



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

#### Commission permanente de l'aménagement et des équipements

**Vérification des engagements financiers**

**Ministère: Transports**

**Période: Août 1993 à septembre 1994**

**Le mardi 31 janvier 1995 — No 4**

**Président: M. Roger Bertrand**

---

**QUÉBEC**



# Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 31 janvier 1995

## Table des matières

Réponses déposées	1
Secteur systèmes de transport et voirie du Grand Montréal	1
Remarques préliminaires	1
M. Jacques Léonard	2
M. Normand Cherry	2
Discussion générale	
Plan de transport dans la région de Montréal	2
Trains de banlieue	5
Dépassements de coûts	9
Engagements vérifiés	13
Secteur voirie	
Remarques préliminaires	13
M. Robert Middlemiss	13
Engagements financiers	
Septembre 1993	13
Discussion générale	15
Utilisation des terrains expropriés	17
Gestion des contrats de services de communication et de relations publiques	18
Administration des aéroports	18
Comportement des entrepreneurs dans les dépassements de coûts	19
Route du Nord	21
Travaux sur l'autoroute 73, à Stoneham	23
Marge de 10 % pouvant être ajoutée aux contrats	25
Surveillance de travaux de construction	31
Travaux sur l'autoroute 73, à Stoneham (suite)	33
Surveillance de travaux de construction (suite)	36
Bureaux régionaux	37
Construction de toilettes en bordure de l'autoroute 55, dans l'Estrie	40
Contrats négociés et contrats par soumissions publiques	45
Entretien du pont de Québec	47
Nombre de soumissions demandées	54
Autres sujets	56
Engagements vérifiés	62

## Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente  
Mme Denise Carrier-Perreault, présidente suppléante

M. Francis Dufour  
M. Léandre Dion  
M. Roger Paquin  
M. Claude Pinard  
M. Réal Gauvin  
M. Denis Perron  
M. Robert Benoit

- \* M. Yvan Demers, ministre des Transports
- \* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le mardi 31 janvier 1995

### Vérification des engagements financiers

(Onze heures trente-sept minutes)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est de procéder, de 11 h 30 à 12 h 30, à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur systèmes de transport et voirie du Grand Montréal pour les mois de décembre 1993 à septembre 1994 — c'est marqué décembre, mais c'est septembre 1994 — et de procéder, de 14 heures à 18 heures, à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, moins la Direction générale de Montréal, pour les mois d'août 1993 à septembre 1994.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, si vous me permettez, vous avez dit que nous siégeons de 11 h 30 à 12 h 30, mais il faut aussi dire de 14 heures à 18 heures.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je l'ai dit, M. le ministre.

**M. Léonard:** Ah! je n'avais pas compris.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Procéder, de 14 heures à 18 heures, à la...

**M. Léonard:** Excusez! Je retire. Je retire.

**M. Cherry:** Le ministre qui n'écoute pas, ça commence mal!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

**La Secrétaire:** Il n'y a aucun remplacement.

### Réponses déposées

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'ordre du jour, c'est le dépôt des réponses obtenues. Alors, je fais le dépôt des réponses obtenues aux questions prises en note lors de la séance du 1er mars 1994, secteur transport et voirie du Grand Montréal. Ces réponses ont été transmises les 30 mai et 1er septembre 1994. Également, je dépose les réponses aux questions prises en note lors des séances des 14, 15 et 21 septembre 1993,

secteur voirie. Ces réponses ont été transmises les 16 décembre 1993 et 3 mars 1994. C'est tout ça, ici.

### Secteur systèmes de transport et voirie du Grand Montréal

Alors, je ne sais pas s'il y a eu discussion pour savoir de quelle façon vous alliez procéder. Est-ce qu'on fait une discussion générale ou si... Discussion générale?

**M. Léonard:** Bien, Mme la Présidente, vous comprendrez qu'au départ, comme vous l'avez vu en entrant ici, il y a quelque 1 700 engagements sous examen aujourd'hui. On nous donne cinq heures. Je crois que procéder un par un, là, c'est presque infaisable, tout le monde le comprendra.

**La Présidente (Mme Bélanger):** De l'utopie.

**M. Léonard:** Alors, je propose que ce soit en bloc ou qu'il y ait une proposition de la part de l'opposition, c'est elle qui questionne aujourd'hui. C'est elle qui questionne aujourd'hui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'opposition se questionne sur ce qu'ils ont fait.

**M. Léonard:** Oui, c'est exactement cela.

**M. Cherry:** Donc, il n'y a pas beaucoup de questions à poser, ça a été tellement bien fait.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Je pense qu'il va y en avoir, des questions, parce que...

● (11 h 40) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, on sait que le temps des parties pour l'étude des crédits est, normalement, de 50-50, ce qui veut dire...

**M. Léonard:** C'est ça, 50-50. C'est vous qui mesurez le temps, avec votre secrétaire. Alors, voilà, nous en sommes là. Je ne sais pas si...

### Remarques préliminaires

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? Non?

**M. Léonard:** Je peux bien quand même dire un certain nombre de choses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'abord, on devrait vous souhaiter la bienvenue comme ministre des Transports.

**M. Jacques Léonard**

**M. Léonard:** D'abord, je vais souhaiter la bienvenue à tout le monde et je voudrais aussi avoir l'occasion de présenter les gens qui m'accompagnent, mais aussi souhaiter la bienvenue à l'opposition, comme opposition, à cette commission des engagements financiers des Transports. Alors, je suppose qu'ils sont plus ou mieux à leur place maintenant qu'ils ne l'étaient auparavant. Alors, aujourd'hui, c'est de tous les transports dont on parle, finalement. Il y a des défis très importants. Il y en a qui nous sont posés, d'abord, par la dévolution du fédéral. Il y a toute l'évolution même des transports, il y a la mise en place de politiques qu'il va falloir faire. Dans le domaine ferroviaire, il va falloir définir de façon serrée notre réseau de base. Alors, il y a beaucoup d'attentes dans tous les modes de transport. Et puis il y a aussi les priorités qui concernent le plan de Montréal.

Par ailleurs, on peut constater que la gestion des transports a été déficiente sur plusieurs points, comme on va le voir dans les engagements financiers lorsqu'on en scrute, d'ailleurs. Le laxisme, par exemple, au niveau des dépassements de coûts. Les journaux rapportaient, récemment, un contrat sur la route 132, où il y a des dépassements significatifs. Il faut aussi, à mon sens, revoir la procédure d'octroi des contrats de surveillance des travaux. Alors, nous verrons, dans les mois qui viennent. Et puis il faut, je pense, de façon générale, avoir des normes pour qu'on obtienne de meilleurs rendements sur nos investissements. Et se conformer à des normes internationales, les normes en Amérique du Nord, je pense que, pour moi, ça fait partie d'un avenir, puis d'un avenir intéressant que nous avons.

Mais, auparavant, Mme la Présidente, je voudrais d'abord vous présenter M. Yvan Demers, sous-ministre en titre au ministère des Transports, qui voudra bien présenter tout son personnel, avec votre permission.

**M. Demers (Yvan):** M. Gaston Dionne à ma gauche, de la gestion financière; à l'extrême gauche, M. Henri Desmeules, qui est le directeur général par intérim pour la région de Québec; M. Alain Vallières, qui est sous-ministre pour la région de l'Est; Philippe Barrette, du bureau du sous-ministre; M. Clermont Gignac, qui est président-directeur général de la Société des traversiers; Denis Maillette, de la Direction générale de Montréal; Yvon Tourigny, qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale de Montréal; Liguori Hinse, qui est sous-ministre adjoint à la Direction générale de la planification et de la technologie; Alain Lemay, de la gestion financière...

**M. Léonard:** M. Jean Mercier.

**M. Demers (Yvan):** Jean Mercier, qui est sous-ministre adjoint à l'administration, et Luc Crépeault, qui est sous-ministre adjoint pour la Direction générale de l'Ouest.

**M. Léonard:** Voilà.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Léonard:** M. Denis Hardy, qui est membre de mon cabinet.

**M. Normand Cherry**

**M. Cherry:** Je vous remercie, Mme la Présidente. Bien sûr, les changements étant récents, dans un premier temps, et ayant eu le privilège de travailler avec la quasi-totalité des collaborateurs du ministre actuel, même si ça a été pour une courte période, elle a quand même été, à mon avis, suffisamment longue pour pouvoir apprécier la qualité des gens qui l'entourent ce matin, la qualité des gens qui travaillent au ministère des Transports.

Je sais que c'est des propos à l'endroit des fonctionnaires, surtout du ministère des Transports, que les fonctionnaires ne sont pas habitués d'entendre de la bouche du porte-parole de l'opposition, parce que celui qui m'a précédé avait l'habitude de faire des commentaires qui n'étaient pas de cette nature-là. Personnellement, pour les avoir côtoyés pendant huit mois, je sais que ces gens-là sont dédiés à leur travail, ont une compétence qui mérite qu'on la souligne.

Mon prédécesseur dans cette position, l'actuel ministre de l'Éducation, soulevait la remarque, aux deux occasions où j'ai eu à faire des engagements financiers ou la défense des crédits, il disait qu'au ministère des Transports la représentation féminine était très faible parce qu'il n'y en avait qu'une qui composait la délégation de mon ministère. Je vois que celle-là a disparu en peu de temps. Je tiens à le souligner aussi parce que ça faisait partie de la façon dont mon prédécesseur, à l'opposition, s'engageait de ces responsabilités-là.

**Discussion générale**

**Plan de transport dans la région de Montréal**

Le ministre a parlé, dans ses remarques préliminaires, des choses qui doivent être faites. Il a parlé du ferroviaire, de son rôle. Il a parlé du plan pour la région de Montréal. Il en a fait mention tantôt. J'aimerais ça l'entendre peut-être un peu plus là-dessus. Il y a quand même des travaux... Et, là, je vais cibler de façon plus précise, parce qu'on sait que, de la façon dont c'est partagé, les responsabilités, j'ai la responsabilité du transport et de tout l'aspect de la voirie dans la grande région de Montréal. Il y a eu un travail qui a été fait par les gens du ministère des Transports, qui implique mon

prédécesseur, bien sûr aussi, sur une cueillette des données de l'ensemble de toute la problématique, de l'ensemble du dossier transport dans la grande région de Montréal. Je pense, par exemple, à une enquête origine-destination: Les gens de la rive sud, de la rive nord, une fois qu'ils arrivent sur la grande île, quelle est leur destination finale?

Je l'ai entendu récemment parler de voies réservées, là. Il y a de la documentation, un travail colossal qui a été fait là-dedans par — encore une fois, je le répète — des gens d'une haute compétence, au ministère. Et, le cheminement de ce rapport-là, je souligne ça, Mme la Présidente, et peut-être que le ministre voudra y ajouter quelque chose, il avait été convenu, à l'époque, que, immédiatement après l'élection, il y aurait une présentation du ministère des Transports auprès de la table du suivi de la commission Pichette, le rapport Pichette, parce qu'il se trouvait, autour de cette table, sept représentants de l'île, sept de la rive nord, sept de la rive sud. Donc, les interlocuteurs majeurs concernant ceux qui ont la responsabilité du plan de transport pour la grande région de Montréal étaient là. On trouvait que c'était une table qui pouvait aller mieux. Quand tu as, autour de la même table, les vrais décideurs, les gens qui peuvent analyser ça puis prendre les vrais décisions...

Est-ce qu'il est toujours convenu de ça? Là, le ministre a parlé d'un plan qui serait rendu public au mois de mars. Est-ce que c'est le même plan? Quelles sortes de dispositions... J'aimerais ça entendre le ministre là-dessus, parce que c'est des choses qui ont été faites durant la dernière année et qui devaient avoir un suivi au lendemain de l'élection, et, à date, j'aimerais savoir ce qui en est arrivé.

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

**M. Léonard:** Alors, Mme la Présidente, vous aurez constaté, avec moi, que le ministre s'empresse de parler de l'avenir...

**M. Cherry:** Le ministre! Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** L'ancien ministre, oui, s'empresse de parler de l'avenir, alors que nous sommes ici pour examiner ces 1 700 engagements. Si je comprends, il n'est même pas intéressé à les défendre lui-même puis à faire valoir leur bien-fondé, puis il s'empresse d'aller plus loin. Mais je vais quand même répondre à sa question là-dessus.

En ce qui concerne le ferroviaire, il a juste évoqué... Moi, je me souviens très bien qu'en 1984, au moment où j'étais passé au ministère des Transports, j'avais eu à toucher à un dossier qui était celui du train du Nord, et c'est à cette occasion que nous avons lancé l'idée et le mandat de définir un réseau de base pour le ferroviaire. Ça a pris beaucoup de temps avant qu'il voit le jour, mais il a finalement vu le jour, bien qu'il ne soit probablement pas encore définitif. Mais je pense que son

gouvernement n'avait pas agi avec beaucoup de diligence dans ce dossier pour en établir un. J'ai l'impression que les directives politiques étaient défailtantes là-dessus, puis que ça ne constituait pas une priorité.

• (11 h 50) •

Pourtant, durant tout ce temps-là, nous avons eu à faire face, comme Québécois, aux lois passées par le gouvernement fédéral de l'époque dont on peut voir les conséquences maintenant, qui est un abandon éventuel de 3 500 km de voies ferrées au Québec. Et, donc, c'est tout le réseau qui est remis en cause. Bon. C'est ça. Ça, c'est la problématique générale. Et je pense qu'une société industrielle qui n'a pas de voies ferrées et dont le transport lourd se réfère, en très, très grande partie ou presque... pas exclusivement mais quand même de plus en plus lourdement sur le camionnage comporte certaines difficultés à terme. Bon. Mais, ça, c'est la problématique du ferroviaire.

Je reviens au plan de Montréal, au plan sur Montréal. C'est un dossier auquel j'ai porté beaucoup d'attention depuis mon arrivée au ministère. J'ai fait des consultations de beaucoup de personnes, même si je n'ai pas tout à fait terminé, qui sont impliquées dans le transport; la plupart des intervenants importants, je les ai rencontrés, à l'heure actuelle. J'ai pris une certaine position quant aux orientations, la semaine dernière à Montréal, et j'ai dit qu'à la fin mars nous serions beaucoup plus précis en termes de programmation, en termes de projets puis de cadres institutionnels et financiers.

Alors, quant à la cueillette des données, il y a eu beaucoup de travaux de faits au ministère. J'en ai pris connaissance, on m'en a fait l'exposé à quelques reprises. Mais, sur les données mises à jour, ce sera fait incessamment, là. Je pense que ce n'est pas terminé encore, mais ça avance beaucoup. Je ne sais pas si on a une date précise présentement à donner. Les dernières enquêtes origine-destination, c'est celles que nous avons?

**Une voix:** Ce n'est pas sorti encore, à la STCUM, parce que c'est elle qui est en charge de...

**M. Léonard:** De le réaliser. Mais il y a déjà beaucoup de données qui vont être rendues publiques à la fin mars. C'est l'engagement que j'ai pris, à l'heure actuelle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Cherry:** Parce que, quand le ministre dit que l'exercice de ce matin, c'est de parler du passé aussi, c'est que...

**M. Léonard:** Ah!

**M. Cherry:** Non, non, je veux dire, ça, il y a eu du travail de fait, ça a été fait dans le passé. Je vous demande ce que vous avez fait avec le travail qui a été fait, de quelle façon vous entendez en disposer. C'est

des choses qui devaient être faites l'automne dernier. Vous venez de nous informer qu'avec les données pour lesquelles vous attendez les résultats, vous ferez ça en mars. Ça, c'est la première chose.

Juste pour bien s'assurer qu'on parle des choses qui ont déjà été faites, comment le nouveau responsable du ministère des Transports a disposé des choses qui sont à sa disposition. Il y avait également, dans les choses qui ont été faites, je pense, entre autres, quand on a fait la 15, et vous avez fait des commentaires récemment là-dessus comme si c'était une nouveauté, là, des voies réservées. Il y a des choses de prévues dans le plan de Montréal là-dessus pour des voies réservées. Est-ce que vous allez attendre le plan de transport que vous allez rendre public à la fin du mois de mars? Ou, dans les choses qui ont déjà été prévues dans le passé, là — c'était déjà dans le plan — qu'est-ce que vous avez l'intention de faire avec ça?

**M. Léonard:** Vous parlez des voies réservées. En ce qui concerne les voies réservées, nous allons rendre publics des projets précis de voies réservées, et quand je le dis, il y a des projets mais qui s'intègrent dans un réseau, dans un système de voies réservées. C'est comme ça que nous le concevons, et pas juste uniquement une voie réservée par-ci, par-là. Ça, le ministère lui-même entend le faire, et il a demandé la collaboration des municipalités, aussi, pour le faire. Donc, à partir du moment où j'ai dit cela, il y a des consultations qui sont faites et il y en qui vont se poursuivre au-delà de mars, mais ce qu'il est important de considérer, c'est que ce sont des projets qui s'intègrent dans un système de voies réservées, dans un réseau de voies réservées.

Je pense que ça, c'est une orientation que nous avons mise de l'avant pour utiliser au maximum les équipements que nous avons bâtis au cours des 30, 35 dernières années en termes de transport et voire à Montréal et dans la région de Montréal. Alors, nous allons émettre des projets précis s'intégrant dans un système, à la fin de mars. La consultation a débuté avec les municipalités et les sociétés de transport, mais ça va se continuer après, parce que c'est quand même une orientation importante qui va impliquer des changements importants.

Quand vous parlez de la 15, bien oui, il y a eu une quatrième voie de construite sur la 15 à partir de l'île de Laval, et cette quatrième voie là, si vous me posez la question, c'est... je ne sais pas si c'est la quatrième qui a été construite, mais une des quatre voies sera réservée. C'est un projet. Bon. Je ne veux pas m'étendre sur les autres que nous rendrons publics à la fin de mars, mais ça, c'en est un exemple qui est assez évident, je le donne tout de suite.

**M. Cherry:** Vous avez parlé également de...

**M. Léonard:** Mais c'est un signal qui va être donné, nous l'espérons, à Montréal, parce qu'il y a beaucoup d'embouteillages par suite de l'utilisation de

plus en plus serrée, de plus en plus forte de l'automobile. Il y a des embouteillages qui sont créés, puis ça, ça cause des problèmes, mais, à terme, il faut essayer d'augmenter la circulation sur les voies qui sont là.

Vous savez, c'est une orientation qui est prise dans beaucoup d'autres pays. On s'oriente vers la gestion des systèmes de transport, une gestion beaucoup plus serrée des systèmes de transport qui confine à une utilisation beaucoup plus grande de ce que nous avons. C'est fait au Japon, c'est fait aux États-Unis, c'est fait dans la plupart des grandes villes et c'est vers ça que nous allons nous orienter. Et on peut effectivement augmenter l'efficacité et la productivité de tous nos équipements comme ça. En tout cas, il y a une marge. S'il y a une marge, elle est là, actuellement.

**M. Cherry:** Parce que, parmi les choses qu'on discutait au cours de la courte période où j'en ai eu la responsabilité, on disait qu'au degré où on réussirait à libérer la circulation, par exemple, sur les principales voies d'accès, sur les ponts, ça nous permettrait de faciliter le transport par camionnage. Et on sait l'importance que, ça, ça a pour l'industrie, parce qu'on sait, pour la région montréalaise — c'est de celle-là qu'on parle à ce moment-ci — comment c'est important et que, au degré où le camionnage peut bien réussir à venir faire ses livraisons et prendre charge de ce qu'il a besoin, de ça dépend, en grande, grande partie, le fonctionnement de l'aspect industriel et économique de la grande région de Montréal.

Je sais que vous avez fait des commentaires dans ce sens-là. Est-ce que c'est toujours dans ce sens-là que ça va, au degré où on libérerait de la circulation sur les principaux axes routiers puis les ponts, est-ce que ça, c'est pour faciliter le transport du camionneur?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je l'ai spécifié précisément dans mon intervention de la semaine dernière à Montréal, que c'était un des enjeux de l'amélioration du transport. On sait que, bon, le camionnage a pris beaucoup d'ampleur, mais il y a aussi une autre notion, en termes d'industrie, en particulier sur l'industrie manufacturière. On sait que, par suite d'une orientation «just on time», comme on dit, les stocks des entreprises se retrouvent beaucoup à bord des camions, ou des trains, ou de n'importe quel mode de transport. En d'autres termes, au lieu de mettre les matières premières servant à la fabrication dans des entrepôts en attendant qu'on s'en serve, on s'oriente pour les mettre dans des camions qui arrivent juste au moment où on doit s'en servir dans les entreprises, de sorte que l'investissement requis dans les stocks vient de baisser au temps de transport nécessaire pour les amener dans le processus de fabrication. Ça, c'est majeur, et cela implique que les délais de livraison doivent être respectés à tout prix.

Et, lorsqu'on considère l'évolution du transport dans la région de Montréal, une évolution que je salue, en particulier dans le domaine maritime où, la semaine dernière, aussi, le président du port de Montréal rendait

publiques ses performances de l'année, qui avaient augmenté de l'ordre de 20 %... On a dépassé les 7 000 000 de tonnes de containers, et ça, c'est directement lié à notre accroissement des affaires avec le Sud, vers les États-Unis en particulier. Mais c'est sûr qu'une grande partie du volume s'en va par là, parce que Canadien Pacifique va transiger davantage avec le port de Montréal, puis on voit que l'Office national des transports l'a autorisé à acheter Cast. Donc, il va y avoir une consolidation des équipements et cela va nous amener à faire des affaires de plus en plus avec les Américains. On voit l'évolution.

Donc, la fiabilité du transport par camion, comme par train — mais le camionnage interfère avec la circulation sur nos ponts à Montréal — est un élément déterminant de notre capacité économique.

**M. Cherry:** Vous avez raison de le souligner — on le faisait régulièrement — la façon traditionnelle dont les entreprises fabriquaient, usinaient a complètement changé. Vous l'avez souligné, il n'y a plus de stocks. C'est du juste à temps, «just on time».

● (12 heures) ●

**M. Léonard:** Il y en a encore un peu, mais...

#### Trains de banlieue

**M. Cherry:** Oui, mais, maintenant, de moins en moins. Toujours dans la même veine, M. le ministre, il y a eu, dans la dernière année, beaucoup d'investissements que le ministère des Transports, le gouvernement du Québec a fait concernant, par exemple, la voie Deux-Montagnes, les trains de banlieue. Il y a eu des achats de faits l'an dernier. On en est où avec ce dossier-là au moment où on se parle?

**M. Léonard:** Écoutez, là, quand vous parlez des achats qui ont été faits, vous parlez des trains de GO Transit?

**M. Cherry:** Entre autres.

**M. Léonard:** Ce n'est pas précisément ceux qui vont sur les trains de Deux-Montagnes. Le ministre...

**M. Cherry:** Non, non. J'ai donné comme exemple des investissements que le Québec a fait l'an dernier, j'ai dit: Deux-Montagnes, GO Transit...

**M. Léonard:** Les wagons de GO Transit ne vont pas sur la ligne Deux-Montagnes...

**M. Cherry:** Bien non! Ça, on sait ça.

**M. Léonard:** ...parce que c'est une ligne...

**M. Cherry:** Électrique. Ça, on sait ça.

**M. Léonard:** ...électrifiée. Ça ne fait pas longtemps, pourtant, que vous avez quitté le ministère, vous avez déjà oublié ça?

**M. Cherry:** Non. J'étais convaincu que vous le saviez.

**M. Léonard:** Ces tramways... pas ces tramways mais ces wagons vont aller sur d'autres voies éventuelles. Mais ce qu'il y a d'étonnant, ce qu'il y a d'étonnant — puis, là, on touche à un des engagements qui étaient à l'ordre du jour, ça date du 5 mai 1993 — c'est que l'ancien gouvernement a pris la décision d'acheter des wagons sans prendre de décision sur le réseau de trains de banlieue. Je pense qu'il y avait quelqu'un qui voulait s'amuser avec des petits wagons, puis c'est ça qui s'est passé. C'est-à-dire qu'on ne s'est pas entendus avec le CNCP sur la façon de les faire rouler sur les rails, mais on a acheté ça, puis on les a mis dans une cour, dans la cour d'AMC, à l'heure actuelle. C'est ce qu'on appelle mettre la charrue devant les boeufs.

Vous avez un exemple concret d'un engagement financier... Ça va faire deux ans au mois de mai qu'on a acquis ces trains. Vous l'aviez réglée, la question, oui ou non, la question des trains de banlieue? Non. Ce n'est pas réglé, ce n'est toujours pas réglé à l'heure actuelle, mais les wagons sont achetés. C'est une grosse affaire.

**Une voix:** Combien ça a coûté?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Wo, wo, wo! Un instant, là. Les questions viendront en temps et lieux.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Cherry:** Les wagons ont été achetés, les wagons sont entreposés chez AMF.

**M. Léonard:** AMF. Oui, j'ai dit AMC. Oui, AMF.

**M. Cherry:** Vous avez dit AMC, c'est chez AMF. Il y a, évidemment, le problème du financement, parce que c'est celui-là qui se pose: Qui va payer? Ça va être quoi la contribution du ministère des Transports? Ça va être quoi la contribution des municipalités? Je pense que c'est là que ça se situe, le noeud du problème. L'achat d'équipement, c'est une chose. Les experts nous avaient signalé, à l'époque, qu'en s'en portant acquéreur, de toute façon, s'il n'y avait pas moyen de trouver une entente pour les utiliser, on pouvait, comme on dit, les retaper, les remoderniser et qu'il y aurait un potentiel pour qu'ils soient revendus même avec peut-être, possiblement, un certain profit.

**M. Léonard:** Ah! vous vous étiez déguisé en marchand de wagons.

**M. Cherry:** On ne s'était pas déguisé en marchand de wagons. La compagnie AMF — je la connais bien — est située dans le comté que j'avais l'honneur de représenter à l'Assemblée nationale avant, le comté de Sainte-Anne, les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles et la compétence de ces gens-là à pouvoir les moderniser... C'est eux qui l'ont fait pour les rames des wagons de métro à Montréal. C'est pour ça que je vous en parle, là. Non seulement ils sont entreposés là, mais ces gens-là ont l'expertise pour les retaper.

Où on va trouver un mode de financement? Et c'est pour ça ma question: Est-ce qu'il y a eu du cheminement? Est-ce que les municipalités ont indiqué qu'elles étaient prêtes non seulement à dire: On va accepter les trains en autant qu'on ne paie pas pour, mais est-ce que les municipalités... Y a-t-il du cheminement là-dedans? C'est des choses qui ont été faites, ça.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, c'est un dossier que j'ai trouvé dans les cartons en arrivant au ministère des Transports. Vous voyez très bien la problématique qui se pose: on a acheté des wagons, on n'a pas réglé le problème du financement. On ne sait pas qui va payer pour... Bien, l'investissement, ça a l'air que c'est le gouvernement du Québec, d'après la règle actuelle, mais le gouvernement a dit: Moi, je ne m'en mêle pas, mais, pourtant, les trains vont rouler, puis on va faire des déficits sur ces lignes, sans avoir spécifié la façon dont le partage des coûts ou du déficit d'opération, comme il arrive souvent dans les systèmes de transport en commun, va se faire entre les intervenants. Moi, je trouve qu'on s'est engagé dans une dépense de l'ordre de 275 000 000 \$ sans savoir qui va payer, le fonctionnement. Ça, c'est majeur.

Le gouvernement du Québec, il a déboursé 275 000 000 \$. C'est une dépense qui n'est pas rien, là, c'est plus que un quart de milliard dans le transport. Bon, je suppose qu'on va l'assumer par le service de dette, nous. Donc, c'est, de façon régulière, récurrente, une dépense de l'ordre de 25 000 000 \$ à 30 000 000 \$, en termes de service de dette, annuellement, pour ce train-là, uniquement.

Bon, le gouvernement le prend. Par ailleurs, ça génère des déficits d'opération prévisibles. Je pense qu'on y échappera difficilement. On parle, à l'heure actuelle, de 20 000 000 \$ environ de déficit d'opération, annuellement. Ce 20 000 000 \$ peut se réduire si l'achalandage est substantiel. Il peut se réduire. Peut-être qu'il pourrait se diviser par deux, on verra, mais, comme le train n'est pas encore en opération, c'est difficile de répondre précisément à cette question.

Ce qu'il y a d'étonnant, cependant, c'est que le gouvernement ce soit embarqué là-dedans, dans une telle dépense, dans l'acquisition d'un tel équipement sans s'entendre avec les intervenants qu'il y a là, les bénéficiaires, les usagers, les municipalités. C'est un dossier que j'ai trouvé dans mes cartons.

Si le dossier chemine? Oui, on est en train d'y réfléchir. Mes fonctionnaires travaillent d'arrache-pied

là-dedans. Je n'ai pas de réponse ce matin, ça va faire partie des dispositions que nous allons rendre publiques ou des propositions, pardon, que nous allons rendre publiques à la fin mars. Mais je note le procédé: on a fait la construction sans voir l'avenir, sans régler, au moins, en termes de principe, comment les choses vont se passer par la suite.

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

**M. Cherry:** Dans les...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent, il y a quelqu'un qui a demandé la... C'est sur le même sujet?

**M. Cherry:** Sur le même sujet.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, d'accord.

**M. Cherry:** Dans les chiffres que vient de soulever le ministre des Transports, les engagements que le gouvernement a pris de 275 000 000 \$ pour la ligne Deux-Montagnes, l'électrification, il faudrait aussi rappeler, et je pense que c'est important de le dire, qu'il y a quand même là-dedans une somme d'un peu plus de 100 000 000 \$ — je crois que c'est 105 000 000 \$ — pour que Bombardier, à La Pocatière, puisse développer une expertise qui, non seulement lui permet de mettre des wagons de première qualité sur cette ligne-là, mais permet également, par l'expertise acquise lors de la construction de ça, Mme la Présidente, de pouvoir offrir maintenant cette expertise-là à d'autres clients potentiels. Évidemment, inutile de dire que c'est aussi une région importante au Québec, les gens de La Pocatière.

Donc, il ne faut pas dire que... Ça me permet de rappeler que, quand on dit que, dans la région de Montréal, il y a eu 275 000 000 \$ d'investis pour le train de banlieue, la ligne Deux-Montagnes, il faut rappeler que 105 000 000 \$ de ce montant-là a été du travail en région et a permis à cette entreprise-là de développer une expertise. Je pense que, ça, il est important de le dire. Ce n'est pas seulement: Il y a eu des dépenses de faites sans vision. Une entreprise comme Bombardier, forte de l'expérience qu'elle a acquise dans ce dossier-là, ça lui permet maintenant d'approcher d'autres clients en disant: Voici ce qu'on fait. D'ailleurs, ça lui a permis d'obtenir d'autres contrats. Je pense que c'est important de le dire.

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

**M. Dufour:** M. le ministre, moi aussi, je voulais revenir sur...

**M. Léonard:** Moi, j'ai quand même une remarque là-dessus.

**M. Dufour:** Oui, vous voulez réagir.

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

**M. Léonard:** Il faut quand même voir ce que cela implique, les 275 000 000 \$. La rentabilisation de ces investissements-là, ça reste encore à voir. Mais, indépendamment de cet aspect des choses, la question, par la suite, de l'opération de ces trains, ce n'est pas réglé. Quand l'ex-ministre dit: Est-ce que ça progresse? il aurait dû progresser, lui, avant de prendre ces décisions-là, il me semble. Quand on achète quelque chose, quand on achète un équipement de cette ampleur et qu'ensuite on sait qu'il y a des gens qui vont prendre le pouls de cela, je crois qu'il faut régler les choses à la table avant, pas après.

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

**M. Dufour:** Oui. Je suis un peu surpris, pas de la réaction, mais du questionnement du député de Saint-Laurent concernant la façon dont il s'est tiré d'affaire assez rapidement concernant l'expertise qui a été acquise par une firme comme Bombardier. Si l'intention est de donner des fonds pour faire de la formation à même les fonds publics, moi, je ne peux pas acheter ça. Je pense qu'il y a des écoles de formation et je pense qu'on peut le faire autrement. C'est coûteux.

● (12 h 10) ●

C'est pour ça que je voulais revenir, parce que le questionnement, en fait, c'est que, les trains de banlieue qui ont été achetés, on paie pour l'entreposage et on ne sait pas encore qu'est-ce qu'on va en faire. Moi, je trouve ça inquiétant. Est-ce qu'on a des plaintes? Moi, je sais que, lorsque vous avez occupé le ministère des Transports, il y a quelques années, vous aviez mis sur la table un plan de transport beaucoup plus intégré que ce qu'on a là. Moi, je vous dis, pour des régions comme les nôtres, qui ont de la difficulté à obtenir un minimum pour circuler, quand on voit l'argent qui circule beaucoup plus vite ailleurs et qui n'est pas productif, là on a le droit de s'interroger.

Dans ce sens-là, qu'est-ce qu'il advient de ça? Est-ce qu'on a l'intention de... Là on va s'en tirer. Je ne sais pas, j'ai écouté ce que vous disiez, ça prenait un bon vendeur pour vendre ça là, puis on ne sait plus quoi en faire. Ça s'est fait vite, ça. Je me rappelle, ç'a fait...

**M. Léonard:** C'est plutôt l'acheteur qui est...

**M. Dufour:** Oui, oui. C'est un bon vendeur aussi. Qui est qui, là? C'est la poule ou l'oeuf? On ne sait pas qui en profite, de ça. Moi, je vais vous dire, je sais que, le Québec, on est pris avec un dossier, actuellement. Le ministre dit: On va essayer d'en tirer le meilleur parti possible. Mais est-ce qu'il y a réellement, vous croyez, sans que ça coûte des coûts faramineux... Si on est pour s'endetter encore plus pour arri-

ver à rien dans le contexte actuel... Est-ce que vous croyez qu'on va arrêter de payer de l'entreposage, et qu'on va arriver à une circulation de ces trains-là, et qu'ils vont être productifs et utiles? Parce que c'est ça qu'il faut regarder.

