): Sur les autoroutes, oui, parce que c'est un produit qui coûte un peu plus cher, mais qui est plus durable.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il a de différent comme contenu?

M. Côté (Charlesbourg): Le polymère.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Côté (Charlesbourg): Dans d'autres cas, ce n'est que du bitume, mais là, c'est du polymère avec du bitume.

M. Garon: Le polymère, c'est fabriqué où?

M. Côté (Charlesbourg): M. Michaud me dit qu'il s'en fait à Montréal.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne me surprendrait pas que ce soit Bitumar lui-même qui produise le polymère.

Une voix: C'est une réaction de "polymeriser"...

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous docteur, vous?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: L'idée, c'est de savoir si c'est un produit qui est fabriqué ici ou si c'est un produit qui coûte plus cher qui est fabriqué ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): On va vous envoyer un beau petit document sur le polymère.

M. Garon: Cela marche.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je ne sais pas s'il y a des docteurs ici, mais...

M. Garon: Ce n'est pas pour voir la com-

position...

Le Président (M. Parent, Bertrand): ...il va y avoir du monde malade si cela continue.

M. Garon: Comment cela?

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

M. Garon: C'est dans votre coin que le monde est malade.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, pour autre chose.

M. Garon: C'est que tout simplement, pour moi, la principale préoccupation, ce n'est pas d'évaluer ce que les docteurs évaluent au point de vue de... C'est de voir s'il s'agit de produits fabriqués ici, parce que du bitume c'est fabriqué ici, à part la partie pétrole, mais, en grande partie, les agrégats ou les ingrédients sont... Tandis que le polymère, je me demandais où c'était fabriqué, point. L'engagement 90...

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 89 est vérifié. J'appelle l'engagement 90.

M. Garon: À l'engagement 90, vous avez dit que vous donneriez la réponse tantôt, sur ces différentes commandes de chlorure de calcium en sacs.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour l'engagement 90. J'appelle l'engagement 91.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat de services de 50 000 \$.

M. Garon: D'accord.

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

M. Garon: C'est le même bureau que tantôt, qui était à Sept-Îles, je pense?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on a un bureau dans le nord de Montréal, semble-t-il.

M. Garon: Depuis quand?

M. Côté (Charlesbourg): Hum!

M. Garon: Parce que Desmeules, c'est un bureau de Sept-Îles, je pense?

M. Côté (Charlesbourg): Mais davantage à Montréal maintenant, à ce qu'on me dit.

M. Garon: Ah oui!

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est un bureau qui existe encore à Sept-îles aussi. On me dit que Desmeules est à Montréal, mais que Dupont est à Sept-îles.

M. Garon: Ah! Vérifié.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 91 est donc vérifié. J'appelle l'engagement 92.

M. Garon: À l'engagement 92, s'agit-il d'une dérogation, oui ou non?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est Rosalie directement.

M. Garon: Rosalie, d'accord. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 92 est vérifié. J'appelle l'engagement 93.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu les résultats de cette étude?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Alors?

M. Côté (Charlesbourg): Cela a directement influencé le plan du transport.

M. Garon: Oui. Est-ce que vous devez refaire la dalle?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, vous allez voir combien on est spécialistes au ministère. C'était bien clair que c'était pour effectuer l'évaluation à l'aide de la thermographie infrarouge de la détérioration de...

M. Garon: De la dalle.

M. Côté (Charlesbourg): La Salle de la structure surélevée du boulevard Métropolitain. Alors, ceux qui prétendent aujourd'hui qu'on n'intervient pas en connaissance de cause sur le boulevard Métropolitain, je ne suis pas sûr qu'ils ont raison et je suis même convaincu qu'ils ont tort. Alors, on a fait les études qu'il fallait pour être capables de savoir où nous allons, pour annoncer des choses. On a fait des choses qui étaient nécessaires. Alors, si on intervient, si c'est dans le plan du transport et si on a dit qu'on a déjà commencé et qu'on va le faire de manière plus importante au printemps et en 1990 pour le finir, c'est parce que c'est nécessaire.

M. Garon: Est-ce la même technique qui a

été utilisée pour évaluer la dalle du pont Champlain et celle du pont Jacques-Cartier?

M. Côté (Charlesbourg): Vous devriez demander cela au fédéral.

M. Garon: Je pense que votre ministère a aussi regardé cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: Bien, il y était un peu obligé parce qu'il est question d'utiliser une voie pour le transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. On va démêler les affaires. Le pont Champlain et le pont Jacques-Cartier sont sous la responsabilité du gouvernement fédéral.

M. Garon: Je sais cela.

M. Côté (Charlesbourg): On a une entente avec le fédéral pour utiliser une voie pour le transport en commun, pour les autobus. Donc, la voie est réservée aux autobus. On n'a pas d'affaire à la structure et à la dalle. C'est leur problème et qu'ils règlent leur problème. Ils ont fait des études et vous avez vu comme moi, dans les journaux, qu'il y en a pour 150 000 000 \$ d'une part et, d'autre part, pour pas beaucoup. Alors, c'est leur problème. On en a suffisamment avec nos structures, on ne s'occupera pas de celles du fédéral. On va se parler par exemple. D'ailleurs, on a déjà commencé à se parler.

M. Garon: 150 000 000 \$, cela veut dire que cela doit être un peu magané.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Cela doit être un peu magané, si cela prend 150 000 000 \$ pour...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais là-dessus...

M. Garon: On dit que les rapports d'experts sont contradictoires.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Dans le cas de Lavalin qui a fait l'analyse, on dit que cela coûterait 150 000 000 \$, et dans le cas des experts du ministère des Transports fédéral, il semble bien que ce n'est pas ce que cela coûterait pour le faire. Alors...

M. Garon: Savez-vous s'ils ont pris la méthode de la thermographie infrarouge? Qui a pris cette méthode?

M. Côté (Charlesbourg): Dans leur cas, si jamais c'est cela, cela sera "infrabieu" au lieu d'infrarouge.

M. Garon: Cela dépend si c'est Lavalin ou le ministère des Transports. Vous n'êtes pas au courant?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Garon: D'accord. Adopté.

M. Dufour: M. le Président, avant...

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

M. Dufour: Moi, j'admetts que le ministère a probablement certaines informations et qu'il a peut-être une meilleure évaluation de la détérioration de la dalle, etc. Ce que je ne comprends pas, avec tous les comités qui sont sur pied, c'est la raison pour laquelle la communauté urbaine n'est pas au courant de ces études, parce que c'est pour cela, en fait, que cela vient sur la place publique. Le ministère a dit: Mêlez-vous de vos affaires, on va vous arranger cela. Moi, je pense que, puisque cela se passe dans la région de Montréal, il y aurait tout intérêt, avec les comités qui sont mis sur pied... Il n'y a aucune raison pour que les administrateurs municipaux ne soient pas informés de ce qui se passe dans ces dossiers.

M. Côté (Charlesbourg): Qui vous a dit qu'ils ne l'étaient pas?

M. Dufour: Bien, quand vous dites que la priorité, on décide que c'est cela et qu'on dit aux autres: Cela ne marche pas, votre affaire, là, parce que nous décidons que c'est cela, moi, j'ai de la difficulté à comprendre cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait se démêler.

M. Dufour: Alors, vous pensez qu'on est toujours mêlés, là.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Dufour: Tantôt, vous avez dit que vous étiez pas mal mêlé dans toutes sortes d'affaires. Bien, là, je pense qu'on est tous mélangés.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: On n'est pas seulement mêlés, on est mélangés.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Moi, je ne le suis pas, si vous l'êtes.

M. Dufour: Est-ce qu'on parle bien des structures...

M. Côté (Charlesbourg): On parle du...

M. Dufour: ...importantes sur...

M. Côté (Charlesbourg): On parle du Métropolitain.

M. Dufour: C'est cela.
(11 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Alors, quand les autorités de la ville de Montréal ou de la communauté urbaine vous disent qu'elles n'ont pas été mêlées à cela, vous avez deux choix: vous prenez leur parole ou vous prenez la mienne. Mais, dans mon cas, j'ai six procès-verbaux qui prouvent que les officiers de la ville de Montréal et de la communauté urbaine ont participé à l'élaboration des solutions au problème du boulevard Métropolitain. Et, une des ces bonnes journées, ils vont être déposés quelque part sur la place publique. Ce n'est pas mon problème à moi si les autorités politiques de la ville de Montréal ou de la CUM n'ont pas de contacts avec leurs directeurs de services. C'est leur problème, et ce n'est pas moi qui vais le régler. Quand j'ai des procès-verbaux selon lesquels ont participé à cela les principaux officiers de la ville de Montréal, de la communauté urbaine et de toutes les villes concernées sur le territoire de l'île de Montréal pour être capables d'amener des solutions à la problématique du boulevard Métropolitain, à la problématique de Ville-Marie, de Décarie, du Métropolitain et de l'autoroute 25, je vais vous dire une chose, il faut que cela cesse à un moment donné. La vérité a ses droits et, si cela force, dans peu de temps je vais déposer les procès-verbaux publiquement.

M. Dufour: Dans l'administration je comprends qu'il y a des dossiers techniques, mais il y a aussi des dossiers politiques, et dans ces dossiers politiques, il doit y avoir des échanges. En tout cas, ce que j'ai compris, l'an dernier, quand il y a eu des commissions parlementaires, c'est que vous avez dit: Nous allons mettre un comité sur pied, et ce comité n'était pas seulement un comité technique, il y avait aussi des comités avec des élus et vous en faisiez partie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais parlez-vous du Métropolitain ou si vous parlez d'autre chose?

