



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude des crédits du ministère des Transports (3)

Le jeudi 25 avril 1996 — N° 10

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le jeudi 25 avril 1996

Table des matières

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)	1
Réaménagement de l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île de Montréal	1
Utilisation de l'anglais dans la signalisation routière	3
Systèmes de transports terrestres (suite)	
Transport adapté aux personnes handicapées	4
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)	6
Dommages causés par les véhicules lourds	6
Problèmes causés par le réseau routier de camionnage	7
Autres sujets	8
Contrats de fourniture et de pose d'enrobé bitumineux	11
Programme de subventions au transport des marchandises dans les régions atlantiques	12
Maintien d'un lien interrives pendant les travaux de réfection du pont de Vallée-Jonction	13
Transport scolaire	
Contrats de transport	14
Projet d'intégration des modes de transport	15
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)	
Routes dans le comté de Mégantic-Compton	16
Contrats de déneigement	18
Fondants et abrasifs	22
Transfert de la voirie locale aux municipalités	25
Réduction des coûts des ateliers de mécanique	27
Réduction d'effectif	28
Fermeture de la Direction territoriale de Cowansville	30
Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)	
Travaux sur les autoroutes 20 et 40 à la hauteur de Vaudreuil-Soulanges	31

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. Jacques Brassard
M. Russell Williams
M. Robert Middlemiss
M. Geoffrey Kelley
M. Russell Copeman
Mme Danielle Doyer
M. Léandre Dion
M. Normand Poulin
M. Serge Deslières

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministre responsable du Développement des régions. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le jeudi 25 avril 1996

Étude des crédits du ministère des Transports

(Quinze heures vingt et une minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude des crédits budgétaires du ministère des Transports, programmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6, pour l'année financière 1996-1997. Nous en sommes au programme 2.

Mme la secrétaire, est-ce qu'on pourrait avoir le consentement des membres de la commission pour faire de nouveaux remplacements, cet après-midi, du côté ministériel? Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Consentement pour faire des remplacements.

La Secrétaire: Et les remplaçants sont les suivants...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a consentement.

La Secrétaire: ...M. Beaumier (Champlain) remplace M. Landry (Bonaventure); et M. Désilets (Maskinongé) remplace M. Camille Laurin (Bourget).

M. Williams: Mme la Présidente.

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

M. Williams: Est-ce que j'ai le droit de questionner sans avoir le consentement de l'autre côté, parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, ça, pour l'étude...

M. Williams: ...je suis membre de...

La Présidente (Mme Bélanger): ...des crédits, n'importe quel membre peut venir poser des questions.

M. Williams: Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac, je pense que vous avez une entente pour permettre les premières questions à...

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Mes collègues ici ont des questions pertinentes, Mme la Présidente, donc, à ce moment-là...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Jacques-Cartier?

M. Middlemiss: Oui.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

Réaménagement de l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île de Montréal (suite)

M. Kelley: Merci, Mme la Présidente. Je viens de déposer, en Chambre, une pétition avec 22 500 noms de citoyens et citoyennes de la région de Montréal qui sont hautement préoccupés par la sécurité routière à l'intersection de l'autoroute 20 et Woodland, également l'autoroute 20 et Morgan.

Je veux attirer l'attention du ministre sur la question de Woodland, où il y a eu, depuis six ans maintenant, sept accidents mortels, 113 personnes blessées, de mémoire, dans 169 accidents majeurs. On m'apprend que, même ce matin, il y a eu un autre petit accident à ce coin de rue. Alors, c'est bien connu.

Et je veux, avant d'expliquer la situation, souligner la présence des membres d'Action 20 qui sont venus avec leur pétition aujourd'hui. Je pense que c'est tout à fait approprié, dans la Semaine de l'action bénévole, de souligner les efforts de ces citoyens et citoyennes qui ont travaillé pour l'amélioration de la sécurité routière dans notre communauté.

La situation à Woodland, j'ai soulevé ça l'année passée, au moment de l'étude des crédits, et le ministre de l'époque, le député de Labelle, m'a dit qu'il y avait une série de mesures qui ont été mises en place, qui étaient en planification, mais il a dit, et je le cite: «Il s'agit là de mesures transitoires parce que j'ai l'impression que la situation est plus grave que cela, et ce ne sont pas ces mesures transitoires là qui vont corriger maintenant la situation.» Fin de la citation. Alors, ça, c'est au mois d'avril, le 11 avril 1995, devant cette commission, que j'ai soulevé cette question sur la complexité, les difficultés avec cette intersection. Parce qu'il y a deux rues municipales qui arrivent, il y a l'autoroute 20, il y a les feux de circulation après des kilomètres et des kilomètres sans feux de circulation, il y a un chemin de fer qui est là, bref, c'est vraiment une situation très...

Depuis ce temps-là, il y a eu d'autres témoignages, il y a eu un accident tragique au mois de juin. Mais les pompiers de l'ouest de l'île de Montréal ont dit, parmi leur syndicat... Ils ont refusé d'utiliser l'intersection

de Woodland parce que c'est trop dangereux. L'éché passé, au moment de travaux sur une route municipale, il y a eu des plaintes déposées par les syndicats des autobus de la STCUM parce que l'intersection était trop dangereuse. Le coroner en chef lui-même a passé un avant-midi pour regarder la situation et il a été impressionné par la complexité et le danger représenté par cette intersection.

Alors, au mois de décembre, j'ai posé la question au deuxième ministre des Transports de ce gouvernement, et le député de Crémazie m'a répondu: Les hauts fonctionnaires de mon ministère m'ont fait part du problème. Nous sommes à étudier les projets de solution et, en temps et lieu, nous ferons rapport. Alors, ça, c'est huit mois plus tard.

Alors, on arrive au premier anniversaire et plus de ma question sur la situation à Woodland. Je pense que les personnes ont dit que le ministère a pris quelques mesures transitoires à court terme. Mais ça ne règle pas le problème de base. Il faut une haute priorité, il faut aller de l'avant tout de suite sur la construction d'un échangeur, à Woodland. Alors, j'aimerais savoir quand le ministre entend agir dans ce dossier.

M. Brassard: Oui. Mme la Présidente, je pense qu'il faut considérer ce dossier sous deux aspects. D'abord, des mesures immédiates qui ont été appliquées et qui visent évidemment à provoquer un ralentissement de la circulation. La ville de Beaconsfield, entre autres, avait proposé plusieurs interventions, dont l'ajout de rainures à la surface de la chaussée. C'était au mois de juillet 1995. Le personnel technique du ministère avait fait une analyse minutieuse de cette suggestion et avait conclu que c'était un dispositif qui pouvait améliorer la sécurité des usagers, ce qui a été fait. Cependant, vous le savez aussi, ça a eu un effet de ralentissement, de diminution de la vitesse.

Par contre, les bruits importunent les résidents, les riverains, et il y a eu des plaintes concernant les bruits. Bon. Alors, donc, la mesure a une certaine efficacité en termes de ralentissement de la circulation, de réduction de la vitesse, mais, par contre, ça constitue un inconvénient sonore. Alors, donc, on est en train d'examiner comment on pourrait réduire le bruit tout en conservant l'efficacité de la mesure en termes de réduction de la vitesse. C'est ce qu'on est en train d'examiner, là. Probablement que ça va prendre la forme d'enrobés bitumineux qu'on va disposer dans les rainures pour réduire, je dirais, la hauteur des rainures, de telle sorte que ça aura pour effet d'atténuer le bruit, donc de réduire l'inconvénient sonore. On devrait être en mesure de procéder à ces améliorations très, très bientôt, au cours du mois de mai.

• (15 h 30) •

Maintenant, on poursuit notre analyse pour une solution permanente, pas uniquement pour l'intersection Woodland, mais pour tout le tronçon. Là-dessus, la solution qu'on envisage, au ministère des Transports, c'est de mettre en place un étagement. Et, comme c'est

un projet, cependant, qui est assujéti à l'évaluation environnementale, à la loi de la qualité de l'environnement, donc il faut obtenir un certificat d'autorisation. Il faut une étude d'impact. Bref, c'est un projet assujéti à la procédure d'évaluation environnementale.

Donc, on a entrepris ou enclenché le processus. On n'en est pas encore à l'étude d'impact, mais on a mandaté une firme, la firme Transurb inc., en novembre 1995, pour faire l'étude d'opportunité. L'étude d'opportunité a pour fin d'identifier un ou plusieurs scénarios de réaménagement de la 20 entre l'avenue Woodland et le chemin Morgan, dans le cadre d'une approche globale prenant en compte la problématique du corridor dans son entier, dans son ensemble entre la 520 et la 540. Le dépôt de cette étude d'opportunité devrait se faire bientôt; on l'attend, d'après mes informations, pour mai. Donc, le mois prochain, on devrait être en mesure de recevoir l'étude d'opportunité où l'on verrait les scénarios possibles de réaménagement de ce tronçon. À ce moment-là, on verra. En tout cas, cette étude d'opportunité va nous permettre de valider ou d'invalider — on en verra le contenu — la pertinence d'un étagement, à l'intersection de l'avenue Woodland, ou d'un échangeur. Bon.

Alors, on reçoit cette étude d'opportunité. Si le scénario envisagé par le ministère des Transports est validé, à ce moment-là, la prochaine étape, c'est l'étude d'impact; on entreprendra l'étude d'impact. Bref, à ce moment-là, c'est la procédure d'évaluation environnementale qui va s'enclencher pour obtenir un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement et ensuite préparer plans et devis. C'est le processus qui va être en cours.

Donc, je résume en disant deux aspects: un aspect plus immédiat pour accroître la sécurité, actuellement, compte tenu... Je pense que je ne reprends pas vos propos, tout le monde convient que c'est un tronçon à risque, dangereux, il faut faire quelque chose. Alors, il y a des mesures temporaires ou, en tout cas, immédiates qui ont été prises. La dernière, c'est la mise en place de rainures. Là, on cherche à conserver l'efficacité de cette mesure, tout en réduisant l'inconvénient sonore qui affecte la population environnante. Voilà, en gros, le point sur ce dossier.

M. Kelley: Juste en complémentaire...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley: ...sur les deux volets. Parce que, effectivement, j'ai reçu copie de centaines de lettres de mes commettants...

M. Brassard: Oui, nous aussi. Nous aussi.

M. Kelley: Ils m'appellent toutes les semaines, presque tous les jours, et, vraiment, je veux avoir une assurance de vous et de votre ministère que le statu quo,

c'est inacceptable. C'est vraiment trop de bruit, et il faut prendre des mesures. Moi, j'ai appelé encore une fois hier soir. Semble-t-il, les premières rainures, ils ont fait des essais cette semaine, et, selon mes commettants, ça ne marche pas. Je ne suis pas un expert, je ne suis pas allé sur les lieux, je vais faire ça en fin de semaine. Mais, semble-t-il, le premier essai pour moduler les rainures n'a pas d'impact.

Autre chose, sur la question des études environnementales. On fait référence, dans la réponse que j'ai eue l'année passée aussi... Vous m'avez donné un échéancier pour la fin de mai, si j'ai bien compris.

M. Brassard: Pour l'étude d'opportunité.

M. Kelley: Pour l'étude d'opportunité. Ça va être rendu public à ce moment, ou...

M. Brassard: Oui. Une fois qu'on aura analysé l'étude puis pris connaissance de son contenu, on pourra rendre publiques les conclusions, les recommandations de l'étude et communiquer avec vous et avec le... Enfin, comme il y a un groupe organisé, on pourra lui transmettre les informations.

M. Kelley: En terminant, je vais juste inviter le ministre... Le groupe Action 20 commence à avoir une énorme expertise dans ce dossier. Alors, je sais qu'il est prêt à collaborer avec le ministère pour la réalisation de ce projet. Ils y ont mis beaucoup d'heures. La pétition a circulé dans mon comté. C'est vraiment formidable, ce qu'un regroupement de citoyens qui travaillent, qui ont autre chose à faire dans leur vie, ont fait dans ce dossier. Je sais que mon collègue de Nelligan a un autre volet de la question à soulever. Merci beaucoup pour vos réponses.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Nelligan.

M. Williams: Merci beaucoup, M. le Président. Moi-même, je voudrais féliciter le travail du groupe Action 20, parce que je pense qu'il a fait un travail extraordinaire. Et j'invite, comme le député de Jacques-Cartier, le ministre à utiliser l'expertise de ce groupe, mais j'invite aussi le ministre à nous visiter, dans l'ouest de l'île de Montréal ou, comme on dit de temps en temps, le West Island, à visiter le site, parce que je pense que, selon votre évaluation, M. le ministre, c'est un des coins les plus bizarres de notre système de transport. Mais le coin de Woodland—20 est dans le comté de Jacques-Cartier, et le coin de Morgan—20 est dans le comté de Nelligan.

Avec ça, mon commentaire. S'il vous plaît, comme vous êtes en train de trouver une solution, on doit trouver la solution pour la section entre Saint-Charles jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue, parce que, plus à l'est que montée Saint-Charles, c'est une voie d'accès limitée. C'est dans la Communauté urbaine de

Montréal et il me semble que c'est inacceptable d'avoir ce type de rue dans la Communauté urbaine de Montréal. Selon mon opinion, M. le ministre, la seule et unique réponse utile, c'est un viaduc à cet endroit.

Utilisation de l'anglais dans la signalisation routière

Mais j'ai une autre question sur toute la question de la sécurité publique sur nos routes. Et peut-être qu'une fois que j'aurai demandé la question, ça ne sera pas nécessairement surprenant pour vous. C'est toute la question de l'affichage sur nos routes. Nous avons, dans la Charte de la langue française, un article qui touche l'affichage, et je voudrais citer une partie de cet article qui dit:

«L'administration n'utilise que le français dans l'affichage, sauf lorsque la santé ou la sécurité publique exigent aussi l'utilisation d'une autre langue.

«Dans le cas de la signalisation routière, le texte français peut être complété ou remplacé par des symboles ou des pictogrammes et une autre langue peut être utilisée lorsqu'il n'existe aucun symbole ou pictogramme pouvant satisfaire aux exigences de santé ou de sécurité publique.»

J'ai questionné les autres ministres sur cette question aussi, M. le ministre, et, effectivement, on privilégie, au Québec, les pictogrammes, parce qu'on ne sait pas quelle langue la personne parle quand elle voyage sur nos routes. Elle peut parler français, anglais et une certaine d'autres langues. Avec ça, je pense que c'est effectivement la bonne direction à aller, d'encourager que tous nos panneaux de sécurité publique et santé soient des pictogrammes.

Mais il existe des exemples où, jusqu'à date, nous n'avons pas trouvé de pictogrammes. Il y a ces exemples dans les mesures temporaires à Woodland et Morgan. Quand nous avons des panneaux avec des lumières clignotantes, nous avons en français: «Préparez-vous à arrêter aux clignotants». Et il y a d'autres exemples de panneaux où nous n'avons pas trouvé des pictogrammes, comme «risque de brouillard», «gabarit», «reculez», et il y a plusieurs exemples comme ça.

Est-ce que c'est votre intention, M. le ministre, cette année, d'utiliser cet article de la Charte de la langue française, toujours en privilégiant les pictogrammes, dans les cas, incluant le cas de Woodland, particulièrement dans un quartier bilingue, pour s'assurer que, certainement, le texte français soit là mais qu'il y ait peut-être un autre ajout des mots «Be prepared to stop»? Est-ce que vous êtes prêt à utiliser cet article de la Charte de la langue française et, dans ces cas, avoir au moins l'utilisation de l'anglais avec le français?

M. Brassard: M. le Président, comme on dit familièrement, je vais prendre en délibéré la question. Non, mais il reste...

M. Williams: Jusqu'après la fin de semaine?

Une voix: Après le conseil national.

M. Brassard: Ah, tiens! Pourquoi pas? Non, mais je comprends bien la question du député de Nelligan. Au moment où on se parle, la politique du ministère des Transports, c'est probablement ce que vous ont répondu mes prédécesseurs, c'est les pictogrammes de façon... et le français. Est-ce qu'il serait pertinent, dans certaines circonstances, de recourir à une disposition de la Charte de la langue française que vous venez de citer? Je demande à voir et à réfléchir. Moi, je vais prendre en délibéré. Je veux voir si, vraiment, le fait d'utiliser des pictogrammes ou, quand il n'y en a pas, le français, ça génère des problèmes d'ordre sécuritaire. Est-ce que ça génère des problèmes de sécurité? Je pense que c'est d'abord ça que je veux vérifier avant d'aller plus avant dans une réponse à cette question-là.

● (15 h 40) ●

M. Williams: Est-ce que j'ai bien compris que vous vous engagez maintenant à faire une étude sur cette question? Parce que ce n'est pas un débat linguistique tel quel, on parle de sécurité publique. Et on peut avoir des personnes qui voyagent à l'intérieur du Québec qui ne comprennent pas tout en français. Il y a des exemples. Quand nous avons eu les problèmes de compréhension du mot «reculez»... Est-ce que j'ai bien compris que le ministre est en train de faire une étude formelle sur cette question?

M. Brassard: Non. Pas une étude formelle, un examen. Comme ministre, face à une question comme celle-là, qui est une question qui n'est pas sans intérêt, avant d'aller plus avant, moi, je veux faire un examen de la question, un examen de la problématique qu'elle soulève. Est-ce que la politique qui est appliquée actuellement en cette matière pose des problèmes de sécurité? Bon. C'est ça que je veux vérifier. Je veux faire une vérification avant de me commettre ou de répondre plus avant à cette question.