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

**M. Léonard:** Là, on revient aux wagons qui ont été achetés de GO Transit.

**M. Dufour:** Ç'a coûté 4 900 000 \$.

**M. Léonard:** Oui, 4 900 000 \$. Actuellement, ils sont entreposés. C'est ça l'illogisme d'avoir acquis des voitures comme celles-là, alors qu'on n'a pas pris de décision, qu'on n'avait pas négocié avec le CNCP, qu'on n'avait, finalement, rien mis en place. On a juste acheté des wagons et on les a mis, on les a entreposés dans la cour d'AMF. Ça s'arrête là. Quel est le bien-fondé de la décision? Oui, vous avez raison, M. le député de Jonquière, le vendeur était sûrement bon, mais l'acheteur, lui...

**M. Dufour:** Il l'était moins, lui.

**M. Léonard:** ...je ne sais pas là, il y avait comme des bris dans la logique là-dedans. En tout cas, ils sont là depuis un certain temps. Nous verrons ce que nous allons faire. Nous allons éventuellement prendre des décisions sur ces dossiers-là et, après, nous verrons ce que nous ferons avec les tramways.

**M. Dufour:** Est-ce que vous avez une évaluation du coût d'achat? Est-ce que c'était correct ou pas correct? Est-ce qu'on a payé plus cher que ce que ça valait, ou si c'était pour raffermir les liens entre l'Ontario et le Québec? Parce que j'ai bien vu, là, Toronto Area Transit Operating Authority. Est-ce que c'était ça? Ç'a été fait comment? Est-ce que c'est juste pour se faire plaisir, au cas où?

Tu sais, on a une belle occasion. Moi, j'ai vécu des expériences. À un moment donné, moi, j'étais responsable de l'entretien d'une bâtisse, et quelqu'un avait acheté 90 gallons de cire. J'ai demandé au concierge: Pourquoi tu as fait ça? On n'avait pas d'argent. J'ai dit: Pourquoi tu as fait ça? Il a dit: On avait une maudite bonne occasion. J'ai dit: Tu en as acheté pour plus de 10 ans d'avance. Qu'est-ce que je fais avec ça? C'est une bonne occasion! «C'est-y» comme ça qu'on a fait? Demain matin, on voudrait disposer des 80 wagons, est-ce qu'on retrouverait notre argent?

**M. Léonard:** Ça, c'est la question. C'est la question, M. le député: Est-ce que ça valait vraiment 4 900 000 \$? Cela dépend des décisions qu'on prendra maintenant pour l'avenir, parce que, maintenant, ils sont là. Moi, je prends la chose telle qu'elle est. Si vous me demandez de justifier l'opportunité d'acheter des wagons

alors qu'on n'a pas pris la décision sur le système de transport à Montréal, là je trouve ça injustifié. Il me semble que, des wagons, il doit y en avoir un peu partout dans le monde.

Qu'est-ce que ça vaut exactement? On peut se poser la question sur la base d'une liquidation. Est-ce que, si on liquidait des trains, comme ça, on pourrait retrouver notre mise, éventuellement? Possiblement. C'est à voir. Le marché le dira. Il reste que c'est nous qui avons été l'acheteur, l'ancien gouvernement a été l'acheteur. Le vendeur, c'était son meilleur prix qu'il pouvait obtenir; il n'avait pas trouvé à le vendre au même prix à d'autres. C'est ça qu'il faut dire, présentement.

Est-ce qu'il s'est produit une... C'est plus rare maintenant des wagons? M. le Président, je pense que, effectivement, ce que...

**M. Dufour:** Madame.

**M. Léonard:** ...souligne — Mme la Présidente, excusez-moi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je n'ai pas eu le temps d'aller à l'hôpital!

**M. Léonard:** Ce que souligne le député de Jonquière, c'est qu'il y a quelqu'un qui a eu envie d'acheter des trains, à un moment donné, et puis il trouvait qu'il faisait une bonne affaire. Il a pris l'argent du gouvernement et c'est ça qu'il a fait avec. Pour des gens qui étaient sans arrêt en train de dire qu'ils n'avaient pas d'argent, je trouve que cet investissement-là, jusqu'ici, n'est pas encore justifié. L'avenir nous le dira, si on peut utiliser ce qu'ils ont acquis pour les trains de banlieue à Montréal.

**M. Dufour:** Si je comprends bien le sens de vos propos, c'est qu'après trois ans qu'on a acheté ces trains-là...

**M. Léonard:** Deux ans.

**M. Dufour:** ...deux ans, bon — le temps va bien, là — on ne sait même pas encore qu'est-ce qu'on va faire avec les trains.

**M. Léonard:** Non. Il n'y avait pas eu de décision prise sur les trains de banlieue à l'époque.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Cherry:** Je suis convaincu que le ministre des Transports actuel est au courant qu'il y avait une option d'achat qui, elle, a été exercée — j'y vais de mémoire — il me semble que c'est en décembre 1993. Donc, on en est propriétaires depuis un an. Après ça, on est allés en appel d'offres pour l'entreposage de ces

véhicules-là, parce qu'on les a achetés, ils étaient à Toronto, il fallait les entreposer à Montréal. Il y a eu appel d'offres, c'est AMF qui les a obtenus.

Mais je tiens à dire — ça va probablement éclairer mon bon ami, le député de Jonquière — que les experts, à l'époque, qui nous ont conseillés ont dit que, si jamais on ne pouvait pas en venir à un accord pour leur utilisation sur les voies dans la région de Montréal, on pourrait, en les retapant pour un client, les vendre à quelqu'un d'autre et on créerait des emplois ici, parce qu'il faut les moderniser. Ensuite de ça, on reprendrait notre argent, mais, entre-temps, on aurait créé des emplois dans la grande région de Montréal qui en a tant besoin, surtout dans le sud-ouest.

Donc, dans ce sens-là, les gens qui nous ont conseillés, les gens au ministère nous disaient qu'il n'y avait pas de risque financier avec ça. Évidemment, le but premier n'était pas de le faire pour les vendre à d'autres, c'était pour qu'ils aient une utilisation.

**M. Dufour:** Puis, au pire aller, on devient une cour de scrap!

**M. Léonard:** Mme la Présidente, si ce raisonnement-là est valable, je vais demander à l'ex-ministre de nous dire pourquoi il n'y a pas eu de travaux de rénovation de commencés depuis un an et demi. Pourquoi? Si c'était un raisonnement économique... Le gouvernement se transformait finalement en rénovateur de wagons. On peut toujours se poser la question sur le rôle du gouvernement: Est-ce que ça doit être un rénovateur de wagons?

Ensuite, si c'était si bon que ça, pourquoi ils n'ont pas commencé tout de suite? Parce que, ou bien ils le faisaient pour eux, puis ils auraient pu prendre la décision sur les trains de banlieue avant, ou bien ils le faisaient pour d'autres, puis ils étaient tellement confiants dans leur affaire qu'ils auraient tout de suite commencé la rénovation. Mais, ils ne l'ont pas fait. Alors, je pense que ça prend un peu de temps.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent. Après ça, l'intervention de M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Cherry:** Oui. Mme la Présidente, je pense que quiconque a une expertise un peu pratique de ce qu'est l'industrie sait que, quand tu décides de te les retaper pour tes besoins, tu les fais en fonction de tes besoins puis de tes exigences. Si tu décides de le faire pour un client potentiel, il va t'indiquer, lui, de quelle façon il souhaiterait que tu les aménages. Donc, tant que tu n'as pas pris la décision de qui va s'en servir, c'est bien certain que tu ne commences pas de travaux. Je pense que ça, c'est élémentaire pour quiconque sait comment ça fonctionne.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, ils ont acquis ces wagons sans savoir ce qu'ils allaient faire avec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Dion:** M. le ministre, je vais peut-être avoir une question un peu frustrante parce que, quand on n'a pas eu de petit train quand on était jeune et qu'on a réussi à s'en acheter, c'est le fun d'en parler. N'est-ce pas, M. l'ex-ministre?

**M. Cherry:** Le petit train du Nord.

**M. Léonard:** J'en avais un quand j'étais jeune.

**M. Dion:** Alors, l'ex-ministre s'en est acheté un, puis là...

**M. Léonard:** J'en avais un quand j'étais jeune.

**M. Cherry:** Tu en avais un, toi, un petit train du Nord, Jacques. Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** J'en avais un. Ha, ha, ha!

**M. Dion:** ...il aime ça en parler, M. le ministre.

**M. Dufour:** Moi, j'ai toujours rêvé d'avoir mon train électrique.

**M. Dion:** On va parler d'autre chose aussi parce que, une petite auto, c'est bien utile, c'est bien le fun aussi. Écoutez, moi, j'ai des questions. Vous allez excuser un peu mon ingénuité parce que j'arrive, je ne connais pas toutes ces affaires-là. J'ai beaucoup de questions à poser, je vais toutes les poser en même temps et je vais vous dire à quoi ça se réfère.

**M. Léonard:** Bien, c'est parce qu'il y a 1 700 engagements financiers, vous savez!

**M. Dion:** Mais il n'y aura pas trop d'engagements financiers dessus.

**M. Léonard:** O.K.

#### Dépassements de coûts

**M. Dion:** C'est plusieurs questions qui se réfèrent à peu près aux mêmes engagements financiers.

Je regarde à la page 11 de l'engagement de mai 1994. À la page 9 et à la page 11. C'est parce que c'est deux bons exemples qui me permettent de poser mes questions. À la page 11, on parle d'un supplément. Il s'agit de la construction de la route 132 dans la municipalité de Brossard ville—La Pinière. Le contracteur est Francon-Lafarge et on parle d'un supplément de...

**M. Léonard:** Est-ce que vous avez le numéro? Engagement 11.

(Consultation)

**M. Dion:** Alors, on parle d'un engagement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mai 1994.

**M. Cherry:** De mai? Juste pour bien qu'on travaille sur les mêmes documents.

**M. Dion:** Oui, c'est la page 9 de mai 1994.

**M. Léonard:** Un instant, là, on va se retrouver.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous êtes dans la voirie ou dans le transport à Montréal?

**M. Dion:** Commission de l'aménagement et des équipements.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui, ça, c'est évident que vous êtes à l'aménagement et équipements. Mais, là, si...

**M. Dion:** Alors, les engagements financiers de mai 1994, à la page 9.

**M. Léonard:** Oui.

● (12 h 20) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** Supplément au contrat?

**M. Dion:** Voilà.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement séquentiel, le numéro de référence, c'est 009 185086.

**M. Dion:** C'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** O.K.

**M. Dion:** Alors, on parle d'un supplément pour porter à 9 000 000 \$ un contrat, et le montant de supplément, si je comprends bien, c'est 1 674 000 \$, donc, à l'oeil, quelque chose comme 17 % de supplément. Et on dit qu'au contrat initial il y avait déjà un supplément de 734 000 \$ de prévu. Si vous allez deux pages plus loin, à la page 11, l'engagement 011 185085, encore la même chose, vous avez un supplément — le fournisseur ou le bénéficiaire, c'est Beaver Asphalt — pour porter à 8 000 000 \$ le coût du contrat pour la réfection de la chaussée, de la bande centrale, de l'éclairage routier, de la supersignalisation, de structure sur la route 132, bon.

On parle donc que c'était la compagnie Beaver qui faisait ça. C'est sûr que c'est une compagnie qui n'est pas très connue, probablement qu'elle n'était pas trop au courant de la façon de faire les routes et elle n'a pas prévu qu'il y aurait une augmentation de 2 084 000 \$. Sur 8 000 000 \$, ça fait quelque chose comme 25 %, quoi, d'augmentation?

Alors, les questions que j'ai sont les suivantes. Premièrement, ça fonctionne comment? Quand on prévoit, par exemple, je ne sais pas, moi, 615 000 \$ d'augmentation, on accorde le contrat, est-ce que le 615 000 \$ est compris dans le montant de la soumission initiale qui a été acceptée? Première question.

Deuxième question: S'il a été prévu, qui décide et qui signe l'autorisation d'accorder ce supplément qui avait été prévu? En gros, comment est-ce que ça fonctionne à l'intérieur des suppléments prévus et à l'extérieur des suppléments prévus? Qui décide? Comment est-ce qu'on contrôle? Qu'est-ce qui fait qu'à un moment donné on dit: Oui, c'est correct, ou: Ce n'est pas correct?

Et, en dernier lieu, ma question c'est la suivante: Si on part d'un contrat d'un certain montant, qu'on l'augmente de 2 000 000 \$, ça donne 8 000 000 \$, et que c'est ça le coût final, comment est-ce qu'un ministre peut contrôler les dépenses publiques avec des genres de dépassements comme ça? Je me pose vraiment des questions, je ne sais pas où est-ce qu'on s'en va avec ça. Sans doute que le ministre du temps ou le ministre actuel pourra m'expliquer toutes ces questions.

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

(Consultation)

**M. Dion:** Justement, la question qui se pose souvent, c'est que... J'imagine, quand on accorde la soumission, qu'il y a peut-être une question de conformité aux devis, mais il y a certainement une question de coût. Et, si on accorde un contrat pour un montant de 6 000 000 \$, alors que le deuxième soumissionnaire était de 7 500 000 \$, mais qu'à la fin celui qui a fait le contrat termine avec 8 000 000 \$, 8 500 000 \$, comment ça fonctionne pour s'assurer que tout le monde, toutes les compagnies sont traitées sur une base équitable?

**M. Léonard:** Bien, Mme la Présidente, je pense que le député de Saint-Hyacinthe pose des questions sur un des sujets, d'ailleurs, qui fait l'objet de nos interrogations depuis que nous sommes arrivés au ministère en ce qui concerne les dépassements de coûts sur les contrats. C'en est un contrat dont l'estimation, à l'origine, pour les travaux, avait été de 7 363 000 \$. Le prix soumissionné pour le plus bas est sorti à 6 150 000 \$, mais, par la suite, il y a eu toute une série de suppléments au montant de 2 084 000 \$, de sorte qu'on en est à se poser des questions sur ces contrats en général, puis sur la mécanique qui fait que quelqu'un soumissionne très bas, puis, par la suite, se reprend avec des suppléments.

J'en suis à constater qu'on prenait presque comme normal qu'à partir d'un contrat soumissionné il y avait des dépassements, pour toutes sortes de raisons, de 10 %, puis, là, on en est à définir les vrais dépassements comme ceux qui dépassent 10 %. C'est juste pour vous dire comment c'est rendu large, l'interprétation des

choses là-dessus. Normalement, quand quelqu'un soumissionne un contrat, il fait son contrat pour le prix soumissionné. Alors, est-ce qu'il y a eu des difficultés, ou des erreurs, ou des failles dans la définition des plans et devis, dans l'appel d'offres, dans la façon de soumissionner? Je pense qu'il se pose des questions là-dessus.

Quand on regarde ça, des dépassements de 2 000 000 \$, et il y en a eu d'autres au ministère des Transports, je pense que la question que vous posez en est une qui fait lever toute une série d'interrogations sur la façon dont les contrats se terminent, par rapport à ce qu'il y avait au début et par rapport à la définition même de l'appel d'offres, des plans et devis de l'appel d'offres.

Mme la Présidente, j'ai demandé qu'on examine ces dossiers, en particulier ceux-là, la route 132. Ça a été porté... Il y a des journalistes qui ont eux-mêmes levé des questions là-dessus. Et, nous, à l'intérieur du ministère, nous examinons... Je veux savoir exactement ce qui s'est passé là-dedans. Alors, j'ai vu que le ministre n'a pas posé de questions, c'est lui qui l'avait signé à l'époque, l'engagement, mais peut-être qu'il a lui-même des explications très précises là-dessus. Il reste que, lorsque ça devient une façon normale de procéder, quasi-normale de procéder, qu'il y ait des suppléments au contrat, là il faut se poser des questions sur la façon de faire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, j'aimerais ça poser une petite question. Quand le ministre fait l'évaluation du coût d'un contrat, bon, vous dites que ce contrat est évalué à 8 000 000 000 \$... 8 000 000 \$, c'est-à-dire...

**M. Léonard:** À l'origine, il était évalué à 7 300 000 \$, comprenant 10 % d'imprévus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mettons qu'on le met à 8 000 000 \$, et il arrive une soumission...

**M. Léonard:** Non, non. Il n'est pas à 8 000 000 \$ parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, plus le 10 %.

**M. Léonard:** Non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En tout cas, de toute façon, l'évaluation du ministère, par les experts du ministère, était plus haute que la soumission la plus basse.

**M. Léonard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ce n'est pas là le problème, où les gens soumissionnent plus bas, sachant fort bien qu'à un moment donné ils

arriveront avec des raisons valables pour augmenter le coût du contrat? Est-ce que c'est une bonne façon de prendre la plus basse soumission, à ce moment-là...

**M. Léonard:** Oui, mais...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...en bas de l'évaluation du ministère?

**M. Léonard:** Je pense que c'est une bonne façon de prendre le plus bas soumissionnaire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est jamais le plus bas.

**M. Léonard:** Oui, quand ça arrive au bout, ce n'est jamais le plus bas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça.

**M. Léonard:** Ça veut dire qu'entre-temps il se passe des choses. Qu'est-ce qui s'est passé?

**Une voix:** Il y a du coulage quelque part.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien non! Ce n'est pas du coulage.

**M. Léonard:** Qu'est-ce qui s'est passé? C'est ça la question que nous posons. Il y a eu trois contrats de donnés sur la 132. Les soumissions sont sorties plus basses que les prévisions initiales mais se sont terminées plus hautes que les prévisions initiales. Alors, c'est quoi? C'est un système, ça, là? C'est la question que je me pose. Et de beaucoup. Le contrat est sorti, a été soumissionné à 6 150 000 \$ et il va se finir à 8 084 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sauf que l'évaluation du ministère, plus le 10 % d'imprévu...

**M. Léonard:** Plus que ça même, excusez, 8 235 879 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sauf que l'évaluation du ministère était plus près du 8 000 000 \$ que du 6 000 000 \$.

**M. Léonard:** Oui, mais les autres soumissionnaires...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, moi, j'aurais plus confiance à l'évaluation du ministère.

**M. Léonard:** Oui, mais les autres soumissionnaires ont soumissionné possiblement très correctement, s'ils se rapprochaient... Alors, on a soumissionné plus bas pour l'avoir et, ensuite, on s'est repris avec des suppléments.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Puis, après ça, on fait des suppléments. Ce n'est pas correct, ça.

**M. Léonard:** Je ne sais pas si Mme la Présidente trouve ça normal...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non.

**M. Léonard:** ...mais il reste que c'est ça qui n'est pas normal. Je pense qu'il faut absolument réviser ces façons de procéder. Je ne sais pas si l'ex-ministre a des explications à donner, étant donné qu'il a signé ces contrats-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Dion:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent, là.

**M. Cherry:** Donne-lui donc. Laisse-le donc aller.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui? Il ne restera pas grand temps.

**M. Cherry:** Ça ne me gêne pas ce que tu as dit.

**M. Dion:** En fait, je n'ai pas eu vraiment de réponse. Comment ça fonctionne? Qui signe? Qui décide? Qui contrôle? Est-ce qu'il y a quelqu'un, ici... Est-ce que l'ancien ministre peut m'expliquer ça? Je ne sais pas.

● (12 h 30) ●

**M. Léonard:** Un contrat commence selon le prix soumissionné et, par la suite, au cours du contrat, il se développe des contestations. On dit que telle chose n'a pas été prévue précisément au contrat, etc. C'est un ingénieur, normalement, qui évalue si la demande est justifiée. Et, là, l'ingénieur, le juge... Peut-être que le sous-ministre peut aller plus précisément dans la façon de procéder, d'administrer un contrat et d'en faire la surveillance, mais il reste qu'on peut constater qu'il y a des choses qui se développent en cours de route dans la réalisation du contrat. Et c'est là où c'est facile de reconnaître ou de ne pas reconnaître, malgré tout, et c'est là où il se pose des questions. Je ne sais pas si M. le sous-ministre veut ajouter pour répondre de façon plus pointue à votre question, M. Yvan Demers. Si vous voulez vous identifier avant de parler.

**M. Demers (Yvan):** Oui. Yvan Demers, sous-ministre des Transports. La façon dont je vais vous expliquer brièvement le déroulement... D'abord, quand il y a un projet, évidemment, il y a une estimation, il y a des plans et devis qui sont préparés par un ingénieur au ministère. Ces devis-là sont quand même assez détaillés. Ce n'est pas des prix clé en main pour le projet global. C'est que chaque partie du travail qu'il y a à

faire est bien identifiée. Exemple, du roc, bien, c'est payé à la tonne; du gravier, c'est payé à la tonne; de la terre à déplacer, des tuyaux à poser, tout ça est identifié. L'entrepreneur est appelé à donner un prix unitaire pour chacun des items et c'est la somme de ça qui fait le prix de la soumission.

Le ministère accorde le contrat au plus bas soumissionnaire conforme. Le prix soumissionné, il arrive parfois qu'il est plus bas que le prix estimé par le ministère, il arrive parfois qu'il est plus haut. Les dépassements surviennent généralement dans, je dirais, de l'imprécision au niveau de la préparation du projet. Exemple, si on avait prévu de faire 100 tonnes de roc et qu'il s'avère qu'il y en a 150, que l'entrepreneur en fait 150, il faut en payer 150. Donc, il y a beaucoup, au niveau des dépassements, qui... Beaucoup des causes qu'on identifie aux dépassements proviennent d'une imprécision au moment où le devis est préparé. Alors, c'est un peu ce qui explique... L'entrepreneur, quand c'est marqué au devis qu'il doit faire 100 tonnes de roc, dynamiter 100 tonnes de roc, et que, dans les faits, il en a fait 150, il faut lui en payer 150 et non pas 100. Alors, je vous explique un peu le système, la façon dont ça fonctionne, juste pour vous dire c'est quoi le processus d'approbation. C'est le responsable, le surveillant de chantier qui mesure, normalement, ces quantités-là, qui approuve les dépassements. Tout ça, quand même, fait l'objet d'une approbation formelle au niveau d'un engagement financier par le sous-ministre adjoint responsable.

**M. Dion:** Est-ce que l'explication que vous m'avez donnée est suffisante pour qu'on comprenne que ce soit normal que, dans un contrat, dans un environnement qui est très connu, l'autoroute 132, à Brossard, qui a été faite, et refaite, et refaite tant de fois, dans un environnement aussi connu, on dépasse de 33 % l'estimation initiale? C'est beaucoup, vous savez.

**M. Demers (Yvan):** Ça, c'est beaucoup, et je dirais qu'il y a sans doute des causes non habituelles. Et c'est ce que M. le ministre a mentionné, c'est que nous sommes à examiner exactement c'est quoi les causes précises qui ont amené ces suppléments-là. Il n'y a pas sûrement une seule cause, il y en a plusieurs, et c'est la somme de l'ensemble de ces choses-là qui a fait qu'on en arrive aux dépassements qui sont indiqués là. Il y a certainement eu des erreurs quelque part dans tout ça. C'est ce que nous sommes en train de déterminer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Cherry:** Je n'ai pas l'intention de fournir des armes à mes amis d'en face qu'ils me resserviront lors de la prochaine période des questions, mais il y a quand même des choses qui s'expliquent par elles-mêmes. Et ce n'est pas un reproche que je fais à mon collègue, le député de Saint-Hyacinthe. Si j'essayais de faire un parallèle — puis c'est de la façon dont on m'avait présenté ça,

un peu, à l'époque — il n'y a rien de pire que quand on fait de la rénovation. Tu sais, on essaie de faire ça chez nous. Tu prévois, quand tu vas démancher ton mur...

**M. Léonard:** À ce compte-là, il n'y aurait pas...

**M. Cherry:** ...dans la salle de bains, que ça va te coûter tant. Mais, une fois que le mur est démanché, il y a des choses qu'on trouve à l'intérieur qui exigent plus. Et là peut-être que les gens pourront, si j'ai le bon sujet... Il y a une technologie par résonance — je ne sais pas si j'ai le bon terme — mais ça a été utilisé sur la 132 pour évaluer les besoins. Tu sais, au lieu de tout démolir, tu fais des tests. On a vu ça sur le Métropolitain, par exemple. Ils font des marques sur le béton. Mais ça, ça donne une idée, aux gens du ministère, pour faire l'évaluation des besoins de réparation.

Mais, une fois que tu commences à démancher, ce que tu avais identifié, par résonance ou autrement, comme ce dont tu as besoin et ce que tu découvres véritablement comme ce dont tu as besoin, ça, ça peut avoir comme résultat que ça modifie de façon importante les coûts. Ce n'est pas parce qu'il y a eu... Et je reprends les paroles, il a dit: Quand ça arrive trois fois sur le même projet, c'est un système qui a été érigé. Tu sais, c'est une interrogation. Je pense que, sur la même distance, quand tu procèdes avec des façons un peu nouvelles de procéder, il est possible que, dans les premières fois, ça arrive. Mais, au fur et à mesure que le ministère va s'ajuster à ça, qu'il va raffiner son utilisation de ça, je suis convaincu qu'on va retrouver de moins en moins de dépassements de cette nature-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, étant donné...

**M. Léonard:** Je pense que...

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

**M. Léonard:** Oui, en fait...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va vous laisser le temps.

**M. Léonard:** Non, mais on y reviendra parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais on va sûrement en avoir avec la voirie cet après-midi.

**M. Léonard:** ...je pense quand même — juste en conclusion, parce que le temps est terminé — qu'il y a des choses qui doivent s'expliquer au niveau des plans et devis, au niveau de l'appel d'offres, ensuite de la façon dont on fait la soumission, et il y a quand même des variables qu'on doit mesurer. Moi, je veux bien qu'on donne les explications, mais j'ai demandé qu'on fasse une vérification approfondie de ce qui s'est passé dans

ces contrats, à l'heure actuelle, parce qu'il y a quand même des raisons qui doivent être données. Et, moi, je trouve ça anormal qu'on en soit toujours à avoir des suppléments de cet ordre de grandeur sur les contrats.

#### Engagements vérifiés

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le ministre. Alors, les engagements financiers pour le ministère des Transports, secteur systèmes de transport et voirie du Grand Montréal, de décembre 1993 à septembre 1994, incluant septembre 1994, sont vérifiés.

**M. Léonard:** On pourrait y revenir à 14 heures.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, à 14 heures, c'est la voirie. On a quatre heures pour la voirie, cet après-midi.

**M. Léonard:** Ah! O.K.

**Une voix:** C'est l'ordre de la Chambre.

**M. Léonard:** C'est l'ordre de la Chambre. O.K. Je comprends.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, non, c'est le temps dévolu sur ça. Pour Montréal, on a fini.

**M. Cherry:** Tu continues avec la voirie avec Middlemiss cet après-midi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Cet après-midi, on a quatre heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 37)

(Reprise à 14 h 8)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission était de procéder, de 11 h 30 à 12 h 30, à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur systèmes de transport et voirie du Grand Montréal, pour les mois de décembre 1993 à septembre 1994, étape franchise, et, cet après-midi, c'est de procéder, de 14 heures à 18 heures, à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, moins la Direction générale de Montréal, pour les mois d'août 1993 à septembre 1994.

#### Secteur voirie

#### Remarques préliminaires

M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

**M. Léonard:** Non. Ça a été fait ce matin. Je n'ai pas...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le député de Pontiac.

#### M. Robert Middlemiss

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Je pense qu'il a été décidé ce matin qu'on ne ferait pas ça item par item ou engagement par engagement, mais qu'on pourrait peut-être, de façon générale... Ce n'est pas parce que j'ai des hésitations à y aller engagement par engagement, parce que, qu'on soit de ce côté-ci ou de ce côté-là, lorsque c'est les intérêts de la population qui sont en jeu, je pense qu'on fait notre travail de façon professionnelle et entourés de professionnels que sont les gens du ministère. Donc, en d'autres mots, si on a des reproches à faire, ce ne serait certainement pas nécessairement au ministre, ce serait aux fonctionnaires. Quand j'étais de ce côté-là, les fonctionnaires, j'ai toujours dit et je vais le dire de ce côté-ci, on a toujours supporté les fonctionnaires: S'il y a des décisions politiques qui sont prises, à ce moment-là, c'est nous autres qui en répondons. D'un autre côté, il faut apprendre des erreurs qui sont commises en cours de route et ne pas les répéter.

Ceci étant dit, on va y aller, on va commencer tout de suite, Mme la Présidente. J'aimerais ça lui poser la question, à moins que le ministre n'ait une réplique à faire.

**M. Léonard:** Non, je pense que le ministre essaie de camoufler un peu le jugement qu'on peut... le député...

**Une voix:** ...

**M. Léonard:** Oui, c'est ça. Je ne suis pas encore habitué. Ha, ha, ha! Non, je pense que les principes de responsabilité ministérielle s'appliquent toujours, qu'on soit de ce côté-ci de la Chambre comme de l'autre côté, c'est pareil. Alors, il ne peut pas reporter sur ses fonctionnaires des responsabilités qu'il doit porter lui-même. Bon, j'attends ses questions.

#### Engagements financiers

#### Septembre 1993

**M. Middlemiss:** C'est bien. Au mois d'août, l'engagement 23.

● (14 h 10) ●

**M. Léonard:** 1993?

**M. Middlemiss:** Oui. C'est un supplément pour porter à 1 000 000 \$... C'est août, c'est le huitième mois, qui est peut-être inscrit comme septembre, hein?

**Une voix:** Oui.

**Une voix:** 1994 ou 1993?

**La Présidente (Mme Bélanger):** 1993.

**M. Middlemiss:** 1993.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 11.

**M. Middlemiss:** C'est un supplément pour porter à 1 320 000 \$ le coût du contrat pour effectuer les études préparatoires complémentaires, et on voit que le montant additionnel est de 160 000 \$.

Est-ce qu'on pourrait me donner la date du premier contrat et le nombre de suppléments ou d'additions qu'on a faits depuis l'émission de ce contrat original?

**M. Léonard:** La date du premier contrat?

**M. Middlemiss:** Oui. Parce qu'il me semble que c'est quelque chose qui date de longtemps. Il est fort probable que les montants additionnels, c'est parce qu'il y a un nouveau contrat qui est en exécution présentement.

**M. Léonard:** Le premier C.T. date du 19 décembre 1976, au montant de 800 000 \$; après ça, un deuxième du 7 août 1989, au montant de 150 000 \$; ensuite, du 8 octobre 1991, pour 210 000 \$, et on ajoute 160 000 \$.

**Une voix:** Quel engagement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 23.

**M. Middlemiss:** L'engagement 23.

**M. Léonard:** L'engagement 23.

**M. Middlemiss:** Et les derniers montants, est-ce que j'ai raison de croire que c'est pour la surveillance du contrat en exécution sur la 50?

**M. Léonard:** Bien, c'est toujours le même contrat, le coût pour effectuer les études préparatoires complémentaires, préparation de plans et devis, estimations préliminaires et définitives, ainsi que l'entière surveillance des travaux de construction d'un tronçon de l'autoroute 50 compris à l'est de la rivière du Nord jusqu'aux limites des comtés municipaux d'Argenteuil et Deux-Montagnes, sur une longueur de 11,4 km.

**M. Middlemiss:** D'accord. Est-ce que ces travaux-là sont terminés? Est-ce qu'on prévoit que, peut-être, il y aurait une autre demande pour des honoraires?

**M. Léonard:** Je crois que cette dernière partie du contrat devrait normalement porter plutôt sur la surveillance des travaux, actuellement.

(Consultation)

**M. Léonard:** Vraisemblablement, les derniers 160 000 \$ sont pour la surveillance des travaux.

**M. Middlemiss:** Du tronçon qui est en construction?

**M. Léonard:** Oui.

**M. Middlemiss:** L'autre tronçon qui est censé être fait, est-ce que ça veut dire, à ce moment-là, qu'il y a une possibilité qu'on revienne pour d'autres honoraires?

**M. Léonard:** De façon, écoutez, là...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si on ne peut pas, peut-être qu'on pourra nous envoyer la réponse. Ça ne presse pas.

**M. Léonard:** On va demander aux fonctionnaires, là. Un instant.

(Consultation)

**M. Léonard:** Ici, ce que j'ai en première explication, je vous en lirai un paragraphe. Il s'agit d'abord de la reprise de l'arpentage et des plans, je pense qu'on recommence le travail. Alors, on reprend les plans, plusieurs années après.

Alors, les conditions qui étaient contenues à un décret, le décret 1715-90, du 12 décembre 1990, modifiaient de façon substantielle le projet en cours au ministère. En effet, le décret exigeait, entre autres, la modification d'environ 70 % du tracé, et le coût pour reprendre les travaux déjà faits sur les tronçons affectés par les changements avait été évalué à 250 000 \$, ce qui avait servi de justification pour la deuxième demande de crédits additionnels.

Il y avait eu les justifications pour reprendre le tracé. Il était nécessaire d'être compatibles avec des nouvelles méthodes de travail. Ah oui! Le système de coordonnées x, y, z avait été imposé par suite de l'expropriation du territoire de Mirabel par le gouvernement fédéral, et donc c'était un nouveau système de délimitation des terrains. Je pense que ça faisait référence, d'ailleurs, à des méthodes métriques, à un système métrique. Après ça, il y avait eu, durant la suspension des travaux, d'importants ouvrages de drainage agricole qui avaient été effectués en bordure du projet. Bon, on estime qu'on économisait certains coûts par suite de l'utilisation d'une méthode de coordonnées plus rapide qui exigeait aussi moins de main-d'oeuvre lors de la construction. Alors c'est pour ça, ça explique 123 000 \$ du supplément. Et puis on a dû déboiser, évidemment, parce qu'on avait changé le tracé et implanter des sondages et du drainage; en conséquence, donc un autre 37 000 \$. C'est à ce titre qu'on avait augmenté le contrat de 160 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Jean.

### Discussion générale

**M. Paquin:** M. le ministre, puisque nous sommes convenus de parler de l'ensemble des engagements et pas nécessairement de un en particulier, j'aimerais faire une série de remarques et peut-être, au fil de celles-ci, évoquer quelques questions auxquelles vous pourriez répondre par la suite.

Au niveau de la construction et de la conservation du réseau routier, le vérificateur des finances du Québec a remarqué que plusieurs des objectifs du ministère en ce qui a trait à la construction du réseau routier et à l'entretien des infrastructures de transport sont imprécis et peu mesurables. D'autre part, on a pu constater dans toute la région de Montréal, dont on a parlé ce matin, qu'il y a eu des périodes où des travaux de réfection ont été rendus nécessaires partout en même temps et, donc, ça dénotait un manque de planification, mais, en même temps, des inconvénients majeurs pour la population. Le même Vérificateur indique qu'il y a des plans qui sont faits inutilement année après année et qu'en fait, sur la période qui précède immédiatement celle qu'on étudie, 17 % seulement des projets inscrits à la programmation quinquennale ont été réalisés comme prévu.