M. Dufour: Non, mais cela touche toute la question du transport.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais si vous voulez régler les problèmes un par un...

M. Dufour: Vous comprendrez qu'il nous faut toujours bien regarder ce qui se passe. Vous parlez des travaux et on sait que dans la région de Montréal il y a des lacunes au point de vue des réseaux routiers, au point de vue du transport en commun et un peu partout, et c'est

normal qu'il y en ait. Mais est-ce que c'est normal, par exemple, qu'on fasse passer une priorité par rapport à une autre? Si vous touchez au boulevard Métropolitain, nous savons bien que dans la région de Montréal c'est un drame, que cela va causer des troubles extraordinaires. Alors, que les autorités de la ville de Montréal veuillent être au courant de ce qui se passe et qu'elles vous demandent - et la communauté urbaine, pas seulement Montréal, je parle de toute la communauté urbaine - pourquoi vous choisissiez cela ou quelles sont les décisions par rapport à ce qui va le toucher, je trouve que c'est difficile...

M. Côté (Charlesbourg): Ils le savent, c'est ce que je m'évertue à vous dire, avec des procès-verbaux. Quand ils disent qu'ils ne le savent pas.. J'ai rencontré M. Doré, le maire, à trois reprises personnellement, pour faire le tour sur le plan du transport avant même qu'il ne soit rendu public. J'ai rencontré le président de la communauté urbaine de Montréal à plusieurs reprises. Je m'excuse, mais s'il y a des gens qui ne sont pas au courant c'est parce qu'ils souffrent d'amnésie à certaines occasions. Ce n'est pas mon cas.

M. Garon: Qui visez-vous?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Qui visez-vous donc? Vous visez quelqu'un quand vous dites...

M. Côté (Charlesbourg): Vous sentez-vous visé?

M. Garon: Non, non, parce que je ne suis pas à la communauté urbaine de Montréal, d'aucune façon.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais c'est parce que la vérité a ses droits...

M. Garon: Je suis d'accord avec cela, mais vous dites qu'il y en a qui souffrent d'amnésie, mais vous ne dites pas qui.

M. Côté (Charlesbourg): Ah non, mais c'est probablement ceux qui parlent le plus souvent et qui ne parlent pas en connaissance de cause. Alors, dans ce cas-là, qu'on questionne les priorités que le gouvernement s'est données quant à son intervention, c'est tout à fait normal et c'est dans la logique des choses; je pense qu'il n'y a rien là. Je n'en ai pas contre cela. Que M. Doré, M. Perreault ou d'autres personnes...

M. Garon: Qui rencontrez-vous d'habitude?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Qui rencontrez-vous d'habitude?

M. Côté (Charlesbourg): Qui je rencontre d'habitude? Je rencontre ceux qui demandent à me rencontrer.

M. Garon: Oui, mais pour discuter des questions de transport à Montréal?

Une voix: Difficilement parfois.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Une voix: Difficilement parfois.

M. Garon: Parce qu'ils ne peuvent pas tous souffrir d'amnésie.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas difficilement. Non, quand c'est difficilement ou que cela prend du temps, c'est que je manque de temps.

M. Garon: Mais qui souffre d'amnésie comme cela, est-ce le maire de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Ah, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Dufour: C'est du monde de là-bas.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Garon: Vous ne parlez pas avec les chauffeurs d'autobus ou des choses du genre, c'est...

M. Côté (Charlesbourg): Par rapport à?

M. Garon: Quand vous discutez du plan de Montréal, vous ne parlez pas avec des chauffeurs d'autobus, vous ne parlez pas avec un grand nombre de personnes, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Nous parions avec beaucoup de personnes.

M. Garon: Oui, mais ils doivent avoir des porte-parole, ce n'est pas tout le monde qui doit parler.

M. Côté (Charlesbourg): Bien normalement, comme porte-parole et il y a la CUM, la CUM qui est venue en commission parlementaire, qui a été votre initiation comme critique en matière de transport, vous vous souvenez?

M. Garon: Avec les autres.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, avec les autres, la CUM a été le porteur de ballons de la position de la communauté urbaine pour ce qui est du transport en commun dans la grande

région de Montréal. Je vous invite d'ailleurs, dans les prochains mois, à consulter à nouveau le mémoire de la communauté urbaine par rapport à ce qu'il y a dans le plan de transport, et vous allez voir qu'il y a des similitudes que certains oublient. Les prochains mois seront propices à rappeler à chacun ce qui a été retenu et, d'autre part, lorsqu'on va dans le réseau routier, en ce qui concerne l'artère qui affecte le plus la grande région de Montréal, le Métropolitain, cela a été fait en totale et parfaite harmonie avec les directeurs de services du ministère des Transports de la ville de Montréal, en particulier, et avec une consultation élargie quant au mandat des SNC Delluc où toutes les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal ont été consultées, où cela donne un rapport qui est ça d'épais. Si pour être crédibles...

M. Garon: Mais...

M. Côté (Charlesbourg): Je vais finir.

M. Garon: Oui, ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Bien, vous avez posé une question, on va tenter de vous répondre. On va essayer de vous répondre de manière aussi complète dans ce cas-là que dans les autres.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas des SNC Delluc, cela fait un rapport qui est ça d'épais. S'il le faut, je mettrai les dates, le nom des personnes et les sujets qui ont été discutés à chacune des réunions. Après cela, vous aurez le choix de continuer de les croire ou de regarder la vérité qui est davantage celle que je vous exprime.

M. Garon: Quand on a fait la commission parlementaire au mois d'août, même que c'était mon initiation, je me rappelle un peu vos engagements. Votre engagement, ce n'était pas seulement de consulter, c'était de réaliser la concertation régionale. C'était cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est en plein ce qui est en train de se faire.

M. Garon: Ce n'a pas l'air trop...

M. Côté (Charlesbourg): Non...

M. Garon: Les consensus n'ont pas l'air fort.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas mêler les dossiers.

M. Garon: Les concertations, c'est pour établir un consensus.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il ne faut pas mêler les dossiers. Lors de la commission parlementaire...

M. Garon: Du transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): ...du transport en commun où il a été question de dépôt de demandes, souvenez-vous, du maintien des acquis, de l'amélioration des acquis, du développement, d'accord...

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...Il y a eu une demande de 1 100 000 000 \$ de la Communauté urbaine de Montréal pour les dix prochaines années. On se rappelle cela? Cela comprenait des autobus, le métro pour la rénovation des wagons, la monétique en termes de conservation et d'amélioration. Quand ils ont tout fait cela, il restait 400 000 000 \$. Ils ont dit dans le mémoire: Les 400 000 000 \$, donnez-les-nous et on va décider où on va les mettre, nous autres, sur le plan du développement du réseau de transport en commun. Pourquoi? Parce que sept jours avant, in extremis, à la commission parlementaire, ils venaient de réussir à s'entendre sur le partage, mais officieusement, des 400 000 000 \$ qui allaient, premièrement, pour satisfaire les villes de banlieue de la communauté urbaine dans le train de Deux-Montagnes et, deuxièmement, dans le métro qui allait à Montréal-Nord. C'était cela, les 400 000 000 \$. Mais ils ont dit: Pour ne pas soulever de poussière, donnez-les-nous et nous autres, on va les administrer. Cela, dans mon livre, c'est un temps qui est révolu. On a donné de l'argent dans le passé et on a payé à 100 % alors que c'est eux autres qui ont mené la construction du métro et on peut aujourd'hui se poser certaines questions. Si on paie à 100 %, on va décider où cela va aller avec eux autres. On ne sera pas seulement partenaire pour payer à 100 %, c'est clair. Dans mon livre, cette vision-là m'apparaît extrêmement importante. Cela, c'était la partie immobilisation, maintien, conservation, développement.

La commission a débordé, de par la demande de la ville, en particulier de la STCUM, sur le financement de l'exploitation. Rappelez-le-vous, parce que c'était une autre partie du mémoire. Et, là, on a dit: On veut une enveloppe fermée, pour cinq ans et indexée. C'est ce qu'on leur a donné à l'automne, au lendemain de la commission parlementaire. Au-delà de tout cela, il y a eu les effets de débordement qui ont été discutés et c'est là qu'est venue l'idée de cette concertation suprarégionale où le sud et le nord seraient à la même table que la STCUM et où les CIT auraient leur table avec leur commission de transport, soit du sud, soit du nord. Quand on parle de concertation, je m'excuse, mais cela fait quelques réunions qu'on a. Des réunions du CIT le Richelieu, des CIT de toute la couronne sud

avec la STRSM pour tenter d'harmoniser les réseaux des Basses-Laurentides, de Le Portage et d'un peu partout au nord avec Laval et par la suite une table suprarégionale à laquelle participent M. Hamelin de la Communauté urbaine de Montréal, M. Leduc, vice-président de la STCUM, maire de LaSalle, M. Perreault, président de la STCUM et représentant de la ville de Montréal, M. Lefebvre, maire de Laval, le président de la STL, M. Mercier, président du CIT des Basses-Laurentides, M. le maire de Châteauguay, M. Bourcier qui représente les CIT du sud, Mme Gravel de la STRSM et avec des officiers du ministère et cela fait... Combien de réunions? La septième réunion va avoir lieu le 21 octobre prochain. Sept dans un an, ce n'est pas si mal. On a progressé, on se parle, mais toujours avec l'objectif, et je vais continuer de le dire tant et aussi longtemps que je serai là, toujours avec l'objectif d'avoir en tête que c'est l'usager qu'on doit desservir et non pas les structures.