M. Williams: Et une dernière complémentaire, M. le Président. Est-ce que vous êtes prêt à vous engager, comme vous avez fait pour mon collègue le député de Jacques-Cartier, à rendre ça public dans les plus brefs délais?

M. Brassard: Quand j'aurai approfondi la question, fait l'examen de la question, moi, ça ne me dérange pas de faire part publiquement des constats que j'aurai faits.

M. Williams: Cette année?

M. Brassard: Il me semble que ça ne prendra pas une éternité. Il suffit de s'y mettre pour faire le tour de la question et vérifier... En fait, c'est la dimension sécuritaire qu'il faut vérifier. Il faut vérifier si ça pose problème.

M. Williams: Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

Systèmes de transports terrestres (suite)

Transport adapté aux personnes handicapées

M. Copeman: Merci, M. le Président. J'aimerais changer de sujet un tout petit peu et interroger le ministre sur le volet Transport en commun: transport adapté aux personnes handicapées. Est-ce que le ministre peut confirmer une baisse dans les transferts aux municipalités pour le volet Transport en commun: transport adapté aux personnes handicapées, de l'ordre de 746 700 \$, qui est contenue, M. le Président, semble-t-il, si j'ai bien compris: les chiffres, à la page 24-8 du livre des crédits?

M. Brassard: En ce qui concerne le transport des personnes handicapées, le budget n'a pas subi de compression. Contrairement à la plupart des postes budgétaires, évidemment, puisqu'il fallait effectuer des compressions de l'ordre de 260 000 000 \$... Le budget consacré aux personnes handicapées n'a pas... Il a même connu une augmentation légère de 1 %, puisque, l'an passé, en 1995-1996, il était de 35 329 000 \$ et, en 1996-1997, il est de 35 683 000 \$, donc une augmentation très modeste de 353 000 \$. En fait, on peut dire, en gros, que l'idée de base concernant le transport adapté aux personnes handicapées, c'est de geler le budget, de ne pas lui faire subir de compressions.

M. Copeman: Dans ce cas-là, M. le Président, peut-être que le ministre peut m'expliquer la variation qui est incluse, qui est indiquée à la page 24-8 du livre des crédits, qui indique une baisse dans les transferts aux municipalités de l'ordre de ce que j'ai cité tantôt. Je pense, malgré la constatation de bonne foi du ministre... On a vu, dans les articles de journaux, quelques difficultés dans la Communauté urbaine de Québec, où les maires de la CUQ, semble-t-il, prennent l'engagement, selon un article dans le *Journal de Québec*, de brasser la cage du gouvernement pour qu'il débloque de nouveaux fonds pour le transport adapté, parce qu'il en manque, 200 000 \$.

Si c'est le cas, que le budget est stable, gelé, je peux ajuster mon tir. On peut avoir le débat sur la pertinence de geler le budget, quand il s'agit de besoins réels qui vont en croissance, qui ne répond pas, au moment où on se parle... Et tout le monde constate que les budgets consacrés aux personnes handicapées ne répondent pas aux besoins réels des personnes handicapées. Tout le monde le constate, le ministre responsable de l'Office des personnes handicapées le constate, l'Office des personnes handicapées du Québec le constate. Et je peux vous garantir que les groupes qui oeuvrent dans le domaine, qui représentent la clientèle seront capables de vous faire une éloquente démonstration que les besoins

des personnes en matière de transport adapté pour les personnes handicapées ne comblent d'aucune façon les besoins réels de déplacement de ces personnes. Mais, ça, c'est une autre chose. On pourrait avoir un débat sur la pertinence d'accroître le budget.

Mais je veux juste m'assurer, dans un premier temps, que ce que je lis dans le livre des crédits n'est pas exact, quelque part, qu'on m'explique le jeu...

M. Brassard: Oui. L'explication très simple est la suivante. C'est qu'en 1995-1996, dans le 37 429 000 \$ qu'on voit effectivement au livre des crédits, il y avait plus de 1 000 000 \$ qui étaient octroyés à la STCUM pour un programme d'accessibilité — comment appelle-t-on ça, donc — pour la mobilité réduite. Et, à partir du moment où l'Agence va entrer en opération bientôt — l'Agence métropolitaine de transport — c'est une responsabilité qui lui a été dévolue. Donc, ça a été retranché du Transport en commun: transport adapté aux personnes handicapées et ça se retrouve à Entreprises et organismes d'État, Transport terrestre, 1 180 000 \$ — en bas, la colonne — c'est cet argent-là qui va être transféré à l'Agence métropolitaine. Alors, ça explique l'écart. En gros, donc, ce que je disais est maintenu, c'est le gel.

Ce que vous dites sur les personnes handicapées n'est pas sans fondement. Je pense, moi aussi, que, si on fait un examen des besoins, les budgets disponibles sont probablement insuffisants. Mais, quand on est dans un processus de compressions budgétaires, le fait qu'on gèle un budget, c'est déjà une indication qu'on juge prioritaire cette activité-là. Si on était en processus de croissance budgétaire, la priorisation se manifesterait par des augmentations budgétaires. Mais, comme on est en processus de compressions budgétaires, comment identifier ou manifester nos priorités, exprimer nos priorités? Bien, c'est par le gel. On dit: Bon bien, on ne comprime pas les dépenses de tel programme, tout en reconnaissant que l'analyse des besoins peut nous conduire à conclure qu'il y a insuffisance de ressources.

M. Copeman: Juste pour terminer là-dessus, M. le Président, je signale au ministre des Transports que son collègue le ministre de la Santé et des Services sociaux a réussi, lui, deux années de suite, à trouver des sommes modestes pour ajouter aux services des personnes handicapées; deux années de suite, l'année passée et cette année, même avec un gel, le ministre de la Santé, à son grand crédit, responsable des personnes handicapées. Et, moi, je ne me gêne pas, M. le Président, pour donner son crédit au gouvernement quand il est dû. Lui, il a trouvé des ressources nécessaires, modestes, cette année, pour augmenter le budget. Et j'aurais souhaité et je pense — plus important, M. le Président — que les personnes handicapées auraient souhaité peut-être que le ministre des Transports, dans toute son enveloppe, puisse trouver quelques millions de dollars supplémentaires pour améliorer des services qui en ont besoin. Et, si le ministre de la Santé a été capable de le faire, on

souhaiterait, peut-être l'année prochaine ou même à l'intérieur de son enveloppe de cette année, que le ministre des Transports soit capable de le faire aussi. Merci, M. le Président.

• (15 h 50) •

M. Brassard: Oui, mais sauf que... M. le Président, ce que je peux dire, c'est qu'on le fait d'une certaine façon. Peut-être qu'au poste budgétaire transport adapté aux personnes handicapées, c'est le gel. Mais, d'une autre façon, on a augmenté les ressources pour cette clientèle-là en particulier, évidemment, via les grandes sociétés de transport en commun, où il y a un programme d'acquisition d'autobus à plancher surbaissé pour permettre aux personnes à mobilité réduite de pouvoir avoir recours au transport en commun. Il y a des fonds qui sont débloqués à cet effet, à cette fin, et c'est quand même relativement récent qu'un tel programme est mis en oeuvre. Alors, peut-être qu'il y a un gel au poste budgétaire transport adapté, mais, dans d'autres programmes visant les mêmes personnes, la même catégorie de personnes, des personnes probablement moins handicapées, ce qu'on appelle des personnes à mobilité réduite, on a quand même débloqué des ressources supplémentaires à cette fin.

M. Copeman: Juste pour conclure, peut-être que le ministre peut m'aider dans mon travail comme critique de l'opposition officielle en matière de personnes handicapées en me donnant, à un moment donné, la ventilation de ces 35 683 000 \$. Parce que je pense que même le ministre va reconnaître avec moi que les services aux personnes handicapées, généralement, sont un peu éparpillés partout, sont même éparpillés à l'intérieur du ministère des Transports. Et, si je pouvais avoir une ventilation détaillée de ces sommes-là, ça pourrait m'aider beaucoup, je pense, dans ma compréhension des services que le gouvernement du Québec rend à cette clientèle.

M. Brassard: Oui. Nous prenons...

M. Copeman: Et j'en remercie le ministre.

M. Brassard: ...acte, M. le Président, de cette demande parfaitement légitime, et nous allons transmettre la liste de toutes les municipalités où il y a subvention au transport adapté, avec le montant. Je pense que ça ne fait aucun problème.

Pour ce qui est de la mobilité des usagers, des personnes à mobilité réduite, au cours de l'année 1995, les organismes publics de transport ont procédé à l'acquisition de 45 autobus à plancher surbaissé et, pour les deux prochaines années, prévoient acquérir 520 véhicules, dont 490 à plancher surbaissé. Donc, dans le programme d'acquisition des autobus, de plus en plus, les sociétés de transport vont acquérir, vont en tout cas remplacer une bonne partie de leur flotte de véhicules avec des autobus à plancher surbaissé, de telle sorte que les personnes à mobilité réduite pourront utiliser le

transport en commun. Mais toutes ces informations seront transmises au député, M. le Président.

M. Copeman: Je remercie le président. Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): Mme la députée de Matapédia.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)

Mme Doyer: Merci, M. le Président. Alors, moi, j'ai trois éléments que j'aimerais vous préciser et que vous précisiez. C'est par rapport, je dirais, à la route qui va de Cacouna jusqu'à Bic. Il y a beaucoup de... Comment je dirais ça? Je pense que, dans un avenir réaliste, ça va être difficile d'aller vers le prolongement de la 20, dans ce coin-là. Aussi, je voudrais qu'on pense, qu'on planifie, maintenant et pour les années qui viennent, par rapport à l'amélioration de la 132. Et je constate que, le long de la 132, il y a les corridors du réseau routier supérieur qui devraient peut-être être protégés davantage, dans le sens de la sécurité, parce qu'il y a comme un développement anarchique qui se fait, en tout cas anarchique entre guillemets parce que — je ne sais pas — il y a toutes sortes de commerces qui ont tendance à s'installer là. Si je pense à chez moi, dans mon comté, j'ai Amqui, j'ai Mont-Joli, j'ai Pointe-au-Père et aussi, dans ce coin-là que je viens de décrire, il y a l'Île-Verte, Trois-Pistoles, Saint-Simon, Saint-Fabien et Bic.

Alors, je voudrais savoir ce qui pourrait être fait. Je sais que ça demande une collaboration avec les municipalités aussi parce que, des fois... Juste l'exemple de Mont-Joli, il y a beaucoup d'accidents qui se produisent parce que la 132 traverse la ville de Mont-Joli et c'est dangereux. Et je pense qu'il faudrait prévoir certaines mesures liées à la sécurité.

Dommages causés par les véhicules lourds

Il y a une autre intervention aussi que je voudrais faire, c'est concernant le camionnage lourd. Je ne sais pas si c'est pertinent à ce moment-ci de la commission parlementaire, mais je pense que des mesures de contrôle du camionnage lourd sont peut-être une partie de la solution aux problèmes financiers du ministère des Transports. Il cause beaucoup de dommages. Je sais qu'on a pris des mesures, par exemple, en ce qui concerne le réseau routier de camionnage, toute la carte du camionnage nous aide, mais, bon. Pensons donc au réseau routier de camionnage qui, en contraignant les transporteurs à utiliser les routes les plus solides, les plus adaptées au transport lourd, est un élément décisif de protection.

Un autre moyen qui apporterait un soulagement aux problèmes financiers du ministère des Transports, c'est peut-être une hausse des permis proportionnelle aux dommages que l'on peut causer et aux frais d'entretien

qui en découlent. En tout cas, ça aussi, j'y mettrais des petits bémols, mais il y aurait peut-être des choses à aller chercher là. Il faut s'assurer de bien surveiller, contrôler les limites de poids fixées aux transporteurs. Puis je voudrais avoir des précisions sur ce qui existe dans le Bas-Saint-Laurent. Il me semble qu'il y a peu d'endroits où on peut peser les camions. Il y aurait peut-être lieu d'examiner, dans un avenir, en tout cas, que je souhaite le plus proche... À Mont-Joli, il y aurait peut-être lieu, parce que c'est un endroit où va transiter le trafic vers la Gaspésie, vers la vallée de la Matapédia, le Nouveau-Brunswick. Les routes se font rénover, on dépense de l'argent, puis, le printemps suivant, ça commence déjà à se faire détériorer. Alors, ça, ça m'apparaît une perte d'argent, une perte de ressources financières. Donc, par rapport aux balances de camions lourds, j'aimerais avoir des précisions sur les investissements, puis les mesures de surveillance du trafic lourd.

M. Brassard: Sur la 132?

Mme Doyer: Sur la 132, dans le Bas-Saint-Laurent, mais surtout là où transite... En tout cas, moi, j'aimerais ça.. Puis ce n'est pas pour faire de la politique avec ça. C'est parce que je sens que, si la 20 s'en vient chez nous, à Mont-Joli, à un moment donné, ça va transiter vers la Gaspésie, et ça s'en vient du Nouveau-Brunswick. Il y a beaucoup de camions avec du bois, c'est pesant, c'est lourd, ça brise. Là, au moins, ça ne passe plus trop dans les petits villages. Juste pour vous donner une idée, dans mon comté, j'ai 32 municipalités dont beaucoup sont en milieu rural. Alors, ça circule avec des camions pesants, pleins de bois, de...

M. Brassard: Bien, je comprends, cependant, Mme la députée, que vous considérez comme une amélioration le fait d'avoir, au Québec, un réseau de camionnage.

Mme Doyer: Oui, c'est ça. Oui, en passant, c'est ça, je veux vous féliciter...

M. Brassard: Ça protège un...

Mme Doyer: ...puis nous féliciter parce que c'est... La carte du camionnage aurait aidé parce que j'avais... Comme à Saint-Donat, les gens... C'est juste, même, par sécurité. Parce que des camions pesants de bois, là dans nos petites municipalités, au niveau sécurité, c'est déjà une amélioration, mais, au niveau de la pesée des camions lourds...

M. Brassard: Oui, ça, je...

Mme Doyer: ...c'est quoi les ressources qui sont...

M. Brassard: Là je n'ai pas ici la localisation des pesées permanentes du contrôle routier, du service de

contrôle routier, on pourra sans doute l'avoir. Mais il reste qu'il faut aussi être conscient que les contrôleurs routiers disposent de balances mobiles, également. Ils peuvent faire des contrôles partout, sur tout le réseau de camionnage parce qu'ils ont les équipements requis. Donc, ils peuvent, sur n'importe quelle route, arrêter les camions et les peser. Ils ont ce qu'il faut, ils ont l'équipement mobile. Mais, moi, je prendrais plutôt en délibéré votre question, là, pour vérifier...

Mme Doyer: Oui, je...

M. Brassard: ...la localisation des pesées dans la région du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, pour voir s'il y en a moins qu'ailleurs ou s'ils sont bien...

Mme Doyer: Les ressources.

M. Brassard: ...ils sont localisés convenablement ou correctement, compte tenu des flux de circulation. On pourra vérifier ça. Je vous ferai part, à ce moment-là, des résultats...

Mme Doyer: Puis pour la 132...

M. Brassard: ...de notre analyse.

Mme Doyer: Oui, je m'excuse.

M. Brassard: Pour la 132?

Mme Doyer: Pour la 132, c'est ça, je ne veux pas que vous dévoiliez la programmation là...

M. Brassard: Non. Ha, ha, ha!

Mme Doyer: ...mais, c'est ça, je veux vous sensibiliser aux...

M. Brassard: Je veux vous laisser ce soin-là.

Mme Doyer: ...voies de dépassement...

M. Brassard: Oui.

Mme Doyer: ...dans le coin de l'Île-Verte, par exemple. Il y a des coins qui pourraient soulager un peu...

M. Brassard: Oui, oui.

Mme Doyer: ...au niveau de la fluidité du trafic, puis, en tout cas... Mais ça, c'est important.

M. Brassard: Il y a déjà des investissements qui ont été faits au cours des dernières années, parce qu'il y a comme une sorte de plan d'action qui vise justement à corriger, à améliorer et à mieux aménager cette route, compte tenu souvent du caractère sinueux de certaines

sections de la route 132. Taux élevé de camions, aussi, là-dessus, vous avez raison.

Mme Doyer: C'est ça. Les gens s'impatientent puis ils veulent dépasser.

● (16 heures) ●

M. Brassard: Il y a déjà eu des travaux de faits. Le ministère a l'intention de poursuivre le plan qui vise à améliorer cette route, donc poursuivre le plan pour mettre en place, entre autres, des voies de dépassement. Ça va continuer. Je pense qu'on peut conclure que ce n'est pas terminé. Alors, ça devra être complété dans les années subséquentes.

Mme Doyer: Merci.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Saint-Hyacinthe.

Problèmes causés par le réseau routier de camionnage

M. Dion: Oui, M. le Président. Je suis bien conscient du travail très considérable qui a été réalisé par les fonctionnaires du ministère dans le cadre de l'établissement d'un réseau routier pour le transport lourd. Je sais à quel point l'établissement de ce réseau a donné lieu à toute une série de consultations, parfois en deux temps plutôt qu'en un, pour arriver à faire des arrangements entre les différentes municipalités qui avaient des contraintes et des besoins particuliers, pour arriver à trouver des corridors et une continuité dans le transport lourd, et c'est un travail très considérable. Mais, évidemment, il est bien certain aussi qu'il a fallu, dans certains cas, forcer un petit peu la note ou forcer un petit peu la main de certains pour pouvoir réussir à établir la continuité dans ce réseau-là.