Est-ce que cette façon s'est poursuivie depuis? Est-ce que le manque de rigueur dans le processus de planification fait toujours en sorte que le ministère ne réalise pas ses projets prioritaires? On a mis en place des directions territoriales intégrées qui sont censées, d'une certaine façon, pallier à ce problème-là. Quand on discute avec les directeurs, ils nous disent qu'il y a, année après année, dans leur programmation, des projets prêts à périmer et, évidemment, à ce moment-là, ça a comme effet de faire en sorte que des projets inscrits ne sont pas réalisés. Est-ce que cette pratique se continue?

Le ministère aurait mis sur pied une table de travail sur la programmation et la mise en oeuvre des projets et on nous dit que cette table doit déposer incessamment un rapport contenant des recommandations qui visent à améliorer le processus de planification et de programmation. Alors, une question qu'on peut se poser, c'est: Quand cette table déposera-t-elle son rapport?

● (14 h 20) ●

Dans la question qui a été évoquée tantôt par le député de l'opposition, il a été question d'un projet où il a fallu reprendre des choses au niveau de l'arpentage. Or, justement, on dit que le ministère n'utilise pas suffisamment les technologies de pointe en arpentage, et ça a donc des incidences ou des dépassements comme ceux que vous avez décrits tantôt. Le ministère aurait formé un comité qui doit déposer son rapport en 1994, au mois

de décembre. Est-ce que ça a été fait? Est-ce qu'il y a des recommandations à cet égard?

Maintenant, il y a, non seulement dans ma région, la Montérégie, mais un peu partout au Québec, des terrains qui ont été expropriés, par exemple par le ministère...

**M. Léonard:** Je me demande si on ne doit pas répondre, une après l'autre, parce que, là...

**Une voix:** C'est vous le ministre.

**M. Léonard:** Non, mais... O.K. Allez-y.

**M. Paquin:** Disons que...

**M. Léonard:** Allez-y.

**M. Paquin:** Je ne connais pas les procédures usuelles.

**M. Léonard:** O.K. Ça va, c'est correct.

**M. Paquin:** Je sais que j'ai un droit de parole de 20 minutes.

**M. Léonard:** Oui. Ah oui!

**M. Paquin:** Je ne sais pas si je dois lister mes questions...

**M. Léonard:** C'est correct, c'est correct.

**M. Paquin:** ...et vous permettre d'y répliquer...

**M. Léonard:** Je vais les...

**M. Paquin:** ...ou y aller une après l'autre.

**M. Léonard:** O.K.

**M. Paquin:** Je ne sais pas.

**M. Léonard:** La quatrième, allez-y.

**M. Paquin:** D'accord. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ton 20 minutes compte avec celui du ministre.

**M. Paquin:** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Votre 20 minutes.

**M. Paquin:** Je ne veux pas utiliser abusivement du temps, mais je pense qu'il y a là une série de questions qui demandent réponse. Je disais donc que, non seulement dans ma région, la Montérégie, mais un peu

partout au Québec, il y a des terrains qui ont été expropriés et qui correspondent à des sommes d'argent qui dorment. Est-ce que les projets font partie des 83 % qui ne sont pas réalisés? Est-ce qu'ils seront réalisés? Mais, en tout cas, on nous dit qu'en 1992, par exemple, il y avait 200 000 000 \$ de résidus d'expropriations qui dormaient. Le ministère, nous dit le Vérificateur, ne se préoccupe pas suffisamment de la gestion de ces immeubles excédentaires. Il n'y a pas de contrôle d'instauré, il n'y a pas de suivi, il n'y a pas de surveillance, il n'y a pas d'autorisation qui est donnée pour les dispositions qu'on en fait, et il y aurait eu un mandat donné à un groupe de travail qui doit étudier cette question et proposer des recommandations d'ici avril de cette année. Est-ce que, effectivement, ce comité est en place? Est-ce que des mesures sont prises à cet égard?

D'autre part, au niveau des dépenses de communication et de relations publiques, au niveau du ministère, le Vérificateur nous dit qu'il manque de rigueur dans l'octroi et dans la gestion de contrats des services de communication et de relations publiques. Je veux savoir quelles sont les mesures qui sont prises à cet égard.

Il y a plusieurs autres sujets qui, au fil des engagements que j'ai examinés, font en sorte que je me pose des questions, par exemple sur le sort qu'on fera aux petits aéroports, à la politique du vélo, en fait sur plusieurs autres sujets. Et pour compléter des éléments qu'on a vus ce matin en termes de dépassements dans l'octroi des contrats pour la réfection ou la construction du réseau routier, j'en viens à me poser la question suivante. Il y a des dépassements dans beaucoup de projets. Est-ce qu'on peut établir une corrélation entre certains contracteurs et le niveau des dépassements? Par exemple, si on regarde sur une période de cinq ans en arrière, est-ce qu'on peut dire qu'il y a des gens qui, lorsqu'ils soumissionnent, sont généralement à l'intérieur des 10 % et qu'il y en a qui sont systématiquement à l'extérieur? Et est-ce qu'il y a une espèce de palmarès qu'on pourrait dresser des compagnies dont les dépassements dépassent l'entendement?

Alors, comme vous voyez, il y a plusieurs questions que je me pose, et je vous laisse le privilège de choisir celles auxquelles vous pourriez répondre et peut-être revenir sur les autres dans d'autres interventions.

**M. Léonard:** Bien, je pense que... D'abord, une remarque générale, le Vérificateur avait fait effectivement des travaux au ministère des Transports, puis il a fait des observations qui ont été consignées dans son rapport de décembre 1994. Je pense que le ministère des Transports avait fait l'objet de recommandations assez précises et de critiques aussi. Il faut en prendre bonne note pour l'avenir, en même temps que ça indique les faiblesses de contrôle, les faiblesses administratives qu'il peut y avoir au ministère des Transports.

Quand vous soulignez dans votre première remarque, je pense, ce que vous avez relevé dans le rapport du Vérificateur en ce qui concerne les objectifs

imprécis et peu mesurables du ministère, je pense que c'est un effort qui est demandé à tout l'ensemble de la fonction publique à l'heure actuelle, que les objectifs soient quantifiés, mesurables et, ensuite, contrôlés lorsqu'on réalise des travaux alors qu'on avait fait certaines prévisions. Si les prévisions sont imprécises et peu mesurables, c'est sûr qu'après n'importe quelle explication peut survenir, puis ça vaut du vent, souvent. Alors, je crois que c'est un effort de rigueur qui doit être fait dans ce sens-là, et c'est fait à l'ensemble du gouvernement, mais je pense qu'au ministère des Transports il y a beaucoup de choses qui pourraient être davantage mesurables. Je partage ces objectifs, que d'avoir à bien préciser ce que l'on veut faire et ce que l'on a fait par rapport à ce que l'on voulait faire est très important.

Votre première question. On a relevé qu'il y a seulement 17 % des projets inscrits, dont les plans avaient été faits, qui sont réalisés. Ça, ça en est une, je pense que ça en est une, faiblesse; on travaille beaucoup pour rien. Je pense qu'on ne peut pas viser 100 %, mais, en réaliser 17 %, on est loin, on est vraiment loin. Ça me paraît très faible comme réalisation concrète, alors qu'on a fait des plans sur toutes sortes de choses. Donc, ça, ça en est une mesure qu'il faut ramener à une meilleure cote. Est-ce que c'est 50 %? Est-ce que c'est 75 %? Probablement que 75 %, c'est très élevé, parce que, lorsque l'on fait des projets, d'abord, des devis, des plans et devis préliminaires, c'est une première étape, mais il peut s'en faire beaucoup d'autres par la suite. On devrait viser à étudier le plus possible des projets qui vont vraiment se réaliser et en faire des plans précis seulement pour ceux qui sont réalisés. À 17 %, la cote m'apparaît basse. N'importe quoi qui peut la faire monter va être une amélioration sur la situation actuelle, bien sûr.

Autre chose sur...

(Consultation)

**M. Léonard:** Sur une table qui doit émettre un rapport sur la planification, la programmation, vous savez que le gouvernement a pris une décision de fermer les enveloppes des ministères sur une période de trois ans, c'est-à-dire que nous avons des objectifs de dépenses et que nous devons nous tenir à l'intérieur de ces objectifs, et donc cela amène à faire une planification très serrée financièrement, mais aussi en termes de projets. Mais ça, c'est sûr que cela force une planification interne beaucoup plus rigide, beaucoup plus stricte, vous pouvez le prendre avec le terme que vous voulez. Les limites financières étant déterminées, il est évident qu'après tout ce que l'on fait doit se tenir là et tout ce que l'on fait de mieux à un moindre coût va contribuer à améliorer les choses.

Alors, dans les projets du ministère, lorsque l'on établit la programmation qui va commencer le 1er avril, c'est évident qu'à l'intérieur du ministère on travaille ferme présentement pour bien délimiter les cadres mêmes de la planification, et ça va se continuer sur trois

ans, donc il faut avoir une perspective de moyen terme là-dedans. Tous les gestes sont mesurés et puis nous avons l'ambition et l'objectif d'équilibrer nos opérations internes avec nos revenus, donc de ne pas faire de déficit courant d'ici deux ans, et c'est un objectif que nous voulons tenir.

• (14 h 30) •

Sur la table plus précise que vous avez soulignée, il y a effectivement une table qui porte sur une plus grande productivité des techniques d'arpentage. Son rapport devrait être disponible au cours du mois d'avril 1995. Donc, si l'on considère les plans et devis, c'est là qu'on devrait trouver une réponse plus précise là-dessus.

#### Utilisation des terrains expropriés

Bon, vous avez posé une question sur les terrains expropriés, dont 83 % porteraient sur des projets non réalisés, donc des terrains qui ne sont pas utilisés à l'heure actuelle. Je dois d'abord faire une remarque. Le chiffre de 200 000 000 \$ apparaît exagéré au ministère. Quel est-il exactement? C'est difficile à dire, mais cela nous apparaît trop élevé par rapport à la réalité des choses et aux capacités du marché, aux capacités de négociation. Mais il y a effectivement des terrains qui sont disponibles présentement, qui ne sont pas utilisés et qui ne le seront pas. J'ai demandé au ministère d'examiner toute cette question. On me fera rapport le plus tôt possible. C'est un mandat que j'ai confié, je pense, au mois de décembre, à l'ensemble du ministère.

Parce que, effectivement, si ce sont des terrains dont on n'a pas besoin, il faut s'en défaire. Je ne vois pas pourquoi on garderait ça présentement. D'autant plus que, parfois, il y a beaucoup de gens qui pourraient être intéressés, mais encore faut-il que, dans le marché actuel, on puisse en disposer à un prix raisonnable. Ça, c'est une considération. Quand on veut vendre, parfois le prix baisse. Ça c'est... Bon. Mais ça aussi, ça fait partie de nos objectifs que d'en disposer le plus rapidement possible.

Si vous avez des sous-questions, entre-temps, je...

**M. Paquin:** Est-ce qu'il y a un mandat de donné en même temps pour qu'on fasse en sorte d'empêcher des utilisations non autorisées, dont certaines pourraient être risquées, par exemple, pour le public? Parce que je pense qu'il y a des terrains qui sont là... En particulier, je pense à ceux qui avaient été expropriés pour l'autoroute 6, puis...

**M. Léonard:** On ne doit pas tolérer des utilisations non autorisées, normalement, en bons propriétaires.

**M. Paquin:** C'est ça. Est-ce qu'il y a des mesures de contrôle? Est-ce qu'il y a des dispositions à cet égard-là, notamment, que ce soit dans ces emprises-là ou celles d'anciennes voies ferrées?

**M. Léonard:** Bien, des voies ferrées... Disons que chaque directeur de territoire ou sous-ministre, mais les directeurs territoriaux doivent voir à exercer un contrôle sur les actifs dont ils disposent. Ça fait partie de leur mandat. Si vous avez des cas précis, je veux bien qu'on les relève, mais, de façon générale, c'est la réponse que j'apporterais à votre question.

Si vous faites référence aux voies ferrées, il y a peu de voies ferrées qui appartiennent au gouvernement du Québec. En général, c'étaient des voies ferrées qui appartenaient aux grandes entreprises de transport, CN, CP, bien qu'il y ait quelques autres entreprises qui relèvent de la juridiction du Québec ou de compagnies minières ou de ce type. Mais, sous la juridiction du ministère des Transports, je pourrais parler de la voie ferrée du Nord, Saint-Jérôme—Mont-Laurier, présentement, mais ça a été acquis... Et il y a une entente qui a été signée avec les municipalités, d'ailleurs, qui a fait l'objet d'un grand débat public dans notre coin. Mais, présentement, la gestion en est confiée aux MRC le long de la voie ferrée.

Je ne sais pas si vous avez d'autres cas de voies ferrées abandonnées qui appartiendraient au gouvernement du Québec.

**M. Paquin:** C'est plutôt des terrains pour des bretelles d'autoroute, par exemple...

**M. Léonard:** Oui, généralement, c'est ça.

**M. Paquin:** ...ou des bouts d'autoroute. Mais il reste que le vérificateur des finances parle, pour 1992, par exemple, de 200 000 000 \$. Vous disiez tantôt que ce chiffre vous paraît élevé.

**M. Léonard:** Au ministère.

**M. Paquin:** Est-ce qu'il y a eu des rétrocessions?

**M. Léonard:** Non, il n'y en a pas eu de significatives depuis. Il y en a régulièrement mais pas, disons, par rapport à l'ensemble, une vaste opération de cession de terrains. Il y en a de temps à autre selon les demandes, selon les capacités à en disposer de façon économique. Il y en a. Je sais qu'il y a des revendications. Généralement, les gens nous les demandent pour 1 \$. On les a acquis pour plus que ça, en règle générale. Il ne faudrait pas essayer des pertes à chaque fois qu'on fait une disposition de biens publics.

Quant à l'évaluation de 200 000 000 \$, c'est une évaluation que j'ai entendue moi-même, qui a couru, mais le ministère estime que ce serait difficile d'en disposer à ce prix, même si on vendait tous les terrains à l'heure actuelle. Maintenant, ça, c'est une question d'appréciation sur la valeur des actifs et des terrains. Dans le temps, on pourrait voir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, M. le député de Saint-Jean?

**M. Léonard:** Bien, il y avait d'autres questions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah bon!

### Gestion des contrats de services de communication et de relations publiques

**M. Paquin:** Il y avait la question de la rigueur dans l'octroi...

**M. Léonard:** Oui...

**M. Paquin:** ...et la gestion des contrats de services de communication et de relations publiques.

(Consultation)

**M. Paquin:** En fait, à cet égard, le ministère a dit au Vérificateur qu'il était à mettre en place des mécanismes nécessaires afin d'assurer le respect de la réglementation dans ces matières de contrats et de dépenses. Je voulais savoir, au bout du compte, c'est quoi, les mesures qui ont été prises?

**M. Léonard:** Oui. À la suite de ces remarques — d'ailleurs, avant même que le rapport ne sorte — le ministère en a fait une analyse, au cours de l'automne, parce que le Vérificateur lui-même avait fait ses propres remarques en faisant ses vérifications. Alors, le comité de direction du ministère a étudié le rapport à l'automne 1994, donc, au cours des mois d'octobre, novembre, décembre, et puis il y a un système de contrôle qui a été mis en place pour s'assurer, notamment, que des contrats ne soient pas accordés à des firmes de façon répétitive, parce qu'on fractionnait les contrats de sorte que c'étaient toujours les mêmes firmes, parce que c'étaient des petits montants mais, quand on en faisait l'addition, ça commençait à faire des sommes assez importantes. Alors, on entend maintenant respecter la réglementation en ce qui concerne les contrats de communication et de relations publiques — communication et relations publiques, on va parler des deux. Mais c'est un indice qu'il y a eu du laxisme dans le passé là-dessus. Le Vérificateur a mis le doigt là-dessus et le ministère l'admet présentement, puis il a mis en place des mesures correctrices.

### Administration des aéroports

Sur les petits aéroports, là, vous savez que le gouvernement fédéral a émis une vaste politique de dévolution de tous ses actifs au Québec, comme dans le reste du Canada. Mais, en ce qui concerne les aéroports, notamment, pour parler de la politique aérienne, il veut se départir d'à peu près tous ses aéroports.

Vous savez qu'il a confié la gestion des aéroports de Dorval et Mirabel à ce qu'on appelle l'ADM à Montréal — je ne sais pas si c'est une agence — techniquement, disons, une agence dont M.

Jacques Auger est le président. Ces responsabilités confiées à l'agence portent sur un contrat de 60 ans renouvelable pour un autre 20 ans. Et l'on sait actuellement que cette agence — on l'appelle l'administration Dorval-Mirabel — cette administration fait des surplus d'opération. Je ne parle pas des dépenses, service de dette sur Mirabel et Dorval, mais elle fait des surplus d'opération dans le cadre qu'elle avait, et je crois pouvoir dire qu'il y a une amélioration considérable qui a été apportée à la gestion des aéroports par ces personnes, par cette administration. Le chiffre dont j'ai entendu parler, pour l'année 1994, serait un surplus d'entre 25 000 000 \$ à 30 000 000 \$ qu'ils réinvestissent dans l'amélioration des services, notamment. J'espère qu'on va améliorer la situation des aéroports Dorval et Mirabel, pour un.

● (14 h 40) ●

En ce qui concerne Québec, c'est un peu le même dispositif, c'est un aéroport classé national. Cet aéroport aurait, là aussi, une administration autonome qui gérerait dans le temps, et c'est en train d'être mis en place. Nous avons désigné un représentant à la table au conseil d'administration. J'ai transmis le nom au ministre fédéral des Transports, actuellement.

Bon. Ceci étant dit, ce sont les deux grands aéroports où le gouvernement fédéral se tient encore à l'heure actuelle, bien qu'il y ait une délégation très nette vis-à-vis des administrations qui en sont responsables. En ce qui concerne les autres aéroports fédéraux au Québec, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il voulait s'en départir et les transmettre soit au gouvernement du Québec, soit aux villes, soit à d'autres organismes sans but lucratif qui seraient intéressés, par exemple des chambres de commerce, des comités d'initiative locaux, ce que l'on veut. Il reste que, dans cet ensemble-là, il y a quelque six aéroports qualifiés de régionaux supérieurs qui pourraient, moyennant certains aménagements, possiblement faire leurs frais, mais qui font, qui réalisent à l'heure actuelle des déficits d'opération d'environ 1 500 000 \$ en moyenne. Quant aux autres aéroports fédéraux régionaux, eux risquent de connaître des difficultés importantes.

Ce qu'il y a de pénible dans toute cette affaire, c'est que le gouvernement fédéral entend maintenir son pouvoir législatif sur les aéroports, son pouvoir réglementaire sur les aéroports et ses pouvoirs fiscaux sur les aéroports. En d'autres termes, il renvoie la facture, mais il garde les revenus et le contrôle législatif et réglementaire. Alors, ça, je pense que c'est les mettre dans une situation pénible à terme.

Nous avons invité, après les avoir rencontrées d'ailleurs, les municipalités qui sont en cause à se réunir autour d'une table avec nous pour voir comment on pourrait négocier avec le gouvernement fédéral, pour le temps que le gouvernement fédéral garde ses juridictions sur le Québec, puisque, dans quelques mois, ça pourrait être terminé, si la population le veut bien. Mais, ça, je pense que nous avons un problème important. Il y a des questions de rationalisation qui sont posées. Mais, déjà,

nous avons eu, quant à nous, une première rencontre avec les municipalités pour négocier, préparer des négociations pour les rencontrer, s'entendre sur certains objectifs que nous visons.

Les aéroports doivent se concevoir comme un réseau, et, dans un territoire comme celui du Québec, il est important que des liaisons aériennes soient maintenues partout parce que, d'une part, c'est un moyen de communication moderne, rapide, qu'il faut maintenir pour toutes sortes d'objectifs, mais, d'autre part, en termes industriels, un aéroport, c'est un élément qui détermine des entreprises à se fixer sur le plan industriel, dans une ville donnée. C'est un point majeur.

Une huitième question que j'ai notée dans votre série de notes, une politique sur le vélo. J'en avais vu un premier projet, au mois de novembre ou octobre, plutôt, qui n'était pas terminé, mais, présentement, il y a un rapport plus complet qui va me parvenir, et nous verrons à voir s'il est satisfaisant, et nous entendons au moins émettre une politique, au moins pour consultation, au cours du printemps ou d'ici la fin... disons ce printemps, en général, sans plus. Mais les travaux ont progressé là-dessus.

#### **Comportement des entrepreneurs dans les dépassements de coûts**

Autre question, la dernière que j'ai notée en tout cas, sur les excédents aux contrats. Nous en avons parlé quelque peu ce matin, mais je dirais que ça pourrait être intéressant effectivement de faire une étude sur le comportement d'entrepreneurs par rapport à leurs contrats. Comment, par rapport aux prévisions du ministère, ils se comportent, quelles sont les différences ou les écarts qu'il y a entre les prévisions, les soumissions et la réalisation définitive. Je pense que ça pourrait être une chose intéressante à voir parce que, ça aussi, ça pourrait qualifier le comportement des entrepreneurs par rapport aux objectifs qu'on poursuit. Quoi qu'il en soit, je dirais que, de façon générale, les fonds étant resserrés, dans une enveloppe fermée, toute économie va nous permettre de faire plus avec moins. C'est vrai pour tout le monde, pour le ministère lui-même mais aussi pour ses mandataires.

**M. Paquin:** Est-ce qu'un tel palmarès...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, M. le député de Saint-Jean, il y en a d'autres qui ont demandé la parole, et votre temps est largement écoulé.

**M. Paquin:** D'accord.

**M. Léonard:** On pourra revenir.

**M. Paquin:** C'était juste sur le palmarès pour savoir si, effectivement, il existait, ou s'il avait l'intention de le mettre en place.

**M. Léonard:** Je n'ai pas de palmarès, actuellement, je ne pense pas. Est-ce qu'il y en a au ministère, sur le comportement des entrepreneurs par rapport aux objectifs? Vous n'avez pas vu ça?

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

**M. Middlemiss:** Oui, juste une question. Est-ce que M. le ministre pourrait nous dire, de façon générale, si on ne parle pas de réfection, des travaux de réfection comme le boulevard Métropolitain, quand on parle exécution de contrats, puis c'est des travaux récents, est-ce que les coûts ne sont pas toujours en dedans du 10 % d'imprévu, de façon générale?

**M. Léonard:** De façon générale, oui, mais ils dépassent quand même les prévisions. Normalement, on devrait viser au point médian. Et les prévisions, ça devrait être ça.

Maintenant, ceci étant dit, si l'on établit de façon générale que c'est 10 %, il reste qu'à l'intérieur il peut y avoir des comportements qui dévient par rapport à la moyenne. Je pense que c'est là où l'analyse doit porter: Quels sont les déviants majeurs? Alors, c'est une bonne question qui se pose. C'en est une qui se pose à n'importe quelle administration.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord. Et, à ce moment-là, on peut certainement identifier si c'est des problèmes de sous-sol qu'on ne peut pas prévoir, à ce moment-là, on pourra faire toutes les analyses nécessaires. C'est au moment où on fait l'excavation qu'on s'aperçoit que ce n'est pas tout à fait tel qu'on l'avait prévu. Et, à ce moment-là, comme bon client, comme bon propriétaire, on doit faire l'analyse et dire: Oui, on justifie, oui ou non, si la demande est recevable ou non.

**M. Léonard:** Je pense que, dans des cas précis, effectivement, il peut y avoir des justifications. C'est dans l'ordre des choses. Maintenant, l'objectif, ça devrait être d'atteindre le 100 %, de façon générale. S'il y a des plus, il devrait y avoir des moins aussi, puis il faudrait qu'on soit capable d'en profiter, comme gouvernement.

**M. Middlemiss:** Malheureusement, le système qu'on a... C'est que, si on avait un système de bonis et de pénalités qui fonctionnait, oui, on pourrait en avoir, des crédits. Mais ce n'est pas le système qu'on a. Le système qu'on utilise, c'est un système du plus bas soumissionnaire. Et, à ce moment-là, on fait une prévision de 10 %.

Et l'autre question qu'on pourrait se poser, M. le ministre, dans les années qu'on vient de vivre où, en réalité, il y a eu une énorme concurrence, est-ce que ça n'a pas forcé des entrepreneurs à donner des prix qui sont un peu en bas des estimés en temps normal? Tu sais, lorsqu'on a une période d'inflation, les prix montent. Et,

lorsqu'on a une période de resserrement — puis ça, on pourrait le demander aux gens au ministère — est-ce qu'ils ne se sont pas aperçus que, peut-être, le fait que tous les gens aiguisent leur crayon un peu mieux pour le prix du contrat, ça a comme conséquence que, en cours de route, il y a certaines choses qui surviennent, et ça augmente un peu le coût du contrat, et ça arrive presque à l'estimation que fait le ministère?

● (14 h 50) ●

**M. Léonard:** Mme la Présidente, disons, sur cette question, nous avons noté, quand même, qu'avec un taux d'inflation de 2 % puis la récession qu'on a connue, normalement, les prix auraient dû connaître des baisses et puis ça aurait dû se ressentir aussi sur les contrats eux-mêmes. Quoi qu'il en soit, le problème relevé, c'est celui d'entrepreneurs qui soumissionnent, disons, plus bas que d'autres, même plus bas que des prévisions du ministère — ce qui peut arriver — mais qui se retrouvent après à un coût qui excède de beaucoup le 10 %, 20 %. Et c'est là où nous nous posons des questions, puis j'ai demandé à mon sous-ministre de creuser cette affaire. C'est une des premières choses que je lui ai dites, et je sais qu'il va m'arriver avec une analyse de cette affaire, de cette question, de toute la question des excédents, puis avec des mesures à mettre en place pour éviter que cela se continue.

Je trouve que, s'il y a une soumission qui est faite, on devrait s'en tenir au prix de la soumission et qu'on ne peut le dépasser que pour des raisons très graves, très graves. Et je pense qu'il faut aviser, il faut revoir si nos façons de faire les plans et devis sont correctes, si notre façon d'établir un appel d'offres est correcte, et puis après, lorsque quelqu'un soumissionne, il soumissionne sur du solide et non pas sur du mou, et, après, lui, il doit livrer la marchandise selon les plans et devis et l'appel d'offres. Maintenant, je pense que tout le monde doit être traité sur un pied d'égalité, alors que tous ceux qui soumissionnent doivent soumissionner sur le même appel d'offres, et arriver, après, avec des excédents, ça vient... en tout cas, on peut se poser la question si ça ne vient pas fausser vraiment l'appel d'offres. Parce que, finalement, celui qui l'a fait et qui a pris l'appel d'offres comme étant du solide, qu'il l'a fait correctement, alors qu'un autre est allé plus bas mais, après, est allé se chercher des excédents pour se compenser, je pense qu'il y a matière à examen puis à critique. En tout cas, je vais attendre le rapport, là, mais il y a des questions qui se posent.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord, mais quel système allez-vous utiliser? Si, dans le moment, réellement, vous arriviez en soumissions, le plus bas soumissionnaire a le contrat...

**M. Léonard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...donc ça serait au ministère à ne pas accepter de supplément. À ce moment-là, il y a la possibilité de poursuite. Et on le voit, là, il y a des

litiges. Si on ne veut pas régler le problème, si on ne peut pas régler avec le ministère, on se rend devant la cour et la cour décide qu'on devrait payer. Ça fait qu'à ce moment-là il va falloir changer le système. Est-ce qu'on passerait, peut-être, au système de clé en main...

**M. Léonard:** Pas nécessairement.

**M. Middlemiss:** ...comme on a fait avec la route du Nord qui a tellement été critiquée? Et même, à ce moment-là, il n'y a pas eu de supplément.

**M. Léonard:** Pas nécessairement.

**M. Dufour:** On peut en parler, de la route du Nord.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, on va en parler si vous voulez en parler. Oui, d'accord, on va certainement en parler.

**M. Léonard:** Moi, je pense qu'on peut continuer avec le plus bas soumissionnaire dans un appel d'offres, mais il ne faut pas qu'après, dans la description des travaux à réaliser, il y ait du flou, du mou qui permette des ouvertures comme celles qui ont été accordées dans une foule d'excédents. Et c'est là où...

**M. Middlemiss:** Donc, en d'autres mots, vous trouvez que les documents de préparation de demandes de soumissions, que ce soit la préparation des plans, l'étude des...

**M. Léonard:** Je me pose des questions. J'ai demandé à mon sous-ministre de faire une analyse, un examen de cette affaire. Moi je pense que, comme dans n'importe quoi... Comment ça se fait qu'on est arrivé à cela? J'en ai vu un gros contrat comme ça, un excédent, puis je pense que, même si on arrive à donner des justifications, sur l'ensemble du processus, on trouve que c'est moulasse, ce qui a donné ouverture à des excédents. Alors, il y a quelque chose. Où est-ce que c'est? Je veux le voir.

**M. Middlemiss:** Non, non, d'accord. O.K. Donc, il faut réviser le processus de A à Z: préparation et étude souterraine, octroi. Est-ce qu'on ne pourrait pas peut-être se réserver aussi de dire: Si c'est en bas des estimations du ministère, on ne le donne pas, le contrat? On le donne quand même, des fois, on le sait. Mais je dois vous dire que, dans les contrats de déneigement, on avait établi, à ce moment-là, en premier, qu'on n'en donnait pas à quelqu'un qui était à 80 % en bas de l'estimation du ministère pour ne pas être pris avec quelqu'un qui n'avait réellement pas les compétences. On l'a fait, ça, à ce moment-là. Ces changements-là, on les a faits pour s'assurer...

Mais, dans le système qu'on a là, c'est une des deux choses: soit qu'on prépare mal notre travail ou

bien on est trop mou lorsqu'on fait l'analyse après que les travaux ont été exécutés. C'est ça. Ou bien qu'on dise: Clé en main, c'est fini, voici le projet, tu vas me livrer ça. À ce moment-là, c'est tout un changement de politique.

**M. Léonard:** Nous verrons aux mesures à prendre. Je maintiens ce que j'ai dit: il y a du laxisme là-dedans, ça en révèle nécessairement. Est-ce que c'est l'entrepreneur, est-ce qu'il y a eu des interventions qui ont fait qu'on a laissé passer? Toutes les questions peuvent être posées.

**M. Middlemiss:** Est-ce que vous suggérez qu'il y aurait des interventions politiques? C'est ça que vous dites, là? Vous insinuez ça, M. le ministre?

**M. Léonard:** Toutes les questions peuvent être posées et elles seront posées.

**M. Middlemiss:** Non, non, mais, est-ce que vous insinuez que c'était politique, là, de régler des choses? À ce moment-là, si vous l'insinuez, vous faites mieux d'avoir des preuves.

**M. Léonard:** Je dis que toutes les questions vont être posées, sous tous les angles, puis on verra les réponses.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

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

#### Route du Nord

**M. Dufour:** Oui, c'est évident, Mme la Présidente, que d'étudier un rapport comme ça, là, d'un pied d'épais dans si peu de temps, j'ai comme l'impression que c'est très superficiel. On va essayer pareil de regarder les gros morceaux. Le ministre, tout à l'heure, a parlé de la route du Nord. Moi, j'aimerais qu'on fasse le point là-dessus.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas le ministre, c'est moi.

**M. Léonard:** Le député, l'ex-ministre.

**M. Dufour:** Bien oui! C'est parce que, de la façon dont vous posez les réponses, je ne suis pas sûr que vous vous rappelez que vous avez été ministre, mais, en tout cas, au cas où vous ne vous en rappelez pas... Vous le savez, là, vous me le confirmez.

**M. Middlemiss:** On n'a pas peur de notre passé.

**M. Dufour:** Vous me confirmez que vous vous en rappelez. J'en suis bien heureux.

**M. Middlemiss:** Oui. On va vous le réciter.

**M. Dufour:** Il y a la route du Nord sur laquelle j'aimerais que le ministre nous fasse le point. Il y a la réserve faunique des Laurentides; j'aimerais aussi savoir quelles sont les prévisions, là, comment ça va marcher un peu cette année, s'il y a des coûts, et, en même temps...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ici, là, c'est les engagements financiers.

**M. Dufour:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** Les crédits vont venir, hein. Les crédits, ça va être...

**M. Dufour:** Correct.

**M. Middlemiss:** ...dans quelques mois. Il me semble que...

**M. Dufour:** Ça va. Moi, j'aurais aimé aussi savoir les coûts de la route de Stoneham, ce qu'on a fait, là, les coûts de surveillance, les coûts de devis, des plans et devis, y compris les remises à jour, etc. Combien ça a coûté, cette route-là? Un, pour le coût total des travaux, deux, pour le coût des études et le coût des avis techniques. Ça me surprendrait...

Et il y a le troisième point que j'aurais aimé soulever pour, peut-être, renforcer la question qu'on a dénoncée pendant de nombreuses années, la question des 10 % automatiques. Moi, je vous dis, là — et j'avais un peu d'expérience dans la construction des routes, pas parce que j'en ai construit, mais j'en ai vu construire, et on a donnée quelques contrats — que, quand on regarde pour des petites corrections et du resurfaçage d'asphalte, d'ajouter un 10 %, là, ça, si ce n'est pas une invitation, là, à sacrer l'argent, tirer l'argent par les fenêtres, là, moi, je ne comprends plus rien. Parce qu'il me semble que, de l'asphalte, ça se mesure et ça se paie, ça se quantifie, et, là, on ne le voit pas à travers ça. Quand on regarde partout, là — et je vous invite à regarder à l'intérieur des dossiers qu'on a — tous les coûts d'asphalte, là, ont le 10 % automatique. Et je l'avais dit même à l'ancien ministre, pour moi, c'est faire preuve de laxisme, et on l'a vu tout le temps. Mais c'est évident aussi que, la dernière année, on avait intérêt à ne pas nous montrer ou à ne pas étudier les engagements financiers trop souvent, parce qu'on avait beaucoup de choses à dire.