M. Garon: C'est que, dans ce sens-là, le journal *Les Affaires* a commencé à parler d'une... À Toronto, par exemple, il y a un regroupement du transport en commun.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le journal *Les Affaires* qui a inventé cela. Cela vient de la table. C'est un message que je passe...

M. Garon: Est-ce que vous pensez que vous devriez arriver - parce que je sais que le gouvernement actuel aime beaucoup le modèle de Toronto, de l'Ontario - est-ce que vous pensez qu'à un moment donné dans le transport en commun, le grand Montréal devrait être réuni dans une seule structure ou plutôt que...

M. Côté (Charlesbourg): Le gouvernement actuel, dont je suis, aime bien le modèle de Toronto parce que le modèle de Toronto a réussi. Le modèle de Toronto a réussi à devenir le centre du Canada sur le plan de... puis à décentraliser des choses de Montréal à Toronto. Le centre de Toronto n'a pas eu peur de faire du développement en périphérie pour être capable de grossir Toronto. Au lieu de s'isoler, il s'est ouvert. C'est l'opposé qu'on a vécu dans la grande région de Montréal. Au moment où des gens parlent de libre-échange avec les États-Unis et le supportent, ils sont contre le libre-échange avec la rive sud de Montréal et la rive nord. Il y a des philosophies...

M. Garon: Vous êtes moins clair là-dessus parce que vous appuyez le candidat libéral au fédéral qui est contre le libre-échange. Là-dessus, vous avez une position un peu ambiguë.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de la question. J'aurais même souhaité à l'occa-

sion que le député de Lévis soit journaliste pour me la poser, cela fait longtemps que je l'attends, celle-là. Une question aussi claire, je vais y répondre.

M. Garon: Il y a juste l'éditorial du *Soleil* qui en a parié.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous répondre. Puisque vous avez ouvert la canne... Je suis toujours prêt.

M. Garon: Ah oui. Parce que moi, je calcule qu'une commission parlementaire c'est l'occasion de donner au ministre l'occasion de se prononcer sur un certain nombre de sujets sur lesquels les journalistes ne le questionnent pas.

M. Côté (Charlesbourg): L'occasion de donner des explications. Attachez votre ceinture! Vous allez en avoir une. Il y a moins de différence dans mon orientation sur le libre-échange entre M. Turner et moi qu'avec Pierre Blais, qui m'accusait de cela, le député de Bellechasse et ministre d'État à l'Agriculture, lui qui était un défenseur du oui au référendum en 1980, puis qui défend aujourd'hui le Canada uni. Alors, quand il viendra m'expliquer cela sur le plan philosophique, j'ai l'impression qu'il va y avoir bien plus d'écart entre sa pensée et celle du Canada qu'entre la mienne et celle de M. Bourassa sur le plan du libre-échange.

M. Garon: C'est parce que, pendant trois ans, votre gouvernement n'a rien demandé. Il a pu donner à l'Ouest à mort et là, à un moment donné, le ministre de l'Agriculture vient de se rendre compte que l'Ouest a été gavé depuis trois ans. Si, dans ce temps-là, le gouvernement s'était un peu battu... J'ai remarqué aussi, dans le domaine des chemins de fer, que le moratoire de votre ami Benoît Bouchard n'a pas l'air à avoir lieu. Apparemment, on va continuer à fermer les lignes... Business as usual.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, je suis encore très heureux de la question du député de Lévis.

M. Garon: Je vous l'avais posée au printemps, en Chambre.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais je vais vous dire que ce n'est pas au printemps qu'on a commencé à s'occuper de cela.

M. Garon: Je sais cela.

M. Côté (Charlesbourg): On a commencé à prêcher dans le désert, puis... Fouillez dans vos papiers, parce que ce sont des documents qui ont été rendus publics, sur le plan des chemins de fer. On a commencé le 18 février 1987 à se battre dans cette cause où on était à peu près

tout seul. Il n'y a pas une personne à qui on n'a pas écrit au gouvernement, y compris tous les députés de l'Opposition, y compris tous les députés de la Chambre des communes, même ceux du Québec, y compris tous les membres du Sénat, pour les alerter sur ce qui pouvait arriver au niveau du Québec. Alors, vous pouviez bien dire tantôt que, dans le domaine de l'agriculture, supposément, on a laissé faire des choses. Dans le cas du ferroviaire, s'il y en a un qui s'est battu pour éveiller le monde à ce qui s'en venait, c'est moi.

M. Garon: Je vous en ai parlé en commission parlementaire, j'en ai parlé à plusieurs reprises, je l'ai même demandé en Chambre. Vous m'aviez dit que cela allait très bien avec votre ami Benoît Bouchard. Je ne voulais pas déranger ce beau couple. Il semble qu'actuellement ce n'est pas la société d'acquêts.

M. Côté (Charlesbourg): Je me souviens très bien de la question du député de Lévis. Je me souviens aussi de mes réponses et je comparais la situation avec Benoît Bouchard et la situation avec John Crosbie. J'ai toujours fait cela.

M. Garon: Crosbie a tiré en mosus pour Terre-Neuve.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais laissez-moi finir, s'il vous plaît! Dans le sens qu'avec Crosbie il n'y avait pas d'ouverture et il n'y avait pas de niveau de compréhension des problèmes du Québec.

M. Garon: Sauf qu'il tirait pour Terre-Neuve. C'était un vrai percheron. Nous autres, c'étaient deux chevaux légers, nos deux Bouchard de Lac-Saint-Jean.
(11 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Je ne vous dis pas le contraire. Je vous dis que la situation, c'était cela, et ce que j'ai toujours essayé de mettre en relief, c'est que la venue de Benoît Bouchard permettait d'avoir une nouvelle compréhension des problèmes du Québec. Dans ce cas-ci, effectivement, on a demandé à M. Bouchard un moratoire sur l'abandon des lignes de chemin de fer au Québec. J'attends encore la réponse écrite. J'ai eu l'occasion d'en discuter avec lui, il y a deux semaines, à la conférence des ministres des Transports à Halifax, et il semble bien qu'il y ait une volonté de protéger un certain nombre de lignes au Québec et que le pouvoir du lieutenant-gouverneur pourrait être exercé dans la mesure où il y avait des décisions qui étaient positives quant à l'abandon, si c'était décrété ainsi par l'Office national des transports. C'est un dossier qu'il faut continuer de suivre, pour lequel il faut être très vigilants et, quant à moi, compte tenu de mes relations avec M. Bouchard à ce moment-ci, je ne change pas de propos: l'ouverture à la compréhension des problèmes en

matière des transports du Québec est plus grande de la part de M. Bouchard qu'elle ne l'était chez M. Crosbie. Cela ne veut pas dire que ce sera le bonheur parfait, mais, à tout le moins, il y a une amélioration très sensible de la compréhension de nos problèmes et cela pourrait très nettement signifier une ouverture plus grande quant au règlement des dossiers.

Je vais vous en donner rien qu'un, petit dossier. On a tenté, sous M. Crosbie, d'avoir le Marie-Évangéline comme bateau de support à la traverse de Matane pour les périodes estivales. Jamais on n'a réussi à progresser d'un seul pouce; c'étaient continuellement des enfarges pour favoriser Marine Atlantique. Quand M. Bouchard est arrivé, on a réglé le problème en deux jours, parce qu'il l'a imposé à Marine Atlantique. On n'avait pas de cadeau, là, on payait et c'était le bateau qui était disponible. Bien, c'est le genre de chose qui fait en sorte que l'importance d'un ministre senior provenant du Québec, comme M. Benoît Bouchard, et ayant une compréhension des problèmes du Québec va nous permettre de régler, non pas tous les dossiers concernant le Québec, mais davantage de dossiers.

M. Garon: Là, il ne faut pas prendre le suçon pour le plat principal. Ce sont des granaillles comparativement aux dossiers en cours.

M. Côté (Charlesbourg): Je n'ai pas...

M. Garon: Actuellement, par exemple, moi, j'ai nettement l'impression que l'attitude du premier ministre qui se déclare satisfait urbi et orbi du gouvernement fédéral fait en sorte qu'il n'y a aucun engagement envers le Québec de la part du gouvernement d'Ottawa. Et l'appui de...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne sont pas les engagements...

M. Garon: ...M. Bourassa à M. Mulroney fait en sorte que votre "bargaining power" est à zéro. Actuellement, on voit que, dans le cas de l'agence spatiale, dans le domaine des transports, dans le domaine agricole, dans tous les domaines, il n'y a aucun engagement.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le domaine des transports, ne vous aventurez pas trop loin.

M. Garon: Moi, je ne les sens pas. Je suis obligé de comparer à ce qu'on donne à Terre-Neuve, à ce qu'on va donner à l'Île-du-Prince-Édouard, même quand on parle de faire un pont ou un tunnel de 1 000 000 000 \$ pour 118 000 de population...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais...dans le fond...

M. Garon: Je regarde l'argent qui est versé

dans l'Ouest par milliards et l'attitude de M. Bourassa qui réussit à faire considérer le Québec comme un enfant gâté d'Ottawa, écoutez, alors que c'est un enfant gâté qui a les poches pleines de trous et qui n'a rien aux frais d'Ottawa.

M. Côté (Charlesbourg): Il ne faut pas mêler les dossiers.

M. Garon: Bien, il faut prendre cela globalement.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non. Bien, si on le prend globalement, là, vous apportez des éléments qu'il faut placer dans leur véritable perspective. Quand vous parlez du pont qui va à l'île-du-Prince-Édouard...