Maintenant, quand on arrive, comme ça arrive dans mon comté, avec des sous-centres régionaux quand même d'importance assez considérable au plan industriel, et pas seulement agricole, et qu'on est obligé de faire passer les camions lourds par des chemins de campagne, des rangs qui n'ont pas été faits pour ce genre d'usage là, ce qui fait en sorte que ces chemins-là se détériorent à une vitesse très considérable, quand on est obligé de faire passer des camions lourds dans des chemins où les courbes sont tellement accentuées qu'il faut que les fardiens coupent complètement la circulation pour réussir à tourner, évidemment, ça crée des problèmes assez considérables.

Alors, je ne sais pas comment le ministère va réussir, étant donné les contraintes budgétaires actuelles, à compenser pour ces situations, mais c'est une situation qui me préoccupe au plus haut point et qui préoccupe beaucoup les gens du milieu parce qu'elle porte atteinte de façon significative au développement économique de ces milieux-là.

Alors, je ne sais pas ce que... Je pense en particulier au village de Saint-Damase, chez nous, qui est éloigné de la route 20 et qui est dans une situation un

peu particulière et difficile pour ce qui est de l'écoulement de la circulation vers la 20, surtout quand il s'agit d'aller vers Montréal.

M. Brassard: Alors, moi, je trouve tout à fait justifiée la préoccupation du député, et d'autant plus concernant surtout les entreprises. Je pense qu'en établissant un réseau de camionnage ou de trafic lourd au Québec notre intention n'était certainement pas de nuire aux entreprises. C'était évidemment, d'abord et avant tout, pour mieux protéger le réseau routier, le patrimoine routier.

Mais je vous signale que le réseau de camionnage, il ne s'est pas élaboré en vase clos au ministère; il s'est fait avec une très large consultation du monde municipal. Toutes les municipalités ont été consultées, d'une part. D'autre part, il n'est pas immuable non plus. Il n'est pas immuable, c'est-à-dire que ça peut se réviser, ça peut se changer. Si une municipalité nous fait la démonstration que, sur son territoire, la partie du réseau de camionnage n'est pas la plus adéquate, qu'il y aurait lieu de la modifier ou de la changer, je pense qu'on est tout à fait ouvert à des modifications puis à des révisions.

Dans l'ensemble, évidemment, on a tenté de faire en sorte qu'on utilise le plus possible les grands axes routiers. Ce n'est pas toujours possible. Cependant, quand ce n'est pas possible, c'est toujours en consultation et en concertation avec les conseils municipaux qu'on l'a fait. Mais on peut apporter des modifications à ce réseau-là. Et là vous me citez le cas d'une municipalité, de Saint-Damase. La municipalité n'a qu'à nous acheminer ses doléances, puis on va essayer de trouver la meilleure façon de donner satisfaction et à la municipalité et aux entreprises qui utilisent ces voies de circulation.

M. Dion: Je vous remercie, M. le ministre.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac.

Autres sujets

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. M. le ministre, hier, on a eu une ventilation de l'élément 1 et de l'élément 2. Est-ce que je pourrais y revenir? Parce que j'ai tenté de mettre de l'ordre dans les chiffres après que vous me les avez donnés, et je voudrais juste être certain que je ne me trompe pas.

Dans l'élément 1, qui est l'Amélioration du réseau routier, cette activité vise principalement à réaménager les routes et les ponts existants dans le but d'en accroître la sécurité et le rendement et à développer le réseau routier et autoroutier. Si j'ai bien compris, hier, on a dit que, pour la conservation des chaussées, soit les couches d'usure et le renforcement des chaussées, en 1996-1997, on parlait de 55 000 000 \$ comparativement à 100 000 000 \$ en 1995-1996.

M. Brassard: Dans l'élément 2.

M. Middlemiss: Élément 1.

M. Brassard: Programme 2, élément 2.

M. Middlemiss: Programme 2, élément 1, Amélioration du réseau routier.

M. Brassard: Programme 2, élément 1.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Brassard: C'est Amélioration du réseau routier.

M. Middlemiss: C'est ça. On montrait 200 000 000 \$, et j'ai demandé la ventilation, et, dans ça, vous avez dit: Il y a 55 000 000 \$, on disait, pour la conservation des chaussées, 46 000 000 \$ pour la conservation des structures, des ponts, et l'autre élément, c'était le développement du réseau routier, qui était de l'ordre de 42 000 000 \$. Est-ce que ces trois éléments-là sont inclus dans l'élément 1, Amélioration du réseau routier? Et est-ce que les chiffres que j'ai sent de l'ordre de grandeur...

M. Brassard: Amélioration du réseau routier, élément 1, M. le Président, c'est 100 000 000 \$, effectivement, en 1996-1997. Mais la ventilation que j'ai, c'est 9 000 000 \$ pour la conservation des structures, 49 000 000 \$ pour l'amélioration du réseau puis 42 000 000 \$ pour le développement du réseau. Ce qui fait 100 000 000 \$. C'est ça que j'ai.

M. Middlemiss: Si je vois bien, Amélioration du réseau routier, il y a 200 000 000 \$ dans les crédits.

M. Brassard: Il y a 49 000 000 \$.

M. Middlemiss: Mais programme 2, élément 1, Amélioration du réseau routier, pour l'année 1996-1997, il y a 200 000 000 \$. Tandis que, l'an passé, il y en avait 319 000 000 \$. Puis on l'a ici aussi, 200 500 000 \$. Dans les crédits; les détails, page 263. J'essaie de voir. Je croyais que les chiffres que vous m'aviez donnés hier, qu'on pouvait dire: O.K., voici les activités qu'on fait avec ça, tant pour la conservation des chaussées, les couches d'usure, le renforcement, tant pour la conservation des ponts.

M. Brassard: Oui. Alors, regardez, on va essayer de clarifier les choses, là, parce que...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Bon. Il y a deux éléments. L'élément 1, c'est l'Amélioration du réseau routier; l'élément 2, c'est la Réfection du réseau routier.

M. Middlemiss: Exactement. C'est ça.

M. Brassard: L'élément 1 du programme 2, le grand total, en tout, là, c'est effectivement 200 000 000 \$. Mais 200 000 000 \$, ça comprend tout. Ça veut dire que ça comprend 44 000 000 \$, par exemple, pour la rémunération, bon, 50 000 000 \$ pour la rémunération totale, réguliers et occasionnels. Ça comprend également le Programme d'aide aux municipalités, 29 000 000 \$. Bon. Ça, le 200 000 000 \$ total comprend tout l'élément 1; pas uniquement le capital, il y a les immobilisations.

Si on regarde les immobilisations pour l'élément 1 du programme 2, c'est 100 000 000 \$. Les travaux comme tels, c'est 100 000 000 \$. C'est 100 000 000 \$, dont 8 300 000 \$ en conservation des structures — je parlais de 9 000 000 \$ tantôt — amélioration du réseau routier comme telle, 49 200 000 \$, et développement, 43 000 000 \$; pour 100 500 000 \$. Ça, c'est l'élément 1.

• (16 h 10) •

L'élément 2, qui est la Réfection du réseau routier, le grand total, c'est 113 000 000 \$. Mais 113 000 000 \$, ça comprend tout. Ça comprend aussi la rémunération, qui est de 18 200 000 \$. Si on va aux travaux seulement, les travaux, c'est 91 700 000 \$, en gros, 92 000 000 \$, c'est ça qu'on disait; c'est-à-dire la conservation des chaussées, pour 54 200 000 \$, et la conservation des structures, pour 37 500 000 \$.

Ce qui fait que les éléments 1 et 2, en termes de travaux, c'est donc l'addition qu'il faut faire, c'est 100 500 000 \$ plus 91 700 000 \$, puis à ça s'ajoute le PSAR, le 23 000 000 \$ qui nous vient du fédéral; pour un grand total de 216 000 000 \$.

M. Middlemiss: Maintenant, le correspondant pour l'année 1995-1996 de ces mêmes éléments là?

M. Brassard: Alors, 1995-1996, pour ce qui est toujours des travaux, là, je prends juste les travaux...

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: ...alors, élément 1, c'est 168 400 000 \$ comparé à 100 500 000 \$ cette année. Élément 2, c'est 138 200 000 \$ comparé à 91 700 000 \$. Il y avait aussi l'an passé un 23 000 000 \$ venant du fédéral, en vertu du PSAR. Ce qui fait un total pour les travaux, l'an passé, de 330 000 000 \$ — 329 900 000 \$ — donc 330 000 000 \$ par rapport à 216 000 000 \$ cette année. Ça, c'est les travaux, uniquement les travaux.

M. Middlemiss: Hier, vous m'avez indiqué que la conservation des chaussées était 55 000 000 \$ comparativement à 100 000 000 \$, ou est-ce que c'est moi qui ai mal compris?

M. Brassard: Non, c'est ça. C'est parce que la conservation des chaussées, il y a eu un peu de confusion,

ça fait partie de l'élément 2, la conservation des chaussées, et non pas de l'élément 1.

M. Middlemiss: O.K. C'est bien.

M. Brassard: L'élément 1, il y a trois items, si on veut, c'est: la conservation des structures, l'amélioration du réseau et le développement du réseau. C'est dans l'élément 1, sous le titre Amélioration du réseau routier. La conservation des chaussées, ça va dans l'élément 2, Réfection du réseau routier, et, le 55 000 000 \$, il est là, conservation des chaussées, plus précisément 54 200 000 \$, par rapport à 100 000 000 \$ l'an passé.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Pour les chaussées seulement. Ça, c'est les couches d'usure, c'est l'asphalte. Ça, c'est l'asphalte.

M. Middlemiss: O.K. Hier, vous m'avez indiqué, et, ça, ça doit être dans la Réfection du réseau routier, là: conservation des chaussées, dans l'Est, les couches d'usure, en 1995-1996, c'est de l'ordre de 44 000 000 \$ versus 16 800 000 \$ cette année; 44 300 000 \$ versus 16 800 000 \$, grosso modo, là.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Région de Québec...

M. Brassard: Les chaussées. Pour les chaussées, régions de Québec ou de l'Est, oui. C'est de l'Est dont vous venez de parler?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: L'Est, dont on vient de parler, l'Est, pour l'ensemble des chaussées, et ça comprend réfection, renforcement, revêtement, autres éléments de conservation des chaussées, pour 17 120 000 \$.

M. Middlemiss: Quels sont les chiffres, d'abord, qu'on avait hier, qui étaient 16 800 000 \$ en 1996-1997 et le correspondant, en 1995-1996, 44 315 000 \$?

M. Brassard: C'est ça. C'est tout ce qui concerne les chaussées. Tout ce qui concerne les chaussées.

M. Middlemiss: Pour l'Est.

M. Brassard: Renforcement, réfection... pour l'Est, oui. C'est 17 000 000 \$, 17 120 000 \$, puis 44 300 000 \$ l'an passé.

M. Middlemiss: Et, ça, c'est pris dans la réfection ainsi que dans la conservation, ces deux éléments-là. C'est ça que vous me dites?

M. Brassard: C'est pris dans l'élément 2, effectivement, du programme 2.

M. Middlemiss: Élément 2, programme 2, totalement.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que j'ai les bons chiffres, d'abord? Pour Québec, c'est 8 500 000 \$...

M. Brassard: C'est 8 500 000 \$, 21 300 000 \$.

M. Middlemiss: C'est 21 306 000 \$, O.K. Montréal: 17 000 000 \$ cette année; 17 800 000 \$ versus 24 469 000 \$.

M. Brassard: C'est ce que je vous ai donné, oui.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Hier.

M. Middlemiss: Et dans l'Ouest...

M. Brassard: C'est 16 500 000 \$.

M. Middlemiss: C'est 16 500 000 \$ versus 25 400 000 \$.

M. Brassard: 26 400 000 \$.

M. Middlemiss: 26 400 000 \$?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Vous m'avez donné aussi, dans la partie chaussée et conservation... J'assume que c'est la conservation des chaussées ainsi que la conservation des ponts. Si on prend l'exemple de l'Est, la région de l'Est, comparativement à cette année, ça va être 28 000 000 \$, qui est essentiellement la même chose que l'an dernier, mais toutefois 9 200 000 \$ versus 11 500 000 \$ l'an passé.

M. Brassard: Les structures. Le 9 200 000 \$ versus le 11 500 000 \$, ça, c'est les structures. C'est les ponts surtout, essentiellement.

M. Middlemiss: O.K. Tandis que le 28 000 000 \$, ça...

M. Brassard: C'est l'amélioration. C'est donc essentiellement l'élément 1. Reconstruction, réaménagement, courbes et pentes, bon, intersections. C'est l'amélioration.

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait soumettre à la commission un tableau

— pas nécessairement aujourd'hui, là — pour qu'on puisse tous voir de quelle façon les deniers sont dépensés? Je pense que les membres de la commission seraient intéressés à savoir combien on dépense dans es différentes régions du Québec, à différents éléments. Je pense que ça nous aiderait à comprendre encore mieux, M. le Président, l'opération du ministère des Transports.

D'autres choses, M. le Président. Est-ce que le ministre pourrait nous... Il nous a donné l'énumération...

M. Brassard: M. le Président, là, je pense que continuer d'échanger des chiffres comme ça, ça va... Effectivement, je pense que votre demande est pas mal plus normale. On va vous déposer tout ça.

M. Middlemiss: Non. Je constate, M. le Président... Je pensais être capable, en tentant de les marier ensemble...

M. Brassard: Oui. C'est parce que... Bien, il y a tellement de chiffres, là, c'est...

M. Middlemiss: Oui, oui. Et c'est pour ça que je préférerais...

M. Brassard: Ça devient compliqué, là.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Je pense que la meilleure façon, on va déposer à la commission l'ensemble des travaux qui seront faits pour chaque division, chaque direction générale.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait...

M. Brassard: Par catégorie d'intervention, il y aura un total pour l'ensemble du Québec, puis, pour chaque direction générale, on aura ce qu'on fait en développement, en amélioration pour les chaussées, pour les structures, ce qui s'est dépensé l'an passé puis ce qui va se dépenser dans l'année qui vient. Comme ça, on déposera ça, chaque membre de la commission aura ça entre les mains, puis je pense qu'on va éviter de tomber dans la confusion des chiffres.

M. Middlemiss: O.K. Mme la Présidente, est-ce que je pourrais demander aussi, dans les projets qu'on a choisi d'exécuter — soit dans le développement, l'amélioration — le nombre de véhicules-jour, le volume de circulation ainsi que les problèmes de sécurité? Parce qu'il y a des endroits où on le fait, c'est commandé par le fait qu'il y a eu un volume significatif de circulation, et, d'autres, c'est pour des raisons de sécurité. Et qu'on puisse avoir, par exemple, pour la 175, la 138, la 20, la 132, le nombre de véhicules, le volume pour ces projets-là.

M. Brassard: Il y a une chose qu'on pourrait faire, qui pourrait peut-être vous permettre d'avoir accès à ce genre d'information, c'est qu'on dispose au ministère de ce qu'on appelle une carte des débits routiers. Enfin, vous connaissez, puisque vous avez déjà été à ce poste. Alors, peut-être que la meilleure façon de répondre à cette question, ce serait de déposer à la commission la carte des débits routiers. Comme ça, vous avez pour chaque route du Québec les débits de circulation.

M. Middlemiss: D'accord, dans un premier temps, oui...

● (16 h 20) ●

M. Brassard: Et donc, à ce moment-là, si on fait un projet, je ne sais pas, moi, de développement sur la 175, la route de la réserve des Laurentides, bien, vous pouvez voir ou constater, à partir de cette carte-là, le débit routier.

Ça ne s'appelle plus... Le terme exact — je parlais de carte des débits routiers — ça s'appelle un diagramme d'écoulement de la circulation. Il y en a un plus récent qui est en préparation. On peut déposer celui-là, et, d'ici un mois ou un mois et demi, on devrait être en mesure d'avoir une autre édition de ce diagramme. On pourra le déposer à ce moment-là aussi, ou l'envoyer au secrétariat de la commission.

M. Middlemiss: O.K. L'autre élément. De quel façon on pourrait nous indiquer que... Lorsqu'on a choisi d'intervenir sur un tronçon ou un autre pour des raisons de sécurité, à ce moment-là, est-ce qu'il y a une façon dont les membres de la commission peuvent être sensibilisés ou informés des éléments qui ont amené à faire ce choix-là?

M. Brassard: Là, ça dépend pour quel genre de projet. Si c'est pour l'ensemble des interventions du ministère des Transports dans chacune des divisions, là, ça devient énorme comme information. Mais, si ça concerne les grands travaux, les gros projets comme, bon, le prolongement de la 20 du côté de Rimouski, les travaux sur la 55 entre Bromptonville et Windsor, bon, si ça concerne les grands travaux, ça, oui. Parce que c'est clair qu'il y a, pour tous ces grands travaux là, des motifs de sécurité — c'est clair — ou des motifs concernant la fluidité de la circulation, mais aussi, très largement, la sécurité. Alors, ça, pour les grands travaux, on peut vous indiquer, dans un document, la problématique ou les motifs s'appuyant sur la sécurité, qui ont justifié les choix qu'on a faits.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je comprends, c'est seulement les grands projets.