**M. Léonard:** La route du Nord. Le point sur la route du Nord, vous avez une question vaste.

(Consultation)

**M. Léonard:** Bon. Mme la Présidente, je viens de recevoir le rapport. Il est daté de janvier 1995; je n'en ai pas pris connaissance. Alors, j'en reste là en ce qui concerne la route du Nord. On pourra revenir à une séance ultérieure. Il y a beaucoup de questions à se poser. En termes de contenu, disons que vous voyez l'épaisseur du rapport? On me le remet à l'instant.

**M. Dufour:** Bien, de quelle façon, M. le ministre, vous allez nous tenir au courant de ce qui se passe? Parce qu'on ne peut pas convoquer des...

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait en avoir copie?

**M. Léonard:** Pas actuellement.

**M. Middlemiss:** Non, non. Une fois que vous en aurez pris... Non, non. Je...

**M. Léonard:** Non. Je pense que...

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait l'avoir après que vous en aurez pris connaissance?

**M. Léonard:** Je vais en prendre connaissance, là...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Léonard:** ...et puis, à la prochaine séance des engagements financiers, on pourrait y revenir.

**M. Dufour:** Ça peut être loin, ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien non! Ça va dépendre du ministre.

**M. Léonard:** Non. Moi, je n'ai pas l'intention de faire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Trois mois.

**M. Léonard:** ...comme l'ancien gouvernement qui a suspendu les engagements financiers des Transports pour éviter les questions durant au-delà d'un an. C'est pour ça qu'aujourd'hui on a 1 700 engagements qu'on ne pourra pas examiner, c'est évident, dans l'espace de cinq heures. Tellement que tout le monde est un peu découragé, et l'on fait plutôt des considérations générales au lieu d'examiner chacun des engagements, parce que, en prendre un ou deux, on en passerait peut-être 100 ou 200 dans l'espace de cinq heures, mais en prendre 1 700...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais monsieur...

● (15 heures) ●

**M. Léonard:** Ça, c'est parce que le gouvernement...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, je m'excuse, là...

**M. Léonard:** ...l'ex-gouvernement, si vous me permettez, Mme la Présidente, n'avait pas convoqué la commission des engagements financiers pour les Transports, sauf jusqu'au mois de décembre, alors qu'on n'a pas pu siéger sur les engagements financiers.

Mais on voyait ce matin, par exemple, que le premier engagement qui était sur la liste, c'était justement l'achat des wagons à Montréal. Je pense que l'ancien gouvernement aurait été, me semble-t-il, mal à l'aise de venir l'examiner en commission parlementaire avant l'élection et que, en décalant tout cela, finalement, on se retrouve après l'élection, alors que, dans la prochaine, on aura oublié cette incongruité que d'acheter des tramways sans qu'il n'y ait d'entente sur les rails, sans qu'il n'y ait même de décision de faire opérer des trains de banlieue. Parce que c'est ça qu'on a fait. Voyez-vous, là, aujourd'hui, on en apporte un paquet, 1 700 engagements, et puis on n'aura pas le temps vraiment de fouiller, ce qui rend l'exercice illusoire, en bonne partie, présentement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, je m'excuse, et, à ce moment-ci, je prends la défense de votre collègue de Lévis qui était président de la commission. Les engagements de la commission de l'aménagement et des équipements ont toujours été suivis. On n'a jamais eu autant d'engagements que là, mais, là, il faut penser que, à partir du mois de juin, nous étions en élection et qu'après ça, au mois de septembre, vous avez été élu, puis on n'en a pas convoqué avant. Mais ce n'est pas la faute de la commission. Jamais! Puis le député de Lévis était très soucieux de ça, de suivre de très près les engagements financiers, et c'est le président de la commission qui convoque les engagements. Puis on n'a jamais refusé à M. Garon quand il les convoquait.

**M. Léonard:** Je trouve ça ironique que ma collègue présidente, qui était la vice-présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, je défends votre collègue.

**M. Léonard:** ...d'ailleurs de la commission, à l'époque, de l'aménagement et des équipements...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça, on faisait notre job.

**M. Léonard:** ...dise ou prétende venir à la défense du député de Lévis. En fait, le ministère lui-même et la commission...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En commission, pour l'exécution des travaux.

**M. Léonard:** Non. Un instant, c'est le leader du gouvernement qui convoque les commissions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, non. C'est le président qui convoque les engagements financiers.

**M. Léonard:** Ah! bien, il faut lui laisser une plage, c'est ça que je veux dire, une plage de temps pour le faire.

**M. Dufour:** Après discussion avec les intéressés.

**M. Léonard:** On ne l'a pas fait. Il y en a 1 700 engagements.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, oui, mais là, écoutez, on...

**M. Dufour:** M. le ministre, j'avais posé la question sur la route de Stoneham...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant! Un instant!

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, Mme la Présidente, moi, je peux vous dire que, au moment où je l'étais, le député de Lévis m'appelait puis on faisait des arrangements. On était rendu au mois d'août. Il ne m'a jamais rappelé après décembre 1993 pour le faire, il ne m'a jamais rappelé, parce qu'on l'aurait fait. On se tenait à date.

Et l'autre chose que je voudrais dire, Mme la Présidente, c'est que, si quelqu'un prend la peine de regarder les 1 700, vous allez voir que la plupart, c'est des contrats négociés pour du pavage, des contrats de déneigement, quelques contrats de terrassement, et ainsi de suite...

**Une voix:** ...le 10 %.

**M. Middlemiss:** Mais non, le 10 %, ça, ça fait partie des... Un maire vous garantit qu'il a oublié des choses. Ça fait partie des traditions. Non, non. Ce 10 %, il ne faut pas assumer qu'il faut le dépenser. Il est là pour ne pas être obligé d'arrêter les travaux en cours de route puis de retourner chercher de l'argent s'il en manque. C'est un peu ça. Donc, on s'engage, on dit: Voici le prix du contrat. Et c'est fait partout, pas seulement au ministère des Transports, c'est fait partout.

Ça, M. le ministre, si vous prenez la peine de regarder, vous allez voir que la plupart, c'est des contrats de pavage ou des contrats de déneigement, la plupart. Et, à ce moment-là...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Laissez le critique officiel...

**M. Middlemiss:** ...M. le ministre, je veux vous dire que tenter de dire que c'est une grosse affaire colossale de 1 700, il y en a plusieurs, là, qu'on ne regardera même pas. Parce que, une fois qu'on a posé la question sur un, ça donne une réponse sur plusieurs des items, et c'est ça que j'ai l'intention de faire.

**M. Pinard:** Mme la Présidente, point d'ordre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Pinard:** Est-ce qu'à chaque fois que le ministre...

**M. Dufour:** L'ex-ministre.

**M. Pinard:** Le ministre, lorsqu'il répond à une question, est-ce que, automatiquement, le critique officiel de l'opposition a droit à une réplique au ministre?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non. Ce n'est pas une règle, mais c'est...

**M. Pinard:** J'aimerais connaître les règles que vous voulez qu'on applique?

**M. Léonard:** C'est une bonne question.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si le ministre dit des choses puis...

**M. Léonard:** Non, mais il n'a pas la parole, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, mais ça a été sur une réflexion. Moi, je l'ai prise, la parole, pour défendre votre collègue de... Un instant, là! Mais oui, un instant, on ne parle pas tous ensemble, on ne se comprend pas dans ce temps-là.

C'était tout simplement quand j'ai dit que le député de Lévis tenait ses engagements à date. Et l'ex-ministre est venu dire, le député de Pontiac, que la dernière fois que M. Garon l'a appelé pour des engagements financiers, c'était au mois d'août 1994. Voilà!

Alors, ceci étant dit, M. le député de Jonquière.

**M. Dufour:** C'est vrai. Moi, je suis d'accord avec vous. Il pourrait peut-être faire une mise au point, on pourrait peut-être le tolérer, mais pas un plaidoyer.

#### Travaux sur l'autoroute 73, à Stoneham

Mme la Présidente, j'ai posé la question au ministre à savoir — puis ça, ça fait longtemps que je

veux savoir ça, puis j'ai de la difficulté à l'obtenir — les coûts des plans et devis, de la surveillance de la route de Stoneham, que vous avez inaugurée, incidemment.

**M. Léonard:** Oui. Mme la Présidente, je vais répondre à cette question précise. Les coûts des travaux sur Stoneham, c'est 40 000 000 \$ sur une distance de 10 km, le coût des travaux. Maintenant...

**M. Dufour:** Ça, c'est pour une deux voies.

**M. Léonard:** Oui, c'est ça, deux voies protégées, voilà, comme vous avez pu le constater en circulant là-dessus, M. le député de Jonquière. Deuxièmement...

**M. Pinard:** Excusez, M. le ministre, j'ai de la misère à entendre.

**M. Léonard:** Le coût des travaux pour la route de Stoneham, sur 10 km, ce qu'on appelle l'autoroute 73, deux voies protégées, c'est 40 000 000 \$. Les plans et devis ont coûté 3 868 123 \$. Je peux vous donner le détail: plans et devis, études, arpentage, etc. Ensuite, la surveillance des travaux a coûté 3 684 267 \$. Donc, en termes d'honoraires professionnels de cette nature, c'est 7 552 390 \$, si vous faites la somme des deux, pour des travaux de 40 000 000 \$.

**M. Dufour:** Est-ce que vous pouvez m'assurer, M. le ministre, qu'il n'y a pas d'autres coûts à l'intérieur de ça? Moi, j'ai comme l'impression qu'il y a des coûts qu'on aurait pu oublier facilement. Moi, je pense que, sur le nombre d'années que ça a duré, il y a eu des mises à jour de temps en temps, puis je me demande si elles sont comptabilisées. Parce que, si ma mémoire m'est fidèle, durant qu'on étudiait les engagements financiers — puis on n'est pas à l'année près — moi, il me semble que j'ai vu passer plus de chiffres que ça. Et c'est possible qu'il y ait eu des plans puis des mises à jour. Et puis moi, je pense, sérieusement, que je n'ai pas tous les coûts quand vous me donnez ceux-là.

**M. Léonard:** Écoutez, je n'ai pas de raison de mettre en doute les données qu'on me fournit à l'heure actuelle. On m'indique qu'il faut ajouter les coûts d'expropriation à cela. Mais, en ce qui concerne le coût des travaux, plans et devis, et surveillance, ce sont les chiffres que je vous ai donnés. Pour les expropriations, je n'ai pas le détail. Je n'ai pas le coût. Ce n'est pas ce coût-là.

**M. Dufour:** Mais il est compris dans les 40 000 000 \$?

**M. Léonard:** Non, non, non.

**M. Dufour:** Non plus, c'est à part.

**M. Léonard:** Parce que, lorsqu'on fait une soumission, les lieux sont libérés.

**M. Dufour:** Quand on parle d'autoroute, on parle souvent de 1 000 000 \$ du kilomètre à peu près; plus que ça, c'est 1 000 000 \$, 1 500 000 \$, 2 000 000 \$?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pourrais dire au député de Jonquière que cela dépend beaucoup de la topographie des lieux. Si vous faites ça dans des lieux où on n'a pas à mettre de dynamite, vous êtes dans une plaine sablonneuse, c'est probablement moins coûteux, vous avez moins d'excavation, bien qu'il faille vraiment que l'assise des routes, maintenant, soit absolument solide et garantie. Mais, si vous faites ça en montagne, là, je pense que vous ne ferez pas ça pour 1 000 000 \$.

**M. Dufour:** Est-ce que ce serait possible d'avoir la ventilation des coûts, à savoir quels sont les dépassements qu'on a eus à travers ces contrats-là?

(consultation)

**M. Léonard:** On vous fournira l'information plus tard. Les travaux comprennent le coût des structures des voies de service. Je dirais aussi que, si vous faites des travaux autoroutiers dans un milieu urbanisé, ça peut coûter plus cher. Si vous faites ça en terrain vierge, là, pas de problème. Bien, pas de problème...

**M. Dufour:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Vous pouvez en avoir d'une autre nature, mais c'est...

**M. Dufour:** On va vous en trouver si vous en n'avez pas. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Oui. Non, mais il est difficile de dire le coût moyen. Vous pouvez le faire sur une grande moyenne, mais pour arriver, dans un dossier particulier, à déterminer le coût d'une autoroute... Vous pouvez avoir des petites routes à voie simple et ça vous coûte très cher aussi. Parce que le coût d'une autoroute, dépendant de la topographie des lieux, c'est assez variable. J'imagine que le pont qui conduit à l'Île-du-Prince-Édouard va coûter assez cher du kilomètre.

**M. Dufour:** Ça, ce n'est pas nous autres qui va le faire, hein!

**M. Léonard:** Mais on va en payer 23 %.

**M. Dufour:** Ça va coûter probablement encore plus cher.

**M. Léonard:** On va en payer 25 %.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Dufour:** Ça va coûter encore plus cher. On ne sera peut-être plus là, espérons.

**M. Léonard:** Mais nous pourrions vous indiquer plus tard s'il y a des dépassements sur le contrat de l'autoroute 73, à Stoneham.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Middlemiss:** Juste une question. Le rapport sur la route du Nord, c'est quoi ça? Un rapport de l'état suite à la construction?

• (15 h 10) •

**M. Léonard:** C'est un rapport interne que je vais consulter, que je vais lire, parce que, actuellement, je ne l'ai pas...

**M. Middlemiss:** Mais quel était le... Pourquoi le rapport?

**M. Léonard:** On voulait savoir ce qui s'était passé sur l'autoroute du Nord, passer un examen... Sur la route du Nord, oui.

**M. Middlemiss:** C'est quoi? «C'est-u» un suivi de son comportement et ainsi de suite ou...

**M. Léonard:** C'est un historique du cheminement du dossier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Maurice.

**M. Pinard:** Pour continuer au niveau de la route de Stoneham, M. le ministre, est-ce que les travaux de la route se sont terminés dans le stationnement du Centre de ski Stoneham?

**M. Léonard:** Normalement, c'est sur l'assise de l'autoroute.

**Marge de 10 % pouvant être ajoutée aux contrats**

**M. Pinard:** Je voudrais revenir sur un point qui me chicote beaucoup. C'est que j'ai commencé à regarder les engagements, et, c'est sûr et certain qu'il y en a un et un autre, mais, à chaque fois, on a parlé tout à l'heure d'une exagération d'environ 35 % dans certains travaux, surtout lorsqu'on parlait, ce matin, du dossier de Montréal. Mais, tout à l'heure, l'ancien ministre nous parlait que souvent il y avait des travaux de sol, d'examen de l'infrastructure qui faisaient en

sorte que souvent le contrat pouvait déborder d'approximativement 10 %.

Lorsque je regarde les engagements du mois d'août 1993 — et on pourrait prendre presque le livret au complet — on parle de couche d'usure, on parle de rapiécage, à la page 2; de passerelles, à la page 3; de glissières, à la page 3. On s'en va avec du terrassement, et ainsi de suite. Et à chaque fois — à chaque fois — c'est indéniable...

**Une voix:** 10 %.

**M. Pinard:** ...10 % s'ajoute. Et, si on continue jusqu'à la page 175, c'est monnaie courante, c'est régulier ça. Est-ce que c'est érigé en système? Est-ce que c'est érigé en système que, lorsqu'un contrat est émis par le ministère des Transports, peu importe le montant, il est tout à fait normal, tout à fait logique que les contribuables du Québec ajoutent un 10 % de commission... un 10 % au contracteur?

**Une voix:** Commission!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** C'est un choix.

**Une voix:** C'est bon pour les soupers bénéfiques, ça.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, normalement, c'est une réserve qui est ajoutée au prix de la soumission pour faire face à des imprévus. Effectivement, comme tout le monde, maintenant, à l'air de savoir qu'il y a un 10 %, chacun essaie d'aller le chercher. Alors, on a une batterie d'avocats ou, en tout cas, de personnel qui scrute chacun des éléments du contrat pour essayer d'aller chercher le 10 %. Là, on considère ça — moi, c'est ce que je me suis laissé dire — maintenant tellement normal que le vrai dépassement ce serait après le 10 %. Ça, c'est plutôt douteux comme attitude. C'est là-dessus que mon sous-ministre, M. Demers, a un mandat très clair de regarder ce qu'on peut faire pour ramener ça dans des limites plus raisonnables et ne pas être obligé de mettre sans arrêt un 10 %.

Dans le contexte d'une enveloppe fermée d'un ministère, je pense que tout le monde ici, à l'interne, va avoir intérêt à garder le 10 % pour en faire plus. Parce que 10 % sur un contrat, disons, de 10 000 000 \$, c'est 1 000 000 \$. Ce qu'on pourra faire avec ce million-là, ça, vraiment, ça devient une marge de manoeuvre, et, moi, je tiens à le garder pour moi ou pour le ministère, comme ministre. Mais, je pense que nous devons le conserver, nous devons éviter d'ajouter ce 10 %. Je pense que c'est comme un signal qui avait été donné. Maintenant, le vrai dépassement serait au-delà de 10 %.

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

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, sur le même sujet. Mme la Présidente, est-ce que vous pourriez me donner le pourcentage de contrats où on dépense le 10 %? Il me semble qu'on en voit quelques-uns. Si vous regardez ici, vous allez voir qu'il y a des contrats où on a des suppléments, mais il y en a bien d'autres qu'on n'en a pas. Est-ce qu'on a la statistique? Est-ce qu'on a le pourcentage, à savoir qu'il y en a des contrats qu'on exécute... Et, de l'autre côté, il me semble que l'attitude que vous prenez, M. le ministre, de dire: Bien, parce que le 10 % est là, on le donne, en d'autres mots, on ne gère pas assez bien...

**M. Léonard:** Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit.

**M. Middlemiss:** Bien.

**M. Léonard:** Non, non, non.

**M. Middlemiss:** Dans ce cas-là, qu'on ne le mette pas.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, ce n'est pas... Je tiens à rectifier ce que vient de dire le député de Pontiac. J'ai dit que chacun des contracteurs essayait d'aller le chercher en sachant qu'il était là. Donc, son objectif, c'était d'aller le chercher, qu'il s'engageait, bon, du personnel pour gratter dans ses contrats et dans les façons de faire pour essayer d'aller le chercher.

Mettez-vous à la place de quelqu'un qui a un contrat, disons, de 10 000 000 \$ ou — c'est peut-être un gros contrat — même de 1 000 000 \$, qui sait qu'il a une provision, une réserve de 100 000 \$, alors il essaie, par des extras, d'aller le chercher, le 100 000 \$, puisqu'il sait qu'il est là. Donc, nous, si on le met, on s'expose à ce qu'il vienne le chercher. Et c'est là-dessus, il faut reprendre nos façons de faire, parce que ça devient très tentant. Vous comprenez, je pense que c'est dans la nature humaine — et, là, je ne porte pas d'accusation en disant ça — quand on sait qu'on peut aller s'ajouter 10 % à son contrat, bien, on va faire tous les efforts pour aller le chercher.

**M. Pinard:** C'est 300 000 000 \$ par année, les contrats?

**M. Léonard:** Les contrats au ministère? Ah! ça dépend, là, dans quel...

**M. Pinard:** En construction?

**M. Léonard:** Oui, dans la construction, 360 000 000 \$, peut-être, 400 000 000 \$, mais disons 360 000 000 \$ l'an dernier.

**M. Pinard:** Ça veut dire qu'il y a 4 000 000 \$ de cadeaux?

**M. Dufour:** 10 %, c'est 40 000 000 \$

**M. Pinard:** 4 000 000 \$ de cadeaux?

**M. Léonard:** 10 %, c'est 40 000 000 \$.

**M. Pinard:** 4 000 000 \$ de cadeaux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas des cadeaux.

**M. Léonard:** Non, non, 40 000 000 \$.

**M. Pinard:** 40 000 000 \$.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas payé...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas des...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, c'est pour la réserve.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pourquoi vous laissez insinuer des affaires de même?

**M. Léonard:** C'est une réserve.

**M. Middlemiss:** Oui, c'est une réserve, et c'est ça, j'ai posé la question...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Franchement!

**M. Middlemiss:** ...est-ce qu'on a le pourcentage de contrats dans lesquels on...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ils ne comprennent rien.

**M. Middlemiss:** ...paie les 10 %? Est-ce qu'on pourrait me répondre à ça? Ça pourrait éclairer certainement les collègues ministériels.

**M. Dufour:** On est bien éclairé.

**M. Léonard:** Ça fait partie du mandat que j'ai donné à M. Demers là-dessus, de faire une analyse exhaustive des dépassements, des excédents. Mais, moi, je considère qu'il y a quelque chose à faire là.

**M. Middlemiss:** Toutefois, Mme la Présidente, je suis d'accord, je pense qu'il faut gérer avec rigueur. Mais je ne crois pas, moi... O.K. Le système du 10 % a été instauré pour être capable d'exécuter les travaux, là, hein. Ce 10 %, il est là pour les imprévus, parce que sans ça faut retourner. Il me semble que c'est ça, là.

Donc, le fait de l'avoir là et de dire que la faute, c'est de le mettre là, puis qu'on invite les gens à aller le chercher, d'un côté, on dit: Oui, il y a une invitation, de

l'autre côté, on insinue un peu que peut-être on devrait gérer un petit peu plus fort et qu'on ne le donne pas, le 10 %.

**M. Dufour:** Mais c'est juste le ministère des Transports qui a ce...

**M. Middlemiss:** Non, non...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non.

**M. Middlemiss:** ...tout le monde a ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Tous les ministères.

**M. Middlemiss:** Tout le monde. Des fois, c'est 15 %.

**M. Dufour:** Bien, c'est un laxisme étendu au lieu d'un laxisme particulier.

**M. Léonard:** En tout cas, Mme la...

**M. Pinard:** Il est temps qu'on corrige, il est temps qu'on corrige, c'est urgent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Monsieur... Monsieur...

**M. Dufour:** Il faudrait qu'on mette un homme là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît, là. M. le ministre.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, il s'adonne que je suis en même temps vice-président du Conseil du trésor et que laisser passer quelques millions comme ça, s'il y a moyen d'aller les chercher, pour le gouvernement...

**M. Middlemiss:** Oui, oui, oui.

**M. Léonard:** ...et pour les contribuables du Québec...

**M. Middlemiss:** Pour les contribuables surtout.

**M. Léonard:** ...je vais le faire.

**M. Middlemiss:** C'est ça.

**M. Dufour:** Bravo!

**M. Léonard:** Alors, c'est dans cet esprit qu'aux transports, où il y a des sommes importantes en termes de contrats, nous voulons essayer de rectifier la situation. Si c'est 5 % qui fait l'affaire, nous allons mettre

5 %. C'est un objectif qu'on pourrait se donner. Et, je dirais, c'est 0 %, parce que c'est la moyenne par rapport aux prévisions.

Maintenant, je sais que de façon pratique ou concrète, ne prévoir jamais aucun dépassement, ça pose aussi ses problèmes. Donc, c'est un 0 % idéal. Ça peut être autre chose. Mais baisser de 1 %, comme l'a souligné mon collègue de Saint-Maurice, ça veut dire à chaque fois 4 000 000 \$, 3 000 000 \$ à 4 000 000 \$, dépendant du montant des contrats que nous accordons aux transports, juste aux transports.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, c'est qu'on assume qu'on paie le 10 % sur les 400 000 000 \$ qu'on dépense, là. Il me semble que, ça aussi, il faudrait le vérifier avant de faire cette...

**M. Léonard:** Non, mais les dépassements, ce 10 % là a été établi d'après l'expérience du passé, paraît-il. Est-ce que ça a toujours été 10 %? Je pense que non. C'est une moyenne. Ça peut être un peu plus bas, un peu plus haut. Mais il me semble que l'objectif, c'est de ramener ça le plus bas possible, le plus bas possible.

**M. Middlemiss:** Oui. Ce que je disais, Mme la Présidente, c'est que l'exemple qui a été donné était basé sur: le ministère dépense 400 000 000 \$ par année, et, s'il y a 10 %, ça fait 40 000 000 \$, et, s'il y a 1 %, c'est 4 000 000 \$.

**M. Léonard:** C'est ça.

**M. Middlemiss:** Mais ça, c'est présumer, là, qu'on le dépense, qu'il y a un 10 % sur tous les contrats. Il me semble que c'est la question que j'ai posée, et on ne m'a pas donné de réponse.

**M. Léonard:** Les contrats, bon. Mme la Présidente, je vais donner une année que nous avons ici. Sur les contrats de 1993-1994: 7,88 % en moyenne sur les contrats du ministère...

**M. Middlemiss:** Donc, on n'a pas dépensé le 10 %.

**M. Léonard:** ...donc, 8 %. Non, vous n'avez pas dépassé le 10 %...

**M. Middlemiss:** Bien non! Mais c'est ça.

**M. Léonard:** ...mais ça, je n'ai pas dit le contraire là-dessus.

**M. Middlemiss:** C'est ça, exactement.

• (15 h 20) •

**M. Léonard:** Sauf que l'ensemble des questions qui sont posées aujourd'hui par mes collègues valent d'être entendues, parce que...

**M. Middlemiss:** On les a toutes entendues, j'ai l'impression, oui.

**M. Léonard:** Oui. Mais quelqu'un m'a posé la question, le collègue de Saint-Jean qui dit: Examinez donc le comportement de chacun des entrepreneurs; s'il y en a qui obtiennent en moyenne 10 %, 15 %, 20 % sur leurs contrats, comment ça se fait? Est-ce qu'il y a des explications, alors que d'autres réalisent leurs contrats et, en moyenne, c'est 5 % sur, supposons, une longueur de cinq ans, une période de cinq ans?

Il y a peut-être des questions à se poser. Moi, je trouve que c'est une analyse qui en vaut le coup. Et ça, ça peut contribuer à baisser plus bas que 7,88 %, en 1993-1994. C'est ça. Moi, je trouve qu'ils font leur travail, mes collègues, quand ils posent des questions. Ils n'essaient pas d'absoudre le passé uniquement.

**M. Middlemiss:** Non. Mme la Présidente, ce n'est pas ça. Regardez, si je n'avais pas posé la question, Mme la Présidente, on n'aurait pas parlé de 7 %. Et, dans le *Journal des débats*, le ministre aurait dit, bien: C'est 4 000 000 \$, tu sais, 1 %, c'est 4 000 000 \$. Mais, là, on vient de sauver à peu près 8 000 000 \$, parce qu'il y avait presque 2 % et quelque chose. Donc, c'est ça, hein! Il me semble que, oui, il faut donner l'heure juste, aussi.

Et le système qu'on a, c'est qu'on n'est pas le seul ministère qui fait ça au Québec, on n'est pas le seul ministère qui fait ça dans le monde, c'est la façon de procéder. Maintenant, s'il y a une meilleure façon de le faire, qu'on le fasse. Je suis totalement d'accord. Ce n'est pas parce qu'on était de ce côté-là qu'on jetait l'argent par les fenêtres. C'est que, nous autres aussi, on demandait, puis, si vous regardez la façon que la programmation est faite et puis toutes ces choses-là, vous allez vous apercevoir... Aujourd'hui, les contrats de déneigement, ça se fait par soumissions publiques, ça, toutes ces choses-là. Donc, il ne faudrait pas penser que, depuis le 26 septembre, tout le monde a changé, puis que tout ce qui a été fait avant, ça ne comptait pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Maurice.

**M. Pinard:** Je reviens toujours là-dessus, M. le ministre. Est-ce que vous avez fait une vérification, à savoir dans combien de cas — je sais que c'est peut-être difficile là — le deuxième soumissionnaire a été pénalisé? Je pense, par exemple, à l'engagement 75 du mois d'août où il y a un contrat qui a été donné, de 2 659 859,31 \$.

**M. Dufour:** Sintra, la firme Sintra.

**M. Pinard:** Ça c'est... Municipalité de Saint-Hyacinthe, bon. Contracteur Sintra inc.

**Une voix:** Attendez un peu.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Où vous êtes là?

**M. Pinard:** Moi, je suis dans les engagements financiers, page 75.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah! page.

**M. Pinard:** Page 75, année 1993, le mois d'août. Et le numéro, c'est 125 049993.

**Une voix:** O.K.

**M. Pinard:** Je veux juste faire une démonstration. C'est que le contrat a été accordé pour 2 659 859,31 \$ — on va oublier les cents, là — il y a eu 260 047,12 \$ d'imprévus, pour un total de 2 919 906,43 \$. Le deuxième soumissionnaire est rentré avec 2 673 794,50 \$.

**Une voix:** Il aurait eu 10 %, lui aussi.

**M. Pinard:** Alors, écoutez, le deuxième soumissionnaire est drôlement pénalisé. Il a perdu sa soumission par moins de 20 000 \$ et il se ramasse à la fin du contrat où le premier soumissionnaire va chercher 2 919 000 \$, alors que lui avait soumissionné pour 2 673 000 \$. Ce ne sont pas des compagnies que je connais, c'est loin d'être dans mon comté, M. le ministre, mais je me pose la question: Dans toutes les soumissions que le ministère va faire dans le courant de l'année, dans le courant du mandat 1995-1996, est-ce que c'est quelque chose qu'on voit souvent ça où, à la fin des travaux, le premier soumissionnaire est plus dispendieux que le deuxième ou le troisième? Est-ce que ça arrive souvent ça?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, dans le cas qui est soulevé, il y avait peu de différence entre le premier et le deuxième, mais beaucoup de différence avec le troisième.

**M. Pinard:** Puis ça arrive au coût du troisième.

**M. Léonard:** Le problème, cependant, c'est que, effectivement, je ne sais pas, au moment où le contrat est accordé, à combien il va se terminer. J'ai fait faire des analyses, et il y en a qui ont été faites, mais, dans certains secteurs, il y a des dépassements importants. Je vous donne, par exemple, le déneigement et le déglacage. Ça devrait être assez standard, mais il reste que les dépassements, par rapport au montant du contrat, dans l'ensemble du Québec, je pense — non, ça ne doit pas être dans l'ensemble — en tout cas, les contrats qui ont été donnés, le ministère avait estimé que ça coûterait 16 788 000 \$ et les contrats ont été accordés pour 7 651 000 \$, donc deux fois moins, et même plus. Mais, ça s'est terminé à 13 772 000 \$, et c'est là où on peut se poser des questions, parce que les soumissions, les appels d'offres permettent une telle différence entre la soumission et l'arrivée du contrat.

Je pense qu'il y a matière, vraiment, à examen, parce que, effectivement, il peut y avoir des quantités qui diffèrent. Si vous avez un hiver plus difficile puis que vous faites soumissionner selon le nombre d'heures puis selon les pouces de neige ou de pluie, bon, c'est des variations, mais il reste qu'il y a des gens qui pourraient prendre des chances et ça pourrait profiter davantage si on était plus fermé là-dessus. C'en sont des exemples. Quelles sont les explications? Moi, c'est ça. Je pense que c'est là-dessus que je veux qu'on soit plus strict, plus serré, et puis, dans les domaines de la construction, effectivement, vous avez ça aussi.

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

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, je pense que, à la réponse du député de Saint-Maurice, dans le cas ici, là, si Pavages Maska avait eu le contrat, lui aussi, on aurait ajouté 10 % au 2 000 000 \$.

**M. Pinard:** Pourquoi?

**M. Middlemiss:** Parce que ça, c'est des imprévus.

**M. Pinard:** Parce que c'est coutume.

**M. Léonard:** Oui, c'est ça.

**Une voix:** Ce qu'on ne sait pas, c'est s'il l'aurait pris ou non.

**M. Middlemiss:** C'est ça qu'on dit. C'est que, à ce moment-là, on n'a pas accepté... Il n'est pas nécessairement payé, le 260 000 \$. S'il peut le justifier il est payé, sinon ça finit là.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente...

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

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, j'aimerais poser la question à M. le ministre. Pour la compréhension de tout le monde — je pense qu'on est en train de débattre le pourquoi du 10 % d'imprévisibles accordé — Si jamais vous accordiez les contrats, que la règle au ministère était le montant du contrat signé, on ne prévoit pas de pourcentage pour les imprévus, comment vous pourriez gérer le contrat s'il y avait un dépassement jugé nécessaire par les techniciens du ministère des Transports?

On est face à une situation imprévisible. Ils sont à faire les travaux, il y a du roc additionnel qui n'a pas été prévu, et on doit procéder. Est-ce que vous devez retourner en appel d'offres pour l'autre partie de contrat? Je pense que c'est important de préciser ça. De quelle façon vous pourriez le gérer? S'il y avait une

enveloppe fermée, oui, c'est ça l'expression que j'aurais dû...

**M. Léonard:** Moi, je me pose... Oui, je comprends très bien votre question. Quand vous faites de la construction, par exemple, domiciliaire, que vous accordez un contrat et puis que vous changez d'idée en cours de route, vous êtes amené à payer pour des extras. Bon. Le particulier qui le fait peut dire: Je le prends sur moi, et puis il va payer davantage, puis il va améliorer sa maison, supposons qu'on est dans la construction domiciliaire, effectivement. Mais, c'est du domaine privé.

Dans le domaine public où l'on fait des soumissions par appel public, je pense qu'on doit avoir comme objectif, d'abord, de faire des plans et devis serrés, basés sur des analyses techniques fouillées qui font qu'on sait dans quoi on s'embarque et qu'on peut faire un appel d'offres sur des plans et devis détaillés, puis, je dirais, finals le plus possible. Quand on admet qu'en principe il y a une variation de 10 %... Bon. Je sais que c'est une technique qui est utilisée depuis longtemps. Mais, est-ce que ça doit être ça à chaque fois, 10 % sur chacun des contrats? C'est là où je disais tout à l'heure que c'est presque une invite à aller le chercher, le 10 %, parce qu'on sait qu'il est prévu.