M. Garon: Un pont ou un tunnel?

M. Côté (Charlesbourg): Pont ou tunnel...

M. Garon: Ils les sondent pour savoir ce qu'ils veulent avoir.

M. Côté (Charlesbourg):... de 1 000 000 000 \$.

M. Garon: De 1 000 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui, il faut faire attention, là.

M. Garon: Puis ils ne veulent même pas entretenir le pont de Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Un instant, juste une petite minute, si vous me laissez finir, là.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez oublié de dire qu'actuellement il y a une traverse à l'île-du-Prince-Édouard qui est défrayée en totalité par le gouvernement fédéral, qu'à la conclusion ou à la réalisation de ce pont ou de ce tunnel il n'y aura plus de traverse et que le coût de construction va être absorbé par l'élimination de - et je ne veux pas défendre le fédéral...

M. Dufour: Est-ce 100 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Est-ce que cela coûte 100 000 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Cela coûte 55 000 000 \$ par année.

M. Garon: C'est facile...

M. Côté (Charlesbourg): Attendez un peu.

M. Garon: Ils ne subventionnent pas les traverses au Québec.

M. Dufour: C'est facile, 1 000 000 000 \$, c'est 100 000 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas, là. Ne mêlez pas tous les dossiers en même temps.

M. Garon: Bien, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non, non. Un instant!

M. Garon: Vous l'avez dit vous-même, la dernière fois, que les conservateurs avaient coupé les dernières subventions qu'il y avait sur les traverses au Québec alors que par le même communiqué ils annonçaient, si ma mémoire est bonne, 135 000 000 \$ de subvention aux traverses des Maritimes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais savez-vous pourquoi ils ont coupé la subvention de la traverse de la Basse et Moyenne-Côte-Nord? Le savez-vous? Savez-vous la raison qu'ils invoquent?

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): Ils invoquent la raison que votre premier ministre, qui était M. René Lévesque, a fait des mamours à M. Mulroney, qu'ils ont signé la route 138 et qu'ils ont investi 100 000 000 \$ là. C'est ce qu'ils invoquent comme raison. Vous voulez le savoir, c'est cela, c'est la raison invoquée. Que maintenant qu'ils avaient investi 50% de la construction de la route entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan, ils ne se sentaient plus de responsabilité quant à la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord.

M. Garon: On pourrait dire cela quand la route sera rendue à Blanc-Sablon.

M. Côté (Charlesbourg): C'est exactement ce que j'ai tenu comme propos. Alors, dans ce sens-là, si vous parlez de suçon quand on parle du Marie-Évangéline et que vous me parlez de la Basse-Côte-Nord en termes de desserte où le gouvernement fédéral nous donnait en moyenne 3 000 000 \$ ou 4 000 000 \$ par année, ça, c'est un suçon par rapport au reste. Si vous voulez qu'on parle de suçons, on va en parler. On en a un éventail. Si vous voulez qu'on parle des dossiers importants, on va en parler. Au-delà de tout cela...

M. Garon: Si vous voulez vous contenter de suçons, vous allez être obligé de mettre vos culottes courtes.

M. Côté (Charlesbourg): Inquiétez-vous pas de ce côté-là. D'ailleurs, si j'étais en culottes courtes, probablement que je paraîtrais mieux que vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Au-delà de cela...

Une voix: On va loin dans les mamours!

M. Côté (Charlesbourg): ...il y a des dossiers extrêmement importants où on n'a pas eu peur de monter au filet. Et je pense qu'il faut comprendre les remarques, dans le cas de M. Benoît Bouchard, comme une marque d'espoir au sujet du règlement de certains dossiers qui concernent le Québec. Et, jamais, sur le plan de la desserte maritime, le Québec n'a été reconnu comme il aurait dû l'être par le gouvernement fédéral. Et c'est toute l'histoire du ministère des Transports fédéral où tout a été bien accaparé par la région de Toronto sur le plan du fonctionnarisme qui a très bien entouré les ministres, venant de l'Ouest ou venant des Maritimes qui se sont succédé comme ministre des Transports. On a progressé au Québec uniquement quand Jean Marchand a été ministre des Transports fédéral. C'est clair.

M. Garon: Mais, devant un constat d'échec comme celui-là, comment le premier ministre peut-il dire qu'il est heureux, qu'il file le parfait bonheur et qu'il fait un appel alors que même M. Rocheleau, qui va être candidat au fédéral, dit que le premier ministre du Québec est trop mou?

M. Côté (Charlesbourg): Si vous avez des questions à poser à M. Bourassa, vous les poserez à M. Bourassa. Je sais que vous êtes assez grand pour le faire. Si vous avez des questions à poser à M. Rocheleau, vous les poserez à M. Rocheleau. Une chose est certaine: y a un certain nombre de dossiers qui ont été réglés avec le gouvernement conservateur. Grâce, j'imagine, à certaines personnes, très proches de votre entourage à l'époque, qui ont su donner une couleur québécoise à la compréhension des problèmes à Ottawa, mais des problèmes du Québec. On se rappellera toujours que le discours de la réconciliation nationale prononcé en 1984 à Baie-Comeau était un discours qui avait été écrit par Lucien Bouchard. Vous le connaissez, Lucien Bouchard? Cela vous dit...

M. Garon: Je n'ai jamais eu une confiance terrible en Lucien Bouchard.

M. Côté (Charlesbourg): Non? En tout cas, j'aimerais bien avoir l'opinion du député de Jonquière.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais bien avoir l'opinion du député de Jonquière à ce sujet-là. Je pense qu'elle serait peut-être un peu différente.

M. Garon: J'ai l'impression que les deux Bouchard à Ottawa, c'est...

M. Dufour: Je n'ai pas fait partie de son organisation politique. Je ne me suis pas affiché avec lui non plus.

M. Garon: J'aimerais mieux avoir du Québec, je vais vous le dire, à Ottawa...

M. Dufour: Je ne suis pas trop d'accord là-dessus.

M. Garon: ...quelqu'un comme M. Crosbie de Terre-Neuve et M. Mazankowski de l'Ouest, qui sont deux chevaux belges, comprenez-vous, qui sont capables de tirer une voiture. Je vais vous dire qu'avec l'attelage Benoît Bouchard et Lucien Bouchard le sulky a besoin d'être léger...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je pense que...

M. Garon: ...parce qu'ils ne tirent pas pesant.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais je...

M. Garon: Moi, je vois cela en piâstres et en cents.

M. Côté (Charlesbourg): Vous serez à même de faire le bilan de Benoît Bouchard. Cela fait six mois qu'il est au ministère des Transports. Laissons-lui au moins le temps d'être là. Pour une fois qu'il y a un Québécois là!

M. Garon: Il m'apparaît aussi efficace que pour les réfugiés en chaloupes.

M. Côté (Charlesbourg): Pour une fois qu'il y a un Québécois qui a la responsabilité du ministère des Transports fédéral, vous devriez avoir une attitude beaucoup plus positive. Sinon, vous allez vous retrouver encore avec un gars de l'Ouest ou des Maritimes comme ministre des Transports, et là, on va revenir encore à la jungle.

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

M. Garon: Alors, dans ce cas-là, comment expliquez-vous que vous n'appuyez pas les conservateurs dans votre comté?

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

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

M. Garon: Vous n'appuyez pas le candidat conservateur dans votre comté. Vous devez avoir des raisons. C'est parce que vous n'êtes pas content.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'ai compris, c'est que vous appuyez d'autres partis au fédéral, vous aussi, dans votre comté.

M. Garon: Non, je ne me suis jamais bien bien mêlé de politique fédérale.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf en 1984?

M. Garon: Sauf en 1984.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Sauf en 1984, mais ce n'était pas dans le sens que vous pensez. Je n'appuyais pas les bleus en 1984.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais finir, M. le Président.

Le Président (M. Parent, Bertrand): S'il vous plaît!

M. Côté (Charlesbourg): Si je comprends, en 1984, si vous n'avez pas appuyé les bleus, vous étiez contre l'orientation qu'avait donnée M. Lévesque en matière d'appui?

M. Garon: J'appuyais le candidat du Parti nationaliste. Qu'est-ce que vous voulez? Il a bien parti...

M. Côté (Charlesbourg): Donc, vous aviez une orientation...

M. Garon:... mais à un moment donné les gens voulaient tellement se débarrasser de Trudeau qu'ils ont voté bleu pour être sûrs.

M. Côté (Charlesbourg): Vous aviez donc une orientation différente de l'orientation de votre chef?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, je pense que c'était fidèle à une orientation québécoise.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je rappellerai aux membres de la commission qu'on était à l'engagement 93. On est passé des infrarouges du Métropolitain aux bleus du comté.

M. Garon: Je pense que tout le monde a compris qu'en 1984 le Parti québécois...

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, s'il vous plaît!

M. Garon:... ne souhaitait pas élire le Parti libéral.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le député de Lévis, M. le ministre, si j'ai bien compris, l'engagement 93 est vérifié.

M. Garon: L'engagement 93, oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): J'appelle l'engagement 94, après cette longue diversion.

M. Garon: Vérifié.

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: Est-ce que l'arpentage est terminé dans le cas de l'autoroute 13, pour 11, 5 kilomètres?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, terminé.

M. Garon: Est-ce l'arpentage et la préparation d'un plan de l'autoroute 13 au complet qui va coûter 130 600 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce au complet ou juste un bout?