M. Brassard: Oui, les grands projets.

M. Middlemiss: Surtout dans le développement, oui.

Contrats de fourniture et de pose d'enrobé bitumineux

Mme la Présidente, pendant qu'on parle de couche d'usure, il y a eu une grande discussion l'an passé avec votre prédécesseur, à savoir si on devrait continuer avec les contrats négociés qui existent depuis nombre d'années, où tous les entrepreneurs, les fournisseurs d'asphalte fournissent le même prix, et c'est juste probablement le genre de mélange ainsi que les distances qui pourraient faire la différence. Premièrement, est-ce que, depuis l'an passé, on a fait des études pour prendre cette décision-là? Où en sommes-nous rendus dans ce cheminement?

M. Brassard: Oui. Alors, effectivement, vous connaissez la problématique. En fait, il s'agissait de répondre à la question suivante: En ce qui a trait aux contrats de fourniture et de pose d'enrobé bitumineux, est-ce qu'on procède de façon systématique par appel d'offres public, en général — c'était ça, la question — ou est-ce qu'on ne fait pas des catégories en tenant compte de la valeur des contrats?

C'est ce qui a été fait après beaucoup de discussions et de consultations avec, entre autres, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, le Conseil du trésor, évidemment, aussi — les Services gouvernementaux ont été mis à contribution.

Et on a adopté une réglementation en conséquence, qui permet d'accorder des contrats à prix tarifés, sans appel d'offres, pour les travaux de moins de 500 000 \$. Quand c'est 500 000 \$ et plus, là c'est l'appel d'offres public. Pour zéro à 250 000 \$, c'est les contrats tarifés à l'entrepreneur dont le montant estimé des travaux est le plus bas, en tenant compte des coûts de transport. De 250 000 \$ à 500 000 \$, un entrepreneur venant en concurrence à moins de 50 km des travaux, c'est sur invitation s'il y a trois entrepreneurs et plus. Autre situation: un seul entrepreneur venant en concurrence à moins de 50 km des travaux et le deuxième entrepreneur venant en concurrence à 50 km ou plus des travaux. Là, c'est le contrat tarifé quand l'écart est de plus de 5 % et, si l'écart d'estimation est de moins de 5 %, c'est l'appel d'offres sur invitation. Autre scénario possible: il n'y a aucun entrepreneur venant en concurrence à moins de 50 km des travaux et il y a deux entrepreneurs qui viennent en concurrence à 50 km ou plus des travaux. L'écart d'estimation est de plus ou moins 5 %, c'est le contrat tarifé. Et 500 000 \$ et plus, c'est l'appel d'offres public.

On pourrait déposer, d'ailleurs, la grille de décision qui sert à déterminer le mode d'octroi du contrat, concernant les contrats tarifés d'enrobé bitumineux. Ça a été, donc, largement discuté. Il y a eu de longues discussions, particulièrement avec l'association des grands travaux du Québec et le Trésor. Je pense que ça répondait à une demande pour faire en sorte que, quand c'est des contrats de moins de 500 000 \$, on puisse avoir une procédure plus simple, faisant appel à des entrepreneurs près, établis à proximité des travaux.

En conséquence, en fonction de cette grille de décision, le règlement concernant l'octroi des contrats a été amendé en conséquence. Et je pourrais déposer la grille aux membres de la commission.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

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

• (16 h 30) •

M. Middlemiss: Mme la Présidente, essentiellement, j'ai l'impression que c'est encore pas mal le même système. Déjà, on parlait de contrat négocié; aujourd'hui, on parle de contrat tarifé. Les mêmes plafonds de 500 000 \$; après ça, c'est des soumissions publiques. En bas de 500 000 \$, on négocie ou bien on donne un contrat tarifé et non pas un contrat négocié. Mais, essentiellement, c'est le même système qu'on avait précédemment, qu'on avait démontré, qui était fort intéressant pour les régions, parce que c'est les gens en région qui pouvaient avoir les contrats et ainsi créer l'activité économique dans les régions.

M. Brassard: En fait, vous avez raison. D'abord, les contrats négociés ou contrats tarifés, c'est la même chose. C'est une autre appellation pour désigner la même chose. Mais, effectivement, on n'a pas bouleversé le système, on l'a, je dirais, raffiné, mieux ajusté, particulièrement pour la partie des contrats se situant entre 250 000 \$ et 500 000 \$, là où il y avait situation de concurrence. Là où la concurrence existait, alors, là, on a ajouté des règles d'attribution pour ce type de contrat là, entre 250 000 \$ et 500 000 \$. Mais, je dirais, ce n'est pas un changement de cap ou un virage, c'est un ajustement du mode d'attribution des contrats.

M. Middlemiss: Si c'est un ajustement, donc, c'est qu'on a regardé et on a trouvé que le système qu'on avait était un système qui était équitable, dans le sens qu'on ne payait pas plus cher, mais on avait un préjugé favorable pour les usines situées en région.

M. Brassard: Oui, c'est évident. Quand, dans une région ou dans une partie du territoire du Québec, il n'y a pas de concurrence, alors, c'est avantageux, à ce moment-là, pour le ministère de négocier un contrat à partir d'un prix qui est ajusté, d'ailleurs, annuellement en fonction des augmentations des coûts de machinerie, des coûts de main-d'oeuvre, des changements. Donc, c'est un prix qui est déterminé en fonction des coûts et qui est ajusté annuellement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour les fournisseurs, les usines d'asphalte, qu'on appelle, les «plants» d'asphalte, comment ces gens-là se qualifient pour avoir le droit d'offrir des contrats tarifés? Je sais déjà qu'il fallait que la personne soit installée, opérationnelle pour le 15 décembre précédant l'année en cours. Est-ce que c'est encore cette même norme là?

M. Brassard: On établit la liste des usines, finalement, ayant produit plus de 500 tonnes l'année précédente, au début de l'année.

M. Middlemiss: Dans la région concernée ou n'importe où au Québec?

M. Brassard: À travers tout le Québec. Pour le moment, la condition, c'est d'avoir produit, donc, l'année précédente 500 tonnes, pour se qualifier. Sur son site de production, pour se qualifier, il faut qu'elle ait produit l'année précédente 500 tonnes. On ajoutera une autre condition à partir de 1997, ce sera d'être qualifié ISO 9200 pour pouvoir être admissible.

M. Middlemiss: Est-ce que je peux comprendre, Mme la Présidente, qu'une usine d'asphalte qui existe, qui produit 500 tonnes mais qui n'est pas dans une région spécifique, et ces gens-là jugent à propos que ce serait intéressant de changer de région, à cause du fait qu'ils ont produit 500 tonnes l'année précédente, ils auraient droit, dans une région spécifique, à ces contrats-là, tarifés? Est-ce que je peux conclure ça?

M. Brassard: Sûrement, produit les 500 tonnes dans son site de production.

M. Middlemiss: O.K. C'est pour ça que j'avais posé la question: Est-ce que c'est n'importe où ou dans une région spécifique?

M. Brassard: Son site de production.

M. Middlemiss: Un «plant» spécifique. C'est rattaché à l'usine de production.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord.

Programme de subventions au transport des marchandises dans les régions atlantiques

M. Poulin: Oui, Mme la Présidente. M. le ministre, je pense qu'hier vous avez effleuré le Programme de subventions au transport des marchandises dans les régions atlantiques. Mais j'aimerais savoir, moi... En 1995, on avait un budget de 11 000 000 \$ qui était alloué à ce programme-là. Est-ce que la totalité de ces argents-là a été investie dans le réseau routier? Est-ce que tout ce montant-là a été investi aussi, ou il y a des sommes qui sont transportées en 1996, ou si c'est possible de transporter ces sommes d'argent là?

M. Brassard: L'an passé, ça a été 8 000 000 \$.

M. Poulin: Ça a été 8 000 000 \$ sur les 11 000 000 \$?

M. Brassard: Ça a été 8 000 000 \$.

M. Poulin: Puis le 3 000 000 \$ restant, à ce moment-là, est-ce qu'il a été injecté dans un autre programme ou il est transféré dans l'année 1996?

M. Brassard: Le 8 000 000 \$... Il y a deux volets. Il y avait le volet aide aux expéditeurs...

M. Poulin: Exact.

M. Brassard: ...en fait, c'est 2 750 000 \$, c'est le volet expéditeurs, et l'autre volet, le 8 000 000 \$ dont je vous parle, 8 025 000 \$, c'est le volet infrastructures. Ça, ça a été investi dans le réseau.

M. Poulin: O.K. C'est beau. Pour 1996, je pense que les sommes se divisent en deux? Sur les 16 000 000 \$, il y en a autant qui s'adressent...

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: ...aux expéditeurs que dans le réseau routier. Est-ce que ces sommes d'argent là sont additionnées à la programmation que vous nous avez remise dans le volet 2...

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: ...ou si c'est des projets spécifiques qui peuvent être réalisés à partir des sommes d'argent allouées à partir de ce programme-là?

M. Brassard: Ça s'ajoute.

M. Poulin: Ça s'ajoute? C'est donc dire qu'ils ne sont pas inscrits actuellement dans la totalité des sommes que vous nous avez présentées aux crédits?

M. Brassard: Ils ne sont pas dans le livre des crédits, mais ils sont dans la programmation. Si vous regardez dans le livre des crédits, ils ne sont pas là.

M. Poulin: Ils ne sont pas là. Donc, ils s'ajoutent aux montants que vous avez budgétés aux crédits?

M. Brassard: Mais ils sont dans la programmation...

M. Poulin: Est-ce que...

M. Brassard: ...du ministère, les programmes d'amélioration puis de réfection. Ils sont dans la programmation.

M. Poulin: Est-ce que c'est des projets spécifiques ou non? Ils entrent pour réaliser quelque projet que ce soit, ou s'il faut que ce soit des projets vraiment particuliers pour utiliser ces sommes d'argent là?

M. Brassard: Non, c'est des projets réguliers, là, qu'on retrouve dans la programmation régulière, d'amélioration ou de réfection du réseau, ou de revêtement, de chaussées. Ce n'est pas des projets particuliers: projets concernant les structures, les ponts. C'est les projets qu'on retrouve dans...

M. Poulin: Sur l'ensemble.

M. Brassard: ...la programmation régulière du ministère.

M. Poulin: Actuellement, cette entente-là, elle est signée avec le fédéral jusque...

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: ...pour l'an 2001?

M. Brassard: Oui, jusqu'à l'an 2001.

M. Poulin: Est-ce qu'on peut en avoir une copie, de cette entente-là?

M. Brassard: L'entente? Oui, oui, c'est tout à fait... Pas de problème.

M. Poulin: J'aimerais ça en avoir une copie...

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: ...s'il vous plaît, Mme la Présidente. Aussi, je voudrais aborder un autre sujet qui concerne la région...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord, est-ce que c'est sur le même sujet...

M. Poulin: Non, c'est un autre sujet.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un autre sujet? O.K. M. le député de Beauce-Nord.

Maintien d'un lien interrives pendant les travaux de réfection du pont de Vallée-Jonction

M. Poulin: Oui, Mme la Présidente. C'est suite à une demande, je pense, qui vous a été adressée par le milieu municipal, que ce soit des MRC, des municipalités, puis il y a même un groupe qui s'est constitué, concernant les réparations qui se préparent sur le pont de Vallée-Jonction. On a parlé, à un moment donné, d'une possibilité de fermeture de pont pour une période de huit semaines, puis il y a eu une mobilisation, on va

dire, dans ce milieu-là. Il y a trois MRC qui, je crois, vous ont fait parvenir des résolutions pour vous informer de ce que ça pourrait concerner comme impact soit sur le réseau routier ou bien sur les entreprises, sur la sécurité des gens. J'aimerais savoir, M. le ministre, si, depuis les dernières semaines, on a trouvé une solution pour maintenir un lien entre les deux rives lorsque ces réparations de pont vont s'effectuer à Vallée-Jonction.

M. Brassard: Oui, bien, d'ailleurs, le député m'a posé une question en Chambre...

M. Poulin: Oui, c'est vers le... je crois le...

M. Brassard: ...et je l'en remercie beaucoup

M. Poulin: D'ailleurs, vous m'aviez dit que...

M. Brassard: J'en n'ai pas souvent, ça fait que je le remercie beaucoup de m'avoir posé une question en Chambre.

M. Poulin: Ça me fait plaisir, monsieur.

M. Brassard: Mais...

M. Middlemiss: Ne perdez pas patience, ça va venir.

M. Brassard: Votre objectif et ce que réclament le monde municipal, les élus, la population de Vallée-Jonction et des environs est reconnu comme légitime au ministère des Transports. Quand j'en ai pris connaissance, j'ai jugé que c'était une requête légitime, qui méritait d'être prise en compte. Donc, notre objectif, c'est de réparer le pont tout en maintenant le lien interrives.

M. Poulin: C'est bien ça, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, l'objectif de la population, du monde municipal, on le fait nôtre au ministère. Ce sur quoi on travaille maintenant, c'est comment assurer ce lien interrives. Il y avait plusieurs scénarios qui ont été regardés, mais là celui qui nous intéresse le plus, sur lequel on travaille puis on pense que ça va être probablement la façon d'atteindre l'objectif, c'est l'aménagement du pont de chemin de fer du Québec Central. Alors, là, on est en discussions. Ça fait déjà un bon moment qu'on est en discussions avec le CP pour aménager ce pont pour permettre aux véhicules de circuler. Et c'est évident que ça va entraîner des coûts supplémentaires qu'on aura à assumer. Mais, comme on ne veut pas briser le lien interrives, alors, après un examen de divers scénarios, c'est celui-là qui nous apparaissait le plus adéquat puis le plus approprié, puis c'est ce qu'on est en train de faire. Ce n'est pas terminé, les discussions avec le CP, mais ça se poursuit, et j'ai bon espoir qu'on en arrive à une entente puis qu'on puisse faire des

travaux pour aménager ce pont afin de permettre la circulation automobile.

M. Poulin: Est-ce que ça serait seulement la circulation automobile ou, à ce moment-là, il y aurait également des transporteurs...

M. Brassard: Non, ce serait la circulation de tout véhicule.

M. Poulin: De tout véhicule.

M. Brassard: Oui.

M. Poulin: Je vous remercie, Mme la Présidente.

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

M. Brassard: Évidemment, ça va vouloir dire probablement, cependant, compte tenu de l'étroitesse du pont, ça va vouloir dire des feux de circulation de part et d'autre, c'est évident.

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

Transport scolaire

Contrats de transport

M. Gagnon: Merci. M. le ministre, ma question concerne le programme 6, Transport scolaire. En matière de transport scolaire, est-ce qu'il est de l'intention du ministère d'obliger les commissions scolaires à aller en appel d'offres pour obtenir le plus bas prix possible au lieu d'y aller par des ententes de gré à gré?

M. Brassard: Bien, les commissions scolaires ont le choix. Elles ont le choix entre l'appel d'offres ou la négociation de contrats. Alors, ça varie d'une commission scolaire à l'autre. Il y a des commissions scolaires qui vont en appel d'offres...

M. Gagnon: Que les commissions scolaires aient le choix, j'en suis, là, mais, comme ministère-payeur qui transfère des sous, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de préciser un critère afin d'obtenir le meilleur prix possible et de mettre en concurrence des transporteurs via la procédure d'appel d'offres?

M. Brassard: D'abord, on fonctionne par enveloppes fermées pour chacune des commissions scolaires. Alors, on ne peut donc pas dire que c'est le bar ouvert, si vous me permettez l'expression. Il y a des enveloppes fermées en fonction de certains critères, qui sont octroyées aux commissions scolaires. La grande majorité des commissions scolaires privilégient la négociation. Le motif le plus souvent invoqué, c'est pour mieux assurer

la continuité du service. Donc, elles privilégient la négociation avec les transporteurs. Ce sont les règles qui prévalent actuellement. Mais c'est une enveloppe fermée, puis, si une commission scolaire, par la voie de la négociation, décide d'aller au-delà de cette enveloppe fermée, les dépassements ne sont pas assumés par le ministère, c'est la commission scolaire elle-même qui assume les dépassements.

M. Gagnon: Mais l'argument que vous avancez, là, que ce qui motive les commissions scolaires, c'est la continuité du service, est-ce que vous souscrivez à ça? Parce que, des services, il y a d'autres corps publics qui vont en appel d'offres pour des services qui sont dispensés, et la continuité des services... Peu importe l'organisation qui dispense ce service-là, le service, lui, continue d'être dispensé. Il s'agit de bien définir par les devis, par les documents d'appel d'offres le service exact qu'on recherche.

M. Brassard: En tout cas, il n'est pas de notre intention de modifier ces façons de faire. Le motif de la continuité du service ne nous apparaît pas frivole. Comme ça implique bien des investissements et qu'il y a des transporteurs qui ont des flottes de véhicules qui ont une grande valeur, qui constituent des investissements majeurs, il apparaît aux diverses commissions scolaires qu'il est préférable de privilégier la voie de la négociation. Et je pense que c'est souhaitable qu'on maintienne ce libre choix pour les commissions scolaires, soit d'aller en appel d'offres soit de négocier. Et, comme la très grande majorité a choisi la négociation, j'imagine qu'elles y voient plus d'avantages que d'inconvénients.

• (16 h 50) •

M. Gagnon: Mais, à une époque où les finances publiques commandent qu'on obtienne les plus bas coûts possible tout en maintenant un niveau de services que l'on estime adéquat, est-ce qu'on n'aurait pas avantage à mettre en concurrence des transporteurs?