● (15 h 30) ●

Maintenant, il faut avoir une flexibilité, pouvoir améliorer les choses si on découvre des améliorations à faire au cours d'un contrat. Mais, quand ça devient la règle de le faire de façon quasi systématique, je me pose des questions. Ça veut dire que la pression n'est pas mise sur la confection des études préliminaires, des plans et devis et de l'appel d'offres pour que ça comprenne toutes les dimensions. Je pense qu'il faut le faire, il faut le faire. Par ailleurs, après, si on est bien équipé sur le plan technique, bien, on va être capable de résister à des demandes d'excédent de coûts et à des extras aux contrats — je sais qu'on appelle ça des extras, disons des excédents. Moi, j'aimerais ça, qu'on puisse serrer ça. J'ai quelques idées sur les choses à faire, mais j'attends un peu les rapports qui vont venir, puis on va essayer de limiter. Effectivement, 8 %, en 1993-1994, fois 7,88 %, disons 8 % globalement, si on est capables de réduire de 1 % tout en ayant une livraison d'une bonne marchandise, de routes qui sont bien faites, on aura économisé 1 %. Je sais que, là-dedans, effectivement, il y a du «give-and-take», de la marge pour de la négociation, c'est important de l'avoir, une certaine flexibilité. Est-ce que ça doit être fait sur chacun des contrats? Moi, j'ai des doutes là-dessus.

**M. Gauvin:** M. le ministre, pour une meilleure compréhension...

**M. Léonard:** Oui, oui.

**M. Gauvin:** ...le but de ma question était à l'effet que, si on ne met que 2 % et que les techniciens, les ingénieurs du ministère, les ingénieurs des firmes

privées en viennent à faire la démonstration qu'on doit absolument procéder à certains travaux additionnels qui ne sont pas prévus au contrat et que ça se monte à 3 %, comment allez-vous gérer ça, pour notre compréhension?

(Consultation)

**M. Gauvin:** Retourner en appel d'offres pour l'autre partie?

**M. Léonard:** Lorsque vous dépassez de 10 %, vous allez au Conseil du trésor. Mais, pour rester en bas de 10 %, beaucoup de gens font des efforts pour limiter les dégâts, entre guillemets. Si vous baissez la marche à 7 % ou à 5 %, tout le monde va faire des efforts pour limiter les dégâts, ne pas avoir à se justifier. Ça, c'en est une, forme de pression. Puis, moi, je dis qu'il faut viser zéro, mais je sais que, là, il n'y aurait plus aucune flexibilité. Je suis d'accord. Mais comment se la donner tout en étant serré, pour ne pas qu'on fasse les choses, disons, chromées? Parce que, effectivement, on peut chromer les choses assez facilement dans ce domaine-là puis dire: C'est un extra admissible. Tant qu'on n'a pas atteint le 10 %, on n'a pas à se justifier plus haut ou ailleurs, à d'autres tables, donc on peut être plus mou là-dessus. Je ne porte pas d'accusation en disant ça. Je dis juste que les choses se passent ainsi.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente... Excusez-moi. Pour moi, là, ce n'est pas le quantum. Ça, c'est le principe. Il faut avoir quelque chose, un quantum. Mais, de la façon dont le ministre parle, Mme la Présidente, il semble indiquer que, si on le donne... Moi, je dis que, si on le donne, le 10 %, c'est parce que c'est justifié. Il y a quelqu'un au ministère qui a fait l'analyse...

**M. Léonard:** Oui, oui.

**M. Middlemiss:** ...la demande de l'entrepreneur est justifiable et, à ce moment-là, on le lui donne, qu'on ait 10 %, qu'on ait 2 %. Il me semble qu'il faut avoir confiance dans les gens qui font l'analyse, qui disent: On le paie ou on ne le paie pas. Si ce n'est pas justifié, on ne le paie pas, si c'est justifié, on le paie. Il me semble que ce principe-là demeure, que ce soit 2 % ou 10 %.

Je suis totalement d'accord, le quantum, qu'on le baisse. Mais, en bout de piste, il y a quelqu'un au ministère qui fait l'analyse, puis il dit: Oui, on devrait le payer, ou non. C'est là que la décision se prend. À ce moment-là, je ne pense pas, de la part des gens du ministère, qu'il y a exagération. Dans ce sens-là, ils le font avec rigueur, mais ils pourraient aussi certainement... Il y a toujours de la place pour l'amélioration, je suis d'accord avec le ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée des...

**M. Léonard:** Mais je veux quand même répliquer là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui? O.K.

**M. Léonard:** C'est parce que...

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

**M. Léonard:** ...oui et non. Tu sais, c'est ça. J'ai vu un contrat où le dépassement a été de 50 %, et pas un petit contrat de 10 000 \$, là, de l'ordre de millions. On fait faire l'analyse, on regarde ça, puis, ouais, comment ça se fait, sur un contrat de cette ampleur, qu'on arrive à un dépassement de l'ordre de millions? Il me semble que, si quelqu'un a fait les sondages sur le terrain, s'il a fait des plans et devis en conséquence et si les analyses techniques ont été bien faites, ça aurait dû être découvert que finalement on n'était pas dedans quand on a lancé l'appel d'offres. On ne l'avait pas. Alors, moi, je me pose des questions. Donc, il y a des questions à se poser, et c'est pour ça...

Peut-être que, dans un cas, oui, on dépasse de 15 %, c'est justifiable, il y a quelque chose d'absolument imprévu, mais, quand ça a l'air toujours la règle, je me pose des questions. Il me semble qu'on doit admettre qu'il faut... C'est la marge de manoeuvre, la marge de contrôle qu'on doit exercer sur les contrats, puis il faut le faire, parce que, si on ne le fait pas, ça va glisser facilement et rapidement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une dernière question?

**M. Middlemiss:** Oui. Je suis totalement d'accord, Mme la Présidente, sauf que, si c'est des cas, comme vient de le dire le ministre, où les sondages n'ont pas été bien faits, la préparation des plans, ainsi de suite, à ce moment-là, c'est des professionnels avec qui on fait affaire, souvent, c'est des ingénieurs-conseils, ainsi de suite. Dans ce contexte-là, si ces gens-là répètent les erreurs, bien, il y a une chose à faire, hein, on ne les engage plus. Ça, c'est clair. Il me semble que, oui, ça devrait être dans le fichier, ça.

**M. Léonard:** Ah!

**M. Middlemiss:** Ça, c'est des choses... J'ai toujours prêché ça, moi, M. le ministre, avant, quand je pratiquais le génie-conseil comme je l'ai fait. Il me semble que c'est ça, parce qu'on engage des gens, des professionnels pour nous faire des rapports, et ainsi de suite. Et, si c'est parce que ça a été mal fait, ils devraient répondre, puis ils ont de l'assurance professionnelle, ces gens-là. Mais, si c'est quelque chose d'imprévu qui est arrivé parce qu'on n'a pas voulu dépenser les sommes d'argent nécessaires pour avoir le vrai relevé, à ce moment-là, il faut regarder les circonstances.

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

**M. Léonard:** Bien, Mme la Présidente, depuis le début, on parle des fonctionnaires. Pour moi, je ne parle pas de ça, je parle de tout le processus...

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Moi aussi.

**M. Léonard:** ...de A jusqu'à Z. Des professionnels indépendants qui ont été engagés par le ministère et qui aboutissent à établir des plans et devis sur lesquels il y a des dépassements systématiques, je pense qu'on devrait se poser des questions. C'est ça.

**M. Middlemiss:** O.K. Je suis absolument d'accord.

**M. Léonard:** C'est ça. Mais, moi, je pense que, oui, nous voulons regarder tout le processus...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On pourrait en faire plus.

**M. Léonard:** ...parce que la marge est importante.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**M. Léonard:** Bonne question.

#### Surveillance de travaux de construction

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, Mme la Présidente. Moi, c'est dans un autre ordre d'idées. À travers les engagements financiers, on retrouve beaucoup de contrats concernant la surveillance de travaux. Je ne comprends pas tellement comment ça fonctionne, j'aimerais qu'on me l'explique. Parce qu'il y a une fluctuation. En tout cas, les montants sont fort différents. Si je prends, par exemple, l'engagement 23 de février 1994, j'aimerais bien ça comprendre comment ça marche, parce que, là, je ne comprends plus. Est-ce que vous... 23 février 1994.

**M. Léonard:** La page?

**Mme Carrier-Perreault:** La page 12.

**M. Dufour:** Pages 12 de 13. L'engagement 049290.

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, c'est le 23.

**Une voix:** Quelle date?

**M. Léonard:** Février 1994.

**M. Dufour:** L'engagement 049290.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est ça, c'est l'engagement 23 de février 1994? En tout cas. Là, on remarque...

**M. Léonard:** Si on me laisse le temps d'aller fouiller parmi les 1 700...

**Mme Carrier-Perreault:** On peut vous donner une photocopie.

**M. Léonard:** Ça serait peut-être plus vite. Ha, ha, ha!

**M. Dufour:** Non, non, mais elle peut le lire. C'est beaucoup. Elle peut le lire.

**Mme Carrier-Perreault:** Non, c'est parce que... Je vais attendre. On va attendre quelques minutes.

**M. Dufour:** Surveillance des travaux de construction.

**Mme Carrier-Perreault:** Vous en rappelez-vous, vous, M. Middlemiss?

**M. Dufour:** 12,25 km.

**M. Middlemiss:** Oui. Mais ça dépend quel contrat.

**M. Dufour:** 6 000 000 \$ pour la surveillance.

**Une voix:** L'engagement 23 de février 1994 a déjà été traité dans systèmes de transport, dans une commission antérieure.

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, moi, je n'étais pas là.

**M. Léonard:** On peut toujours revenir sur un engagement.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Oui, oui. Pas de problème.

**Mme Carrier-Perreault:** Je voudrais comprendre pareil.

**M. Middlemiss:** Non, non. C'est que, regarde, c'est ici, pour informer les gens.

**Mme Carrier-Perreault:** Si je vous le lis, ça va aller?

**M. Léonard:** Oui. Bien, O.K., allez-y, allez-y.

**Mme Carrier-Perreault:** Ici, on remarque que c'est un contrat négocié pour effectuer la surveillance de

travaux de construction du tronçon de 12,25 km de l'autoroute 30, entre l'autoroute 10 dans les limites de la ville de Brossard et l'autoroute 15 dans les limites de la ville de Candiac, etc. Contrat: 6 000 000 \$, dont 600 000 \$ auraient été versés cette année. Alors, ici, on parle uniquement de surveillance de travaux, on parle de 6 000 000 \$ pour surveiller des travaux. Est-ce que je comprends bien?

**Une voix:** Non, non! C'est un contrat de 6 000 000 \$.

**M. Dufour:** Non, non, non, non, non. C'est marqué «surveillance des travaux».

**Mme Carrier-Perreault:** «Contrat négocié. Effectuer la surveillance des travaux...» Moi, c'est ce qui est écrit sur ma feuille, alors je voudrais savoir.

**M. Dufour:** Pour 12,25 km. Elle a bien lu.

**Une voix:** Oui, oui. L'avez-vous ici?

**M. Léonard:** Oui, 6 000 000 \$.

(Consultation)

**M. Dufour:** L'avez-vous trouvé?

● (15 h 40) ●

**M. Léonard:** Oui, oui. Nous l'avons. Mais ce qu'on me dit, c'est que c'est un contrat qui va se situer entre 70 000 000 \$ et 75 000 000 \$ de travaux.

**Mme Carrier-Perreault:** On parle uniquement de surveillance de travaux?

**M. Léonard:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Pour surveiller des travaux, ça dépend du prix du contrat et non du temps...

**M. Léonard:** Oui, c'est au pourcentage.

**Mme Carrier-Perreault:** O.K., ce n'est pas nécessairement le temps passé. C'est comme ça que ça fonctionne dans tous les contrats au ministère.

(Consultation)

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je vais rectifier une chose que j'ai dite tout à l'heure: c'est un contrat de 30 000 000 \$ et non pas de 70 000 000 \$ à 75 000 000 \$, et il y a des frais de surveillance de 6 000 000 \$. Donc, c'est de l'ordre de 20 %. C'est très élevé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que les plans et devis sont compris dans ça?

**M. Léonard:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les plans et devis, est-ce qu'ils sont compris dans ça?

**M. Léonard:** Non. C'est marqué «surveillance». Je vais quand même le vérifier.

(Consultation)

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

**M. Léonard:** Mme la Présidente, effectivement, je constate avec ma collègue que le taux est très élevé dans ce cas-là et je vais demander aux fonctionnaires d'aller voir davantage. Parce que, à 20 %, il faut qu'il y ait des raisons. Ce n'est pas dans une topographie extraordinaire, là, c'est très plat. Je comprends que c'est de la bonne glaise en bonne partie — ha, ha, ha! — mais c'est 20 % juste pour la surveillance. On me dit que, parfois, sur la Côte-Nord, ça peut atteindre 12 %. C'est plutôt dans des endroits où la topographie est accidentée que les coûts de surveillance sont très élevés. Il y a peut-être une autre explication, mais je le relève présentement, donc nous y reviendrons.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Étant donné que c'est un contrat négocié, est-ce que c'est... Bon, on dit: Ça peut aller jusqu'à 6 000 000 \$. Mais est-ce qu'ils vont réellement les dépenser, les 6 000 000 \$, ou s'ils vont être obligés de justifier les 6 000 000 \$?

(Consultation)

**M. Léonard:** C'est facturé selon les tarifs prévus. Mais il reste que, si vous avez une provision de 6 000 000 \$...

**M. Dufour:** Ça veut dire que c'est proche de la vérité.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous en mettez...

**M. Léonard:** ...ça veut dire qu'il va y avoir des factures qui risquent de rentrer pour probablement 6 000 000 \$.

**M. Dufour:** 7 000 000 \$.

**M. Léonard:** Pas loin. J'espère qu'il n'y aura pas d'excédent sur ce contrat.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce qu'on peut savoir aussi...

**M. Léonard:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...c'est fait par qui, ces travaux-là? Ces travaux-là ne sont pas complétés,

puisqu'il y a seulement pour 600 000 \$ de fait. Où est-ce qu'on en est avec ces travaux-là? Moi, sur l'engagement, là...

**M. Léonard:** Alors, les travaux... Le contrat est en cours de réalisation à l'heure actuelle. Mais je peux vous donner les firmes qui réalisent le contrat: G. Diorio, le contrat 5300-930911, pour 6 970 000 \$; Entreprises Bon Conseil ltée, le contrat 5300-930905, pour 13 982 000 \$; G. Diorio encore, 5300-930906, pour 4 746 000 \$, et puis G. Diorio, le contrat 5300-930904, 2 745 000 \$. Le total des contrats accordés sur le projet: 28 443 000 \$.

**Mme Carrier-Perreault:** Plus 6 000 000 \$ de surveillance.

**M. Léonard:** Plus la surveillance, 6 000 000 \$. C'est là-dessus que la surveillance a coûté 6 000 000 \$. D'après la documentation que j'ai ici, ça ne comprend pas les plans et devis. Ça ne comprend pas les plans et devis, c'est un contrat uniquement de surveillance.

**Mme Carrier-Perreault:** À quel endroit ils sont rendus? C'est quoi l'état d'avancement des travaux?

**M. Dufour:** Combien ils ont d'engagé?

**M. Léonard:** Bien, on me dit qu'on a commencé à recevoir les factures. Il est en cours de réalisation, actuellement.

**M. Dufour:** Oui, mais combien il y en a de réalisé? Y a-t-il une évaluation?

**M. Léonard:** Nous n'avons pas d'évaluation actuellement là-dessus. Mais on pourrait l'avoir.

**M. Dufour:** Il serait supposé y avoir 3 000 000 \$ de travaux de faits pour 600 000 \$, à 20 %.

**Une voix:** Non, non, non. Le contrat, c'est 6 000 000 \$.

**Une voix:** Pour l'année, ça.

**M. Dufour:** Oui, oui, oui. Mais... Non, non. L'état d'avancement, il le comprend. C'est ça. C'est combien il y en a de fait?

**M. Léonard:** Bonne question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va pouvoir en mettre dans nos routes.

**Mme Carrier-Perreault:** O.K., allez-y.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Dion:** Oui. M. le ministre, ma question, c'est pour faire plaisir à notre ami de Pontiac qui demandait, tout à l'heure, l'heure juste. Alors, je vais poser une question bien pointue.

**M. Dufour:** Il est 15 h 45.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dufour:** 15 h 45.

#### Travaux sur l'autoroute 73, à Stoneham (suite)

**M. Dion:** Alors, voici, c'est parce que, tout à l'heure, il a été question de la fameuse route de Stoneham, et vous avez donné une réponse qui était vraiment très intéressante, mais je ne suis pas sûr d'avoir bien compris la réponse. Alors, je vais vous poser une sous-question. C'est que, si j'ai bien compris, vous avez dit que la fameuse route se terminait sur le stationnement, quelque chose comme ça. Alors, la question que je...

**M. Léonard:** C'est votre collègue de Saint-Maurice qui a dit cela.

**M. Dion:** Ah! qui a dit ça. Bon. Alors, est-ce que c'est possible de savoir, d'après les plans — c'est le stationnement du centre de ski, ça, je suppose, magnifique centre de ski, un des plus beaux au Québec — alors, vis-à-vis le stationnement du centre de ski, c'est quoi la largeur de l'assise de la route? Est-ce qu'il y a moyen de savoir ça?

**Une voix:** C'est vrai que c'est une question pointue.

**Une voix:** Elle est très pointue.

**M. Dion:** Je pourrais aller avec une sous-question si vous voulez.

**M. Léonard:** Bien, peut-être que ça éclairerait la question principale.

**M. Dion:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Allez-y donc. Ha, ha, ha!

**M. Dion:** Alors, ma sous-question, c'est la suivante: À cet endroit-là, sur quelle largeur on a appliqué effectivement de l'asphalte?

**M. Léonard:** Bien, normalement, ça devrait être dans l'emprise de l'autoroute.

**Une voix:** Normalement, ça.

**M. Dion:** Est-ce que... Non, mais, en...

**M. Léonard:** Normalement.

**M. Dion:** ...pratique, est-ce que vous avez des données pour savoir si on aurait pu déborder un petit peu sur le stationnement?

**M. Pinard:** Si on aurait pu aller faire des tests ou... Je ne sais pas.

• (15 h 50) •

**M. Léonard:** Oui. Non, c'est que... Oui, effectivement, j'ai eu vent, moi aussi, que le ministère avait été mettre de l'asphalte, au titre de tests qu'il faisait, sur des propriétés privées dans le coin, ou sur une propriété privée dans le coin, mais pour faire des tests d'asphalte.

**Une voix:** Pour vérifier la qualité, n'est-ce pas?

**M. Léonard:** J'imagine que... Il paraît que, je ne le sais pas, c'est permis, à l'heure actuelle, de faire ces tests-là sur des propriétés privées. Je pourrais être porté à croire «au bénéfice de propriétaires privés»...

**M. Dufour:** Ça n'a pas de bon sens, ça!

**M. Léonard:** Moi, je me pose des questions, parce que, quand on m'a mentionné cette chose-là... Il me semble, au moins, qu'on pourrait possiblement faire bénéficier des organismes publics comme les municipalités plutôt que des privés, en l'occurrence.

**M. Dion:** Si jamais c'était une politique du ministère...

**M. Léonard:** C'est privé.

**M. Dion:** ...est-ce que ce serait possible de le faire connaître aux autres centres de ski?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dion:** Non, mais ma question initiale reste toujours là quand même.

**M. Léonard:** Oui. Bien, là, je ne pense pas qu'il y ait de surlargeur particulière au moment où l'autoroute 73 se termine, ni à quelque endroit que ce soit, mais reste à vérifier l'endroit où ont été faits des tests sur un asphalte miracle...

**M. Pinard:** Ah! c'est très bien fait.

**M. Dufour:** Les écureuils mangeaient l'asphalte.

**M. Léonard:** ...qui auraient été faits au bénéfice de propriétaires privés.

**M. Dufour:** Les écureuils grugent l'asphalte dans ce coin-là.

**M. Dion:** Est-ce qu'il y a moyen d'établir les coûts de ces tests-là, M. le ministre?

**M. Léonard:** Ah! là...

(Consultation)

**M. Dufour:** Ça doit être un reste d'asphalte qu'ils avaient.

**Une voix:** C'était un fond de camion.

**M. Léonard:** Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a eu 185 tonnes de posées à 40 \$ la tonne, ce qui fait environ 7 000 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'y a rien d'extraordinaire dans ça.

**M. Léonard:** 7 400 \$.

**M. Dion:** Maintenant, j'imagine que ces travaux-là ont fait l'objet de surveillance, hein? Ha, ha, ha! Alors, comme je ne connais pas comment ça fonctionne, est-ce que vous seriez en mesure, M. le ministre, de m'expliquer comment ça s'attribue, les contrats de surveillance? Est-ce que c'est par soumissions?

(Consultation)

**M. Léonard:** Mme la Présidente, il n'y a pas eu de contrat particulier de négocié pour la surveillance de ces travaux parce que les travaux ont été surveillés par des fonctionnaires du ministère. Maintenant, si on établit le coût en termes de salaires des fonctionnaires du ministère, bien, il y a un certain coût, à l'heure actuelle...

**M. Pinard:** Ça augmente le coût de la tonne.

**M. Léonard:** ...mais qui était pour faire des tests. On espère au moins qu'on aura le bénéfice des tests, sinon de l'asphalte en cause.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

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

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente....

**M. Dufour:** Ça doit être des fonds de camion.

**M. Middlemiss:** Il n'a pas fini, M. le député.

**M. Dion:** L'autre question est moins pointue. C'est que, de façon générale, l'attribution des contrats pour la surveillance des travaux de voirie, et tout ça, est-ce que ça s'attribue par soumissions ou ça s'attribue autrement?

(Consultation)

**M. Léonard:** C'est régi par un règlement qui porte sur l'octroi de services professionnels. Alors, il y a différentes façons de le faire. Il y a des tables d'évaluation des firmes professionnelles et puis des décisions qui sont prises. On appelle ça communément Rosalie, à l'intérieur du ministère. Dans le cas de mandats qui sont supérieurs à 200 000 \$, c'est par appel d'offres que cela est fait. Mais, pour des sommes plus basses, vous avez différentes dispositions. Ce sont des contrats négociés, mais selon des balises établies par règlement.

**M. Dion:** En bas de 200 000 \$.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Dion:** 6 000 000 \$, c'était le plus bas soumissionnaire.

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

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je vais apporter une précision...

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

**M. Léonard:** ...parce que, tout à l'heure, ma collègue des Chutes-de-la-Chaudière a posé une question sur un contrat de services professionnels de 6 000 000 \$ en termes de surveillance, et ce contrat a été un contrat négocié et non pas par appel d'offres. Alors, il y a une disposition qu'on m'explique, là, dont je prends connaissance: lorsqu'il y a un appel d'offres pour des services professionnels d'au-delà de 200 000 \$ pour la confection des plans et devis, le ministère peut négocier la surveillance avec la firme de professionnels. Alors, c'est une excellente question à resoulever, puis je pense que ça va faire partie de nos interrogations, parce que, un coup qu'on a passé la queue du dragon, le dragon arrive par la suite.

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

**M. Dufour:** J'ai trouvé que c'était une bonne question.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait nous indiquer à quel moment le stationnement de Stoneham a été fait et quel était l'objectif? Quel était l'objectif du ministère et à quel moment ça a été fait?

**M. Léonard:** Oui. Ce que nous constatons...

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Ça vient d'arriver, là, entre septembre et décembre.

**M. Léonard:** Ça a été fait au cours du mois de septembre.

**M. Middlemiss:** Et quel était l'objectif?

**M. Léonard:** L'objectif, c'était de faire des tests sur une sorte d'asphalte.

**M. Middlemiss:** Non. Pourquoi? Pourquoi des tests? Y avait-il quelque chose... Ce n'est certainement pas l'«ornière». On a la machine pour ça.

(Consultation)

**M. Léonard:** C'est une planche d'essai, qu'on me dit, pour vérifier la capacité de support et l'uni de surface.

**M. Middlemiss:** Ça, c'est pour améliorer la qualité de la pause et l'uni une fois terminé.

**M. Léonard:** On me dit que ça aurait été fait en septembre.

**M. Middlemiss:** O.K. D'accord. Non, non.

**M. Léonard:** Je vais vérifier à quelle date exactement.

**M. Middlemiss:** Non, non. Il me semble que c'est fort important, M. le ministre, parce que, si vous remarquez, des fois on fait du pavage sur des routes et ça coûte des millions. Après ça, on s'aperçoit quasiment que ce n'est pas uni du tout. Il me semble que les investissements pour vouloir voir de quelle façon on le fait, c'est certainement un bon placement, parce que, après ça, si le mélange, on sait comment le faire, on peut le placer, et ça améliore la qualité des travaux.

**M. Pinard:** Moins de boue, aussi, au printemps.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pense que, oui, l'objectif de vérifier si c'était un bon enrobé bitumineux, s'il avait des qualités particulières, moi, j'en suis, ça fait partie d'opérations de recherche et de développement, que j'appellerais. Très bien.

**M. Dufour:** Ça se fait partout, ça. Ça se fait dans toutes les constructions.

**M. Léonard:** Ce qui est un peu agaçant, c'est qu'on s'aperçoit que cela a été fait au bénéfice d'un privé plutôt que d'avoir été fait, dans le cas, pour le bénéfice, par exemple, ou d'une route du gouvernement

lui-même, quelque part, ou d'une municipalité. Il me semble que ça me paraîtrait plus correct de faire ça dans des endroits publics. On fera les vérifications. Je n'en suis pas quant à l'objectif même de la dépense, j'en suis sur certaines modalités qui avantagent certaines personnes.

**M. Middlemiss:** On pourrait vérifier la logistique aussi. Est-ce que c'était l'endroit le plus propice, près du chantier? Il y a toutes ces choses-là qui arrivent, aussi.

**M. Léonard:** Oui. On va vérifier ça.

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

#### Surveillance de travaux de construction (suite)

**M. Perron:** Oui, Mme la Présidente. Est-ce qu'on peut revenir sur la question de l'engagement des firmes d'ingénieurs qui préparent les plans et devis?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah oui!

**M. Léonard:** Oui.

**M. Perron:** Dans un premier temps, le fonctionnement réel, c'est qu'on passe par Rosalie, si j'ai bien compris, ce qu'on appelle communément le fichier central des fournisseurs...

**M. Léonard:** Oui.

**M. Perron:** ...de services.

**M. Léonard:** Professionnels, en l'occurrence.

● (16 heures) ●

**M. Perron:** Est-ce possible que, dans la majorité des cas, lorsqu'il y a une firme qui est engagée pour faire les plans et devis, c'est cette même firme là qui fait la surveillance?

**M. Léonard:** Oui. Bien, c'est ce que ça veut dire, parce que...

**M. Perron:** Donc, on négocierait avec le surveillant qui serait le même. Mais, lui, il a préparé les plans et devis, puis, très souvent, il y a des failles à l'intérieur de ces plans et devis. Ça fait que, quand il arrive à la surveillance, il pourrait y avoir un danger énorme à ce moment-là, si c'est lui qui fait la surveillance. Donc, c'est relié directement à l'ajout des coûts que pourrait comporter un certain contrat. Parce que, là, on touche non seulement la firme d'ingénieurs-conseils qui fait la surveillance, mais on touche aussi le contracteur qui, lui, a le contrat, puis on se ramasse avec des ajouts comme ceux qu'on vient de voir.

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

(Consultation)

**M. Perron:** Ça m'amène à une autre question, Mme la Présidente, en attendant peut-être qu'on puisse faire les recherches qui s'imposent. En 1994, il y a eu la création, sur la Côte-Nord, de la direction territoriale. Le bureau régional était, à ce moment-là, à Sept-Îles. Il a été transféré à Baie-Comeau avec le nouveau système établi par l'ancien gouvernement.

Ce que je voudrais savoir: Comment ça a coûté au ministère des Transports, ou à la SIQ, ou quelque part, je ne sais pas où, pour bris de contrat de location à Sept-Îles? Et comment ça a coûté pour déménager l'ensemble du bureau du ministère à Baie-Comeau?

**M. Léonard:** Est-ce qu'on peut faire la recherche pour la deuxième question?

**M. Perron:** MM. Desmeules et Lavoie pourraient peut-être vous répondre, ils étaient dans ce dossier-là.

**M. Léonard:** Sur la première question que vous posez, il a été coutume dans le passé que l'ingénieur, ou les ingénieurs, ou la firme de professionnels qui obtenait le contrat de confectionner les plans et devis assumait aussi la surveillance des plans et devis, puisqu'il les connaissait, qu'il connaissait bien les plans et devis, donc la surveillance s'assumait automatiquement. Ça apparaissait comme étant une suite logique des choses.

Par ailleurs, si on se retrouve dans des dépassements comme on voit à l'heure actuelle et, suite à l'étude qu'on fera, s'il apparaît qu'on doit faire ça autrement puis qu'on distingue les deux opérations, je pense qu'il ne faut pas hésiter à le faire, s'il y a des économies au bout et que la qualité des travaux soit la même. Bon. Je veux être très prudent là-dedans avant de m'engager.

Il reste que j'ai déjà assisté à des opérations où, sur concours, par exemple dans le domaine de l'architecture, des architectes faisaient des devis préliminaires, mais, en les faisant, ils renonçaient au droit de faire les plans et devis par la suite, parce qu'on voulait établir une distinction entre les deux. Ceci étant dit, il y avait certains inconvénients aussi, parce que de bonnes firmes refusaient de concevoir, de faire un dessin préliminaire, des devis préliminaires, parce qu'elles voulaient se réserver le droit de concourir sur la suite des choses.

En l'occurrence, j'ai l'impression, cependant, que, dans le domaine des routes, l'étape de confection des plans et devis est une étape très importante qui pourrait intéresser en soi, en elle-même, des professionnels, et la surveillance pourrait en intéresser d'autres. Je note la suggestion qui est faite présentement, puis on va l'intégrer à nos réflexions.

**M. Perron:** Et la deuxième question que j'ai posée, qui était dans un autre ordre d'idées?

### Bureaux régionaux

**M. Léonard:** Oui. Sur toute l'opération qu'on a appelée, disons, décentralisation ou régionalisation du ministère, j'ai demandé un rapport complet sur cette affaire. En tout cas, il est en voie d'être confectionné, il y a déjà une version préliminaire qui est là, puis nous voulons savoir ce qui en est et si les décisions qui ont été prises l'ont été judicieusement, par le passé. J'ai entendu beaucoup de critiques sur cette opération dans les régions, et je sais que les députés eux-mêmes en ont entendu parler. Ça a l'air que, dans certains cas, certains se sont trouvés lésés, alors que ceux qui ont été favorisés, évidemment, en ont peu parlé, comme toujours. Mais je reviendrai là-dessus avec un rapport ultérieurement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Orford. Oh! excusez-moi. M. le député de Duplessis.

**M. Perron:** Donc, si je comprends bien, Mme la Présidente, on ne peut pas me répondre aujourd'hui à savoir les chiffres que ça a coûté.

**M. Léonard:** Actuellement, non, je n'ai pas les montants précis sur la question qui s'est posée entre Sept-Îles et Baie-Comeau, présentement. Mais je suppose que ça fera partie de l'étude.

**M. Perron:** Bien, j'espère.

**M. Dufour:** Mais, tant qu'à y être, ce serait bon d'avoir tous les coûts de ces déménagements-là?

**M. Léonard:** Oui.

**M. Dufour:** Parce qu'il s'en est fait un peu partout.

**M. Léonard:** Oui. Mais la question est posée, là.

**M. Dufour:** Oui, oui. On peut lui donner la paternité, mais je suis certain qu'il n'est pas jaloux qu'on soit plusieurs pères. Ha, ha, ha!

**M. Perron:** Non, non. Si le ministre veut avoir une étude globale dans l'ensemble de cette opération-là que, moi, j'ai qualifiée d'opération sur le coin de la table, là... Je ne suis pas sûr qu'on a parlé aux bonnes personnes pour faire ça, de toute façon. Je pense que ça s'est réglé à l'intérieur d'un bureau de ministre bien plus que d'autre chose. Alors, à ce moment-là, je pense qu'une étude globale ça s'imposerait sûrement. Mais, en ce qui me concerne, moi, j'aimerais ça avoir les chiffres pour la Côte-Nord, parce qu'il y a eu des chambardements énormes qui ont été faits au niveau du personnel lui-même.

**M. Léonard:** Dès qu'ils seront disponibles, je les déposerai à la commission, on vous les fera parvenir, pour ce qui concerne la Côte-Nord. Évidemment, je sais qu'il y a beaucoup d'insatisfaction par rapport à cette opération. Il ne faut pas non plus, cependant, gérer le passé. D'un travers à l'autre, ça pose ses propres problèmes.

**M. Dufour:** On peut s'en inspirer, M. le ministre.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Perron:** Mme la Présidente, sur cette question-là, moi, personnellement, j'étais en maudit, dans le temps, et je suis toujours en maudit. Mais je sais une chose, par exemple, c'est que ça a coûté tellement cher au gouvernement qu'on n'est pas pour recommencer à déshabiller Baie-Comeau pour habiller Sept-Îles. Ce n'est pas ça qui est le but. Mais je veux savoir comment ça a coûté, pour ne pas dire d'autre chose.

**M. Léonard:** C'est bien.

**Une voix:** Ça soulage.

**M. Perron:** Ça me soulage, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Orford.

**M. Léonard:** Juste avant, si vous me permettez.

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

**M. Léonard:** C'est parce que j'ai eu des précisions sur le 6 000 000 \$ de surveillance. Alors, on me dit ici que cela aurait servi à la surveillance de quatre contrats, dont trois à Diorio, comme je l'ai dit tout à l'heure, et l'autre, 12 000 000 \$, pour un total d'environ 25 500 000 \$. Mais il y aurait deux contrats à venir, pour 26 000 000 \$. Donc, l'ensemble des travaux serait de 56 000 000 \$ et l'ensemble des coûts de surveillance dépasserait cependant les 10 %. Là, on serait autour de 12 %.

À ce jour, il y a eu 2 000 000 \$ de dépensés, sur les 25 000 000 \$, de surveillance, mais les travaux ne sont pas finis.

**M. Dufour:** Mais est-ce que vous voulez dire que la réponse que vous donnez, elle est finale, ou si vous voulez regarder un petit peu plus? Ça répond à toutes...