Une voix: Un bout.

M. Côté (Charlesbourg): Un bout.

M. Garon: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): 11, 5 kilomètres.

M. Garon: D'accord.

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

M. Garon: Continuons. Oui.

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: Je m'étonne un peu. Vous voyez qu'il s'agit d'un contrat pour effectuer la préparation des plans et devis et la surveillance avec résidence au chantier des travaux de construction d'un tronçon de cinq kilomètres. On parle de 750 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a l'élimination, à l'intérieur de cela, si je me souviens, de cinq ou six passages à niveau, ce qui augmente les coûts.

M. Garon: Les passages à niveau, est-ce que c'est vous autres qui faites cela ou si c'est le fédéral?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que cela inclut la surveillance des travaux dans ce cas-ci.

M. Garon: La surveillance des travaux?

M. Côté (Charlesbourg): Des travaux de routes.

M. Garon: De routes! Mais pas de passages à niveau.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce que je dis, c'est que ces travaux-là sont en parfaite harmonie avec l'élimination des passages à niveau où c'était le seul coin en Gaspésie où il n'y avait pas eu de travail de fait dans ce sens-là, et ça, c'est l'amorce de ces travaux-là.

M. Garon: Est-ce que vous allez être remboursés par le fédéral pour une partie de ces coûts de 750 000 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Voici la manière

dont cela fonctionne. Pour la partie qui incombe au fédéral et qui est reconnue par le ministère des Transports et l'Office national des transports, c'est clair que le gouvernement du Québec est remboursé pour toute la partie des travaux qui les concerne.

M. Dufour: En vertu de quel programme le fédéral...

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

M. Dufour: En vertu de quel programme le fédéral embarque-t-il dans la disparition des traverses à niveau? Il me semble que le PATU n'existe plus.

M. Côté (Charlesbourg): Le PATU n'existe plus, mais, comme vous avez pu le constater, vous qui êtes un homme qui suit l'actualité de très près au Saguenay-Lac-Saint-Jean, M. Benoît Bouchard a annoncé il n'y a pas tellement longtemps, trois semaines à peine ou un mois, l'élimination du passage à niveau de Chambord, engageant donc le gouvernement fédéral pour des sommes assez importantes. M. Bouchard est venu, il y a trois semaines, à Upton, sur la route 116, annoncer la participation du gouvernement fédéral sur le plan de l'élimination des passages à niveau. Actuellement, il y a d'autres négociations pour Saint-Jean-Chrysostome, pour Vaudreuil-Soulanges. Ce sont des négociations ad hoc avec eux.

M. Dufour: Oui, mais trouvez-vous que c'est acceptable? Je me rappelle que, dans mon propre comté, il y a des traverses à niveau qui devraient disparaître. Ils ont dit: Il n'y a plus de programme PATU. Et ce programme-là existe à votre ministère et cela avait été reconnu comme une priorité par le gouvernement. Je pense que vous avez une lettre qui a confirmé que c'était une priorité. Cela n'est jamais revenu à la surface, que je sache.

M. Côté (Charlesbourg): Dans la ville de Jonquière?

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est la ville de Jonquière qui a fait un changement de cap et qui a préféré...

M. Dufour: Je comprends ce que vous voulez dire. Il fallait bien qu'ils prennent cela. Ils ne pouvaient pas faire... C'était une amélioration par rapport à ce qu'il y avait, mais cela n'a pas éliminé la nécessité de faire disparaître certains passages à niveau dans la ville de Jonquière.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez! Je pense que, dans ce cas-là, il faut davantage interroger

vos intervenants sur le plan fédéral. Il s'agira de parler à M. Blackburn. C'est le député fédéral...

M. Dufour: D'accord, je comprends que c'est un programme d'envergure. Si on laisse le fédéral intervenir ponctuellement un peu partout dans le paysage, j'appelle cela de la politique à courte vue. Il me semble que, pour le Québec, c'est inacceptable, c'est-à-dire que vous allez accepter, mais je pense que votre ministère devrait immédiatement rappeler au fédéral pour lui dire: Écoutez un peu! Allez-vous jouer comme ça un peu partout, avec un yo-yo, avec tout le monde? Parce que ce ne sont pas vos priorités qui sont nécessairement retenues. (12 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Non, et ce n'est pas différent aujourd'hui de ce que c'était il y a quelque temps. Vous vous souviendrez très certainement lorsque Jean-François Bertrand, qui a vous a précédé dans ce parti, est allé bras dessus, bras dessous, durant la campagne électorale de 1985, annoncer le tunnel de Vanier. Cela faisait votre affaire à l'époque parce que cela répondait à une demande expresse d'un ministre de la région de Québec qui l'avait faite avec Mme Blais-Grenier, ministre des Transports à l'époque, et avec M. Tardif; il y avait eu une belle conférence de presse à la gare de Québec. Souvenez-vous, c'était la période où, s'il n'y avait pas de réponse du gouvernement fédéral, on voulait bloquer la voie de chemin de fer avec la coccinelle de Jean-François.

M. Garon: Là, il y avait la voie ferrée. C'était nécessairement un projet auquel participait le gouvernement fédéral parce qu'il y avait des voies ferrées.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais quand on parle des voies ferrées à Jonquière, ce ne sont pas celles du ministère des Transports de Québec.

M. Dufour: C'est la même chose, à l'exception des "acquaintances" qu'il y avait dans le passé. Je comprends que les ministres aient fait leur job. Vous étiez supposés changer bien des choses. Je regarde le comté de Bonaventure; c'est un comté qui a un ministre, et probablement que, pour d'autres comtés, ce doit être la même raison.

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse, mais Upton, c'est le comté de Carmen Juneau.

M. Dufour: Mais je vous dis carrément que le programme PATU n'a pas rempli toutes ses fonctions. Ce programme avait été établi, et on l'a éliminé en cours de route. Il serait peut-être temps de dire au fédéral d'arrêter de jouer un peu partout dans le paysage. C'est ce qu'on dit, que le fédéral fait régulièrement de l'intrusion au Québec, et presque avec la bénédiction du

gouvernement du Québec, et je trouve cela difficilement acceptable.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends le problème particulier du député de Jonquière, mais on m'informe que, lorsque le programme PATU a été arrêté en 1984, le projet devant la Commission des transports, à l'époque, était celui de Jonquière.

M. Dufour: C'est ça, et il a été complètement et directement éliminé.

M. Côté (Charlesbourg): C'était en 1984.

M. Dufour: En 1984. Mais il y avait votre ministère...

M. Côté (Charlesbourg): Ha, ha, ha!

M. Dufour: ...et je persiste à dire...

M. Garon: À quel mois?

M. Dufour: Il y a des lettres de votre ministère qui disent que, au moment où un programme, quel qu'il soit, sera mis en marche, Jonquière sera retenue comme prioritaire.

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a des lettres au ministère, je vais les faire retrousser. On va retrousser le cas comme il faut. On s'en reparlera.

M. Dufour: Oui, oui. Vous parlerez à M. Roy qui était votre représentant au point de vue...

M. Côté (Charlesbourg): Il l'est toujours, d'ailleurs.

M. Dufour: Il l'est toujours? Bon. Vous lui parlerez de cette question-là. Je pense que c'était une étude sérieuse qui n'avait pas été faite en fonction de l'élection de 1985, de 1984 ou de 1980. C'est un programme qui intéresse la population. C'est pour cela qu'ils l'ont laissé tomber.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 103 est donc vérifié.

M. Garon: Je demanderais au ministre si on pourrait avoir une copie du contrat.

Le Président (M. Parent, Bertrand): À 103? Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: 750 000 \$, je trouve que c'est beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Mais c'est une

estimation.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela va pour 103. J'appelle 104.

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 105?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 106?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 107?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 108?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): 109?

M. Garon: Un instant! Je voudrais retourner à 108. Pourquoi faites-vous de la cartographie photogrammétrique numérique, spécialement dans la région du comté de Portneuf, ici? Pour quelles fins? Est-ce pour les fins de votre ministère ou pour celles d'autres ministères?

M. Côté (Charlesbourg): Pour le ministère?

M. Garon: Je sais que les photos...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est pour notre ministère.

M. Garon: Est-ce vous-même qui les faites ou est-ce fait par...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est-à-dire que ce n'est pas le ministère. On l'a confié à Gaudreault Pigeon et associés parce que le ministère était incapable de les faire.

M. Garon: Est-ce encore le ministère des Terres et Forêts qui s'occupe de ces photos?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a énergie et Ressources.

M. Garon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs un comité interministériel a été créé pour informatiser l'ensemble de ces données, ce qui devrait donner une plus grande efficacité de tout cet ensemble-là. Je ne sais pas combien de réunions on a eues jusqu'à maintenant depuis le décret.

M. Garon: Mais, ici, dans ce cas-là, c'est pour quelles fins? Des mosaïques couvrant 8500

hectares.

M. Côté (Charlesbourg): On a besoin de ça en fonction des échangeurs de Grondines et de Neuville-

Une voix: Pointe-aux-Trembles.

M. Côté (Charlesbourg): Pointe-aux-Trembles? Neuville. Vous ne serez probablement pas étonné d'apprendre que, dans un des cas, toute une partie du travail avait été faite, mais, en cours de route après quelques années, elle a été enterrée. Alors, on a été obligés d'en refaire une photo pour être capables de faire les...