M. Brassard: Dans le transport scolaire, on fonctionne par ententes sur une période de trois ans, les enveloppes sont déterminées pour trois ans. Cette année, en 1996-1997, c'est la dernière année d'une entente triennale. Et cette enveloppe est déterminée, évidemment, à partir de critères objectifs dont, forcément, le nombre d'élèves. Et ça varie selon les clientèles. Si les clientèles varient, l'enveloppe varie aussi. Par conséquent, quand vous invoquez une période de compressions budgétaires, c'est évident que ça va colorer, je dirais, les prochains pourparlers pour, à partir de l'an prochain, déterminer un autre accord de trois ans.

Projet d'intégration des modes de transport

Non seulement ça va colorer les discussions, mais il est évident aussi qu'il y a une idée qui fait son chemin de plus en plus, qui est celle d'entreprendre ce qu'on appelle l'intégration des modes, l'intégration des

modes de transport. Parce que, sur le territoire québécois, on retrouve une multitude d'organismes qui gèrent un mode de transport ou l'autre. On parlait du transport adapté tout à l'heure. Le transport public, au Québec, le transport public des personnes, au Québec, se fait à travers divers modes de transport: le transport scolaire, le transport en commun, le transport adapté, le taxi. Bon. Et ça a donné lieu à une multitude d'organismes; je pense qu'il y en a au-dessus de 300 qui gèrent l'un ou l'autre de ces modes de transport.

On pense, nous, qu'il y a certainement un taux d'inefficacité avec une telle façon de procéder et on songe à enclencher un processus en s'appuyant sur la concertation, la consultation des divers intervenants, un processus qui pourrait nous conduire à un système où les modes de transport seraient intégrés sur la base d'un territoire et où on pourrait, d'une façon pas mal plus efficiente, gérer le transport public des personnes. C'est sans compter, d'ailleurs, les établissements de la santé et des services sociaux où on retrouve également bien des véhicules qui font du transport public, aussi.

C'est un peu désordonné à travers le Québec parce qu'on a initié, au fil des années, des programmes pour des catégories, des clientèles particulières, les clientèles spécifiques. Ça a été le transport scolaire, donc transport des élèves. Après ça, ça a été le transport des personnes handicapées, transport adapté. Puis, après ça, bien, s'est multiplié également un mode de transport pour les patients, les malades, donc les institutions de santé, tout ça... le taxi. Tout ça s'est instauré sans aucune intégration, sans aucun arrimage entre ces divers modes de transport.

Donc, la fin de l'entente triennale concernant le transport scolaire cette année nous donne l'occasion — c'est ce qu'on veut saisir, là — d'entreprendre une discussion, mais aussi avec une volonté très ferme d'arriver à une meilleure intégration des modes de transport sur le territoire québécois.

M. Gagnon: Est-ce que votre examen...

M. Brassard: Avec un objectif d'économie de ressources, il ne faut pas non plus se le cacher. C'est clair que, si on entreprend cette opération, c'est sûr que c'est pour mieux intégrer les modes de transport puis mieux assurer le service, les services à la population, mais aussi pour faire des économies.

M. Gagnon: L'examen que vous vous apprêtez à faire, c'est sur l'intégration, mais la préoccupation d'aller chercher, de trouver une façon de faire qui permettrait d'obtenir le meilleur prix en procédant différemment que par gré à gré, est-ce que ça va être soumis à votre examen?

M. Brassard: Bien, ça fait partie du débat. Ça fait partie de la discussion. On va faire des propositions, le ministère des Transports, pour que le débat public se fasse. Mais il nous apparaît d'ores et déjà que l'intégration devra

se faire à partir d'une base territoriale assez importante. La MRC peut être cette base territoriale, mais, dans bien des cas, peut-être qu'il faudra regrouper plus d'une MRC, deux, peut-être trois dans certaines régions, pour qu'il y ait une masse critique en termes de population à desservir. Probablement qu'il va falloir aussi penser à un organisme public qui aura à gérer ces divers modes, y incluant le transport scolaire.

Mais ce que je fais là, c'est que je vous lance des idées comme ça. C'est un peu dans cette direction-là qu'on souhaite aller. On ne le fera pas de façon unilatérale, on va consulter les intervenants concernés, le monde municipal, le monde scolaire, ceux qui s'occupent du transport adapté, les transporteurs eux-mêmes. Bon. Ça va donner lieu à un vaste brassage d'idées puis à un débat public. Mais je pense que la situation actuelle n'est pas la plus appropriée, la plus convenable. Il y a des changements à faire en matière de transport public.

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

M. Dion: Merci, Mme la Présidente. J'aurais deux questions à poser. Je vais commencer par la deuxième parce qu'elle rejoint le propos que vous venez de tenir, M. le ministre. C'est une question absolument, je pense, intéressante et de conséquence que vous venez de soulever en parlant de la possibilité de remettre en question les divers modes de transport en commun, avec une vision d'intégration autant que possible. Mais j'imagine qu'une telle remise en question pose un tas de questions à la société. Ça pose des questions en termes de façon de vivre, en termes d'investissements, d'entretien, d'accès aux grandes villes comme Montréal, un tas de choses, et de partage des responsabilités. Ça peut affecter des flottes de transport actuellement en place, et tout ça.

Ma question est la suivante: Est-ce que le ministre a l'intention de procéder de façon élargie, je dirais, avec la mise en place de tout un processus de consultation — parce qu'il y a beaucoup de monde qui risque d'être touché par une remise en question comme celle-là — avec livre blanc, livre vert, et toutes ces choses-là? Est-ce que c'est l'intention du ministère? Et, si c'était le cas, j'imagine que d'arriver à une conclusion qui permettrait des changements importants d'ici un an, c'est peut-être difficile. C'est pour ça que je pose la question: Quelles sont vos intentions, M. le ministre, à cet égard?

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. Je pense qu'un débat comme celui-là ne peut pas se faire correctement sans qu'on ne mette sur la table à la fois un portrait de la situation et un projet, une proposition. C'est ce qu'on va faire. Il y aura, appelons ça un livre blanc sur l'intégration des modes de transport, qu'on va rendre public, et on va enclencher un processus de consultation par après. Moi, je suis en demande auprès du Conseil des ministres pour me faire autoriser à préparer un livre blanc puis à initier ce processus de consultation.

M. Dion: À cette étape-ci, est-ce qu'on peut vous demander, M. le ministre, si vous avez un calendrier ou des délais relativement précis quant à vos intentions à cet égard?

• (17 heures) •

M. Brassard: Bien, c'est clair qu'on souhaiterait que, le printemps prochain, on puisse mettre en oeuvre une politique d'intégration des transports, mais je trouve ça un peu court. J'avoue que c'est l'objectif, mais, en même temps que je vous dis ça, j'ai le sentiment qu'on va manquer de temps. Parce que, si on veut faire une vraie consultation... Je pense que le débat public va être assez vigoureux, hein, d'autant plus qu'en même temps on va chercher, puis on ne s'en cachera pas, à réduire notre contribution financière au financement de ces divers modes de transport. Donc...

M. Dion: Vous aviez fini, M. le ministre?

M. Brassard: Oui, oui, ça va.

M. Dion: Je vous remercie. Ma deuxième question est la suivante: Est-ce que c'est possible de connaître les critères développés par le ministère pour la mise en place des enveloppes fermées concernant le transport des élèves? Vous avez parlé d'enveloppes fermées, donc j'imagine que c'est basé sur un certain nombre de critères: distance, nombre d'élèves, je ne sais pas trop quoi d'autre.

M. Brassard: Pour une période de trois ans, il y a un cadre financier du transport scolaire qui est déterminé. Alors, là, j'ai celui de 1994 à 1997, jusqu'au printemps 1997. Évidemment, la meilleure façon, c'est peut-être de le déposer pour vous indiquer les... C'est ça. Tout est là-dedans, y compris le mode de calcul. Mais il y a un certain nombre de critères objectifs, évidemment, sur lesquels on s'appuie. Il y a le moins d'arbitraire possible dans tout ça, c'est fondé sur des critères objectifs, dont, évidemment, la clientèle, c'est-à-dire le nombre d'élèves, est le principal. En plus, il y a un autre document. Évidemment, l'administration publique, vous le savez, ça produit beaucoup de documents. Ha, ha, ha! Alors, en plus du cadre financier pour trois ans, à chaque année, il y a les règles budgétaires du ministère des Transports concernant le transport des élèves pour l'année en cours. Alors, voilà. C'est ça. C'est pour déposer, d'ailleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

M. Dion: Merci. Merci, M. le ministre

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)

Routes dans le comté de Mégantic-Compton

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. M. le ministre, je ne sais pas si vous avez choisi le bon moment

pour nous remettre notre programmation 1996-1997. Je viens de lire ça avec un peu de déception, évidemment. Mégantic-Compton est un grand territoire, avec beaucoup de routes. Et là je me demande si je n'aimerais pas ça être députée urbaine puis ne pas avoir de voirie dans mon comté. Parce que je pense que le développement d'une région passe par le développement des routes, évidemment, et, dans Mégantic-Compton, cette année, on ne sera pas tellement gâté. Il y a des parachèvements, puis je suis très heureuse de voir qu'on poursuit ce qu'on a déjà commencé, mais ça ne donne pas beaucoup de nouvelles initiatives.

Et, dans le comté de Mégantic-Compton, malgré tout, il y a deux projets qui tiennent à coeur à la députée et aux citoyens de Mégantic-Compton, c'est le rang 9, à East Hereford—Saint-Herménégilde, et la côte de la Felton à Stornoway, qui est sur la route 108 et qui est la seule côte à partir de Beauceville jusqu'à Sherbrooke qui n'a pas de voie lente. Et il y a une circulation des camions qui viennent de partout, de Montmagny... et qui se promènent sur cette route-là. On ne peut pas dire que c'est un point noir, mais on peut dire que la fluidité de la circulation est perturbée à plusieurs heures de la journée. Et, bon, le directeur régional a dit qu'il était passé quelques fois sur cette route-là puis que... S'il passe à 7 heures le matin, c'est sûr et certain qu'il y a moins de circulation, mais on sait que le transport lourd se fait par la 108 pour aller à Windsor, pour aller à Cascades d'East Angus, et ce sont des camions qui viennent de partout.

Alors, c'est un projet qui n'est pas si dispendieux que ça, c'est un projet qui est prêt techniquement, et ça coûterait 250 000 \$ pour faire le projet. Alors, je me demande si le ministre ne pourrait pas faire un effort puis réaliser au moins cette nouvelle initiative là dans Mégantic-Compton.

M. Brassard: Je m'attendais évidemment, Mme la Présidente, à ce que vous déposiez vos requêtes.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là ce serait ne pas faire mon devoir...

M. Brassard: Oh oui!

La Présidente (Mme Bélanger): ...si je laissais tous les autres donner leur commande d'épicerie...

M. Brassard: C'est tout à fait normal.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et moi rester inactive ici, sur le siège de la présidence.

M. Brassard: Le rang 9... le chemin 9...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. J'aimerais avoir le...

M. Brassard: ...à Saint-Herménégilde, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Je sais qu'on est en train de faire les plans et devis, de faire le profil...

M. Brassard: Oui, c'est ça. Parce qu'on ne peut pas... On ne l'a pas inscrit cette année parce que, de toute façon, on ne serait pas en mesure de le faire. Alors, il faut...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais, M. le ministre, est-ce que je pourrais savoir si, dans le rang 9... Vous savez que le processus est entamé...

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...sur le profil de la route. On est en train de faire le profil de la route...

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...de faire l'arpentage pour connaître le profil de la route, faire l'expropriation. Et il y avait un échancier qui avait été prévu, que le ministre... Votre prédécesseur m'avait fait une espèce d'échancier, là, qui finissait en 1998, je pense. Mais on a changé un peu le profil, on a laissé la route, là... Avant ça, on faisait une route pour être à 90 km, puis là on a décidé de changer le profil de la route pour rester à 70 km. Alors, les gens de la région sont très satisfaits, là, en autant qu'ils ont une route carrossable, évidemment. Ça fait des années et des années... Puis, si vous regardez le dossier de la route 9, vous allez voir qu'il est très, très épais.

M. Brassard: Effectivement. Moi, je pense qu'on va poursuivre. Cette année, il y a des autorisations de la Commission de protection du territoire agricole également qui sont requises. Alors, moi, ce que je peux vous dire là-dessus, c'est qu'on va poursuivre et franchir d'autres étapes cette année.

La Présidente (Mme Bélanger): Le processus se poursuit, là.

M. Brassard: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Le processus se poursuit, on continue à...

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Brassard: Il n'est pas arrêté. On devrait passer bientôt à l'acquisition des terrains et... Donc, on continue. Mais c'est clair que, cette année, on ne peut pas entreprendre de travaux...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Ce n'est pas prêt techniquement, de toute façon.

M. Brassard: On poursuit, on n'arrête pas le processus, avec l'intention, évidemment...

La Présidente (Mme Bélanger): Respecter l'échéancier?

M. Brassard: ...d'aboutir à terme puis de respecter le calendrier qui a été conçu.

Pour ce qui est de la côte de la Felton, moi, je prends bonne note de votre requête. C'est un petit peu plus que 250 000 \$, par exemple; on estime à 300 000 \$ le projet, mais, enfin...

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, on m'avait dit 250 000 \$, 275 000 \$.

M. Brassard: Oui, enfin, entre 250 000 \$ et 300 000 \$. Je sais que c'est une de vos priorités. Elle n'est pas dans la programmation officielle, là, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais la Direction régionale attend juste votre accord pour la mettre dans la programmation.

M. Brassard: On va regarder ça, là, on va voir ce qu'il est possible de faire...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vous remercie...

M. Brassard: ...s'il n'y a pas de réaménagement possible...

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

M. Brassard: ...pour inclure ce projet-là.
● (17 h 10) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

Contrats de déneigement

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Maintenant que vous avez fait votre commande... Dans le programme 2, élément 3, Entretien des infrastructures de transport, on va commencer par les contrats de déneigement. J'ai soulevé l'an passé, et je l'ai soulevé durant l'étude des engagements financiers, avec le rapport Bernard, qu'au lieu d'avoir des contrats négociés avec les gens qui font le déneigement, on a eu des contrats par soumissions. Mais, dans le contexte de vouloir protéger les gens en région et de s'assurer que les entrepreneurs qui auraient le contrat de déneigement étaient des professionnels, des gens qui avaient l'expertise et qui avaient l'équipement, on avait établi des critères.

Toutefois, depuis, ça a évolué, et je crois que, présentement, c'est au fichier. Et, quand je regarde les engagements financiers et que je vois, des fois, pour un contrat minime, qu'on a énormément de noms de soumissions, je comprends que c'est peut-être que, dans le fichier, là, on a... Lorsqu'il n'y a personne d'une région qui soumissionne, on s'en va dans une plus grande région.

Et j'aimerais savoir: Est-ce qu'on a constaté ce phénomène-là? Et, si oui, qu'est-ce qu'on a fait? Et est-ce qu'on pourrait nous dire le coût de la préparation ces devis, et tout ça, pour envoyer à peut-être une vingtaine de soumissionnaires, puis il y en a seulement un qui soumissionne?

M. Brassard: D'abord, la procédure d'adjudication, comme vous le savez, n'a pas été modifiée pour ce qui est du déneigement. Il y a toujours deux niveaux, à, en fonction, encore une fois, des coûts des contrats, 100 000 \$ et moins et puis 100 000 \$ et plus. Quand c'est de 100 000 \$ et moins, c'est l'appel d'offres sur invitation à partir des inscriptions au fichier. Quand c'est de 100 000 \$ et plus, là, c'est l'appel d'offres sur invitation générale, donc tous les entrepreneurs inscrits au fichier. Si je comprends bien ce que vous me dites, vous jugez que cette procédure d'adjudication est lourde et coûteuse. C'est comme ça que j'interprète vos propos.

M. Middlemiss: Avoir su, j'aurais apporté la liste des engagements financiers que j'ai déjà regardée — on est à peu près un an en retard, un an et demi — et j'ai remarqué qu'à plusieurs reprises on a envoyé des demandes, une vingtaine. Et je l'avais soulevé, même, l'an passé, je l'avais soulevé, je crois, au moment des crédits aussi, ou durant les engagements financiers, parce qu'il me semble que, lorsqu'on a seulement un... Mais je crois que le problème, c'est qu'il y a certainement des gens... Lorsqu'on a changé...

Je dois vous dire toutefois, M. le ministre, que, avant que ça soit des soumissions publiques, c'étaient des contrats négociés. Le rapport Bernard nous a suggéré fortement d'aller en soumissions publiques, et on a établi un système qui reconnaissait les gens qui avaient l'expertise, qui avaient l'équipement, qui étaient situés au centre du contrat en question. Et, suite à des échanges avec les gens qui faisaient le déneigement, pour empêcher que des gens soumissionnent à des prix qui étaient déraisonnables, on a dit qu'on n'accepterait pas une soumission qui serait en bas de 80 % de l'estimation du ministre. Et c'était au tout début, ça.