**M. Léonard:** Sur le 6 000 000 \$?

**M. Dufour:** Oui.

**M. Léonard:** Ce sont les chiffres qu'on me donne. Si on veut les chiffres précis... Les deux contrats

à venir ne sont pas encore donnés, mais on les estime à 26 000 000 \$. Il reste que la question de principe qui a été posée, c'est celle de savoir si on négocie la surveillance sur un contrat qu'on a accordé pour confectionner des plans et devis par appel d'offres. Ça, je pense que c'est une excellente question qu'a posée le député de Saint-Hyacinthe.

**M. Dufour:** Mais vous admettez que les contrats ne sont pas donnés puis qu'ils sont évalués, les 10 %. C'est quoi, la «game», là? Moi, je voudrais bien savoir. On dépense de l'argent d'avance ou on engage les crédits?

**M. Léonard:** Le contrat est négocié, mais les sommes ne sont pas versées. Elles seront versées sur facturation.

**M. Dufour:** Oui, mais toujours à la même firme.

**M. Léonard:** Oui, toujours à la même firme.

**M. Dufour:** Oui, mais c'est le gouvernement qui est poigné, là.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Dufour:** Moi, en tout cas, je vous le dis, là, j'aimerais qu'on aille un petit peu plus loin dans notre questionnement.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Dufour:** Écoutez un peu, là, les contrats ne sont pas donnés, c'est une évaluation, puis déjà on a des engagements de crédits. Ça fait que, moi, je ne pense pas que les gouvernements, même s'ils sont appelés à changer... Ils n'ont pas le droit d'engager pour engager, là.

**M. Léonard:** C'est un contrat négocié pour...

**M. Dufour:** Ce ne sont pas des pinottes, ça, dont on parle, là.

**M. Léonard:** ...6 000 000 \$. C'est beaucoup.

**Une voix:** Sur un contrat global de 58 000 000 \$.

**M. Dufour:** Tabarnache!

**M. Léonard:** Oui, 51 500 000 \$.

**Une voix:** Négocié?

• (16 h 10) •

**M. Léonard:** Oui. On a négocié un contrat de surveillance de travaux de 6 000 000 \$ sur six contrats

totaux, 51 500 000 \$. Il y en a deux qui sont encore à venir à l'intérieur des six.

**Une voix:** Est-ce que la règle...

**M. Perron:** Mme la Présidente...

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

**M. Perron:** Lorsqu'on regarde, par exemple, le fameux contrat à Lafarge, dont on a parlé cet avant-midi, à Francon-Lafarge, où il y a eu un dépassement de l'ordre de près de 2 000 000 \$, 1 679 635 \$, dans la soumission, lorsqu'on marque: Coût du contrat, 7 344 656,85 \$, est-ce que, à l'intérieur de ce montant-là, il y a le fameux 10 % d'imprévus ou si c'est le contrat réel?

**M. Léonard:** Le numéro de l'engagement, s'il vous plaît.

**M. Perron:** Ici, le numéro de l'engagement, le numéro séquentiel 009, mai 1994.

**M. Léonard:** Le 009, c'est le cahier de ce matin, ce n'est pas celui-là?

**M. Perron:** Le numéro de contrat: 5371-93-0909.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Et l'engagement, c'est quel numéro?

**Une voix:** C'est l'engagement 9 de mai 1994.

**M. Perron:** Oui, j'ai l'impression...

**M. Léonard:** On va revenir. Si on veut me donner quelques instants, on va aller chercher le cahier.

**M. Perron:** Oui.

(Consultation)

**M. Léonard:** Mme la Présidente, est-ce que je peux demander...

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

**M. Léonard:** ...au député de Duplessis de revenir parce que j'ai l'engagement devant moi. Le contrat initial a été de 7 344 656 \$.

**M. Perron:** Oui, c'est exact.

**M. Léonard:** Et des dépassements, en ce qui concerne les variations des quantités, de 967 732 \$, et il

y a un avenant au contrat de 706 902 \$. C'est ça? Dépassement total, 1 674 635 \$, pour 9 019 000 \$ au total.

**M. Perron:** Oui.

**M. Léonard:** Alors, la question?

**M. Perron:** La question: Dans le 7 344 656 \$, est-ce que ça, c'est le contrat soumissionné ou si on ajoute à ça le fameux 10 % d'imprévus?

**M. Léonard:** C'est le contrat soumissionné.

**M. Perron:** Le contrat soumissionné.

**M. Léonard:** Donc, c'est le montant signé, et le ministère, dans sa prévision, met 10 % de réserve.

**M. Perron:** Le ministère lui-même.

**M. Léonard:** Pour imprévus, oui.

**M. Perron:** Ça m'amène à une autre question. Quand le ministère prépare à l'interne l'évaluation des coûts d'un tronçon de route où le ministère arrive à 12 500 000 \$, disons, est-ce que les chiffres du ministère sont connus par le contracteur lorsque vous allez en soumission?

**M. Léonard:** Oui, ils sont connus parce que le ministère, en faisant l'appel d'offres, demande un bon de garantie de 10 %, un dépôt.

**M. Perron:** Sur l'évaluation du ministère.

**M. Léonard:** Sur l'évaluation du ministère. Mais, ça, tout le monde est sur le même pied là-dessus.

**M. Perron:** D'accord.

**M. Léonard:** Alors, quelqu'un peut très bien soumissionner en bas ou en haut, mais il ne sait pas ce que ses concurrents vont faire. Donc, là-dessus, le montant est connu, oui, l'estimation du ministère est connue.

**M. Perron:** Parce que, là, si on regarde le contrat dont on vient de parler, à Lafarge, Francon-Lafarge, c'est que le 10 % qui était prévu par le ministère a été largement dépassé, parce que, là, on part de 734 465 \$ d'imprévus possibles et on se ramasse à 1 000 000 \$ de plus.

**M. Léonard:** C'est 20 %. Ça dépasse le 20 %, parce que...

**M. Perron:** Ça fait 21 %.

**M. Léonard:** ...le dépassement total est de 1 674 000 \$ sur un contrat initial de 7 000 000 \$. C'est au-delà de 20 %.

**M. Perron:** C'est ça.

**M. Pinard:** Dans un cas semblable, est-ce que la surveillance a également une augmentation, est-ce que ça suit?

**M. Léonard:** Oui.

**M. Pinard:** C'est automatique?

**M. Léonard:** S'il y a des travaux additionnels...

**M. Pinard:** C'est automatique.

**M. Léonard:** ...oui.

**M. Pinard:** La règle du 10 % s'applique?

**M. Léonard:** Non, c'est facturé selon les travaux.

**M. Pinard:** Pour la surveillance?

**M. Léonard:** C'est facturé selon les travaux, ce n'est pas le 10 %. Mais, si vous avez, comme là, avenant au contrat, c'est des travaux additionnels, vous avez très probablement une addition aux services professionnels. Je n'ai pas l'engagement devant moi, mais vous allez l'avoir.

En ce qui concerne la variation des quantités, il y a peut-être du travail additionnel, mais il me semble que ça devrait être moins important, parce que ce n'est pas un changement à la nature même du contrat.

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

**M. Middlemiss:** Dans ce contrat, quelles sont les raisons qui ont justifié ce supplément?

**M. Léonard:** Bon, ce qu'on me dit comme justification ici...

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Léonard:** ...sous-évaluation des matériaux requis lors de la conception. Donc, à la conception, il y a une sous-évaluation. Cette erreur est attribuable à des erreurs du programme informatique CEAL. C'est le programme informatique qui a fait les erreurs. Bon.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Léonard:** Et les travaux imprévus découlent aussi de ces erreurs. En tout cas, c'est l'explication qu'on donne ici. Je pense qu'on va aller plus loin que ça, parce qu'on veut savoir pourquoi un logiciel... On va le remettre en cause, le logiciel, s'il fait des erreurs de 1 600 000 \$.

**M. Middlemiss:** Donc, ça veut dire que, lorsque l'entrepreneur a soumis, il a soumis sur les quantités qui avaient été indiquées, mais ils se sont aperçus qu'il y en avait plus que ça dans l'exécution. C'est un peu ça, là?

(Consultation)

**M. Léonard:** Je peux vous donner lecture d'un rapport particulier sur cette question...

**M. Middlemiss:** D'accord, oui.

**M. Léonard:** ...si vous me permettez. Alors, ce rapport est signé d'un ingénieur, M. Jean-Marc Desrochers. «Des variations significatives de quantités ont été enregistrées sur ce contrat, notamment en déblai deuxième classe, emprunt de classe A, granulats concassés 56-0 et granulats concassés 20-0. Le ministère a décelé cette tendance dès le mois d'août et a cherché à en trouver les raisons. Il est apparu très rapidement que des différences, par rapport à la situation prévue, ont été rencontrées en chantier, plus particulièrement en altimétrie, différence de niveaux. Les trois intervenants principaux ont donc été appelés à identifier les causes de cet état de fait, dans un premier temps, et à trouver des mesures de mitigation, si possible.

«Les rapports du service de l'arpentage et de la géomatique, d'une part, et du surveillant, le consortium Soprin-Pellemon, d'autre part, confirment la validité de l'arpentage effectué par l'un et l'autre intervenant. Il appert que la seule cause plausible des différences enregistrées pourrait trouver son origine dans le traitement informatique des données par le programme CEAL à l'époque de la conception. En effet, ce programme ne validerait pas automatiquement la présence de données du terrain naturel, ce qui a pu entraîner des calculs erronés.

«Cette particularité de ce programme n'a été décelée que récemment, soit après que les plans et devis de la route 132 avaient été complétés et est prise en compte dans les traitements effectués depuis lors. La nature de ce problème a entraîné que des sections où le pavage était prévu être conservé ont dû être rebâties à neuf, considérant que des éléments nouvellement construits constituaient une contrainte en élévation incontrournable.

«Il importe, en terminant, de préciser que les coûts additionnels que ce problème a générés auraient de toute façon dû être encourus quand même pour l'essentiel, puisqu'il s'est agi d'une sous-évaluation au niveau des quantités initiales. L'état des lieux aurait en effet imposé de conserver sensiblement la même géométrie que celle qui fut réalisée.»

La question qui reste cependant, lorsqu'on examine ce rapport, c'est: Si les autres soumissionnaires avaient réalisé qu'il y avait des défaillances de cette nature ou, en tout cas, si les données avaient été correctement énoncées, qu'est-ce qui serait arrivé dans le cas des autres soumissionnaires? Bon. Je vous ai lu ce rap-

port particulier. Il reste quand même que je me pose des questions sur le programme CEAL. En tenir compte, de ces défaillances, après pour refaire des plans et devis, je pense que ça pose des problèmes.

**M. Pinard:** Ou ça dénote des problèmes.

**M. Léonard:** Oui, ça dénote des problèmes, en effet.

• (16 h 20) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Orford.

#### Construction de toilettes en bordure de l'autoroute 55, dans l'Estrie

**M. Benoit:** Oui. M. le ministre, la programmation que vous nous avez fait parvenir au mois de décembre pour nos circonscriptions respectives, bon, j'ai pris connaissance de ça. Il n'y en a jamais assez, c'est bien sûr. Et vous nous demandiez, dans une lettre attachée à cette programmation-là, de vous revenir si nous étions d'accord ou pas d'accord, finalement, avec la programmation en question.

Alors, je n'étais pas d'accord avec une partie de la programmation et je l'ai indiqué à votre attaché politique, lui demandant de me revenir avec une réponse. Je réalise maintenant que ça fait au-delà de six semaines et un peu plus et je n'ai toujours pas de réponse. Hier, j'en ai parlé au maire de cette municipalité-là, du projet que vous proposez. J'en ai parlé aussi à d'autres intervenants, et, en l'occurrence, ici, on parle d'une construction de toilettes, de toilettes sur le long de la route 55, au montant de 390 000 \$, là, j'ai les documents devant moi.

Alors, au moment où on se parle, dans l'Estrie, on est après essayer de fermer une couple d'urgences, on est après fermer ou essayer de fermer une pisciculture. Il y a toutes sortes d'affaires que le nouveau gouvernement est après essayer de...

**M. Dufour:** Mme la Présidente, j'ai voulu tout à l'heure...

**La Présidente (Mme Bélanger):** «C'est-u» dans les engagements, ça?

**M. Benoit:** Oui, oui, absolument. Absolument. Alors, ce que je veux savoir de la part du ministre, étant donné qu'il n'y a pas grand monde qui est d'accord avec ça chez nous et qu'on n'a pas de réponse de votre ministère, suite à la demande que vous nous aviez demandée, quelle est votre intention vis-à-vis d'une construction de toilettes sur le long de... C'est écrit: Programmation approuvée: 390 000 \$. C'est l'engagement 6173-96-09050.

Bon, en tout cas, je passe les détails. Hier, j'ai rencontré le maire, qui, lui, ne veut rien savoir de ça. Il me dit que ça va être un endroit de problèmes éventuels

— c'est juste entre Saint-Élie et Sherbrooke — il ne veut rien savoir de ça. Et je suis un peu surpris, là, avec les coupures. Le maire en question a des problèmes avec une école dans le milieu de sa ville, il a des problèmes de sécurité importants...

**M. Perron:** Envoyez le 390 000 \$ dans mon comté!

**Une voix:** On va régler ça, nous autres.

**M. Benoit:** Oui, c'est ça, exactement. Alors, Mme la Présidente, à Saint-Élie, on a des problèmes importants de sécurité. Il y a une immense école dans le milieu du village, face à une courbe, et, franchement, on aimerait mieux avoir ces sommes d'argent là, ce 390 000 \$, sur la sécurité. J'ai le président du syndicat de l'Estrie aussi qui m'a fait des représentations pour un autre village.

**M. Perron:** Mme la Présidente...

**M. Benoit:** Mme la Présidente, j'ai écouté depuis le début de l'avant-midi ces gens-là, j'ai écouté sans dire un mot, j'ai été très patient, très patient. J'ai écouté M. Garon pendant cinq ans dire à peu près n'importe quoi. Mme la Présidente, c'est la première fois que je parle dans une commission sur le réseau routier. Je suis surpris, parce qu'on essaie de me bâillonner. Je comprends qu'on veuille bâillonner toutes sortes de monde au Québec, mais ils ne me bâillonneront pas, moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant! Un instant! Laissez-lui la parole. On va voir où il veut en venir. S'il vous plaît!

**M. Dufour:** Bien oui, mais tu vois bien qu'il est complètement hors d'ordre. Tu m'as ôté les réserves fauniques, les Laurentides... Ça ne marche pas.

**M. Benoit:** Alors, Mme la Présidente, ce que je veux savoir du ministre... ce que je veux savoir du ministre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il a une question à poser.

**M. Benoit:** Si je ne peux pas le faire ici, je le ferai en conférence de presse demain. Des toilettes de 400 000 \$, au Québec, on a les moyens de se payer ça? S'il y a des gens qui veulent me bâillonner, Mme la Présidente, demain, on sera dans les médias à la grandeur du réseau, et le ministre défendra des toilettes de 400 000 \$, au Québec, par les temps qui courent. Il essaiera de défendre ça, lui, si ces gens-là ne veulent pas me laisser parler ici aujourd'hui!

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Orford, posez votre question.

**M. Benoit:** Oui. Alors, la question que je veux avoir du ministre... la réponse, c'est: Je voudrais voir ces études qui amènent le ministre à approuver une affaire comme ça. Qui a demandé ça? Qui a demandé ça, alors qu'il y a cinq stations d'essence et des dépanneurs sur ce coin de rue là? C'est à la sortie de la route 220 et de la 55, ou de la 10, là, vous l'appellerez comme vous voudrez, c'est la même affaire. Alors, moi, j'aimerais voir les études là-dessus, j'aimerais qu'on me dépose les études, Mme la Présidente, qui ont approuvé une affaire comme ça, alors que le maire est contre, les deux maires probablement, si on parlait à celui de Sherbrooke, il serait aussi contre, alors que la sécurité publique nous dit qu'elle ne veut pas avoir ça là, que ça va être un problème comme à Joliette, comme à Saint-Hyacinthe, que, ces histoires-là, ils n'en veulent pas dans le coin. Alors, qu'est-ce qui fait qu'un ministre a approuvé ça?

Moi, je me dis, écoutez, la solution n'est pas compliquée. Dans la même ville, on a un problème de sécurité en avant de l'école. Dans une autre ville, tout près, à Sainte-Catherine-de-Hatley, on a un autre problème de sécurité avec des centaines d'enfants. Prenons ce montant d'argent là.

Et, moi, je ne voulais pas en parler ici, M. le Président, mais j'ai fait toute une campagne électorale en disant que je retournerais tous mes appels dans la même journée. Quand ça prend six semaines pour avoir un retour d'appel d'un bureau de ministre, c'est dans mon droit de poser les questions au ministre directement. Qu'on essaie de m'en empêcher, ici, aujourd'hui! J'ai posé cette question-là à l'attaché politique au mois de décembre et j'attends toujours la réponse.

Alors, la question: Est-ce qu'on peut déposer les études? Qui a demandé une affaire comme ça? Et comment pouvons-nous, au Québec, en 1994, dans des périodes de restrictions budgétaires épouvantables, aller approuver une affaire comme ça?

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

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pense que le député confond l'étude des crédits avec l'étude des engagements, l'examen des engagements financiers. Je pense que ce qui a été fait au mois de décembre, c'est qu'avant de prendre des décisions sur la programmation de la voirie, en particulier, et dans chacun des comtés, nous consultons les députés, puis nous enregistrons ce qu'ils ont à nous dire là-dessus. Alors, c'est ce que nous faisons.

Je suppose que le député d'Orford... Il a dit qu'il avait téléphoné à mon cabinet. On a enregistré qu'il était contre et, donc, on va en tenir compte éventuellement. Est-ce que, à ce moment-ci, je lui dis: Oui, nous lui donnons raison ou non? Lui, peut-être qu'il trouve que ce n'est pas important, des toilettes le long des autoroutes, mais d'autres citoyens trouvent que c'est important lorsqu'ils viennent des États-Unis, par exemple, et puis qu'ils veulent aller dans une salle de bain.

Maintenant, s'il a des raisons... Quand il dit qu'il y a des stations aux carrefours, je pense que ça peut être pris en considération. Ça, je ne dénie pas ça présentement. Si on me démontre que ça n'a pas de sens de le faire puis que ça a été proposé, bien, je vais voir au ministère. Pour l'instant, moi, j'en suis à l'examen des engagements financiers, pas à l'étude des crédits, mais il n'y a rien de coulé dans le béton présentement, c'est le cas de le dire actuellement. Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** De toute façon, M. le ministre, si ça se réalise, on va l'avoir dans les engagements futurs.

**M. Léonard:** Oui, on va l'avoir aux crédits.

**M. Benoit:** Mme la Présidente...

**M. Léonard:** Je note son opinion par rapport à la question. Je ne sais pas s'il y a des études au ministère là-dessus. Ça doit. Normalement, lorsque le ministère fait un investissement de 400 000 \$ ou presque, ce n'est pas une décision qui est prise sans qu'il y ait des besoins exprimés.

**M. Benoit:** Est-ce qu'on peut voir, M. le ministre, ces études-là?

(Consultation)

**M. Benoit:** M. le ministre semble dire que je confonds les documents. Quelque chose que je ne confonds pas depuis que je suis en politique, c'est le pouvoir de dépenser des payeurs de taxes. Ça, je ne l'ai pas confondu depuis que je suis en politique. Que j'aie confondu un document avec un autre, là, je ne perdrai pas de sommeil là-dessus ce soir, je vais vous le dire tout de suite, je vais vous donner ma réponse là-dessus. Mais le pouvoir de dépenser du citoyen, on ne peut pas aller plus loin.

Et, quand je vois qu'on veut dépenser 400 000 \$, 390 000 \$ exactement, j'ai bien de la misère. Quand je fais part de ça au bureau du ministre et que je leur demande de me revenir, qu'il se passe au moins six semaines, possiblement sept, puis je n'ai pas de réponse, ça m'inquiète. Ça m'inquiète d'une façon importante.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, là, je demanderais au député de prendre sur lui un peu. On parlait de la programmation qui compte à partir du 1er avril, donc de l'an prochain; c'est de ça dont on parle. Puis, nous l'avons consulté. Il devrait en prendre note que nous l'avons consulté, on lui a demandé son avis, même si... Bon. On lui a demandé son avis.

Maintenant, à ce qu'on me dit ici, c'est une demande du milieu qui date de quatre ou cinq ans, mais, s'il y a des avis à l'effet que ce n'est pas nécessaire, on va dire, bon, on prend l'avis du député, il représente une circonscription électorale, puis, bien, il y a beau-

coup d'autres demandes ailleurs. Je peux juste vous dire ça. Alors, je note, j'ai très bien noté sa proposition.

**M. Benoit:** Ce que je veux dire au ministre, dans la lettre qu'il nous faisait parvenir, le ministre nous indiquait de lui faire part à quel autre endroit, dans notre circonscription, on voulait faire des changements. Alors, je lui indique qu'il n'est pas question que cet argent-là vous le sortiez du comté d'Orford pour l'envoyer dans le comté de Duplessis.

J'ai clairement indiqué à votre personnel qu'il y avait des problèmes de sécurité dans ce coin-là et qu'on devrait regarder ces aspects-là. C'est pour ça que j'ai appelé à votre bureau. De un. De deux, si ces demandes ont été faites il y a quatre, cinq ans par le milieu, il n'y avait pas, à l'époque, de station d'essence, il n'y avait pas de dépanneur à cette intersection-là. Il est surprenant, à ce moment-là, que, cette même demande, on ne soit pas capable de l'évaluer ou de la mettre au jour le jour. Je veux dire, dans les cinq dernières années, dans la région périphérique de Sherbrooke, qui est en pleine explosion, cette demande-là, si elle était bonne il y a cinq ans, je suis un peu surpris de voir qu'on n'est pas capable de la réévaluer et qu'on la mette dans la programmation.

**M. Perron:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait revenir aux engagements financiers?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Léonard:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, je pense que les représentations du député d'Orford ont été faites et, si vous le permettez, on...

**M. Léonard:** Je veux simplement faire juste une remarque.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

• (16 h 30) •

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je fais une remarque. Les enveloppes de comté, en termes de voirie, ne sont pas des enveloppes fermées. Alors, s'il y a un besoin qui n'est pas essentiel, on le mettra sur des besoins essentiels, puis je pense que ça appartient au ministre d'en juger, puis à ses fonctionnaires de regarder les représentations qui sont faites, mais c'est eux qui vont faire des propositions en conséquence.

**M. Benoit:** Mme la Présidente, j'inviterais le ministre à relire la lettre qu'il nous avait attachée, ou son attaché politique, qui était attachée à la programmation. Il était clairement indiqué qu'on pouvait leur indiquer où on pouvait réaménager ces sommes d'argent là à l'intérieur de notre circonscription électorale. Alors, c'est ce que je fais aujourd'hui, et je l'invite à relire la lettre qui a été signée par lui ou son personnel, au mois

de décembre, quand ils nous ont fait parvenir la programmation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais il y a une chose, M. le ministre, qu'on nous a dite aussi, c'est que ça dépend des enveloppes, parce que les enveloppes sont séparées.

**Une voix:** Madeleine, Francis a demandé la parole.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**Une voix:** Robert a demandé la parole aussi.

**M. Dufour:** Le principe de l'alternance.

**M. Middlemiss:** On va voir combien ça fait de temps. Il me semble qu'avec le temps du ministre puis les autres, là, ils ont occupé pas mal plus de temps que nous autres.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'est ça aussi...

**M. Middlemiss:** On va vérifier le temps, là, parce qu'on était d'accord.

**M. Dufour:** Vérifiez le temps. Je n'ai pas d'objection.

**M. Middlemiss:** Bien, allez-y.

**M. Dufour:** Je comprends...

**M. Middlemiss:** Moi, j'ai des questions spécifiques.

**M. Paquin:** Mme la Présidente, une question d'ordre. C'est que les réponses du ministre ne font pas partie du temps qui est donné à chaque intervenant. Il y a une décision très claire là-dessus. Alors, je voudrais porter à votre attention que, si vous mesurez le temps, vous devez mesurer les temps de parole de chaque intervenant.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça, la secrétaire sait faire son travail, puis c'est ça qu'elle va nous donner.

**M. Paquin:** Mais je porte à votre attention quand même la décision ici...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Paquin:** ...qui a été rendue le 26 mars 1986...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Là, il n'est pas question de ça.

**M. Paquin:** ...et qui précise que le député a un temps...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...on n'a pas à vérifier, M. le député de Saint-Jean. On ne fera pas un débat là-dessus. La secrétaire va vérifier le temps qui est imparti à chacune des formations politiques, puis elle va nous donner l'heure juste.

**M. Paquin:** J'ai une question...

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce qu'on peut avoir une suspension, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, pour calmer les esprits, je vais suspendre quelques minutes.

**M. Léonard:** O.K. C'est bien, ça.

(Suspension de la séance à 16 h 32)

(Reprise à 16 h 47)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Nous sommes toujours sur le même sujet, l'étude des engagements financiers. Alors, j'espère que les esprits sont un peu calmés.

**M. Dufour:** Vous pensez?

**M. Léonard:** C'est le député d'Orford qui s'est réveillé.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Benoit:** Le député d'Orford qu'on n'a pas voulu laisser parler, Mme la Présidente.

**M. Léonard:** Oh, mon Dieu!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Tout le monde...

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a de l'indiscipline ici. Alors, pour établir le temps de chacune des formations politiques, le parti ministériel, 31 min 23 s, et le parti de l'opposition, 26 min 46 s. Et, si on calcule le temps du ministre qui a répondu aux questions de l'opposition, ça fait 2 h 28 min 14 s.

**M. Léonard:** Pour les deux, opposition...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour les deux.

**M. Léonard:** ...et parti gouvernemental.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour le parti gouvernemental, 6 min 46 s, le ministre.

**M. Middlemiss:** Il y a des questions à huit volets.

**M. Léonard:** Six minutes?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Des questions à huit volets, ça prend de quoi à répondre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 26 min 46 s. Alors, il y a deux heures pour l'opposition puis 26 minutes pour...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est-à-dire, deux heures...

**M. Léonard:** Non, non, mais j'ai répondu deux heures à l'opposition. Je vous ai répondu...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, deux heures aux ministériels et 26 min 46 s à l'opposition.

**M. Léonard:** Ah! Eh bien!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. De toute façon, écoutez, on est des adultes, puis on pose des questions. Mais, entre les députés, il y a cinq minutes...

**Une voix:** D'écart.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...26 à 31, 26 min 46 s, il y a 5 min 23 s...

**M. Dufour:** À l'avantage...

**M. Léonard:** De décalage.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...à l'avantage...

**Une voix:** Du côté ministériel.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...des ministériels.

**Mme Carrier-Perreault:** On va lui laisser cinq minutes.

**Une voix:** C'est le contraire que vous avez dit tout à l'heure.

**M. Léonard:** Oui, oui, c'est ça.

**Des voix:** Oui, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, là, écoutez, si vous n'écoutez pas, ce n'est pas mon problème.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dufour:** C'est vrai que vous avez dit le contraire, madame.

**Une voix:** Vous avez dit le contraire, madame.

**M. Léonard:** On en est où, madame?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, qui a demandé la parole? M. le député...

**M. Dufour:** Moi, je l'avais demandée.

• (16 h 50) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac, il va prendre ses cinq minutes.

**M. Middlemiss:** Oui, l'engagement 28 du mois... c'est marqué septembre, mais c'est août 1993. Construction de deux ponts et la chaussée de la route 138, dans la municipalité de Havre-Saint-Pierre, comté de Duplessis, sur une longueur de 22,8 km. Le coût total était de 9 000 000 \$ et quelque chose. Est-ce que ce contrat-là est exécuté?

(Consultation)

**M. Léonard:** Oui, il est terminé. Il s'est terminé le 28 novembre 1994.

**M. Middlemiss:** Donc, vu qu'il reste un autre tronçon à faire, est-ce qu'une des conditions...

**M. Léonard:** Excusez. Un instant, là.

**M. Middlemiss:** Ah!

(Consultation)

**M. Léonard:** On me dit que le contrat, dans son ensemble, est terminé, sauf 300 000 \$ de glissières de sécurité. Mais il resterait pour 300 000 \$ de travaux sur un contrat de 8 246 000 \$. Alors, je nuance ma réponse de tout à l'heure.

**M. Middlemiss:** D'accord. O.K. Oui.

**M. Léonard:** Mais elle est, dans son ensemble, exacte.

**M. Middlemiss:** Je sais qu'il reste un autre tronçon sur la 138, et l'autre tronçon ne pouvait pas être exécuté tant et aussi longtemps que celui-là, ici, n'était pas fait. Est-ce qu'on a l'intention de faire l'autre tronçon bientôt?

**M. Léonard:** Ça, c'est à voir aux crédits. Là, ça fait partie des crédits. Ce n'est pas des engagements financiers.

**M. Middlemiss:** Non, non, mais regardez, c'est que, maintenant qu'il est complété, le ministre pourrait certainement nous répondre. En tout cas, s'il ne veut pas nous répondre, on attendra aux crédits. On verra si, à ce moment-là, c'est inclus ou non.

**M. Léonard:** Je pense qu'il faut faire la distinction entre l'étude des crédits et l'examen des engagements financiers.

**M. Middlemiss:** Non, mais... Oui.

**M. Léonard:** Des crédits vont être déposés, comme nous devons le faire d'après la loi de l'Assemblée nationale, au plus tard le 31 mars. C'est à ce moment-là que l'ensemble des crédits est déposé. Ils seront étudiés dans les semaines qui suivent, avril et mai. Puis, en général, les crédits sont adoptés au mois de juin.

**M. Middlemiss:** Dans ce cas-là, Mme la Présidente, vu qu'il y a une programmation qui a été faite et que, chacun de nous, nous avons reçu de la part du ministre la programmation dans nos comtés, on ne présumera pas que les crédits vont être acceptés, mais est-ce que ça faisait partie de la programmation pour 1994-1995?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, j'ai transmis un projet...

**M. Middlemiss:** Ou 1995-1996?

**M. Léonard:** ...de programmation. C'est un projet. Il ne s'agit pas là de décision. Mais les députés, j'espère, apprécieront que nous voulions les consulter sur la programmation de l'année à venir. C'est dans ce contexte que nous avons distribué ces feuilles. Il ne s'agit pas d'une décision, et je pense que c'était très clair dans la lettre de transmission. Puis, nous, nous voulons donner voix au chapitre aux députés, quels qu'ils soient, de l'opposition ou du parti ministériel, mais ça ne veut pas dire que tout ce qu'il y a eu là-dedans va être fait. Il reste que c'est une indication d'intention, à ce stade-ci. Les décisions vont venir lorsque l'Assemblée nationale va autoriser les crédits.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui, c'est bien. O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous avez d'autres questions?

**M. Middlemiss:** J'en avais d'autres, mais je vais attendre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon.

**M. Middlemiss:** Que voulez-vous, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Maurice.

**M. Dufour:** Hein! On m'a manqué.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, vous êtes plus loin. Vous êtes dans l'autre page.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Pinard:** Moi, je voudrais...

**M. Léonard:** Oui.

### **Contrats négociés et contrats par soumissions publiques**

**M. Pinard:** Mme la Présidente, si vous me permettez, j'aimerais revenir sur une question d'information. C'est qu'il y a des contrats qui sont octroyés par soumissions publiques puis il y a des contrats qui sont octroyés par négociation. J'aimerais connaître à quel niveau que c'est par négociation et à quel niveau que c'est par soumissions publiques. Tout à l'heure, on a mentionné des contrats en deçà de 200 000 \$ au niveau des firmes qui faisaient la supervision des travaux, qui faisaient le contrôle des travaux, on parlait tout à l'heure de...

**M. Léonard:** La surveillance.

**M. Pinard:** ...la surveillance, on a parlé, entre autres, de 6 000 000 \$. J'aimerais connaître aussi quelle est la règle qui régit la question de ces firmes-là, des contrats de surveillance.

**M. Léonard:** Disons, Mme la Présidente, que je pourrais envoyer à tous les députés le règlement qui décrit ou qui prescrit les dispositions des appels d'offres et des contrats négociés. Ça, je pense qu'on pourrait faire ça. Étant donné que nous sommes dans une nouvelle Législature, ce serait une bonne chose que de le faire. Ça pourrait être fait ou par nous ou par je pense que c'est le Conseil du trésor. Mais, nous-mêmes, on pourrait le transmettre et puis vous pourriez prendre connaissance des différentes dispositions.

Il reste que l'objectif, la plupart du temps, c'est de procéder par appel d'offres. C'est la règle générale au gouvernement. Et puis même pour les honoraires professionnels ou les contrats de services professionnels, nous voulons y aller en appel d'offres parce que, dans l'ensemble, cela nous amène à des coûts moins élevés, donc à des économies substantielles pour l'ensemble du gouvernement.

Maintenant, il y a des questions pratiques aussi. Il y a des petits contrats qui se renégocient sur des bases

que nous connaissons bien, par exemple, des coûts unitaires d'asphalte de quantité et qui font qu'on négocie selon ces barèmes-là en général pour des petits contrats. Là, je réponds de façon générale.

(Consultation)

**M. Léonard:** Cela se fait pour des contrats d'asphaltage. Je pense que c'est en bas de 500 000 \$? C'est en bas de 500 000 \$, où l'on négocie le prix à partir d'un coût unitaire. Évidemment, une des données importantes, c'est la proximité de l'usine par rapport à des travaux. C'est sûr que quelqu'un qui est proche devrait arriver à des coûts moins élevés, puis ça fait l'objet d'une négociation.

**M. Pinard:** La norme, c'est 500 000 \$.

**M. Léonard:** C'est 500 000 \$. C'est une somme assez élevée.

**M. Pinard:** Un demi-million.

(Consultation)

**M. Léonard:** Ce qu'on me dit, c'est que, là où il y a vraiment de la concurrence, on va en appel d'offres. On peut aller jusqu'à 500 000 \$ sans appel d'offres dans les circonstances où il y a une usine unique, et qui est proche, et qui fait que le ministère peut escompter normalement de meilleurs coûts. Mais on peut aller en soumissions sur des montants beaucoup moins élevés que ça s'il y a deux usines assez rapprochées, deux, trois ou quatre, ça dépend. Là, ça dépend si vous êtes en milieu urbanisé où vous avez des chances d'en avoir probablement plus, alors qu'en milieu rural les distances entre les usines peuvent être assez grandes.