M. Garon: Je ne comprends pas trop.

M. Côté (Charlesbourg): Non? En tout cas, vous avez avantage à ne pas comprendre. Je vous expliquerai ça à un moment donné. C'est assurément pour préparer les plans et devis des échangeurs de Neuville et de Grondines sur l'autoroute 40. Je vous montrerai les photos, vous allez comprendre.

M. Garon: Des photos de quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Des photos des travaux qui avaient été faits avant, à l'époque, et qui ont été enterrés par la suite compte tenu de la volonté politique qui n'était pas de les finir.

M. Garon: Qui était quoi?

M. Côté (Charlesbourg): La volonté politique qui n'était pas là de terminer les travaux.

M. Garon: Qu'est-ce qui a été enterré?

M. Côté (Charlesbourg): Qui les a enterrés?

M. Garon: Qu'est-ce qui est enterré?

M. Côté (Charlesbourg): Des travaux de sorties d'autoroute. À Neuville, en particulier, où des travaux avaient déjà été faits pour terminer l'échangeur, tel que souhaité à l'époque.

M. Garon: À l'époque, c'est quand?

M. Côté (Charlesbourg): Comment?

M. Garon: À l'époque, c'est quand?

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas de 1970 à 1976 et ce n'est pas depuis 1985. C'est dans cette époque. Entre les deux.

M. Garon: Il y avait des travaux qui étaient souhaités.

M. Côté (Charlesbourg): Qui étaient en

marche. Qui allaient en parfaite harmonie avec ce qui avait été planifié. Il y a des gens de Neuville qui, à l'époque, ont pris des photos du temps. D'ailleurs, on ne fait pas cela parce qu'on n'en a pas besoin. On fait cela parce qu'à l'échelle des MRC on en a besoin. Ce n'est pas à nous de le faire pour des MRC, mais, sur le plan du ministère, ce sont des documents qu'on n'a pas et dont on a besoin à la fois pour l'ensemble des MRC et, en particulier, pour l'échangeur de Neuville et celui de Grondines.

M. Garon: Vous faites les photos à vos frais pour les MRC?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

M. Garon: C'est quoi, là. Je ne comprends pas.

M. Côté (Charlesbourg): De la MRC. De la MRC.

M. Garon: C'est pas mal cher de photos pour 8500 hectares. C'est 86 000 \$ de photos.

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas. D'accord. Cela couvre principalement les municipalités de Saint-Casimir, Grondines, Pointe-aux-Trembles et Neuville.

M. Garon: Saint-Casimir, ce n'est pas le long de l'autoroute.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce qui devrait relier éventuellement... Saint-Casimir, c'est par Grondines... Forcément, si tu fais un échangeur, il faut qu'il y ait une route quelque part. La route a des chances d'aboutir à Saint-Casimir. C'est cela. C'est une question de diffusion du trafic. À partir du moment où les gens sortent de l'autoroute, s'ils vont à Saint-Casimir, c'est la bretelle de Grondines. Donc, il faut savoir...

M. Garon: C'est une bretelle.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui.

M. Garon: Ce n'est pas un échangeur.

M. Côté (Charlesbourg): Un échangeur qui finit dans le champ, cela ne va pas bien. Il faut nécessairement que cela se raccorde à une route qui, elle, va desservir un village un peu plus loin.

M. Garon: C'est une bretelle.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là, c'est Saint-Casimir.

M. Garon: C'est une bretelle de l'autoroute 40 pour amener à Saint-Casimir. C'est une route qui va à Saint-Casimir.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais il y a l'échangeur. Il n'est pas fait, l'échangeur. L'échangeur fini, il faut passer à l'étape de relier Saint-Casimir à l'échangeur.

M. Garon: Puis l'autre? Y a-t-il quatre échangeurs dans ce que vous dites?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il y en a un à Grondines et il y en a un à Neuville.

M. Garon: À Neuville, c'est pour aller où? À Neuville, c'est pour aller à Pont-Rouge?

M. Côté (Charlesbourg): Pointe-aux-Trembles, Neuville.

M. Garon: Sur le bord de l'eau.

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. Ce n'est pas celle de l'est de Montréal. C'est de Pointe-aux-Trembles à Neuville.

M. Garon: Je sais que ce n'est pas celle de Montréal. Sur le bord de l'eau?

M. Côté (Charlesbourg): Pointe-aux-Trembles, ce n'est pas sur le bord de l'eau. Oui. Pointe-aux-Trembles dont on parle est entre la 40 et Neuville. On parle de Neuville parce que Neuville, c'est plus connu - on s'en aperçoit - que Pointe-aux-Trembles.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela répond à vos questions, M. le député?

M. Garon: En tout cas. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 109?

M. Garon: Pourquoi ne fait-on pas d'appel d'offres pour des photographies?

M. Côté (Charlesbourg): On est allés en appel d'offres. On est allés au fichier.

M. Garon: Non, vous avez dit qu'ils ont été choisis par un comité de sélection.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, oui. À partir de noms référés par Rosalie.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engagement 109?

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

M. Côté (Charlesbourg): Non. Ce sont des prix qui sont établis. Tout le monde a le même prix. C'est une question de qualification de la firme. Il n'y en a pas beaucoup. Il y a sept ou

huit firmes qui font cela au Québec, huit ou neuf.

M. Garon: C'est assez pour faire des soumissions.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais ce n'est pas la règle qu'a suivie le ministère. On va en appel de propositions sur le plan de la compétence et de la qualité des firmes, les prix étant déjà déterminés depuis bien des années.

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: Ici, de quoi s'agit-il? On voulait acquérir des bouts de terre le long des chemins?

M. Côté (Charlesbourg): Dans les comtés de Richmond et d'Arthabaska.

M. Garon: Oui, mais le long de quelles routes?

M. Côté (Charlesbourg): Ne bougez pas.

M. Garon: Parce qu'il s'agit seulement d'arpentage, 46 000 \$ d'arpentage.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous voulez les routes qui sont visées par cela, je peux vous les fournir.

M. Garon: Y en a-t-il plusieurs?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas.

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est uniquement pour des fins de drainage agricole.

M. Garon: Je comprends, mais "les travaux d'arpentage relatifs à la préparation de plans d'acquisition pour fins de drainage agricole..."

M. Côté (Charlesbourg): Oui, le long des routes. Si vous voulez les routes, je vais vous donner la liste des routes que cela visait.

M. Garon: Payez-vous pour l'acquisition?

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que, si ce n'est pas une route numérotée, c'est le montant de 7 000 \$ qui s'applique, et c'est versé à la municipalité.

M. Garon: D'accord.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 111 est donc vérifié. L'engagement 112?

M. Garon: Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 113?

M. Garon: Vérifié.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'à l'engagement 110 j'ai compris qu'on vous fournissait la liste des...

M. Garon: L'engagement 111, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: S'il vous plaît.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 113, vérifié. L'engagement 114?

M. Garon: D'accord. Ah bien là, est-ce qu'il y a des questions là-dessus?

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

M. Garon: Est-ce que le député de Jonquière a des questions?

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

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'engagement 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: L'engagement 123, 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: Là, sur invitation, à l'engagement 126, vous avez fait un appel... Il y a un seul soumissionnaire pour l'entretien. Combien ont été invités à soumissionner?

M. Côté (Charlesbourg): Il y a eu un minimum de dix personnes qui ont été invitées, et une seule a rentré dans les prix.

M. Garon: Pourquoi?

M. Côté (Charlesbourg): Bien, 9000 \$, 10 000 \$ et 11 000 \$, il y a probablement bien des gens qui ont trouvé que ce n'était pas intéressant.

M. Garon: Oui, mais cela devait être des gens... À Saint-Jean-Port-Joli, un contrat de 30 000 \$, ce n'est pas un mauvais contrat d'entretien.

M. Côté (Charlesbourg): Sur trois ans. C'est 9000 \$, 10 000 \$ et 11 000 \$, la première, la deuxième et la troisième année. C'est clair que le gars qui est obligé de s'acheter...

M. Garon: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg):... de l'équipement pour faire cela...

M. Garon: Vérifié. Avant, qui était-ce?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Avant, qui était-ce?

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas. Qui l'avait avant?

M. Garon: Celui qui l'avait devait être équipé; il n'a même pas soumissionné.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a peut-être des chances que ce soit lui.

M. Garon: C'est ce que je me demandais, si auparavant c'était la même personne.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 126 est-il vérifié?

M. Garon: C'est-à-dire qu'on aimerait savoir qui était la personne qui avait le contrat antérieurement.

M. Côté (Charlesbourg): On va lancer un avis de recherche.

M. Garon: Pour voir si c'est la même personne.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Alors, avis de recherche. L'engagement 126, vérifié. L'engagement 127?

M. Garon: Il va nous dire qui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Il va le rechercher.

M. Garon: L'engagement 127, 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: Même chose.

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 135?

M. Garon: Vérifié.
(12 h 15)

Le Président (M. Parent, Bertrand): L'engagement 136?

M. Garon: Est-ce que ce sont les résultats de cette étude qui ont amené le ministre à prévoir ce lien dans son plan de transport? Est-ce que l'étude est disponible?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je peux en avoir une copie?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Merci. Vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Vérifié.
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: Est-ce que l'entretien des haltes routières est confié dans l'ensemble à l'entreprise privée ou s'il y a encore des haltes routières où le ministre fait cela en régie?