Depuis ce temps-là, ça a évolué et on l'a amené au fichier. Et je crois que le fait de l'avoir amené au fichier... C'est peut-être ça, là. Je ne blâme pas nécessairement le ministère des Transports. Je dis que le fait que ça aille au fichier et qu'on utilise un moyen de soumissions publiques peut être plutôt relié à la construction de routes, à la construction de bâtiments, et, à ce moment-là, bien, on dit: Bien, on s'en va «at large». Je ne vois pas quelqu'un, moi, de Québec

vouloir soumissionner sur un contrat de déneigement dans l'Outaouais, à moins que ce soit une grosse entreprise, ou vice versa. Et j'ai l'impression que c'est ça qui se produit. Le fichier envoie des demandes à tout le monde, alors ça veut dire qu'il faut produire des documents. Et, en retour, on reçoit une ou deux soumissions.

Je questionne parce qu'on va avoir l'occasion de faire les engagements financiers, et vous allez les voir, je vous les donnerai. Je les ai déjà examinés et il y en a énormément.

M. Brassard: Je comprends ce que vous me dites, là, mais on est limité par des contraintes, pour ce qui est des 100 000 \$ et plus, en tout cas. Pour les contrats de 100 000 \$ et plus, on est assujéti à l'Accord sur le commerce intérieur, quand c'est 100 000 \$ et plus. Donc, il faut ouvrir sur l'ensemble des entreprises au Canada; c'est une contrainte qui nous est imposée par l'Accord. Donc, ça veut dire que les fournisseurs des autres provinces du Canada, signataires de l'Accord, peuvent s'inscrire au fichier des services gouvernementaux. Je ne sais pas s'il y en a un nombre... Il n'y en a aucun actuellement, mais c'est quand même l'obligation de... L'Accord sur le commerce intérieur est quand même récent; s'il y a des entreprises hors Québec qui s'inscrivent au fichier, on va être tenu d'en tenir compte.

M. Middlemiss: Lorsque vous dites 100 000 \$...

M. Brassard: À 100 000 \$ et plus...

M. Middlemiss: ...et plus, pour les trois ans ou par année?

M. Brassard: Par année.

M. Middlemiss: Quand c'est 100 000 \$ et plus par année.

M. Brassard: Sans tenir compte du sel et des abrasifs.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Est-ce que, Mme la Présidente, on ne trouve pas ça un peu ridicule? Moi, je pense qu'on devrait tenter d'échanger... C'est peut-être un élément de l'entente où... S'il n'y a pas preneur, pourquoi faire ça, là, qui, en réalité, nous fait... Ça va être la même chose en Ontario ou dans d'autres provinces qui vont être obligées de peut-être dépenser des sous. La duplication, qu'on appelle, là, tu sais. L'Ontario va être obligée de demander 20 soumissions, nous autres, ici, 20 soumissions, et en réalité, c'est les deux... Il n'y a personne d'une autre province qui va... Donc, est-ce que ça ne serait pas surtout dans votre autre chapeau, comme ministre des Affaires intergouvernementales canadiennes? Est-ce que ça ne serait pas un élément qui pourrait être discuté dans le sens du gros bon sens?

Est-ce que je peux voir dans la construction d'un édifice où il y a des millions de dollars qu'à ce moment-là on pourrait... tu sais, on peut avoir... et tout ça... Mais, lorsqu'on est rendu sur des choses tellement spécifiques, ça prend quelqu'un qui a des camions, ça lui prend un garage, ça prend tout ça, de quelle façon cette personne-là va venir pour une période de temps qui dure quatre mois? Donc, c'est mon opinion. Est-ce qu'on ne pourrait pas le regarder dans ce sens-là? Et je suis convaincu que, si toutes les provinces sont soumises à dépenser des sous et que, réellement, c'est pour rien, est-ce qu'on n'est pas mieux de réviser ça dans les intérêts supérieurs de tout le monde?

M. Brassard: Oui, probablement. En fait, c'est sur le seuil qu'il faut peut-être se questionner, et peut-être que 100 000 \$ n'est pas un seuil suffisamment élevé. Il y a des discussions actuellement, au niveau administratif, qui se déroulent pour voir si on ne pourrait pas hausser le seuil à 200 000 \$. Parce que le seuil de 100 000 \$, là, nous apparaît aussi pas suffisamment élevé. L'augmenter. Il s'agit de voir comment on peut le faire tout en respectant l'Accord sur le commerce intérieur. Il y a des discussions en ce sens-là.

● (17 h 20) ●

On me signale un autre allègement qui a quand même été introduit dès cette année. Quand un entrepreneur qui veut obtenir des contrats de déneigement s'inscrit au fichier, on lui demande d'indiquer s'il veut être invité seulement dans sa sous-région ou les sous-régions limitrophes ou s'il veut être invité à la grandeur du Québec. Alors, ça a été introduit cette année. Je pense que ça va avoir pour effet de limiter le nombre d'invitations, un problème que vous soulevez.

M. Middlemiss: Est-ce que, par hasard, vous avez des statistiques, certains exemples, les contrats, le nombre de demandes de soumissions et combien ont répondu?

M. Brassard: Oui. En 1995-1996, alors il y a 174 contrats pour 23 000 000 \$. On a abouti à ça à la suite, pour 116 contrats, de 5 266 invitations.

M. Middlemiss: Vous voyez, hein, c'est éloquent.

M. Brassard: Oui. Il y a une moyenne de 45 invitations par contrat.

M. Middlemiss: Pour les contrats en bas de 100 000 \$, il y en a, je crois, peut-être de l'ordre de 30 000 \$, 40 000 \$ par année. Est-ce qu'on a une indication du nombre de soumissions? Et est-ce que ceux-là sont surtout des gens qui sont locaux, qui sont de la région?

M. Brassard: De la sous-région, oui. En bas de 100 000 \$, c'est un traitement par sous-région. Et là la

moyenne est autour de 16 invitations, en bas de 100 000 \$.

M. Middlemiss: Une sous-région, on parle de combien de kilomètres de long?

M. Brassard: Ça équivaut au territoire d'un centre de services du ministère. Enfin, la superficie, c'est variable, puisque les centres de services sont fondés sur le nombre de kilomètres, alors c'est autour de 500 km de route par centre de services.

M. Middlemiss: Ça, c'est le total, ce n'est pas juste ce qu'est la dimension d'un... Quelle serait, disons, une dimension, dans le plus large, de ce territoire-là? Parce que ça donne une idée des distances que la personne doit traverser pour aller prendre un contrat à l'autre bout.

M. Brassard: Il y en a 63, des centres de services, au Québec, sur l'ensemble du territoire québécois, alors les dimensions sont très variables. Moi, je sais bien que mon centre de services, chez nous, il correspond à peu près à la superficie de mon comté, mais ce n'est pas le cas partout.

M. Middlemiss: C'est ça. Je me pose la question parce que, si quelqu'un, à l'extrémité nord de votre comté, va chercher un contrat à l'extrémité sud...

M. Brassard: Ça dépend comment le comté est configuré.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, mais c'est...

M. Brassard: Le mien est très bien configuré.

M. Middlemiss: Non, il n'y a pas de problème. En d'autres mots, chez vous, ça reste pas mal local, c'est les gens locaux qui se sont bâti une entreprise et qui réussissent à garder ces contrats-là. Il n'y a personne qui peut venir de l'extérieur. Parce que c'est ça, le danger: que quelqu'un de l'extérieur puisse venir ou un gros entrepreneur qui n'a rien à faire en hiver peut mettre des charriées. Et c'est un peu ça qu'on voulait, dans un sens: protéger les gens des régions, ne pas perdre ça pour quelqu'un qui a de l'équipement, en hiver, qui est à ne rien faire et qui pourrait peut-être prendre un contrat moins cher. Est-ce qu'à ce moment-là on aurait la qualité? Parce que c'est fort important que nos routes soient bien entretenues, pour des raisons de sécurité, l'hiver.

M. Brassard: Oui. Il y a une chose qui est sûre, c'est qu'il faut maintenir le système où il y a concurrence. Donc, plusieurs entrepreneurs qui peuvent être invités à faire une offre, ça, il faut que ce soit maintenu. Alors, de quelle façon on peut réduire les complications administratives? Disons que c'est sous examen puis

qu'on essaie de voir s'il n'y a pas moyen d'améliorer les choses puis d'assouplir, d'alléger la procédure. Parce que, évidemment, quand on voit une moyenne de 45 invitations par contrat, là, pour les 100 000 \$ et plus, j'imagine que ça doit entraîner bien du travail administratif et beaucoup de paperasse.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, moi, j'irais même jusqu'à aussi loin que de suggérer d'enlever ça du fichier et que ça soit fait par le ministère des Transports. J'y crois sincèrement. J'y crois sincèrement, dans le sens qu'on établit des normes puis que ce soit des soumissions. Parce que qui connaît mieux le réseau que les gens du ministère, qui peuvent plus apprécier l'importance... Lorsqu'on a un fichier, on a des gens qui sont très compétents et très bons, mais ils sont dans un fichier, ils sont là puis ils agissent avec des normes. Mais je crois que, notre réseau routier, il est réellement important, et que le choix des gens, pour des raisons de sécurité, qui vont faire l'entretien l'hiver... Et je vous le donne comme... Fensez-y. Il me semble que, pour moi, on éliminerait probablement beaucoup de demandes, ça ne nous coûterait pas plus cher puis on aurait certainement la même qualité de service qui se ferait, ou peut-être mieux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre

M. Brassard: Simplement que j'accueille l'opinion du député de Pontiac. Elle deviendra le fruit de ma réflexion, l'objet... non pas le fruit mais l'objet de ma réflexion. Parce que, de toute façon, même si ça relevait exclusivement du ministère des Transports, il en faudrait un, fichier, quand même.

M. Middlemiss: Oui, mais un fichier qui est... pas contrôlé mais... je cherche le mot, là, parce que je ne veux pas donner une mauvaise impression... un fichier qui va être sous la responsabilité du ministère des Transports, qui s'y connaît dans ce domaine-là. Tu sais, ce n'est pas tout le monde... Parce que des contrats de déneigement, ce n'est pas comme construire une bâtisse, creuser une tranchée pour mettre des tuyaux d'égout ou d'aqueduc, c'est quelque chose de tout à fait spécial. Ça prend une intervention au bon moment, et aussi une évaluation de la performance des entrepreneurs.

● (17 h 30) ●

Et, sur ça, en parlant de ça, combien... Sur les contrats qu'on a donnés, est-ce qu'il y en a plusieurs, entrepreneurs, qui ont perdu leur contrat pour des raisons de mauvaise exécution?

M. Brassard: Pour ce qui est de l'exécution, ça, c'est sous notre responsabilité. On a le plein contrôle quant à l'exécution. Mais il reste que, dans le fichier général du gouvernement, le déneigement, c'est une section bien spéciale aussi, spécifique.

M. Middlemiss: Oui, tous les fichiers, sauf que je crois que ça fait à peine quatre ans ou cinq ans que le déneigement, au Québec, de façon générale, se fait par des demandes de soumissions. Avant, c'était négocié. Et cette expertise-là était au ministère des Transports. Et, en autant que je sache, le fichier central, c'est seulement un endroit où on a décidé de centraliser, un endroit où tout le monde, que tu sois un entrepreneur en construction... Il y a le fichier des entrepreneurs puis le fichier des professionnels. C'est là que tout le monde s'enregistre parce qu'on met des normes puis, après ça, bien, on les choisit. D'accord. Mais il me semble que, lorsque c'est quelque chose de spécialisé, ça prend des gens qui s'y connaissent et qui peuvent faire mieux l'évaluation, à savoir, s'il y a des changements qui s'imposent, les faire immédiatement. Parce que ce n'est pas facile au sein du même ministère, où ça prend du temps à faire les changements, imaginez-vous quand vous êtes obligé de convaincre quelqu'un d'autre, ça, ça prend du temps aussi.

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

M. Gagnon: Une question en regard du propos qui vient d'être tenu. Quand vous avez indiqué que ça allait faire l'objet de votre réflexion, est-ce qu'il faut comprendre qu'on pourrait éventuellement élargir les critères de sélection dans l'identification des entrepreneurs, permettant de prendre en compte l'expérience qu'un entrepreneur a pu obtenir ou acquérir auprès d'entreprises privées ou de sociétés d'État, dans le déneigement?

M. Brassard: Évidemment, c'est pris en compte...

M. Gagnon: Je ne suis pas convaincu.

M. Brassard: ...pour l'inscription au fichier.

M. Gagnon: Je ne suis pas convaincu de ça, parce qu'on voit des...

M. Brassard: C'est le...

M. Gagnon: ...entrepreneurs qui ont de l'expérience pour avoir déneigé des chemins appartenant à la société Hydro-Québec, et cette expérience-là n'est pas prise en compte par...

M. Brassard: Elle n'a pas été reconnue?

M. Gagnon: Non. De l'expérience également prise dans le déneigement d'infrastructures qui appartiennent actuellement au fédéral, qui n'a pas été prise en compte.

Mais ça amène aussi, pour les conditions d'entretien hivernal, d'autres observations où il faut tenir compte

également des particularités locales ou régionales lorsqu'il peut y avoir des conditions climatiques particulières. Il y a de — j'indique ça, là, en passant — larges sections de la route 138 où les conditions d'entretien, une année portant l'autre, sur le segment Forestville-Tadoussac, sont souvent déplorables.

Ça fait qu'il y aurait lieu de préciser parce que, actuellement, l'intervention ou la prise que peut avoir le ministère dans le suivi du contrat, c'est en fonction du devis sur lequel a soumissionné l'entrepreneur, et ce devis-là devrait peut-être être plus raffiné pour tenir compte des particularités locales. Une fois que l'ouverture est faite, je me dis...

M. Brassard: Là-dessus, Mme la Présidente, à propos de l'expérience sur les routes appartenant à Hydro-Québec ou l'expérience acquise à la Baie-James, dans le Nord, on a demandé au ministère que ça soit reconnu dans l'expérience des entrepreneurs. On espère que ça pourra être pris en compte pour la prochaine saison. On l'a demandé.

M. Gagnon: Vous l'avez demandé?

M. Brassard: Oui, on l'a demandé.

M. Gagnon: Parce que j'avais fait des interventions l'an dernier et...

M. Brassard: On a reconnu le bien-fondé de tout cela et on l'a demandé aux Services gouvernementaux.

M. Gagnon: La reconnaissance ne s'est peut-être pas rendue au bon endroit, parce que, cette année, c'est les mêmes critères que l'an dernier qui ont été pris en compte.

M. Brassard: Ça suit parfois de longs méandres avant d'aboutir. Mais là, pour l'hiver prochain, ça devrait...

M. Gagnon: On comprend qu'on va passer la gratte là-dessus.

M. Brassard: Évidemment, il faut que les Services gouvernementaux adhèrent à notre proposition et l'intègrent dans leur réglementation. On l'a demandé.

M. Gagnon: J'espère bien, quand le ministre des Transports exprime une orientation, que les Services gouvernementaux l'intègrent.

M. Brassard: Non, mais, je veux dire, ceux qui gèrent le fichier.

M. Gagnon: O.K.

M. Brassard: Ça, ce n'est pas du ministère des Transports, ça.

M. Gagnon: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Tantôt, on a dit une des raisons pourquoi on doit aller en soumissions même à l'extérieur du Québec pour des contrats de 100 000 \$ et plus. Est-ce que nous sommes soumis à la même chose pour les contrats d'asphalte? On a des contrats de 0 \$ à 250 000 \$, et nulle part je vois que... Dans ce contexte-là, c'est plus que 100 000 \$, mais nous ne sommes pas soumis.

M. Brassard: Pour l'asphalte, comme je le disais tantôt, en bas de 500 000 \$, on n'est pas tenu, on n'est pas assujéti: on est exclu, en quelque sorte, à 500 000 \$.

M. Middlemiss: À 500 000 \$ et plus...

M. Brassard: C'est pour ça qu'à 500 000 \$ et plus, dans la grille dont je vous parlais tantôt, c'est l'appel d'offres.

M. Middlemiss: Public, mais aussi à l'extérieur du Québec?

M. Brassard: Bien, il faut respecter, à ce moment-là, l'Accord sur le commerce intérieur. L'asphalte, c'est 500 000 \$. Tous les autres contrats de construction, c'est 100 000 \$, le seuil, en fonction de l'Accord.

M. Middlemiss: Et, en d'autres mots, lorsque c'est une soumission publique, toutefois, les gens qui sont intéressés se présentent pour prendre les documents, contrairement au fichier où vous expédiez à tout le monde qui a le droit...

M. Brassard: Qui s'est inscrit.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: On n'expédie pas tous les documents, cependant. On expédie une lettre leur indiquant la nature du contrat. Et, s'ils donnent signe de vie, s'ils répondent à l'invitation, là on leur transmet les documents pertinents. Alors, dans un premier temps, c'est une lettre, tout simplement, qui leur est transmise. S'ils manifestent de l'intérêt, là les autres documents leur sont transmis.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a le coût de la production de ces documents-là? Première question. Est-ce qu'on produit les documents sur demande ou est-ce qu'il y en a qui sont préparés en prévision de demandes qui pourraient nous arriver? Et quel est le coût de toute cette opération-là?

● (17 h 40) ●

M. Brassard: On les produit selon les besoins. Alors, donc, une fois la lettre envoyée aux entreprises — comme on le disait tantôt, c'est 45 invitations, en moyenne, par contrat — si on a 30 réponses, bien, là, on produit les documents en conséquence, au fur et à mesure qu'on reçoit les demandes.

Fondants et abrasifs

M. Middlemiss: Mme la Présidente, maintenant qu'il n'y a plus de sel qui vient des Îles, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on a un nouveau contrat? Qui est le fournisseur du sel pour les fondants?