**M. Pinard:** Et au niveau des professionnels?

**M. Léonard:** On va en appel d'offres, on est obligés d'aller en appel d'offres, puis on y va de façon systématique à partir de 200 000 \$. En bas, on peut aller en appel d'offres, mais on peut aussi négocier si c'est plus facile. Mais je dirais personnellement que, comme règle générale, au ministère des Transports, nous entendons procéder par appel d'offres le plus possible.

**M. Pinard:** Merci.

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

**M. Middlemiss:** Sur ce sujet-là. En d'autres mots, c'est seulement où il y a beaucoup de concurrence, M. le ministre. Une des raisons pour lesquelles on a des contrats négociés en asphalte, c'est pour préserver du travail en région et empêcher qu'il y ait un monopole. Je pense que le système existe depuis longtemps. Il

me semble, et je suis totalement d'accord avec vous, que c'est dans l'intérêt, et vous l'avez dit vous-même que, des fois, c'est dans l'intérêt du gouvernement de négocier le contrat au lieu d'aller en soumissions publiques. C'est à cette occasion-là que le ministère juge à propos s'il devrait aller en soumissions ou aller en un contrat négocié. Est-ce que je peux conclure de ce que vous dites que vous regardez la possibilité de changer tout le système de contrats négociés en région ou si vous avez l'intention de le garder?

• (17 heures) •

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pense que l'objectif d'une administration publique comme la nôtre au départ, en tout cas du ministère des Transports, c'est d'avoir les meilleurs coûts possible pour réaliser les routes, les meilleurs coûts possible pour réaliser les routes. C'est sûr que, comme effet secondaire, lorsque l'on donne des contrats, ça peut être de créer de l'emploi dans la région, tant mieux, dans la mesure du possible. Mais il ne faut pas oublier comme règle générale sur le plan économique que plus les marchés sont ouverts, plus la concurrence existe, moins les coûts sont élevés. Ça, c'est une règle qui fait que, dans l'ensemble, les contribuables y retrouvent leur avantage parce qu'ils ont moins de taxes à payer si les prix sont moins élevés. Je crois qu'il faut admettre cette règle économique que plus il y a de concurrence, plus les prix devraient baisser, puis je pense qu'il faut en profiter.

Sur d'autres plans, oui, dans la mesure où ça peut aider des économies régionales à se supporter, je pense que c'est un objectif qu'il faut considérer. Mais, s'il y a des différences substantielles entre les contrats, les appels d'offres, puis que c'est de l'extérieur, je pense qu'il faut prendre la plus basse. Il faut que, même si on est en région, on soit concurrentiels. Et ce qu'il faut considérer, et que les contracteurs aussi doivent prendre en compte, c'est que, normalement, comme ils n'ont pas de coûts de transport ou des coûts de séjour ou de déplacement, ils ont, au départ, un avantage concurrentiel dans leur propre région. Et c'est à partir de là qu'ils peuvent se bâtir une clientèle. Mais, s'il faut aller encore au-delà de cela, bien, là, il y a des questions d'organisation qui se posent pour ces entrepreneurs-là. Je pense que c'est une loi de l'économie qui est bien connue.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je pense qu'il y a des études qui existent au ministère qui démontrent que le système de contrats négociés nous donne des prix réellement comparatifs avec nos voisins, l'Ontario et les États des États-Unis, et, en même temps, c'est que, d'une pierre deux coups, on obtient les meilleurs prix et on garde un peu l'activité en région. L'autre danger aussi, c'est certainement qu'en région, fort probablement, des fois, c'est les mêmes, les gens à qui appartiennent tous les bancs d'emprunt, les carrières, ainsi de suite, et, à ce moment-là, les gens de l'extérieur... Donc, on ouvre la porte pour des soumissions publiques. Le prix de la soumission publique pourrait être plus élevé qu'un contrat négocié. Et c'est un peu ça

le système qui existe et ça semble fonctionner très bien. En tout cas, ça, c'est la question que je voulais poser là-dessus.

**M. Léonard:** Disons...

**M. Middlemiss:** O.K.?

**M. Léonard:** Bien, si c'est une question...

**M. Middlemiss:** Oui, c'est une question, parce que la façon dont vous l'avez présenté en répondant pareil comme si, dorénavant, ce seraient toujours des contrats négociés... des contrats par soumissions publiques, et que tout le système qu'on a mis en place, des usines, de prix négociés, qui était établi à travers la province et qui semble avoir donné des bons... En d'autres mots, la population du Québec n'a pas payé plus cher pour le pavage et, en même temps, on a maintenu les régions. Toutefois, dans des régions comme Québec et Montréal, là où il y a beaucoup de concurrence, la voie des soumissions publiques pourrait peut-être donner un meilleur service à la population.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Léonard:** Mme la Présidente...

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

**M. Léonard:** ...je ne vous ai pas annoncé aujourd'hui que je mettais par terre un système de négociation de prix. Ce n'est pas ça. Mais il reste qu'il faut garder les yeux ouverts. Quelqu'un qui a un avantage concurrentiel va avoir tendance tout naturellement à l'exploiter au maximum. Tout le monde comprend ça. Je pense que ça s'admet. Donc, il ne faut pas non plus laisser aller à bride abattue les choses. À un moment donné, il faut toujours être capable de se confronter à la concurrence. C'est ça qui est la source de l'amélioration et de gains de productivité.

Donc, je n'annonce pas qu'on met par-dessus bord un système de prix négociés. Mais est-ce que c'est un système qui donne ses fruits? Si c'est oui, je n'ai pas de... Oui. Pour nous, on vise à avoir des coûts les meilleurs possible, les prix les meilleurs possible. À un moment donné, on négocie des prix, tant que le système va être le meilleur, je veux dire, oui, on aura des justifications de le maintenir. Mais il n'y a rien comme de se confronter à une concurrence externe, à un moment donné, pour se réveiller aussi. Il faut quand même le dire, puis je le dis de façon générale, sans avoir d'intentions malicieuses ni même précises quant à ce sujet. Mais ce que je dis au ministère, c'est qu'il faut réduire nos coûts. Nous aurons une enveloppe fermée. Il faut économiser, améliorer notre productivité, et je m'y tiens. Alors, il n'y a rien d'acquis de façon indéfinie.

Dans un système comme dans l'autre, je pense qu'il faut avoir les yeux ouverts.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'ai une petite question à poser sur l'enveloppe fermée. La présidente du Conseil du trésor a dit que chaque ministère aurait son enveloppe fermée. Au ministère des Transports, on sait qu'il y a des enveloppes spécifiques pour le décloisonnement, les couches d'usure, la construction. Le fait que le ministère va avoir une enveloppe fermée, est-ce que ces enveloppes fermées du ministère peuvent être ouvertes à l'intérieur...

**M. Léonard:** Oui, la contrepartie...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...à l'intérieur de la fermeture?

**M. Léonard:** Oui, oui. Non, c'est une excellente question, je le reconnais, de Mme la députée et présidente de la commission. C'est une excellente question. En contrepartie d'une enveloppe fermée, il y a beaucoup plus de liberté aux gestionnaires, à l'intérieur du ministère, de faire des virements d'un poste à l'autre, d'un programme à l'autre même. C'est ça. Il n'y a pas le cloisonnement qu'on avait auparavant. En tout cas, c'est l'orientation que nous avons prise comme gouvernement. Je la partage. Et donc nous avons plus de liberté à l'interne, au ministère, qu'auparavant. Par contre, l'enveloppe globale est fermée.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est bien, ça. Alors, M. le député de Saint-Jean.

**M. Dufour:** Hein!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je vous ai dit que vous étiez de l'autre bord de la page, vous.

**M. Paquin:** Moi, je voudrais poser une question sur...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

#### Entretien du pont de Québec

**M. Paquin:** Je voulais vous poser une question sur un lien interrives fort important dans la région de Québec, c'est-à-dire le pont de Québec lui-même.

**M. Léonard:** Le pont Pierre-Laporte ou le pont de Québec?

**M. Paquin:** Le pont de Québec.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Paquin:** Le 13 septembre 1949, il y a eu une entente fédérale-provinciale à ce sujet-là, une

entente qui finit en 2011. Actuellement, ce pont-là est une structure qui vieillit rapidement, qui vieillit peut-être trop rapidement. Il y a un rattrapage, qu'on dit, qui doit être effectué dans le but d'arrêter le vieillissement.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, quel engagement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, quel engagement c'est, ça?

**M. Paquin:** Je réfère au pont de Québec.

**M. Middlemiss:** Bon. Mais quel engagement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah! ce n'est pas dans les engagements, ça.

**Une voix:** La pertinence.

**M. Paquin:** Alors, la pertinence, c'est qu'il y a un engagement concernant le pont de Québec...

**M. Middlemiss:** Où?

**M. Paquin:** ...et ça, c'est entre Sainte-Foy et...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Non, non. Où ici, là? On sait où il est, le pont de Québec.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** C'est où, là?

**M. Middlemiss:** C'est quel engagement, quel numéro, Mme la Présidente?

**M. Paquin:** Je ne connais pas le numéro de l'engagement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Bien, là, ce n'est pas dans les engagements qu'on est en train d'étudier, je pense.

**M. Benoit:** Il y a un précédent aujourd'hui là-dessus, là.

**Une voix:** Pensez-vous?

**M. Middlemiss:** Il parle de 1949. On est en 1995.

**M. Paquin:** Oui. Écoutez, Mme la Présidente... Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Paquin:** ...je porte à votre attention qu'on est en train d'examiner les engagements, c'est-à-dire ce qui s'est passé dans un passé récent, dans les deux dernières années, concernant des structures, et, moi, je voudrais parler du pont de Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais on n'est pas dans les deux dernières années, on est de septembre 1993 à septembre 1994.

**Une voix:** Août 1993, hein!

**M. Léonard:** Effectivement, c'est une excellente question, je dois le dire.

**M. Middlemiss:** Ah oui! plantée. Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Nous versons annuellement au gouvernement fédéral 25 000 \$ par année. Donc, il y a un engagement à quelque part de 25 000 \$.

**M. Middlemiss:** Il est où?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais ils ne sont pas étudiés...

**M. Léonard:** Si vous me demandez quel numéro, je ne le sais pas, mais il est là.

**M. Paquin:** C'est à ça que je veux référer, moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ils ne sont pas étudiés, les engagements de 25 000 \$, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Ceux de 25 000 \$ et moins, on ne les étudie pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On ne les étudie pas.

**M. Middlemiss:** Ça passe. Vous venez de... Hum!

**M. Benoit:** Alors, c'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, si vous avez un autre engagement à parler, M. le député de Saint-Jean, je vous donne la parole.

**M. Paquin:** Moi, ce que...

**M. Léonard:** Vous pouvez parler sur un autre engagement, mais vous...

**M. Paquin:** Je ne veux pas parler du numéro de l'engagement, je veux parler de l'engagement sur le pont de Québec.

**M. Middlemiss:** C'est une question plantée. Laissez-lui donc poser la question pour que le ministre puisse descendre le fédéral encore.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, mais je regrette, là, ce n'est pas pertinent.

**M. Middlemiss:** Oui, laissez-le, c'est ça qu'il veut.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Tout à l'heure, vous avez crié que ce n'était pas pertinent, mais, là, ça ne l'est pas non plus.

**M. Paquin:** Non, tantôt...

**Mme Carrier-Perreault:** Mais, tout à l'heure, vous avez laissé aller, Mme la Présidente.

**M. Paquin:** Tantôt, Mme la Présidente, j'ai porté à votre attention qu'il s'agit...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il faut toujours protéger les minorités.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Une voix:** Je vous en félicite.

**M. Paquin:** Je porte à votre attention, Mme la Présidente, que, tantôt...

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'avise le député d'Orford que, s'il recommence, je ne le protégerai pas.

**M. Paquin:** ...il s'agissait d'un crédit et non d'un engagement. Moi, je parle d'un engagement que nous avons depuis plusieurs années et pour plusieurs années encore concernant le pont de Québec. Ce que je veux savoir, c'est concernant la volonté qu'a le CN de rouvrir l'entente afin de partager les coûts d'entretien et de réparation qu'il y a là-dessus. Je veux savoir la hauteur des coûts, le type d'engagement que l'on a à cet égard-là et quelles sont les intentions du ministère.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. M. le ministre. Le député de Saint-Jean est très tenace.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, oui, il y a eu cet engagement qui a été signé en 1949, qui dure jusqu'en 2011. L'évaluation des coûts pour mettre... Disons, au départ, une autre considération, le pont de Québec appartenait au gouvernement fédéral lequel l'a cédé récemment au CN, et le CN est en voie de céder lui-même une certaine partie de ses actifs, pour ne pas dire une très grande partie de ses actifs, et, évidemment, voudrait recéder, si je comprends bien, le pont de Québec ou, à tout le moins, voudrait qu'on partage les

coûts de réparation du pont de Québec ou de mise à jour. Ces coûts sont estimés actuellement, pour la mise à jour, pour le remettre en état, à 40 000 000 \$, ce qui est une somme considérable, et puis on estime, ou le CN estime... il voudrait que nous montions notre contribution, mais nous avons un contrat entre les mains actuellement. Par ailleurs, le fédéral tire toujours des impôts du Québec, alors il faudrait qu'il fasse face à ses propres responsabilités. C'est son pont, pas le nôtre.

**M. Benoit:** Mme la Présidente, sur le même sujet, si on a le droit, on va y aller. Quand on ne sera plus dans la Fédération canadienne, le pont va être où? Il va rester là.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Benoit:** Il va être la propriété du Québec, j'imagine, à ce moment-là.

**M. Léonard:** Ça, c'est dans six mois. Alors, dans six mois, nous aviserons de ce que nous ferons avec le pont de Québec, dans six mois ou un an à peu près, autour de là.

**M. Benoit:** Oui, mais, le pont, il va être la propriété du Québec en propre...

**M. Léonard:** À ce moment-là.

**M. Benoit:** ...cette journée-là...

**M. Léonard:** À ce moment-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien non, il appartient au CN.

• (17 h 10) •

**M. Benoit:** ...et on devra l'entretenir à 100 %, à ce moment-là.

**M. Léonard:** Nous ne sommes pas désintéressés par rapport à ce dossier. C'est pour ça que nous avons des discussions avec le CN. Mais le contrat est bel et bien signé, c'est 25 000 \$ par année.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait savoir qui a signé le contrat et à quel moment? Et les négociations qu'on mène présentement, depuis quand on négocie?

**M. Léonard:** Non, il n'y a pas de négociations.

**M. Middlemiss:** Bien, certain! Bien oui, oui!  
(Consultation)

**M. Léonard:** Mme la Présidente...

**Une voix:** Ce n'est pas fort pour une question piégée.

**M. Léonard:** C'est vous qui avez dit que c'était une question piégée. Je n'ai jamais parlé de ça avec le député de Saint-Jean jusqu'ici. C'est votre allégation, ça. Les questions piégées... Peut-être que, vous, vous étiez très habitués à vous faire planter des questions.

**M. Middlemiss:** Non, du tout.

**M. Léonard:** Ce n'est pas notre style actuellement.

**M. Middlemiss:** Non, nous autres, ils ne posaient pas de questions, ils laissaient l'opposition poser les questions, puis on donnait les réponses.

**M. Léonard:** Oui, mais on en posait, on en posait. Vous aviez de l'ouvrage quand vous étiez au gouvernement puis qu'on était dans l'opposition pour examiner les engagements financiers.

**Une voix:** Ah oui!

**M. Léonard:** Oui, oui. Mais, pour revenir au sujet qui nous occupe...

**M. Middlemiss:** La date.

**M. Léonard:** ...oui, vous demandez des choses très précises. Ça, je pense que ça prend un certain nombre de recherches.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Comme ce n'est pas dans les engagements, M. le ministre...

**M. Léonard:** C'est 1949, la date du contrat initial...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je m'excuse...

**M. Léonard:** ...mais, actuellement, il n'y a pas de négociations.

**M. Middlemiss:** ...vous avez laissé poser la question et la réponse relève de la question, à ce moment-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais il dit qu'il n'a pas la réponse.

**M. Middlemiss:** Non? D'accord.

**M. Léonard:** Non, il n'y a pas de négociations. Il y a des discussions sur l'état du pont, à l'heure actuelle, mais je ne les considère pas comme étant une négociation. Je ne les considère pas comme étant une négociation. C'est la responsabilité du fédéral d'entretenir son pont et d'y faire les réparations. C'est sa responsabilité. C'est lui qui tire des impôts

là-dessus du Québec lui-même. Non, qu'il l'entretienne, son pont!

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Garon disait qu'il tenait par la peinture.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on pourrait nous donner la date, à quel moment le contrat a été renouvelé, qui coûte seulement 25 000 \$ par année, avec le CN?

**M. Léonard:** C'est un contrat qui date de 1949 et qui court jusqu'en 2011.

**M. Middlemiss:** Non, non, ça a été renouvelé jusqu'en l'an 2011. Il me semble qu'il y a eu...

**M. Léonard:** On pourra vous faire parvenir la date.

**M. Middlemiss:** On va la rouvrir pour...

**M. Léonard:** Mais c'est toujours l'entente de 1949 qui comporte 25 000 \$. C'est la même entente. Il n'y a pas eu de nouveau contrat à ce sujet-là, à ce que je sache.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? M. le député de Duplessis.

**M. Paquin:** Je voudrais juste compléter ma question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député de Saint-Jean.

**M. Paquin:** C'est parce que, au moment d'examiner... Vous savez qu'il y a eu un projet de lien inter-régional rapide entre la rive sud et la rive nord. J'ai glané des informations, justement, concernant ce pont parce qu'une des options c'est de passer sur le pont avec un train à une certaine vitesse. C'est une des options pensables. Et, à cet égard-là, dans les notes que j'ai glanées, j'ai vu que... En tout cas, il y avait une note qui disait, à l'état du dossier, que le CN propose la réouverture de l'entente et un partage à 50 % des coûts d'entretien. On sait que ce serait important parce que le fédéral ne respecte pas sa partie de l'entente, à savoir d'entretenir son pont. Il ne l'entretient pas adéquatement, et, actuellement, il est en train de se dégrader rapidement.

Et on dit que le ministère des Transports du Québec a développé quatre scénarios qui ont été soumis au cabinet du ministre. Alors, c'est à cet égard-là que je me demandais quelle était la nature des scénarios. Alors, il ne s'agit pas de se lancer dans les crédits qui viendront, mais je voulais savoir quel est l'état exact, actuellement, de la situation dans ce dossier qui, finalement, s'est développé en 1994.

**M. Léonard:** Oui, quand vous dites...

**M. Paquin:** L'information que j'ai vient de la direction de Chaudière-Appalaches et elle date de décembre 1994.

**M. Léonard:** Oui, je sais. Je pense qu'on abuse, d'ailleurs, de l'expression «c'est sur le bureau du ministre». Je pense que, de façon générale — je le dis, c'est un message, et qu'on le prenne pour ceux qui disent cela — il y a beaucoup de dossiers qui sont supposés être sur mon bureau, mais qui sont souvent ailleurs que sur mon bureau. Je peux dire ça là, parce que les dossiers que j'ai, normalement je suis capable d'en faire état. Mais, quand on me dit que ce dossier-là est sur mon bureau avec quatre scénarios, ça, c'est une autre chose. Ça, non, ce n'est pas sur mon bureau.

Cependant, je sais qu'il y a des travaux qui portent sur le plan de transport dans la région de Québec, sur une desserte, une meilleure intégration des services de transport en commun rive sud-rive nord qui utiliseraient des voies réservées soit sur le pont de Québec, soit sur le pont Pierre-Laporte. Donc, je sais que ce plan de transport dans la région de Québec va bien, va bon train. Mon sous-ministre actuel, qui était sous-ministre adjoint région de Québec, avait fait un bon travail là-dedans, et c'est dans ce contexte-là que nous parlons d'une intégration des systèmes de transport, des liens rive sud-rive nord dans la région de Québec.

Mais cela, c'est une autre question que celle de l'entretien du pont de Québec. Mais c'est sûr que nous avons besoin du pont de Québec. Mais c'est un pont fédéral, c'est à eux à l'entretenir. Remarquez que, si on veut être bien sûr qu'il soit bien entretenu, bien, je propose à l'opposition de voter oui au référendum, puis nous allons prendre nos responsabilités. Là, ils seront sérieux avec eux-mêmes quand ils nous poseront des questions par rapport à ces actifs fédéraux sur le territoire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je dirais, M. le ministre, que vous n'êtes pas pertinent.

**M. Léonard:** Je suis très pertinent, je parle du pont de Québec et des liens rive sud-rive nord sur un équipement qui appartient, à l'heure actuelle, au gouvernement fédéral.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous parlez du vote référendaire aussi.

**M. Dufour:** ...c'est ça qu'elle veut dire.

**M. Léonard:** Pardon?

**M. Dufour:** Toute vérité n'est pas bonne à dire.

**M. Léonard:** Alors, ça, c'est une...

**M. Benoit:** Alors, Mme la Présidente, sur le même sujet...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le député.

**M. Léonard:** Le pont de Québec est dans un mauvais état. C'est vrai du pont de Québec, mais c'est vrai d'un bon nombre d'aéroports, c'est vrai d'un bon nombre de quais, de ports dans le Québec, à l'heure actuelle. Le gouvernement fédéral a tellement mal administré qu'il s'est enfoncé dans les dettes. Aujourd'hui, il n'est plus capable de faire face à ses responsabilités. C'est ça, la réalité. Puis on veut s'en tirer de là.

**M. Middlemiss:** J'avais dit, Mme la Présidente, que c'était une question plantée. Je vous l'ai dit qu'il parlerait du fédéral, c'était évident.

**M. Léonard:** Non.

**M. Middlemiss:** C'était évident. Évident.

**M. Benoit:** Mme la Présidente, sur le même sujet...

**M. Dufour:** C'est à qui la parole?

**M. Benoit:** Sur le même sujet, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Wo! Wo! Un instant!

**M. Léonard:** Ça donne de l'urticaire au député de Pontiac, mais qu'est-ce que vous voulez?

**M. Middlemiss:** Non, non, non, non. Lui qui veut donner l'impression d'être sérieux, il manque un peu de sérieux, là.

**M. Benoit:** Sur le même sujet, Mme la Présidente...

**M. Middlemiss:** De vouloir se faire poser des questions pour critiquer le gouvernement fédéral, faites-le.

**M. Léonard:** Je ne lui ai pas demandé. Je n'ai pas demandé au député...

**M. Middlemiss:** Ne profitez pas des engagements financiers pour vous faire planter une question...

**M. Léonard:** Non.

**M. Middlemiss:** ...par un député. Vous avez même abordé le sujet avant. Il y avait un article de journal sur exactement ce sujet-là, M. le ministre.

**M. Léonard:** Ah! il y a...

**M. Middlemiss:** Oui, oui, oui, il y a quelques mois. Et, à ce moment-là, ça, ça vient — oui, oui — de la source. Ne soyez pas hypocrite, dites-le donc.

**M. Léonard:** Madame... Mme la Présidente...

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

**M. Léonard:** ...je regrette, le député de Pontiac, quand il dit: Ne soyez pas hypocrite, c'est un mot non parlementaire. Et puis, à part de ça, je n'ai jamais demandé au député de Saint-Jean de me poser une question sur le pont de Québec. Mais il a relevé un sujet d'actualité, un sujet d'actualité. Je comprends que ça leur fait mal qu'on parle du mauvais état des équipements fédéraux. Bon. Mais c'est une réalité aussi.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on peut poser la question...

**M. Benoit:** Sur le même sujet, Mme la Présidente...

**M. Middlemiss:** Non, non. Lorsque le ministre des Transports dit publiquement — et ça, c'est enregistré — que le pont de Québec n'est pas dans un état... Est-ce que le pont de Québec est sécuritaire?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je n'ai pas dit que le pont de Québec n'était pas sécuritaire.

**M. Middlemiss:** Qu'il n'était pas en bon état.

**M. Léonard:** J'ai dit qu'il était dans un mauvais état. Si on le laisse aller, il peut devenir non sécuritaire. Mais, actuellement, il est sécuritaire. Mais il est dans un mauvais état. C'est reconnu. Il ne faut vraiment pas voir les choses... Non, mais il est rouillé. Il est rouillé.

**M. Dufour:** Il voyage en avion, lui.

**M. Benoit:** Mme la Présidente, j'aurais d'abord un commentaire puis, ensuite, une question. Si les équipements fédéraux sont en si mauvais état, pourquoi se battent-ils si fort pour aller les chercher? Ça, c'est vraiment mon premier constat. Si on veut parler du lien dont parle le député entre la rive sud et la rive nord dans la région de Québec, où en est le projet de votre prédécesseur, M. Garon, qui nous demandait un métro? Est-ce que vous pourriez nous dire où en est rendu? Est-ce que c'est sur le bureau du ministre, la demande de M. Garon, d'un métro entre la rive sud et la rive nord?

**M. Dufour:** On va prendre les wagons de...

**M. Léonard:** Alors, Mme la Présidente...

**M. Benoit:** Mme la Présidente, c'est une question qui est tout à fait sérieuse. C'est un député qui est maintenant ministre de l'Éducation au Québec qui, à l'époque, nous suggérait cette chose-là. Je ne vois pas, soudainement, que ce ne serait pas sérieux. C'était un de vos députés, qui est maintenant ministre de l'Éducation, le troisième plus important ministère à Québec. Alors, où en est rendu ce lien par métro entre la rive sud et la rive nord?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, là, ce n'est pas dans les engagements financiers encore, M. le député d'Orford.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Benoit:** Bien, là, il va falloir décider, Mme la Présidente, si on permet de parler du...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Benoit:** On a permis au député de parler du pont. Ensuite, on a permis de parler d'un lien entre la rive sud et la rive nord. Moi, j'en suis sur le lien entre la rive sud et la rive nord.

**M. Dufour:** Il a fait l'armée, il est supposé être discipliné.

**M. Perron:** Mme la Présidente...

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

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pense qu'il y avait eu, d'abord, une remarque qui attire une réplique. Nous, ça nous fait quelque chose de voir les équipements fédéraux... de les voir laisser aller comme ils le sont présentement. Et c'est notre intérêt comme Québécois de les remettre en ordre. Et c'est pour ça, justement, qu'on veut prendre nos propres décisions sur tous les plans, pour ne pas les laisser prendre par d'autres qui ne s'en occupent pas et qui...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, si on revenait aux engagements financiers.

● (17 h 20) ●

**M. Léonard:** Bon. Ça, c'est une chose. Alors...

**M. Benoit:** Il vous a offert les aéroports, puis vous n'en voulez pas.

**M. Léonard:** Deuxièmement...

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

**M. Léonard:** Deuxièmement, Mme la Présidente, entre la rive sud et la rive nord, il y a différents liens: il y a celui du pont Pierre-Laporte, il y a celui du pont du Québec, il y a celui des traversiers. Et puis je pense que

mon collègue de Lévis nourrit des perspectives pour l'avenir; je le félicite de ses ambitions. C'est comme ça que les choses avancent.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Vous comprendrez que c'est un sujet qui m'intéresse fortement, qui préoccupe beaucoup les gens de chez nous. M. Middlemiss, vous vous en souviendrez, plusieurs fois, on vous a interviewé sur ces sujets-là. Moi, je voudrais revenir aux liens rive nord-rive sud. On parle du lien de transport en commun rive nord-rive sud, et là je me greffe aux engagements financiers de ce matin. Le ministre nous a répondu, en tout cas, j'ai une partie de la réponse, là. Mais je voudrais savoir par rapport aux subventions qui sont données, qui sont allouées.

Ce matin, on a traité longuement du transport en commun dans la région de Montréal par rapport aux trains de banlieue, entre autres choses. Dans les engagements financiers, c'est très facile de ramasser les données concernant les trains de banlieue, concernant le métro, concernant les OMIT de la grande région de Montréal, ou encore les organismes de transport publics. Mais, par rapport aux OMIT de chez nous, c'est très difficile parce que c'est dilué dans un montant global. Par rapport aussi aux sociétés de transport publiques, je pense, entre autres, au Réseau trans-Sud ou encore à la STCUQ, j'ai uniquement des montants globaux dans les engagements financiers.

Puisque ce dossier-là m'intéresse beaucoup, j'aimerais beaucoup avoir des renseignements précis, la ventilation. C'est quoi les sommes qui sont réparties au transport en commun, aux sociétés, aux différentes sociétés du territoire que je représente et de la région de Québec. Puisqu'on a seulement deux possibilités de transport en commun, j'aimerais avoir aussi les commentaires du ministre et savoir aussi la répartition par rapport à la Société des traversiers, en ce qui nous concerne aussi. C'est des renseignements supplémentaires que j'aimerais avoir.

(Consultation)

**M. Léonard:** La subvention à la STCUQ — ça...

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Léonard:** ...c'est une subvention aux immobilisations, donc sur le service de la dette — est de 9 634 866 \$ pour l'année 1994-1995. Les CIT, où c'est trans-Sud? Ici, Réseau trans-Sud, pour le Réseau trans-Sud, c'est 1 060 386 \$. Les OMIT...

**Mme Carrier-Perreault:** Mme la Présidente...

**M. Léonard:** Attendez...

**Mme Carrier-Perreault:** Excusez.

**M. Léonard:** ...juste un instant, là.

**Mme Carrier-Perreault:** Écoutez, je ne veux pas retarder inutilement les travaux de la commission. Est-ce qu'il y a moyen de me donner ces chiffres-là, de me le faire parvenir d'une façon ou d'une autre? Ceux des OMIT aussi.

**M. Léonard:** Oui, je peux m'engager à les faire parvenir à la commission. Donc, l'information sera disponible pour tous les parlementaires.

**Mme Carrier-Perreault:** La même chose pour la Société des traversiers. J'imagine qu'il y a plusieurs postes...

**M. Léonard:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...alors j'aimerais connaître les répartitions aussi.

**M. Léonard:** Oui. La Société des traversiers, oui, il y a plusieurs postes, il y a plusieurs traversiers, incidemment. Je suppose que c'est celui de Québec—Lévis, mais... D'abord, il y a des états financiers produits par la Société des traversiers du Québec annuellement. Mais, s'il y a des questions plus précises que celles disponibles aux états financiers, nous vous les ferons parvenir très volontiers. Cependant, comme ordre de grandeur, le déficit d'opération du traversier Québec—Lévis doit approcher les 6 000 000 \$; en 1993-1994, 5 774 408 \$. Alors, ça vous donne un ordre de grandeur. Je n'ai pas les chiffres, évidemment, de l'année en cours, mais c'est à peu près similaire. On remarque une baisse de l'achalandage des voitures, une baisse constante qui est inquiétante, à mon avis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Saint-Jean... de Duplessis, parce que celui de Jonquière est parti.

**M. Perron:** Oui, madame. Il y a plusieurs engagements financiers qui portent sur la question de la pose du béton bitumineux, sur les routes numérotées en particulier. Est-ce que le ministre pourrait nous informer, à savoir la procédure habituelle par rapport aux contrats qui sont donnés dans différentes régions du Québec en rapport avec cette pose du béton bitumineux? Est-ce qu'on va en soumissions généralement ou si c'est un contrat négocié?

**M. Léonard:** C'est en soumissions, ça.

**M. Perron:** Quels sont les...

**M. Léonard:** C'est les mêmes règles.

**M. Perron:** On s'est rendu compte, au cours des dernières années, Mme la Présidente et M. le ministre, que, dans certains cas, il y a des contrats de béton bitumineux qui sont fractionnés. Mettons que ça arrive et que ça coûte pour la 138, je ne sais pas, moi, entre Tadoussac et Havre-Saint-Pierre, qu'il y a un montant qui va jouer aux alentours de 2 000 000 \$, 3 000 000 \$, mais il est fractionné...

**M. Léonard:** Le béton bitumineux?

**M. Perron:** ...en montants, puis on négocie plutôt que de sortir en soumissions. Est-ce que ça a été fait au cours des dernières années, ça? Quelle est la politique du ministère en rapport avec les contrats de béton bitumineux dans l'ensemble du territoire québécois, politique générale?

**M. Léonard:** Pour accorder des contrats de béton bitumineux, Mme la Présidente, on utilise le même processus d'appel d'offres que pour les autres, ça, de façon générale. Si vous me parlez d'un dossier expérimental, je ne sais pas s'il y en a eu récemment au ministère, mais, là, il pourrait peut-être y avoir un mode différent de procéder. Je ne sais pas s'il y a des cas.

(Consultation)

**M. Léonard:** Oui, dans le cas... Bien, c'est la même chose que j'expliquais tout à l'heure en ce qui concerne l'asphalte pour des contrats de moins de 500 000 \$, là il y a de la place pour la négociation, éventuellement.

**M. Perron:** Bon, ce que je veux savoir à ce moment-là...

**Une voix:** Le fractionnement.

**M. Perron:** C'est ça, la question de fractionnement, s'il y a 2 000 000 \$ et qu'on fractionne en tranches de 500 000 \$ au cours de la même année? Est-ce que ça s'est fait, ça?

**M. Léonard:** Bien, normalement, ça ne doit pas se faire. Les contrats sont définis avec une distance donnée et on ne doit pas fractionner aux fins d'éviter un appel d'offres. Si c'est ça l'objectif, d'éviter l'appel d'offres, c'est une chose qui n'est pas correcte.

**M. Perron:** Bon. Ça, c'est la position du ministre actuel.

**M. Léonard:** Ça, c'est ma position. Est-ce que ça s'est fait dans le passé, le fractionnement de contrats pour éviter l'appel d'offres? Disons, il faudrait mettre des contrats bout à bout en ce qui concerne le béton

bitumineux, peut-être qu'on en trouverait, mais, actuellement, je ne peux pas vous répondre présentement.

**M. Perron:** Est-ce que le ministre pourrait faire cette vérification-là et nous revenir là-dessus?

**M. Léonard:** Oui, parce que je ne pense pas qu'il y ait eu beaucoup de contrats qui aient porté sur le béton bitumineux.