M. Côté (Charlesbourg): On avait mené l'expérience sur trois ans pour les autoroutes 20 et 40. Cela s'avère très concluant comme opéra-

tion. Quant à d'autres haltes routières, nous en avons transféré aux municipalités. Il en reste encore un certain nombre à l'entretien du ministère. D'accord, tout ce qui était utilisable à l'année, on l'a confié à l'entreprise privée par des propositions publiques. On en a transféré aux municipalités. L'autre étape qui reste à faire, c'est de voir, dans le cas où des haltes routières peuvent être en activité trois ou quatre mois par année, si on peut trouver une formule où, effectivement, l'entreprise privée pourrait opérer ces haltes routières. C'est là qu'on en est.

M. Garon: Êtes-vous satisfaits? Moi, je vais vous le dire bien franchement, on va dans certaines haltes routières et cela fait dur en péché! Cet été, j'ai fait à peu près 19 000 kilomètres un peu partout et je suis arrêté dans des haltes routières. Quand on fait 19 000 kilomètres, il faut arrêter une fois de temps en temps. Je dois vous dire que j'ai été estomaqué. J'ai trouvé que cela faisait plus dur chez nous qu'ailleurs. De façon générale, les haltes routières, ailleurs, batêche! c'est propre. Je ne dis pas cela au ministre, il n'est pas responsable de toutes les haltes qu'il y a au Québec, mais actuellement, l'entretien, par exemple, je dois vous dire que ce n'est pas la plus belle promotion touristique qu'on peut avoir au Québec, surtout envers ceux qui vont ailleurs, ceux qui ne sont pas seulement venus au Québec, qui sont allés ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que, sur le réseau autoroutier, je pense qu'on a réussi à avoir des endroits très potables. Sur le réseau secondaire ou interrégional, il y a effectivement certaines lacunes. Le ministre, quant à lui, à partir de ses effectifs, fait ce qu'il peut avec les gens qu'il a. C'est pour cela que nous examinons la possibilité d'aller un cran plus loin, sur le plan des haltes routières un peu partout.

M. Garon: Moi, ce qui m'a frappé, par exemple, dans les haltes ailleurs, souvent on utilise des matériaux où on ne peut pas écrire au crayon, on ne peut pas tout briser. Même si on le voulait, ce serait difficile. La tuile, souvent beaucoup plus, la céramique, etc. Ici, nous autres...

M. Côté (Charlesbourg): Du vandalisme. Il y a beaucoup plus de vandalisme ici qu'il n'y en a ailleurs.

M. Garon: Bien, je me dis: Le monde ne peut pas être plus brise-fer ici qu'ailleurs, ou bien quoi? En tout cas, je regarde ailleurs. Ce qui m'a frappé, c'est que les haltes routières n'ont pas l'air de haltes temporaires. Cela a l'air de quelque chose de plus permanent, et l'entretien est en conséquence.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, une chose est certaine, c'est que, si demain matin on décidait d'aller en entreprise privée partout et de permettre la construction de certains équipements de restauration en ce qui concerne les haltes routières, il y a des gens qui attendent à la porte pour être capables de le faire. Ils le feraient probablement dans de meilleures conditions que ne peut le faire le ministère actuellement. C'est ce qu'on examine. En ce sens, c'est clair qu'il reste du travail à faire. Mais, déjà, poser la question: pourquoi est-ce plus abimé chez nous qu'ailleurs... J'ai fortement l'impression que les matériaux utilisés chez nous ne sont pas si différents des matériaux utilisés ailleurs. Une tuile, c'est une tuile.

M. Garon: C'est rare qu'on ait des tuiles. On a souvent tout en bois. Il y a toutes sortes de matériaux qui ne durent pas longtemps. Il y a des places où il faut avoir le cœur solide pour y aller.

M. Côté (Charlesbourg): Des places où il faut avoir le cœur solide, il faut bien se comprendre que, quand elle est construite, qu'elle est flamboyante neuve, personne n'a le cœur qui lève pour aller là.

M. Garon: Non.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à l'utilisation que le cœur lève.

M. Garon: Il y a des matériaux qui ne durent pas. Quand vous avez un plancher en contreplaqué, cela ne peut pas durer longtemps. Ce ne sont pas des planchers de halte routière ou de toilettes.

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le ministre, je pense que ce n'est pas seulement une question de matériaux, sans s'étendre sur le sujet, c'est une question d'hygiène, de propreté. Rentrer dans les salles de bain, sur la route 20, je l'ai fait souvent cet été et je voyais des gens qui venaient de l'extérieur, débarquer par autobus et faire une halte. Quand ils en sortaient, les commentaires étaient loin d'être élogieux. On ne pouvait pas entrer dans les salles de bain à cause des odeurs, etc. Je pense qu'il y a un aspect de propreté minimal. Il y a une grave détérioration cette année en tout cas. Je pense que le député a entièrement raison là-dessus. Il y a des mesures qui doivent être prises en attendant qu'il y ait des orientations différentes.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a quand même des gens au ministère qui ont la responsabilité de faire le tour des haltes routières. Si les gens débarquent à coup d'autobus, c'est clair que... On me dit que, dans certains cas, le ministère a été obligé d'inter-

venir pour signifier à celui qui a la responsabilité d'être un peu plus vigilant sur le plan de l'hygiène. On ne me dit pas nécessairement que c'est le cas de toutes les haltes routières, mais qu'il y aurait peut-être des cas un peu plus spécifiques.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous rapporte un cas très particulier sur la route 20 en direction de Montréal, celle immédiatement après Drummondville était dans un état lamentable au cours de juillet et août.

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est sur celle-là que le ministère est intervenu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je vous dis celle que j'ai expérimentée à quelques reprises, et c'était lamentable. J'imagine qu'ailleurs ce n'étaient peut-être pas des conditions aussi pires, mais je pense qu'il devrait y avoir une intervention là-dessus parce que c'est carrément inacceptable. D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres questions, M. le député de Jonquière? Cela va?

M. Dufour: Je voudrais seulement pour poser la question sur les haltes routières qui ont été confiées à nouveau aux municipalités; il y a des municipalités qui n'ont pas accepté. Qu'est-ce qui arrive? Il est évident que, si les municipalités ne l'ont pas accepté, ces haltes routières sont fermées. J'ai vu cela quelque part. Il y en a en très mauvais état et on a mis des panneaux pour empêcher d'y aller. Quand les municipalités acceptent ou n'acceptent pas, avez-vous un contrôle sur l'entretien ou vous vous en lavez les mains?

M. Côté (Charlesbourg): À partir du moment où c'est à la municipalité, cela devient sa responsabilité totale, ce n'est plus celle du ministère.

M. Dufour: Si elle ne veut pas la prendre?

M. Côté (Charlesbourg): Initialement, elle ne voulait pas la prendre parce qu'on se retrouvait avec l'impossibilité d'exploiter un quelconque commerce qui aurait pu rentabiliser l'exploitation. On a amendé nos règlements qui ont permis cela. Cela a permis de régler un certain nombre d'autres cas. Mais, dans la mesure où personne n'en veut, on la ferme.

Le Président (M. Parent, Bertrand): D'accord. L'engagement 139 est vérifié. On va essayer de finir octobre, au moins, dans les prochaines minutes. Est-ce que cela va pour l'engagement 140?

M. Garon: Oui, vérifié.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Engage-

ment 141?

M. Garon: Vérifié.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Votre propos m'inquiète un peu.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Dans quel sens?

M. Côté (Charlesbourg): À un moment donné, quand on a parlé des engagements financiers, c'était pour finir par en finir. J'avais compris que, même avant le dernier coup, on devait liquider 1987. On ne l'a pas fait. Je comprends qu'un questionnement doit se faire, et il se fait. J'avais convenu avec le député de Lévis, par téléphone, qu'en consacrant six heures on aurait rattrapé le temps perdu. On en fera trois heures aujourd'hui, il restera trois heures pour compléter tout cela. Mais il faut en sortir à un moment donné.

M. Garon: C'est ce qu'on visait aussi, disons six heures approximativement, pour se rendre au mois de juin, et on est toujours dans le même état d'esprit.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends qu'à la fin des six heures on adopterait les engagements jusqu'en juin?

M. Garon: On voudrait se rendre jusque-là à peu près, approximativement. Ce pourrait être mai. Ce n'est pas l'histoire d'essayer de dire qu'au bout de six heures on sera rendu en janvier. On va être autour de juin, comme on avait dit.

M. Côté (Charlesbourg): Parce que ce qu'on a fait aujourd'hui, il faut bien comprendre qu'on aura fait un mois.

M. Garon: Oui, mais les mois ne sont pas tous pareils.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Oui, mais je vous ferai remarquer qu'il y a eu de part et d'autre de longues discussions qui sont sorties du plan.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je ne fais que répondre aux questions.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je ne fais que constater, je ne suis que président ici. Alors, j'appelle l'engagement 140; cela va?

M. Garon: Cela va, on peut adopter et vérifier les engagements jusqu'à l'engagement 158.

Le Président (M. Parent, Bertrand): On vient de donner un grand coup. Alors, jusqu'à l'engagement 158, vérifié.

M. Garon: Jusqu'à l'engagement 157.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Jusqu'à l'engagement 157, vérifié. J'appelle donc l'engagement 158. Cela risque d'être long.

M. Garon: L'engagement 158, c'est justement la question de la compagnie de pavage d'asphalte Beaver Ltée, de Montréal-Nord, concernant ses travaux de Saint-Sauveur-des-Monts sur une longueur de 0,83 kilomètre. Vous avez vu les nouvelles à la télévision; les gens sont découragés parce qu'il semble que les travaux n'avancent pas. On avait dit également, et j'aimerais que le ministre nous l'informe ou le confirme, qu'il y aurait des pénalités de prévues au contrat et que le ministre ou le ministère aurait laissé tomber les pénalités, même si l'entrepreneur n'avait pas respecté l'échéancier prévu pour ce contrat. Est-ce exact?