M. Brassard: C'est le même fournisseur, les Mines Seleine, qui avait un approvisionnement suffisant, un inventaire suffisant pour nous approvisionner pour la saison qui vient de se terminer.

M. Middlemiss: O.K. Donc...

M. Brassard: Il y avait du stock, il y avait ce qu'il fallait. Et ce qu'on sait, bien, enfin, on l'a vu dans les journaux, ça a été rendu public, on connaît leur intention de reprendre les opérations.

M. Middlemiss: Donc, vous allez...

M. Brassard: Alors, on n'a pas changé de fournisseur.

M. Middlemiss: Donc, vous allez renouveler encore avec les mêmes.

Malheureusement, je n'ai pas l'article de journal ici, mais il y avait un article de journal qui disait... Suite, peut-être, à l'incident malheureux qui s'est produit à Montréal, on se posait des questions sur l'efficacité du sel qui venait des Mines Seleine. Est-ce qu'il y a quelqu'un au ministère qui a été sensibilisé, qui aurait lu cet article?

M. Brassard: Vous faites allusion à l'enquête du coroner? Non?

M. Middlemiss: Non, non, non. C'est que, peut-être, dans un article de journal, suite à ça... Aussitôt qu'il y a des événements malheureux, souvent, quelqu'un va commencer à... Puis on disait que, malheureusement, depuis nombre d'années, on n'avait pas fait de progrès dans nos méthodes de déneigement puis de déglçage, ainsi de suite, et qu'on était en arrière.

M. Brassard: Ah! oui, oui. C'est les articles du *Soleil*, je pense, hein? Vous faites allusion aux articles du *Soleil*.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Alors, effectivement, là, vous faites allusion aux articles, ou, en tout cas, au moins à

un article qui a fait la manchette dans *Le Soleil*, puis qui prétendait, d'ailleurs, que le Québec était sinon en retard, du moins, disons, paresseux en matière de déglacage et de déneigement des routes. Le ministère a rétabli les faits, là, parce que ce n'était pas tout à fait complet comme description de la réalité dans cet article-là, même si ça s'appuyait sur un certain nombre de documents qui émanaient du ministère. Alors, prétendre qu'on est en retard de 15 ans, là, c'est assez exagéré.

Depuis quelques années, d'ailleurs, on fait surtout porter nos efforts, au ministère, sur la modernisation, sur les équipements. La modernisation des camions, d'équipements pour les rendre plus efficaces, plus sécuritaires, et aussi sur la recherche d'alternatives au sel de chlorure de sodium.

Il était question, dans cet article-là, des Européens, où on disait que les Européens étaient très en avance. Écoutez, c'est un contexte très particulier, là, en Europe. On est loin de connaître là-bas nos climats rigoureux, hein. Les températures, ça avoisine le 0 °C, là. Des moins 30 °C puis des moins 35 °C, ils ne connaissent pas ça beaucoup. Donc, il y a des situations, aussi, de pluie verglaçante, qui sont évidemment plus fréquentes à partir du moment où ça tourne autour de 0 °C.

Il était question aussi de sel humidifié, dans cet article-là. On fait des expériences ici, au Québec, depuis un certain temps, sur le sel humide. On en fait. À l'heure actuelle, il y a 35 camions, sur une flotte d'à peu près 300, qui sont équipés pour le sel humidifié. On va évaluer, on va faire une évaluation de cette expérience. On va faire le bilan de la saison 1995-1996, de l'hiver qui vient de se terminer. Enfin, qui vient de se terminer, ce n'est pas toujours sûr qu'il est terminé, ce n'est pas toujours évident, surtout dans la réserve des Laurentides. On va faire une évaluation et on va faire le point sur l'utilisation du sel humidifié pour voir si, vraiment, c'est une technologie appropriée à nos climats puis à notre réseau routier.

Mais ce que l'article laissait entendre, même si, dans plusieurs des éléments qu'il rendait publics, il y avait du vrai, que le Québec était en retard de 15 ans, là, c'est absolument faux. Il y a des recherches puis des expériences, des expérimentations qui se poursuivent depuis plusieurs années, au Québec, en matière de déneigement puis en matière de déglacage, en matière d'abrasifs aussi, puis, bon... Alors, avec l'hiver qu'on connaît, ça serait un peu étonnant et pour le moins bizarre, étrange, avec le climat qu'on connaît, qu'on ne fasse rien ou qu'on ne soit pas, même, dans bien des cas, à l'avant-garde en matière de déneigement et de déglacage. Ce n'est certainement pas la France qui va nous donner des leçons en cette matière. Ha, ha, ha!

Une voix: Je suis d'accord avec vous.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, sur le même sujet.

M. Gagnon: On comprend votre propos sur les comparatifs qu'il a pu y avoir avec des pays européens, mais des conditions climatiques comme on en connaît, il y a quand même d'autres endroits en Amérique du Nord où on en connaît des semblables, où on peut avoir, à l'occasion, des conditions un peu en dents de scie, là, moins 30° C une journée, puis le lendemain où ça s'améliore, où la température est plus douce. Il y a d'autres endroits où des situations de même se vivent.

Est-ce qu'on peut... Comment on se situe par rapport... J'imagine que, dans le nord de l'Ontario, il doit se vivre des situations semblables. C'est quoi, le comportement, c'est quoi... Comment on se situe par rapport à eux?

M. Brassard: Par rapport à nos voisins, là, ce qu'on peut dire, c'est que nos voisins utilisent du sel, des abrasifs secs, non humides. Et, à notre connaissance, on est probablement les seuls à faire des expériences avec le sel humide, comme ça se pratique dans plusieurs pays d'Europe. On s'intéresse à cette technologie-là, d'ailleurs, depuis plusieurs années. Dès 1989-1990, on a commencé à s'intéresser à cette technologie-là au Québec puis à tenter des expériences, ce qui ne se fait pas ailleurs. En Ontario, ils ne s'intéressent pas à ça. Alors, sur ce plan-là, on pourrait dire qu'on est à l'avant-garde. En tout cas, en matière d'expérience et d'expérimentation, je ne pense pas qu'on ait à envier personne, particulièrement pour ce qui est du sel humide. On n'est pas en mesure de conclure, par exemple, qu'il faut généraliser cette technologie-là partout à travers le Québec, on n'est sûrement pas encore en mesure de faire ça.

• (17 h 50) •

M. Gagnon: Là vous m'avez répondu sur cette technologie-là, mais mon questionnement était peut-être un peu plus large, sur l'évaluation de notre performance par rapport à d'autres endroits en Amérique du Nord qui ont des conditions de température semblables aux nôtres.

M. Brassard: Donc, en matière de déneigement aussi, puis de déglacage, d'entretien hivernal.

M. Gagnon: Exactement, parce que c'est ce qui préoccupe nos gens, l'entretien de nos routes.

M. Brassard: En fait, probablement que ma réponse ne vous donnera pas entièrement satisfaction, parce qu'on n'a pas fait d'études comparatives, mais on pense, sans trop tomber dans la vantardise, qu'en matière d'entretien hivernal le Québec se situe probablement, sans aucun doute, dans le peloton de tête. Mais je ne peux pas vous dire qu'on a fait des études pour comparer les méthodes, les procédures, les niveaux de services. Parce que, nous, évidemment, on a un système où, selon la route, il y a cinq catégories. C'est clair que, sur une route rurale, on ne donne pas le même niveau de services que sur une autoroute; il y a des différences.

C'est ça, il y a cinq types de routes, donc cinq niveaux de service en matière de déneigement, en matière de déglacage.

Alors, on a donc un ensemble de méthodes qui, forcément, peuvent sans doute être améliorées, mais dont on n'a pas, je pense, à avoir honte au Québec. On a quand même développé des méthodes efficaces. C'est évident que, quand il y a une tempête avec des précipitations de plusieurs centimètres de neige puis de la poudrerie, puis que la visibilité est nulle, bien, écoutez, c'est évident qu'il vaut mieux rester chez nous dans ce temps-là, c'est évident. C'est l'hiver. C'est comme moi, la route que je traverse deux fois par semaine, je la cite souvent en exemple, la route de la réserve des Laurentides, que vous connaissez. Il faut garder ses pneus d'hiver jusqu'au mois de juin. Je les ai encore. À la fin de septembre, vous êtes mieux de changer de pneus aussi; c'est 10 mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a juste deux saisons dans le parc?

M. Brassard: Dans le parc, ah oui!

Une voix: Le mois de juillet puis le reste.

M. Brassard: L'été, on ne sait pas quel jour ça tombe, puis le reste du temps, bien, il peut neiger.

M. Gagnon: Une saison d'huile à chauffage puis une d'huile à mouches.

M. Brassard: Alors, c'est évident que... Bon, c'est ça. Mais on n'a pas fait d'études comparatives.

M. Gagnon: Dans la foulée des commentaires que vous avez faits en regard de l'article que vous citiez par rapport à notre positionnement comparé aux pays d'Europe, je me disais qu'il y a assurément d'autres expériences qui sont conduites ailleurs, dont on pourrait profiter.

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

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, est-ce que j'avais raison d'indiquer que, dans l'article, que je n'ai pas, malheureusement, on questionnait l'efficacité du sel? Est-ce qu'on indique ça dans l'article? Et, si oui, qu'est-ce qu'on a comme argument?

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

M. Brassard: En réalité, c'est que, en gros, l'article prétendait que le sel humide, c'était mieux que le sel sec. C'est ça, là. Au fond, si on simplifie, c'était ça. Il prétendait que le sel humide, c'était... puis que, donc, le Québec était en retard par rapport à l'Europe, qui utilisait largement la technique du sel humide.

Mais je pense que c'est une affirmation qui n'est pas exacte, qui n'est pas fondée. D'abord, le sel humide, ça dépend de la température. L'efficacité, c'est plus rapide, je dirais. Mais, par contre, s'il fait moins 15 °C, moins 20 °C, là, à ce moment-là, ça gèle, donc ça empire les choses, là. Ça va geler, ça va empirer les choses. Alors, donc, dans des climats comme le nôtre, l'efficacité du sel humide, il faut vraiment qu'on puisse retrouver un certain nombre de conditions. Si ces conditions-là ne sont pas là, ce n'est pas plus efficace; c'est même peut-être moins efficace que le sel sec.

Par contre, pour l'un ou l'autre, le niveau de circulation est aussi important. C'est sûr que, qu'il soit humide ou sec, quand vous l'épandez, si ça ne circule pas beaucoup, l'efficacité est plus réduite, aussi.

M. Middlemiss: Est-ce que j'ai raison de dire que vous avez plus qu'un fournisseur? Est-ce qu'il n'y a pas Windsor, ou quelqu'un d'autre, qui est dans le sel, qui fournit au ministère du sel, à part les Mines Seleine?

M. Brassard: Mines Seleine, c'est pour 90 % du Québec. Windsor peut approvisionner probablement pour la partie de l'Abitibi, de ce côté-là, donc près de la frontière ontarienne. Donc, c'est à peu près 10 % qui peut provenir d'une autre source. Pour 90 %, ça provient de Mines Seleine.

M. Middlemiss: Le fait qu'on utilise deux genres, deux sels, est-ce qu'on a une comparaison, est-ce que... Par exemple, dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, certainement, c'est une des régions, aussi, où il y a un hiver assez rigoureux. Est-ce qu'on a pu apprécier s'il y avait une différence entre les deux genres de sels utilisés?

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que ce n'est pas significatif. On ne peut pas vraiment, là, déceler une différence, en termes d'efficacité, entre les deux sels. C'est du chlorure de sodium.

M. Middlemiss: Non, mais il me semble que, tu sais, c'est un peu la pureté qui compte, hein.

M. Brassard: Celui de Windsor est peut-être un peu plus pur.

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: Mais...

M. Middlemiss: O.K. C'est ça que je voulais savoir.

M. Brassard: Oui, oui. Mais pas vraiment pour faire apparaître une différence significative en matière d'efficacité.

• (18 heures) •

M. Middlemiss: Si j'ai bien compris aussi, lorsqu'on parle de sel humide, c'est surtout pour qu'il puisse adhérer, et non pas être gaspillé. C'est ça que j'ai pensé. Lorsqu'on l'étend, parce qu'il est humide...

M. Brassard: Il adhère plus à la route.

M. Middlemiss: ...il adhère à la glace ou à la surface au lieu de rouler dans le fossé.

M. Brassard: C'est ça. Et il agit plus vite aussi, il agit plus vite. Mais il faut que les conditions, cependant, soient là. S'il fait moins 30 °C ou moins 40 °C, ça ne donne rien. Il va rester sur la route, mais il va geler.

M. Middlemiss: Vous avez mentionné tantôt qu'il y avait 35 camions sur 300. Est-ce que vous parlez de la flotte du ministère des Transports...

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: ...ou est-ce que ça inclut les entrepreneurs?

M. Brassard: Non, non.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des entrepreneurs qui, eux, ont des contrats, qui ont ça, ou est-ce que c'est exigé de leur part, ou non?

M. Brassard: Non, ce n'est pas exigé. Pas à notre connaissance. Pas à notre connaissance. On fait l'expérimentation nous-mêmes avec nos propres camions, parce qu'on veut faire les vérifications requises pour bien connaître la technologie, donc c'est pour ça que c'est nos propres camions et qu'on n'a pas d'exigences particulières pour les entrepreneurs privés.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a ciblé des endroits où les conditions sont les plus difficiles pour procéder à l'expérience que vous mentionnez, que vous êtes en train de faire?

M. Brassard: La plupart des camions opèrent dans les régions de Montréal, de Québec et de l'Estrie, et on expérimente aussi différents types de recettes, différentes recettes de saumure dans des proportions variables. Ça fait partie de l'expérience qu'on fait.

M. Middlemiss: Vous avez mentionné la route 175. C'en est une qui a des problèmes assez particuliers pour le déneigement, et je pense qu'on avait des méthodes particulières aussi qu'on avait mises en marche. Est-ce que ça continue encore? Et est-ce que ça ne serait pas un endroit, dans certaines conditions, où le sel humide pourrait être utilisable?

M. Brassard: Pour faire une expérimentation?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que ce n'est pas opportun de le faire sur la 175, parce que c'est trop froid. Donc, ce n'est pas opportun de faire ce genre d'expérience là sur cette route-là. Ça vient dans votre région, par exemple.

M. Middlemiss: Non, parce que j'échangeais avec des gens. Souvent, ils disent: Ça va bien, sauf que le problème, sur la 175, c'est la glace noire, qu'on ne voit pas. Il me semble que c'est pour cette raison-là que je vous ai posé la question. Ce n'est pas parce que j'ai de l'expertise. Je me dis: Si c'est de la glace noire, il y a peut-être des moments où ça pourrait, au moins, adhérer. Même s'il fait froid, ça va adhérer.

M. Brassard: Moi, je ne suis pas un expert non plus, remarquez bien, là...

M. Middlemiss: Non, d'accord.

M. Brassard: ...mais, ce qu'on nous dit, c'est que ça ne fonctionnera pas. C'est trop froid.

Transfert de la voirie locale aux municipalités

M. Middlemiss: Et, dans l'autre volet de l'entretien des infrastructures, il y avait probablement, avant le transfert des 33 000 km de route aux municipalités, des contrats d'entretien d'été, niveleuse, ainsi de suite. Est-ce qu'il y en a encore ou est-ce que tout est fait en régie?

M. Brassard: Sur les routes qu'on a transférées?

M. Middlemiss: Non, non. Je sais que les 33 000 km, vous ne le faites plus. Ça, c'est très clair. Heureusement, ils ont encore leur subvention.

M. Brassard: Il y en a encore. Sur le budget d'entretien d'été, on pourrait évaluer à peu près à 30 % du budget qui va en contrats ou en location d'équipement.

M. Middlemiss: Vous devez comparer avec ce qui existait avant le transfert du réseau routier?

M. Brassard: C'est difficile. Je ne suis pas en mesure de répondre à la question.

M. Middlemiss: Les contrats d'entretien d'hiver, est-ce que c'est encore à peu près la même proportion, 25 % en régie et le restant fait par l'entreprise privée?

M. Brassard: Pour 1995-1996, par exemple, sur 30 000 km, il y en a 20 500 qui étaient l'objet de contrats d'entrepreneurs, 20 000 sur 30 000, les deux tiers, pour ce qui est du kilométrage. Pour ce qui est des

coûts... Oui, c'est ça, 3 200 km par les municipalités et, en régie, c'est 6 300 km. Quand on regarde les coûts d'entretien d'hiver, c'est 63 000 000 \$ qui vont aux entrepreneurs, 9 800 000 \$ aux municipalités puis 18 200 000 \$ en régie — là, je parle de l'année passée — pour un total de 91 245 000 \$. Mais ça doit être sensiblement la même chose pour 1996-1997, puisqu'on a maintenu les mêmes niveaux de budget.

Une voix: ...

M. Brassard: Oui, mais l'année qui finit, l'année qui se termine.

M. Middlemiss: Est-ce que les coûts au kilomètre pour l'entretien, soit en régie ou comparativement aux entrepreneurs, c'est à peu près du même ordre de grandeur?