**Une voix:** Du béton bitumineux, c'est de l'asphalte.

**M. Léonard:** Du béton bitumineux, c'est de l'asphalte ou...

**Une voix:** C'est de l'asphalte. Oui, oui, c'est de l'asphalte.

**M. Léonard:** ...c'est du béton?

**Une voix:** Du béton bitumineux, c'est de l'asphalte.

**M. Léonard:** O.K. C'est de l'asphalte.

**M. Perron:** L'asphalte, c'est la même chose que le béton bitumineux, je pense.

**M. Léonard:** Oui, oui. O.K.

(Consultation)

**M. Léonard:** On peut vérifier. On peut le vérifier, s'il y en a eu d'autres, s'il y en a eu, si ça s'est fait. Mais, normalement, ça ne doit pas avoir pour objectif d'éviter la procédure d'appel d'offres. Je ne peux pas répondre d'autres choses, en tout cas, sur le plan des principes, actuellement. On peut faire un relevé, mais, je ne sais pas, si ça nous amène à examiner tous les contrats qui ont été donnés au ministère... O.K. On peut faire un relevé, puis on informera la commission.

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

#### Nombre de soumissions demandées

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, c'est l'engagement 87 du neuvième mois de 1993, c'est un contrat de déneigement et de déglacage. Je vous ai dit qu'il y en avait plusieurs. Et celui-là...

**M. Léonard:** L'engagement 87.

**M. Middlemiss:** C'est le numéro 87. La raison pour laquelle je le prends, c'est qu'on a demandé 387 soumissions et on a reçu une soumission.

**M. Léonard:** Un instant. C'est où, ça?

**M. Middlemiss:** L'engagement 87 de septembre, ce serait septembre 1993 ou octobre 1993.

**M. Léonard:** C'est 87? Ah! septembre 1993, O.K.

**M. Middlemiss:** Le neuvième mois, oui.

**M. Léonard:** O.K. Soumissions demandées: 387, soumission reçue: 1.

**M. Middlemiss:** Oui. Donc, on se pose la question.

**M. Léonard:** Très bonne question, oui.

**M. Middlemiss:** Ça nous coûte combien? Puis j'ai remarqué qu'il y en a plusieurs comme ça. Peut-être pas 387, mais on a pu en avoir demandé 10, huit, sept, et on finit par en avoir seulement une. Donc, dans un cas comme ça, je pose la question: Quelle était l'estimation du ministère des Transports pour ce contrat-là? Quel était le coût du dernier contrat et qui était l'entrepreneur?

**M. Léonard:** Bon. Alors, l'estimation du ministère était de 105 600 \$. Le contrat est sorti à 346 896 \$.

**M. Middlemiss:** Pour trois ans.

**M. Léonard:** Pour trois ans.

**Une voix:** Oui, oui.

**M. Léonard:** Ça, l'estimation, c'est pour un an. O.K. La première année du contrat était de 115 632 \$. Donc, il est sorti 10 % à peu près au-dessus de l'estimation du ministère, pour un an.

● (17 h 30) ●

**M. Middlemiss:** O.K. C'est juste que je me pose la question...

**M. Léonard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...le 387, combien ça nous coûte réellement?

**M. Léonard:** C'est 387 qui ont demandé les documents pour soumissionner. C'est ça que ça veut dire?

(Consultation)

**M. Léonard:** Mais je pense que la question s'impose, comment ça se fait que vous avez dû demander à 387 avant d'en trouver un qui a accepté? Parce que ça revient à dire ça. Qu'est-ce que c'est? Je vais

juste caricaturer un peu. Vous avez fait le tour du monde avant d'en trouver un qui était sur les lieux pour faire la job. La question du député de Pontiac, c'est de dire: Ça prend beaucoup de temps et ça coûte pas mal d'argent pour faire le tour de 387 soumissionnaires potentiels.

**M. Middlemiss:** En plus, on finit par quelqu'un qui semble être local. Il me semble que 387, ça veut dire qu'on est allé «at large», dans le Québec, et on finit... Donc, est-ce qu'on avait déjà eu une demande locale? Il faudrait prévoir, s'il y a des choses à changer, qu'on les change.

**M. Léonard:** Mais cela doit s'expliquer par suite du potentiel de la région. Là, on est dans la région de Montréal. C'est ça que ça veut dire, Brome-Missisquoi, c'est... Il y en a 387 pour un petit contrat de 110 000 \$. Oui, je pense que la remarque du député est bonne, probablement circonscrire davantage la région.

**M. Middlemiss:** Si possible, parce que, si on est allé «at large», est-ce que c'est parce que le montant était estimé au-dessus de 100 000 \$, qu'on n'a pas eu personne qui a soumissionné et qu'après ça on est allé plus large? Et, si c'est le cas, peut-être qu'il y aurait des ajustements à faire pour s'assurer... Parce que c'est un nouveau système, je suis conscient de ça, c'est un nouveau système, et je m'aperçois qu'il y en a plusieurs comme ça, mais pas 387.

**M. Léonard:** Disons que, quand on regarde la description, en tout cas, du contrat, c'est que c'est un contrat de déneigement, déglacage dans différentes municipalités, entre Saint-Armand-Ouest, Abercorn et Potton, dans Brome-Missisquoi. Et l'entrepreneur qui a accepté, c'est M. Carré dans Abercorn, donc c'est quelqu'un de local, qui remplit un contrat local. Oui, 387, ça me paraît beaucoup.

**M. Middlemiss:** C'était dans le sens de voir, de dire: Regarde, y a-t-il des ajustements qui peuvent être faits pour...

**M. Léonard:** C'est ça que ça a produit, c'est le fichier central électronique...

(Consultation)

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Avez-vous terminé, M. le député de Frontenac?

**M. Middlemiss:** Sur celui-là, oui, j'ai terminé sur celui-là.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Je vais revenir avec...

**M. Middlemiss:** D'accord.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** ...M. le député de Jonquière.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, peut-être une précision. Oui, c'est un nouveau système, mais, ce que ça donne, c'est que l'appel d'offres sur invitation, base provinciale, concerne les contrats d'une valeur estimée égale ou supérieure à 215 000 \$ et tous les contrats de déneigement et de déglacage de quais, d'aéroports, de réserves fauniques de l'île d'Anticosti, des sous-régions de Québec et de Montréal. Donc, il y a beaucoup de monde qui habite là-dedans. Ça a donné 387 appels. C'est beaucoup, beaucoup de travail.

**M. Middlemiss:** Il faudrait circonscrire encore un peu mieux.

**M. Léonard:** Je suis convaincu qu'il y a quelqu'un qui a travaillé plusieurs jours là-dessus pour aboutir, comme on dirait en latin, «back to square one».

**M. Middlemiss:** Bien oui, il faudrait circonscrire.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Alors, M. le député de Jonquière.

#### Autres sujets

**M. Dufour:** Oui. M. le ministre, j'ai cru comprendre tout à l'heure que, dans les contrats qui étaient donnés pour la surveillance, il y avait des parties où les travaux n'étaient pas complétés ou n'étaient pas faits et les contrats avaient été donnés par le gouvernement précédent. Est-ce que vous avez l'intention de respecter ça?

Parce que je veux juste vous soulever: Contrat par soumissions publiques qui a été appelé par Consortium HLG Montréal, qui est sur l'autoroute 15, entre l'autoroute 40 et le pont Médéric-Martin. C'est encore un contrat de 1 500 000 \$; il semble qu'il n'y ait pas un sou d'engagé. C'est-à-dire, il a été engagé, mais il n'y a pas un sou de dépensé, d'après ce qu'on a là. C'est prévu pour 1994-1995, 1 500 000 \$.

**M. Léonard:** Est-ce que vous pouvez me donner la référence exacte?

**M. Dufour:** Le numéro, c'est... Bon. C'est la page 3 de 43. C'est le mois de mai 1994.

**M. Léonard:** Mai 1994?

**M. Dufour:** Oui. Il y avait 1 500 000 \$ de prévu.

**M. Léonard:** D'honoraires professionnels?

**M. Dufour:** Oui, surveillance. Est-ce que ça a été fait cette année? En tout cas, il y a un engagement,

mais il n'y a pas d'argent de dépensé pour le moment, et c'est 1994-1995.

(Consultation)

**M. Léonard:** On cherche, là. Ça ne sera pas long.

(Consultation)

**M. Léonard:** Quel est le numéro de l'engagement?

**M. Dufour:** Le numéro de l'engagement? C'est 050686.

**Une voix:** Le premier en haut?

**M. Dufour:** L'engagement 003. C'est dans Montréal, c'est le pont Médéric-Martin, dans la municipalité de Montréal.

**M. Léonard:** C'est parce qu'on les a vus ce matin.

**M. Dufour:** Oui, mais c'est des vraies surveillances pareil.

**M. Léonard:** Oui, oui.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** Mais je vais aller le chercher.

**M. Dufour:** Je pense qu'il faut creuser ça. Moi, j'ai l'impression que ça s'est fait, mais est-ce qu'on doit continuer dans ce sens-là? Il me semble qu'un gouvernement qui se fait élire, il a le droit de choisir, puis il a le droit de donner des orientations. Et, si, toutes les orientations, on est obligé d'embarquer dans les mêmes choses que le gouvernement précédent, ce qu'on a dénoncé assez régulièrement, on n'est pas correct.

**M. Léonard:** Pendant qu'on fouille un peu les explications, je dirais que nous vivons dans une société de droit. Alors, un contrat signé est un contrat signé et doit être respecté, à moins de décisions, mais, à ce moment-là, vous vous exposez à des poursuites. Mais je réponds ça de façon générale. Est-ce qu'il y a lieu de renégocier des choses? Il y a toujours moyen de renégocier. Ça, c'est une autre paire de manches, mais la partie, l'autre partie a des droits. Et c'est ça qui fait la responsabilité des gouvernements. Ils sont battus pour ça, d'ailleurs.

**M. Dufour:** Oui, mais quand ils sont battus puis qu'ils laissent le fardeau aux autres...

**M. Léonard:** Ils sont réélus pour ça.

**M. Dufour:** Bien oui! C'est ça.

**M. Léonard:** Mais ça, c'est bon à souligner, quand ils laissent, ils «pass the buck».

**M. Dufour:** C'est ça. Puis, après ça, tu peux revenir que c'est les autres qui ont mal administré ça. On juge les autres sur les autres.

(Consultation)

**M. Dufour:** Ce serait un contrat de 7 000 000 \$ à 8 000 000 \$.

**M. Léonard:** Oui. Mais, ce que je peux dire, c'est que les travaux se sont faits.

**M. Dufour:** Ils sont faits?

**M. Léonard:** Oui, ils sont faits. L'élargissement de la 15 à quatre voies, c'est fait, là. Ça s'est terminé au mois d'octobre, peut-être novembre.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il y a eu des dépassements?

**M. Léonard:** Mais, disons, au cours de l'automne.

**M. Dufour:** Est-ce qu'il y a eu des dépassements dans les travaux? Parce que j'avais une autre question qui était...

• (17 h 40) •

**M. Léonard:** Mais je dois dire, là-dessus, qu'il y a eu des appels d'offres sur ce contrat. Date des invitations de l'appel d'offres: 26 novembre 1993. Réception des offres de service: 15 décembre 1993. Donc, ça a fait l'objet d'un appel d'offres, dans ce cas.

(Consultation)

**M. Léonard:** Bon, je peux répondre à la question du député sur le montant des contrats. J'en ai deux, ici. Je ne sais pas s'il y en a d'autres sur ce tronçon. Il y en a un qui a été accordé à Mole construction. Alors, le maximum autorisé au contrat était de 6 148 000 \$, il s'est terminé à 6 520 000 \$, et on prévoit des parachèvements pour 80 000 \$. Des petites choses à finir; je suppose qu'on va les faire ce printemps.

**M. Dufour:** Donc, 6 600 000 \$.

**M. Léonard:** Ça fait 6 600 000 \$.

**M. Dufour:** C'est en dedans du 10 %.

**M. Léonard:** Oui, oui. Ensuite, il y a un contrat de 7 013 000 \$ à Sintra, qui va se terminer à 7 500 000 \$ — 7 450 000 \$ — notre prévision au 31 mars.

**M. Dufour:** En dedans du 10 %, aussi.

**M. Léonard:** Oui.

**M. Dufour:** Quelle coïncidence!

**M. Léonard:** Oui, dans ce cas-là. Mais toujours au-dessus de la prévision initiale.

**M. Dufour:** M. le ministre, je vous remercie des explications. J'avais un autre point: suppléments aux contrats. Moi, j'aurais aimé, globalement, qu'on ait eu c'est quoi, les suppléments qu'on a eus. D'abord, un qui était à l'intérieur du 10 %, puis un qui dépassait le 10 %. Voyez-vous, j'ai un engagement du mois de mai, pour la voirie, là, je suis correct: mai 1994. Le séquentiel, c'est 009 185130, c'est page 5 de 41. Supplément pour porter à 11 493 477,82 \$ le coût du contrat pour la construction complète d'un tronçon de l'autoroute 5 en contournement de Wakefield, incluant les enrobés et l'éclairage ainsi que la construction d'un pont au-dessus de la rivière La Pêche, dans la municipalité de La Pêche, c.e.p. de Gatineau. Programme: Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport.

Donc, il y a un supplément de 2 363 851,52 \$, puis on prend la peine de dire qu'un imprévu de 870 273,70 \$ avait été indiqué à l'engagement initial.

**M. Benoit:** C'est un contracteur qui a son siège social dans le comté d'Orford, si je ne me trompe.

**M. Dufour:** Ah! peut-être. Mais, là, je pose la question au ministre. S'il veut vous passer la parole, moi, je n'ai pas d'objection. Ça veut dire que ça a coûté 3 134 000 \$. C'est ça que ça veut dire. Il y a 3 134 000 \$ de dépassement, parce que le coût des travaux était prévu, au départ, à 8 702 000 \$. Parce que, le 10 %, il est inclus, là. Il est à part de ça. Donc, il y a un dépassement non pas de 10 %, qui représente 870 000 \$, mais de 3 000 000 \$. Est-ce qu'il y a des raisons là-dedans... Peut-être que, si on veut sauver du temps, moi, ça ne me fais rien...

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je commence à avoir beaucoup de volumes, là.

**M. Benoit:** Quel est le nom du contracteur?

**M. Dufour:** Bon Conseil.

**M. Léonard:** Bon Conseil, de l'Ancienne-Lorette. Vous n'avez pas de droit dessus, comme député d'Orford.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Benoit:** Il en a un autre similaire.

**M. Dufour:** Ce ne sont pas vos amis.

**M. Léonard:** Alors, Mme la Présidente, le contrat a été signé à 9 129 626 \$. Il s'est terminé à 11 493 477 \$. Effectivement, il y a un dépassement de 2 400 000 \$.

**M. Dufour:** Oui, mais vous incluez le 10 %, là, dans votre premier contrat.

**M. Léonard:** Non.

**M. Dufour:** Remarquez bien que les prévisions initiales...

**M. Léonard:** Non, non. Le contrat a été signé à 9 129 000 \$. Dans la prévision du gouvernement, par la suite, du ministère, on ajoute 10 % pour imprévus, comme une réserve. Le contrat terminé, il reste toujours signé, au départ, à 9 129 000 \$, mais on y a ajouté 2 363 000 \$ d'excédents, d'extras. Et, là, on oublie la réserve pour imprévus, à ce moment-là. Mais, dans ce cas-ci, on a un dépassement de l'ordre de plus de 25 %, dans ce cas-là.

**M. Dufour:** Plus le 10 %.

**M. Léonard:** C'est beaucoup plus que 10 %. Non, non.

**M. Dufour:** Non, mais regardez, M. le ministre...

**M. Léonard:** C'est 2 363 000 \$ sur 9 129 000 \$, ça va vous donner entre 25 % et 30 %.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Dufour:** Oui, mais pourquoi on dit, à la note — regardez à droite, là: Un imprévu de 870 273,70 \$ avait été indiqué à l'engagement initial. Autrement dit, quand l'engagement a été fait, pour moi, il était de 8 702 000 \$. Il y avait un 10 % qui était supplémentaire, donc le ministère s'est justifié à signer le contrat parce qu'il inclut le 10 % dans l'immédiat. C'était une prévision, ça, au départ.

**M. Léonard:** O.K. Je comprends votre question.

**M. Dufour:** Oui.

**M. Léonard:** La prévision du contrat était...

**M. Dufour:** 8 000 000 \$.

**M. Léonard:** Le ministère avait estimé que le contrat sortirait à 8 702 000 \$.

**M. Dufour:** Voilà! Et il avait prévu 10 %. Donc, ça a justifié qu'il signe son contrat à 9 000 000 \$ au départ.

**M. Léonard:** Non.

**M. Dufour:** Bien, voyons!

**M. Léonard:** Non, non. C'était un appel d'offres, ça.

**M. Dufour:** M. le ministre, voulez-vous... Vous avez dit: 8 702 000 \$. Je vais le faire, le calcul, là. On est rendu à 9 700 000 \$. Voyons!

(Consultation)

**M. Léonard:** Là, je comprends. Je pense que la réserve pour imprévus et variations était basée sur une prévision du ministère, de 8 702 000 \$, et c'est ce qui explique que la réserve à 10 % soit sortie à 870 000 \$. Mais le contrat lui-même, par appel d'offres, il est sorti à 9 129 000 \$, tel que signé. O.K.?

**M. Dufour:** Oui. Je pense qu'on se comprend.

**M. Léonard:** Les extras sont en sus du 9 129 000 \$, de 2 363 000 \$.

**M. Dufour:** Autrement dit, il y a deux erreurs: l'erreur de la prévision et l'erreur, aussi, de l'opération. Ça fait qu'il y en a qui ont compris qu'il y avait 10 % encore de marge de manoeuvre.

**Une voix:** Ça fait 37 %.

**M. Léonard:** Non, mais c'est cela. Non, mais, je sais, là, c'est que le ministère avait prévu 8 700 000 \$ au départ. C'est ça. Il dit que ça ajoute à l'erreur par rapport à la signature même du contrat. Entre 8 700 000 \$ et 9 000 000 \$, il y a 400 000 \$, là, de différence, plus les excédents au contrat, 2 363 000 \$, ça fait 2 760 000 \$, disons, à peu près, par rapport à l'estimé du ministère, ce qui est une grosse différence.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Alors, M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre: Le prolongement de la route 341, entre la A-40 et la 138 dans Repentigny, qui passe devant l'école Félix-Leclerc, l'intersection qui en résulte, est-ce qu'elle rencontre les normes de sécurité du Code de la sécurité routière? Et est-ce qu'on a réglé le problème de la servitude de nonaccès? Et j'aimerais savoir à quel moment, dans le temps, cette partie-là de la A-40 a été construite.

(Consultation)

**M. Léonard:** Oui, je sais, en gros, ce dont vous parlez. Oui, oui.

**M. Middlemiss:** C'est connu, c'est connu. Ça s'est fait immédiatement après les élections.

**M. Léonard:** Oui, mais, là, vous me demandez une chose très précise sur... Je ne sais pas si on a la réponse à ça. Il est parti. Attendez un instant.

La servitude de nonaccès et puis l'autre partie... Vous avez une autre...

**M. Middlemiss:** La partie la plus importante: Est-ce que l'intersection...

**M. Léonard:** Ah! la sécurité.

**M. Middlemiss:** ...telle qu'elle est aménagée aujourd'hui, rencontre le Code de la sécurité routière?

**M. Léonard:** Bien, a priori, je n'ai pas de raison de penser que ça ne le rencontre pas, mais je vais quand même poser la question.

(Consultation)

**M. Léonard:** Je pense que la servitude de nonaccès a fait l'objet d'une décision au Conseil des ministres, mais je voudrais m'en assurer. Il me semble qu'il y a un décret là-dessus.

En ce qui concerne le respect du Code de la sécurité routière, c'est la première fois qu'on soulève cet aspect des choses. J'imagine que oui.

**M. Middlemiss:** Est-ce que vous l'avez vue, l'intersection?

**M. Léonard:** Vue, personnellement?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Léonard:** Je passe sur la 40 souvent, mais le lien entre la 40 et la 138...

**M. Middlemiss:** Vous ne la voyez pas, c'est sur la bretelle, c'est la 341.

**M. Léonard:** Oui.

• (17 h 50) •

**M. Middlemiss:** Et la raison que je demande à quel moment, aussi... Si on a mis une servitude de nonaccès, il y avait une raison valable, dans le temps qu'on l'a construite. Et, aujourd'hui, je comprends qu'on veut desservir une école, mais il me semble qu'il y a un aménagement qui est propice. Regardez, c'est aussi important, la sécurité des gens, que de parler du pont de Québec, Mme la présidente. Donc, il me semble qu'avec toute la latitude...

**M. Léonard:** Mme la Présidente, disons que, malgré les plaintes de l'opposition tout à l'heure, on

s'est entendu pour étudier globalement les engagements financiers. Vous savez que ça ouvre la porte à toute une série de questions qui sont liées plus ou moins directement aux engagements financiers. Puis, à ce titre-là, je reçois la question. Je n'ai pas vu le député d'Orford se plaindre de la chose actuellement, mais disons que je reçois la question.

**M. Middlemiss:** D'accord. Je n'ai pas vu un député du côté ministériel se plaindre de la question...

**M. Léonard:** C'est l'ouverture.

**M. Middlemiss:** ...du député de Saint-Jean...

**M. Léonard:** Bon, c'est bien!

**M. Middlemiss:** ...sur le pont de Québec. Et...

**M. Léonard:** On poursuit.

**M. Middlemiss:** ...donc, c'est donnant, donnant, M. le ministre. L'autre question que j'aimerais...

**M. Léonard:** C'est ça. Mais c'est dans cet esprit-là que...

**M. Dufour:** À l'exception qu'on n'avait pas... Mais, la seule différence, c'est que, vu qu'on n'a pas beaucoup de temps à notre disposition, c'est pour ça qu'on est un petit peu chatouilleux sur ce qu'on avait à étudier comme engagements. Écoutez un peu, demain matin on va aller dire à nos contribuables: Voyez-vous, on a étudié 1 700 engagements financiers qui représentent des centaines de millions de dollars, où l'administration est questionnable sur beaucoup de rapports, de beaucoup de façons. On a des réponses bien sûr parcelaires, parce qu'on travaille sur du partiel, un peu. Là, on va aller dire au monde: On a fait une maudite bonne job comme députés, nous autres. Il n'y a personne qui va nous croire; ils vont être morts de rire. Non seulement on n'avait pas assez de temps, mais on a commencé à regarder pour l'avenir aussi.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** M. le député de Jonquière...

**M. Dufour:** Ça fait que, sur les deux bords, des deux oreilles en même temps, ça devient un peu fort. C'est dans le sens-là que le parti ministériel, le gouvernement décide, dit: On ne devrait peut-être pas aller si loin que ça.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Je pense que...

**M. Dufour:** Il y aura d'autres temps pour faire ces débats-là. Pujs, je ne sais pas, s'il y a des accidents qui se sont produits puis qu'il y a une question

d'urgence, j'espère que ça fera l'objet d'une question à l'Assemblée nationale.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Écoutez, M. le député de Jonquière, je m'excuse...

**M. Dufour:** Oui, Mme la Présidente, je suis certain que je pourrais...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** ...là, j'aimerais ça qu'on arrête un petit peu. La parole était au ministre qui a accepté, qui a reçu la question du député de Pontiac. Alors, si le ministre est capable de donner la réponse, je pense qu'il va le faire.

**M. Dufour:** Je voulais lui donner un petit «relaxe».

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, il me semble...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Oui, M. le député.

**M. Middlemiss:** ...qu'au début de la séance on a accepté une façon de procéder et que tout le monde ici a acceptée. Je ne vois pas pourquoi le député de Jonquière s'y objecte maintenant qu'on est presque rendu à la fin. Et ils ont eu tout le temps, les députés ministériels, de poser des questions pertinentes, mais ils se sont tous acharnés sur des dépassements de contrats, des 10 %. Ils ont passé la journée à parler de ça, Mme la Présidente. Il y en avait d'autres, là, qui auraient pu faire, Mme la Présidente...

**Une voix:** Laissons répondre le ministre.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Je m'excuse, un instant, là!

**Une voix:** Laissons répondre le ministre.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** M. le député de Pontiac, le ministre a reçu votre question, on attend une réponse. Alors, je ne vois pas le débat, là...

**M. Middlemiss:** En attendant la réponse...

**M. Léonard:** Mme la Présidente, je pense qu'il y avait une question de cession de terrain qui était en cause. Quant à la servitude de non-accès, je pense que ce n'est pas l'objet même de décisions qui ont été mises en cause là-dedans, je ne pense pas. Et je n'ai pas d'indication, à ce stade-ci, que la sécurité routière serait mise en cause dans ce dossier-là. Maintenant, je réponds sous toutes réserves parce que le sous-ministre adjoint, qui était responsable du dossier, n'est plus ici avec nous,

parce que, après ce matin, il est reparti. Disons que je peux reposer ces questions au sous-ministre en charge, mais, à ce stade-ci, je n'ai pas de raison de remettre en cause la sécurité routière. Il s'était construit une école dans ces terrains-là, puis il n'y avait pas d'accès, mais l'accès qui a été accordé a été...

**M. Middlemiss:** Il y a un accès de la 138.

**M. Léonard:** Oui, mais un accès indirect. Il reste que cela amenait des autobus scolaires à faire des détours importants pour y avoir accès. Alors, je n'ai pas d'indication que la sécurité routière serait mise en cause là-dedans.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Oui, M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Une autre question, Mme la Présidente, au ministre. Il connaît fort bien la région de l'Outaouais. Il connaît certainement l'axe McConnell-Laramée qui fait partie de l'entente Québec-Canada signée en 1972, renégociée en 1978. Et il y a déjà deux tronçons de l'axe McConnell-Laramée entre Aylmer et Hull. Un est complété, l'autre en construction. J'aimerais savoir si le ministre a désigné le député de Masson, M. Blais, le délégué régional de l'Outaouais, pour dire que l'axe McConnell-Laramée, c'est non, ça ne continue pas.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, là-dessus, je pense que c'est un sujet qui va faire l'objet de la programmation des Transports. Ça va être déposé en même temps que les crédits et c'est là que nous aurons des réponses à toutes les questions qui sont posées. Je pense qu'il s'agit d'un sujet important en ce qui concerne les Transports. Maintenant, je n'ai pas... Je sais que le député veut essayer de retourner et mettre des gens en contradiction. Ce n'est pas du tout ça. La programmation 1994-1995 avait déjà été adoptée par l'Assemblée nationale. Nous nous penchons actuellement sur la programmation 1995-1996. Quand on aura pris nos décisions là-dessus, nous allons les déposer comme il sied, au plus tard le 31 mars prochain.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, la région de l'Outaouais, comme d'autres régions du Québec, est en train de préparer un plan de transport régional. Et, dans ce rapport et dans toutes les audiences qu'on a eues, toutes les municipalités, tout le monde voudrait que l'autoroute McConnell-Laramée soit complétée le plus tôt possible pour que la ville de Gatineau, la ville de Hull et la ville d'Aylmer puissent avoir un lien et empêcher les gens de traverser et de dépenser leur argent en Ontario. Je sais que vous êtes de ceux qui veulent couper les ponts avec l'Ontario, mais est-ce que les vœux de la population de l'Outaouais vont être respectés? Parce que toutes les municipalités, tout le monde...

Ou est-ce que c'est le délégué régional, et c'est pour ça que je vous demandais s'il était votre porte-parole pour nous dire: Oubliez ça, McConnell-Laramée; même si le monde ici le veut, ça n'existera pas, on ne le construira pas?

**M. Léonard:** Mme la Présidente, le député me fait dire que je veux couper les ponts avec l'Outaouais. C'est complètement faux. Ça, je reconnais bien un certain style que, moi, je n'emploie pas.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je n'ai pas dit avec l'Outaouais, j'ai dit avec l'Ontario.

**M. Léonard:** C'est ça. Mais c'est la même chose.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, c'est ça. Mais ce n'est pas l'Outaouais, ça. Non, non, non.

**M. Léonard:** Sur l'Outaouais. Les ponts sur l'Outaouais, si on veut. Alors, c'est un style que je n'emploie pas. Quant à moi, la souveraineté du Québec, ça veut dire une ouverture sur le monde, pas juste sur l'Ontario, ou le Nouveau-Brunswick, ou le reste du Canada, mais sur les États-Unis et bien d'autres pays dans le monde. C'est ça que ça veut dire. Et le fédéralisme, aujourd'hui, ça veut dire que le Québec se ferme à ces opportunités-là. Alors, on ne me fera pas dire des choses que je ne pense pas et que je ne dis pas. Alors, que le député reste avec ses paroles, ses affirmations.

Quant aux priorités routières dans l'Outaouais, elles seront examinées avec d'autres priorités dans l'ensemble du Québec. Et nous n'avons pas l'intention de desservir la région de l'Outaouais plus que d'autres régions au Québec. Alors, je pourrais toujours poser la question à ce l'ex-gouvernement ou à ce qui en reste, de l'ex-gouvernement, et à ce qui en reste dans la députation, actuellement de l'opposition: Qu'est-ce qu'ils ont fait durant neuf ans? Ils ne l'ont pas fait, ce bout-là. Ils ne l'ont pas fait. Neuf ans, rien fait.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Je m'excuse, là...

**M. Léonard:** Et, s'il y a des gens qui ont bloqué des choses, en particulier sur l'autoroute 50, c'est l'ancien gouvernement. C'est l'ancien gouvernement.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente...

**M. Léonard:** L'autoroute 50 s'est arrêté à Masson-Buckingham, là où on l'avait laissée en 1985. Il n'y a rien qui a été fait après.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Toujours sur le même sujet, M. le député de Pontiac?

• (18 heures) •

**M. Middlemiss:** Oui, oui. On va parler de l'autoroute 50, l'autoroute 50 qui a été complétée. Est-ce que M. le ministre peut me confirmer que l'autoroute 50 qui a été complétée faisait partie de l'entente, la même entente que celle dont je parlais tantôt, où le gouvernement payait 50 %, et que l'axe McConnell-Laramée dont je parle présentement, le gouvernement fédéral paie 50 %?

Et je me pose la question. Durant cette période de 1976 à 1985, il a été ministre des Transports. Pourquoi n'a-t-il pas négocié une autre entente avec le gouvernement fédéral pour la partie entre Masson et Lachute? S'il veut lancer des pierres aux autres...

**M. Léonard:** Mme la Présidente...

**M. Middlemiss:** ...il devrait premièrement s'examiner lui-même.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, le député dit que j'ai été ministre des Transports...

**M. Dufour:** Voyons donc!

**M. Léonard:** ...de 1976 à 1985. Je reconnais...

**M. Middlemiss:** Non, non, dans la période entre 1976 et...

**M. Léonard:** S'il vous plaît!

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Un instant, là, M. le député de Pontiac. Chacun votre tour.

**M. Léonard:** Je reconnais le style. Je reconnais le style. J'ai été ministre des Transports de mars 1984 à novembre 1984, ça, c'est la vérité, et ce n'est pas depuis 1976. Par ailleurs, comme ministre d'État à l'aménagement, j'ai eu l'occasion de signer une entente avec le gouvernement fédéral, en 1978 ou quelque part par là, où nous nous sommes entendus sur des tronçons.

Actuellement, la Commission de la capitale nationale, avec le gouvernement fédéral — exactement quel organisme, je ne le sais pas, présentement — limite ses paiements dans le cadre de l'entente, de sorte que ça se plafonne à 4 000 000 \$ par année pour des autoroutes. Donc, le tronçon dont on parle, si mes renseignements sont exacts, est estimé à 40 000 000 \$. Alors, ça va leur prendre un bon bout de temps avant de payer leur part, et sans compter tout le reste des travaux qu'il y a à faire dans l'Outaouais. Alors, là, on en prendra ce qu'il faut, de ce que dit le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait demander au ministre s'il pourrait vérifier combien le gouvernement du Québec mettait dans

l'entente, entre 1976 et 1985 — dans la même entente — et démontrer pourquoi le gouvernement fédéral a-t-il, à un moment donné, mis des pressions sur le gouvernement provincial, de dire: Construisez ou bien vous allez perdre la subvention? Et vous avez construit un viaduc à Hull, le viaduc qu'un de vos amis, aujourd'hui, Gilles Rocheleau, a appelé le viaduc de la honte. Vous l'avez construit dans le milieu de nulle part. À ce moment-là, ne venez pas commencer à nous dire à nous autres...

**M. Dufour:** Il a été plus longtemps votre ami que le nôtre.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Donc, à ce moment-là...

**M. Léonard:** Mme la Présidente...

**M. Middlemiss:** ...Mme la Présidente, j'aimerais qu'il vérifie et qu'il vienne nous dire combien le gouvernement du Québec mettait à ce moment-là.

**M. Léonard:** Mme la Présidente, il y a eu des choses...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Un instant, s'il vous plaît.

**M. Léonard:** Les choses ont bougé dans l'Outaouais lorsque le gouvernement...

**M. Middlemiss:** Ha, ha, ha!

**M. Léonard:** ...du Parti québécois a été là, et, lorsque les autres ont été là, il n'y a rien qui s'est fait, et notamment sur l'autoroute 50.

**M. Middlemiss:** Ah!

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Alors, je vous remercie. Messieurs, je m'excuse.

**M. Dufour:** Vous avez juste, quoi, un an ministre des transports, et ils ne l'ont pas oublié.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Je m'excuse, messieurs. Il est maintenant 18 heures.

**M. Léonard:** Ah non! Ils ne l'ont pas oublié.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Le temps alloué pour la vérification des engagements financiers est maintenant...

**M. Léonard:** J'ai été là huit mois et il pense que j'ai été là 10 ans.

**M. Middlemiss:** Assez longtemps pour bâtir...

#### Engagements vérifiés

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Alors, je m'excuse. Est-ce qu'on peut considérer que les engagements financiers du ministère des Transports, secteur voirie, pour les mois d'août 1993 à septembre 1994, sont complétés?

**Une voix:** Sous réserve.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Sous réserve, oui, sous réserve.

**M. Léonard:** Nous aurons toujours le loisir d'y revenir, comme la coutume le veut.

**La Présidente (Mme Carrier-Perreault):** Alors, je voudrais ajourner les travaux de la commission à demain, mercredi, 1er février 1995, à 20 heures, afin d'exécuter un autre mandat. Je vous remercie.

(Fin de la séance à 18 h 3)