M. Côté (Charlesbourg): Que le ministère n'a pas l'intention d'appliquer les pénalités?

M. Garon: Que les pénalités, il y avait un échéancier pour réaliser le contrat...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Je n'ai pas vu le contrat, mais on m'a dit, c'est pour cela que je veux le vérifier auprès du ministre, qu'il y aurait des pénalités de prévues au contrat si le contrat n'est pas terminé à temps, et qu'on aurait déjà fait savoir à l'entrepreneur que les pénalités ne seraient pas appliquées.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Le principe des pénalités, pour un contrat qui n'est pas livré à temps, est un principe que j'ai introduit pour l'année 1988. Cela n'existait pas avant. C'est donc un principe que nous avons appliqué sur des contrats que nous avons signés en 1988, alors que celui-ci est un contrat qui a été signé en 1987. Si c'était un contrat qui avait été signé en 1988 et qui n'était pas respecté, les pénalités seraient appliquées, c'est clair. C'est la première fois que c'est introduit au niveau du ministère. C'était pour, effectivement, faire en sorte qu'on n'arrive pas à des situations comme on a actuellement. Peu importe qui est l'entrepreneur qui a obtenu des travaux en soumission publique. Peu importe qui, peu importe sa couleur, il y aura des frais additionnels de surveillance des travaux qui seront imputés à l'entrepreneur. C'est clair.

M. Garon: Dans ce cas-ci, pensez-vous que les travaux seront terminés avant l'hiver?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Vers quelle date?

M. Côté (Charlesbourg): Le problème qui s'est posé et qui est très clair... J'ai eu l'occasion de parler à Mme Courcelles, de Pétro-Canada, lundi matin. Elle m'a rejoint à mon bureau de comté. C'est probablement la même Mme Courcelles qui vous a appelé, de Pétro-Canada. Elle se plaignait effectivement des dommages causés aux commerces par la construction de la route. Le phénomène est clair: on veut des routes, et quand on construit des routes, on dérange. Il est clair que, quand les échéanciers ne sont pas respectés, cela dérange encore plus. Quand les travaux sont faits en plein milieu de l'été, en pleine saison touristique, dans une région comme celle des Laurentides, c'est encore plus dommageable. Mais on ne peut pas les faire l'hiver non plus. Au-delà de tout cela, il y a eu un problème de sable, un problème très important... Comment?

Une voix: Granulométrie.

(12 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Oui, qui a été appliqué et qu'on a fait enlever parce que cela ne correspondait pas aux exigences du ministère. Cela a nécessité une recherche de demande d'emprunt additionnel. On a eu des difficultés à trouver et c'est ce qui a retardé les travaux. Sur le plan de la réalisation des travaux, il semble bien... Dans un premier temps, on m'avait dit que le 16 octobre, la dernière date qui avait été fixée, serait la date de livraison des travaux terminés. Il semble bien que ce sera prolongé jusqu'à la fin d'octobre, mais qu'à la fin d'octobre le tout devrait être terminé. À la suite de l'appel téléphonique de Mme Courcelles, j'ai moi-même parlé au directeur régional de là-bas, M. Plouffe, qui suivait l'évolution du dossier de manière quotidienne. Il y avait des problèmes très importants qui étaient ceux-là. Si c'était un contrat signé en 1988, je le répète, c'est clair que des pénalités s'appliqueraient et que l'entrepreneur serait obligé de payer. Au-delà de tout cela, il y a des frais plus importants d'encours au ministère quant à la surveillance des travaux qui devront, quant à eux, être absorbés par l'entrepreneur, même si c'est un libéral.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Ne pensez-vous pas, M. le ministre, dans ce dossier que, justement, l'entrepreneur actuel, Beaver Asphalt, depuis le début de 1988 les contrats qu'il a eus, afin de ne pas subir de pénalités dans d'autres contrats a passé des priorités sur les contrats 1988, et dans ce contrat-là en particulier...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Parce

que ce contrat particulier ne devait pas débiter très tôt au printemps 1988? Il n'a même pas débuté au printemps 1988, il a débuté à l'été 1988.

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez un peu, il faut bien se comprendre, vous êtes un ex-maire d'une municipalité. Ce sont exactement les mêmes règles qui s'appliquent au ministère des Transports et à une municipalité. Quand vous allez en appel d'offres, il y a une période pour réaliser les travaux et l'entrepreneur peut commencer à la période qu'il veut pour réaliser les travaux. Dans ce cas-là, ce n'est pas un problème de travaux ailleurs qui a causé le retard de la réalisation des travaux. Il n'y a pas grand-monde qui doit être heureux aujourd'hui, ou hier, d'être au bulletin de nouvelles national pour se faire dire que c'est une compagnie qui ne respecte pas ses échéanciers et qui a des problèmes. Je pense que ce serait... On peut à tout le moins présumer que ce sont des gens assez responsables pour tenter d'éviter cela. Le problème qu'il y a eu là en est un de granulaires. Ce n'est pas compliqué. C'est un problème très important de granulaires qu'ils n'ont pas eus et qu'ils ont dû trouver ailleurs. Ce qui a été fourni n'était pas de bonne qualité, et on l'a refusé. Dans ce cas-là, même si c'étaient des travaux ailleurs sur l'île de Montréal, les granulaires à Saint-Sauveur et les granulaires dans l'ouest de l'île de Montréal, ce n'est pas tout à fait pareil. Tu n'en prendras pas de l'ouest de l'île de Montréal pour les monter à Saint-Sauveur, de ce que j'ai compris en tout cas, à moins d'y être forcé. Alors, ce n'est pas cela.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Est-ce qu'il y aurait possibilité d'avoir une copie du contrat qui a été octroyé?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Qu'elle soit déposée, s'il vous plaît.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Garon: Est-ce que le problème de granulométrie qu'il y a eu dans ce contrat va influencer sur le prix total du contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est la responsabilité de l'entrepreneur.

M. Garon: Quel genre de problème de granulométrie y a-t-il eu?

M. Côté (Charlesbourg): C'est un granulaire plus fin, je pense, qui a été fourni.

Une voix: Il n'y avait pas assez de pierre.

M. Côté (Charlesbourg): Pas assez de pierre.

Trop de sable, pas assez de pierre.

M. Garon: Il ne respectait pas son contrat?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est pour cela qu'on l'a fait enlever et qu'on a été obligés de faire de la recherche d'autres qui se qualifiaient avec les tests du ministère. C'est le ministère qui a fait les tests sur les éléments additionnels de granulométrie. Le problème qu'il y avait, c'est que ce qu'ils nous ont fourni ne se compactait pas. Ce n'est pas ce qu'on recherchait; ils ont donc été obligés de l'enlever.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela met fin aux travaux de la commission étant donné que l'heure est...

M. Garon: Pour finir le mois d'octobre, si le ministre le veut, je passerais à l'engagement 204. Je passerais à l'engagement 204.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Les autres étant vérifiés, à l'engagement 204 vous avez une question?

M. Garon: À l'engagement 204, on dit qu'on veut vérifier la qualité d'application de la peinture sur les surfaces métalliques du pont de l'île d'Orléans sur la route 362 ainsi que celles du pont Pierre-Laporte sur l'autoroute 73 dans diverses municipalités. Qu'est-ce qu'il y a eu, donc? Est-ce que la qualité de l'application de la peinture n'a pas été correcte? Qu'est-ce qui arrive?

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est qu'on repeinture et on a mis un surveillant pour surveiller les travaux, l'épaisseur de la peinture qui est mise.

M. Garon: Ah oui? Est-ce que vous faites cela pour tous les ponts? Vous avez un surveillant pour surveiller la peinture?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela répond à vos questions pour l'engagement 204. Est-ce que vous en avez d'autres en octobre, M. le député de Lévis?

M. Garon: Attendez une seconde. Non, cela va.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Cela complète les engagements financiers pour octobre 1987. La commission de l'aménagement et des équipements va donc ajourner sine die. Les autres mois qu'il reste à vérifier dans le bloc d'heures seront négociés et la commission sera convoquée en temps et lieu.

Oui, un dernier commentaire, M. le député de Lévis?

S'il vous plaît, un instant!

M. Garon: M. le Président, on pourrait le dire au ministre. C'est notre but, comme on l'avait dit... On avait dit qu'il y avait à peu près autour de six heures. Si on faisait un après-midi, de deux à six? Notre but est d'arriver au mois de juin.

Une voix:...

M. Garon: Oui, mais les mois ne sont pas égaux, ce n'est pas le même nombre de choses. Il y a des mois qui en ont beaucoup et il y a des mois qui n'en ont pas beaucoup.

Le Président (M. Parent, Bertrand): De toute façon, il y a eu deux heures et demie de faites ce matin. S'il y avait un bloc de quatre heures, cela pourrait terminer probablement.

M. Côté (Charlesbourg): Un bloc de trois heures et demie.

M. Garon: Mais non, cela ne marche pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...la section...

Le Président (M. Parent, Bertrand): M. le ministre n'est sûrement pas à une demi-heure près. Aiors...

M. Côté (Charlesbourg): Vous autres non plus; alors, on pourrait régler pour cinq heures et demie.

Le Président (M. Parent, Bertrand): Je suis toujours disponible. Je suggère que vous puissiez vous rencontrer pour vous entendre. La commission de l'aménagement et des équipements va donc ajourner ses travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 12 h 37)