M. Brassard: Si on regarde la progression du coût par kilomètre, il y a une croissance du côté du privé. Par exemple, en 1993-1994, c'était, en moyenne, 2 500 \$ par kilomètre. En 1995-1996, on est rendu à 3 000 \$, en moyenne. Ça coûte moins cher en régie; en régie, la tendance est à la décroissance des coûts. En 1993-1994, en régie, fait par le ministère, donc le coût moyen au kilomètre, c'était 3 450 \$, puis, en 1995-1996, on a abaissé ça à 2 800 \$.

M. Middlemiss: Ça inclut tout, tout, là: les salaires, l'équipement, la dépréciation. La même chose que si c'était un entrepreneur qui avait le contrat. Donc, vous chargez tout, le garage, c'est tant pour garder à l'intérieur, toutes ces choses-là?

M. Brassard: Au complet.

M. Middlemiss: Et vous dites que c'est 3 000 \$ versus 2 800 \$. C'est que, en régie, ça descend, toutefois...

M. Brassard: Ça a baissé. Au privé, ça a eu tendance à augmenter. Sur cette question-là, pour essayer, évidemment, justement, d'en cerner les causes, ça va à l'encontre, évidemment, du lieu commun qui veut que, quand c'est l'administration publique, ça coûte plus cher que dans le privé. On a un exemple qui va à l'encontre du lieu commun ou du cliché bien répandu.

● (18 h 10) ●

M. Middlemiss: Toutefois, Mme la Présidente, il semblerait que c'est juste récemment. Si on regarde la courbe avant... C'est qu'on est dans une courbe ascendante, l'autre est dans une courbe descendante. Ils viennent de se croiser.

M. Brassard: Oui, là, j'ai ça sur trois ans, pour une période de trois ans. Mais on est en train de faire une étude, une évaluation de l'ensemble de ce phénomène-là pour essayer d'en comprendre l'évolution.

M. Middlemiss: Dans le cas des entreprises privées, est-ce que l'augmentation des coûts s'est traduite par une amélioration de l'entretien d'hiver? On a eu une meilleure qualité, ou non?

M. Brassard: Je ne suis pas vraiment en mesure de vous répondre avec précision. Est-ce que l'augmentation des coûts s'est traduite aussi, en concomitance, par une augmentation de qualité? C'est ça. Il y a des exigences qui n'ont pas tellement été modifiées au cours des dernières années. Ils ont des niveaux de service à respecter. On s'assure, on fait en sorte qu'ils les respectent. Dans l'ensemble, ils sont respectés.

Alors, le coût moyen a augmenté, mais les exigences qu'on leur impose, pour ce qui est de la qualité du service, n'ont pas été modifiées substantiellement. Donc, ils sont tenus de respecter ces niveaux de service qu'on leur impose.

M. Middlemiss: Est-ce que...

M. Brassard: Ce qu'ils font, généralement. Ce qu'ils font, ce qu'ils font, généralement. Et on constate, depuis quelques années, qu'ils respectent ces niveaux de service, mais à des coûts qui sont plus élevés.

M. Middlemiss: Si j'ai bien compris, on disait qu'on exigeait de l'équipement plus sophistiqué, électronique, comme les épandeurs. Est-ce qu'on exige aussi, dans certains contrats, d'avoir une niveleuse de disponible ou une souffleuse de disponible, et, à ce moment-là, ça aurait pu augmenter les coûts puis, aujourd'hui, on ne l'exige plus? Ou vice versa: on l'exige aujourd'hui puis on ne l'exigeait pas avant. Et peut-être que ce n'est pas... C'est là où est le problème du fichier, aussi.

M. Brassard: C'est ça qu'on fait, qu'on est en train de faire, là. Toutes ces questions-là, on se les pose et on essaie de répondre à ces questions dans l'étude qui est en cours. Alors, est-ce qu'on peut relier la hausse des coûts à des plus grandes exigences qu'on leur a faites? Ce n'est pas évident.

(Consultation)

M. Brassard: Les niveaux de service exigés n'ont pas tellement changé. Mais, depuis quelques années — comment je dirais — la surveillance est plus grande, on surveille davantage, on contrôle davantage, on exige davantage que les niveaux de service soient respectés. Bon. Alors, là, on va voir, avec l'étude qu'on est en train de faire, si ce contrôle plus rigoureux à l'égard des entreprises explique en partie la hausse des coûts. Parce qu'on peut faire le raisonnement suivant: s'ils sont plus contrôlés, plus surveillés, bien, il y a peut-être plus d'efforts et de travail qui sont investis pour respecter les niveaux de service, et ça a peut-être

un effet sur les coûts. Mais là c'est une hypothèse, que j'évoque. L'étude en question va nous faire connaître les véritables motifs de ce phénomène-là, l'explication de ce phénomène-là, qu'on constate.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je veux vérifier. Aujourd'hui, le fichier, on n'a plus... Dans les demandes de soumissions, on n'accepte pas de soumissions en bas du 80 % de l'estimation du ministère. Est-ce qu'on a encore cette clause-là?

M. Brassard: Je pense qu'on l'a enlevée, je pense qu'elle a été enlevée. Madame... Mais, tantôt, elle m'a dit qu'elle avait été enlevée, cette clause-là.

M. Middlemiss: Oui, il me semble. Est-ce que ça ne pourrait pas être à partir de ce moment-là... Parce qu'on déplorait, au tout début, que, le fait d'avoir mis un 80 %, les premières soumissions, les gens sont tous venus proche du 80 %. Les gens avaient peur de le perdre, le contrat, et ils se sont collés sur le 80 %. Et ce n'était pas ça, le but, c'était de s'assurer de ne pas avoir en bas. Est-ce que ça peut être un des facteurs que, maintenant, les gens... Ça reflète peut-être mieux le vrai coût du marché en soi.

M. Brassard: Oui, peut-être. Je ne peux pas nier ou dire que ce que vous dites est faux, on le verra. Peut-être que plusieurs soumissionnaient trop bas mais que ça avait aussi un effet sur la qualité du service. C'est tout ça qu'on regarde.

M. Middlemiss: Je me souviens, Mme la Présidente, que votre collègue le député de Lévis, lui, lorsque ça finissait ex aequo, on choisissait l'entrepreneur avec un boulier.

M. Brassard: Avec un...

M. Middlemiss: Un boulier. On mettait les noms des gens, puis on le sortait, pour que ça soit...

M. Brassard: Comme au bingo.

M. Middlemiss: Ils trouvaient ça, que ce n'était pas tellement juste, mais c'est peut-être ça qui a permis, aussi, de faire des économies, à ce moment-là, que les gens voulant avoir le contrat à tout prix, il y en a deux qui arrivaient ex aequo, donc ils trouvaient que ce n'était pas nécessairement... C'était un peu comme Loto-Québec.

M. Brassard: Mais peut-être aussi que la qualité du service en souffrait.

M. Middlemiss: Bien, j'espère qu'on pourra vérifier ça aussi.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et c'est ça que j'ai demandé tantôt: Est-ce que la qualité a augmenté avec le prix? On n'a pas semblé être capable de me dire que oui, c'était très marqué. Donc, je présume ou j'assume que ça n'a pas, en soi, détérioré; la qualité était probablement là aussi, et c'est peut-être une combinaison de choses. On avait un équipement plus sophistiqué, et des équipements, aussi, en cas de nécessité.

Réduction des coûts des ateliers de mécanique

Mme la Présidente, dans le programme 2, on peut lire que plus de 43 000 000 \$ sont affectés aux ateliers. À l'heure où l'on demande aux Québécois de se serrer la ceinture, une étude, dont *Le Soleil* a obtenu copie en mars, révèle qu'il est encore possible d'abaisser les coûts de gestion au ministère des Transports dans le secteur des services mécaniques. On avait quelques données: 88 \$ l'heure, 60 % de productivité, des réparations illogiques. Est-ce que le ministre a apporté les correctifs nécessaires? Je prends ça là, des services mécaniques coûteux.

M. Brassard: Oui. C'est un article qui est paru dans *Le Soleil* aussi, ça, je pense.

M. Middlemiss: Oui. Quelle date? Le 25 mars 1996.

M. Brassard: La question que vous posez, c'est: Est-ce qu'il y aura des actions qui seront mises en oeuvre pour augmenter la productivité dans les ateliers? Au fond, c'est ça.

● (18 h 20) ●

M. Middlemiss: Oui. Regardez, si, ce qu'on rapporte, surtout lorsqu'on coupe dans la construction de routes, on coupe dans ces choses-là, et si le manque d'efficacité, de productivité est tel, il me semble que c'est là où on devrait en premier aller couper le gras. Et, pour que notre réseau, qui sert tout le monde, soit de la meilleure qualité possible, vous l'avez dit vous-même, tu sais, ça nous prend 385 000 000 \$. On va avoir une autre tarification sur tous les citoyens du Québec, tous ceux qui ont des autos, pour s'assurer d'avoir un réseau adéquat. Donc, est-ce qu'il n'y a pas des... Tu sais, c'est avec les sous qu'on fait les piastres.

M. Brassard: En fait, je dirais, l'explication principale de cette situation, c'est qu'en ce qui a trait aux ateliers on avait des ateliers qui étaient conçus pour presque 60 000 km de routes. Il y a eu le transfert aux municipalités de 30 000 km. On est quand même resté avec les ateliers, le personnel, les espaces aussi. Tout ça fait que les coûts sont probablement plus élevés, comme l'affirmait l'article du *Soleil*. On est conscient de cela et on est conscient qu'il faut à la fois améliorer la productivité dans les ateliers puis rationaliser les dépenses à cet élément de programme. Il y a

donc un comité ministériel qui a été mis sur pied et qui aura pour mandat, justement, de préparer un plan de rationalisation des dépenses et des coûts en ce qui a trait aux ateliers.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce que je trouve étonnant, on vient juste de poser la question tantôt, à savoir pour le coût de déneigement...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...au ministère, les coûts descendent. Mais, si on croit ça, il doit y avoir quelque chose qui n'a pas été pris en ligne de compte, là. La réponse que vous venez de me donner, c'est qu'on avait trop d'équipement, trop de locaux, et ainsi de suite. Donc, ça, ça doit rentrer dans les coûts d'opération aussi. On ne peut pas dire que ça coûte moins cher comparativement à l'entretien à l'extérieur: 88 \$ l'heure. Il me semble que, si, dans ça, là, il y a un fond de vérité, je ne comprends pas comment on peut arriver avec un coût descendant quand ça coûte plus cher pour faire l'entretien.

M. Brassard: Mais, avant de considérer comme valide le coût de 88 \$... C'est 88 \$, je pense, qu'on retrouve dans l'article?

M. Middlemiss: Il semblerait que ça vient d'une étude interne du ministère des Transports, datée d'octobre 1995, et dans la gestion de 56 ateliers de mécanique que compte le ministère dans la province.

M. Brassard: Je ne sais pas si c'est validé, ça?

(Consultation)

M. Brassard: Effectivement, ça a été produit par des services du ministère, et le comité ministériel qui a été mis en place à des fins de rationalisation des dépenses dans les ateliers va se pencher là-dessus, cette étude-là, prendre en considération cette étude-là pour à la fois la valider puis s'en servir pour bâtir une stratégie de rationalisation des coûts. En d'autres termes, il y a un effort à faire, ça m'apparaît évident. On peut faire mieux dans les ateliers en termes, je dirais, de coûts de production.

M. Middlemiss: D'accord. Oui, je comprends qu'avec le transfert de 33 000 km aux municipalités... Est-ce que les ateliers qu'on avait en trop, les employés en trop, les dépenses qu'on faisait parce qu'on était liés soit par un bail de location ou par un contrat collectif, aujourd'hui, on se parle, est-ce qu'on a réussi à éliminer ces dépenses et que la réparation en soi, donc, ça coûte moins cher, les ateliers opèrent à un coût moindre que dans le passé parce qu'on a réduit le personnel et qu'on n'a plus les espaces dont on n'avait plus besoin? Est-ce que ça a été fait?

M. Brassard: Pas au complet, non. C'est ce que je dis, il y a encore des choses à faire. Il y a des choses qui ont été faites, c'est-à-dire une certaine réduction de personnel, une certaine opération de rationalisation de coûts, mais c'est clair qu'il y a encore pas mal de choses à faire. C'est ça, le mandat du comité ministériel, c'est d'identifier les actions à entreprendre pour en arriver à un coût de revient dans les ateliers qui soit comparable ou compétitif, je dirais.

Réduction d'effectif

M. Middlemiss: Pendant qu'on parle d'économies... Excusez. Autre chose aussi, dans ce même programme, qui est celui du réseau routier, on remarque une coupure de 546 personnes. Le ministre peut-il nous détailler ces nombreuses coupures par élément?

M. Brassard: Réduction d'effectif?

M. Middlemiss: Oui, 546.

M. Brassard: Au niveau de...

M. Middlemiss: Du programme 2.

M. Brassard: Programme 2.

M. Middlemiss: Oui. Par élément.

M. Brassard: Alors, si on prend le programme 2 — c'est ça qui vous intéresse — dans le programme 2, cette année, pour 1996-1997, on va se retrouver avec 4 722 réguliers et 1 255 occasionnels, pour un total de 5 977 pour le programme 2. L'an passé, c'était 5 253, 1 270, pour un total de 6 523, ce qui fait, comme vous l'indiquez tantôt, un écart de 500... Bon. Alors, donc, on peut ventiler. J'ai une ventilation, ici. Ça serait même plus simple de vous la déposer.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: J'ai la ventilation des effectifs autorisés par programme et élément de programme. Cette année, l'année qui vient de commencer, par rapport à l'année précédente, 1995-1996, pour ce qui est des réguliers et des occasionnels, pour chacun des programmes. C'est beaucoup de chiffres, je pense que ce serait préférable de vous déposer ça.

M. Middlemiss: D'accord, je n'ai aucune objection. Est-ce que c'est seulement des employés permanents ou il y a des occasionnels? C'est les deux?

M. Brassard: Il y a très peu d'occasionnels, c'est surtout des réguliers. Parce que, vous voyez, en programme 2, il y a 1 255 occasionnels pour cette année, l'an passé, il y en avait 1 270.

● (18 h 30) ●

(Consultation)

M. Brassard: J'aimerais déposer ça, Mme la Présidente. J'aimerais déposer ça, faire faire des photocopies.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, au moment du transfert du réseau routier, il y a eu une mise à pied assez massive des occasionnels. Il y avait eu un programme d'incitation pour les municipalités, ou d'autres, à engager des occasionnels. Est-ce que ce programme a pris fin ou quand prend-il fin et quel a été le résultat de ce programme?

M. Brassard: Ça a pris fin en 1995-1996. C'était trois ans, ça a pris fin. Ça n'a pas eu un succès fou.

M. Middlemiss: Comment ça se compare? C'était un programme de trois ans?

M. Brassard: Oui, c'était un programme de trois ans.

M. Middlemiss: Comment ça s'est comparé? Le plus grand succès a été atteint à quel moment?

M. Brassard: On cherche ça, mais ce qu'on me dit, c'est que les budgets n'ont jamais été pleinement utilisés, jamais plus que 50 % des budgets qui étaient utilisés.

M. Middlemiss: Et, donc, à ce moment-là, il y avait aussi la possibilité, pour certains occasionnels, d'être rappelés. Donc, si on en coupe, il n'y aura certainement pas de gens dont on avait indiqué qu'on n'aurait plus besoin de leurs services qui ont été rappelés. Est-ce que j'ai raison de dire ça ou est-ce que, pour des raisons quelconques, il y a d'autres occasionnels qu'on avait...

M. Brassard: Ça a sûrement eu des effets sur la liste de rappel, c'est sûr. Il y a moins de monde qui ont été rappelés, donc il y en a qui ne le sont plus depuis, justement, cette opération de transfert là; il y en a qui ne l'ont plus été, rappelés, donc qui ont été en quelque sorte évacués de la liste.

(Consultation)

M. Brassard: Le budget, annuellement, était à peu près de 500 000 \$, autour de 500 000 \$. Et, comme je le disais tantôt, on en utilisait à peu près 50 %. Donc, c'est à peu près 250 000 \$ par année qui ont été dépensés à cette fin au cours des trois dernières années.

M. Middlemiss: Pour les trois dernières années, ça s'équivalait.

M. Brassard: C'était pas mal autour de cette proportion-là.

M. Middlemiss: Je lisais encore, ça doit être *Le Soleil* du 11...

M. Brassard: Le journal qui s'intéresse beaucoup au ministère des Transports.

M. Middlemiss: Oui, oui, mais peut-être parce que c'est à Québec.

M. Brassard: C'est bien. Non, non, mais c'est ça.

M. Middlemiss: Il y a très peu de soleil, donc... Et on dit: Le ministère des Transports, mission accomplie: 1 104 départs volontaires. Est-ce qu'il y en a d'autres à partir?

M. Brassard: Les retraites anticipées?

M. Middlemiss: Bien, c'était dans le programme. Je pense qu'ils ont même atteint... C'est-à-dire, le programme d'indemnisation des départs volontaires du ministère des Transports a connu un succès sans précédent. Pas moins de 1 104 fonctionnaires ont sauté sur l'occasion pour prendre leur retraite ou quitter le ministère.

Donc, ça faisait partie, le fait de transférer 33 000 km aux municipalités, d'un changement de l'administration. Donc, c'est mission accomplie. Est-ce qu'il y en a d'autres, maintenant, qui vont partir? Et, si oui, ça «veut-u» dire, à ce moment-là, qu'il y aura des postes importants qui seraient libérés ou qui seraient à combler?

M. Brassard: Non, le programme est terminé. Il a pris fin en mars 1994 et, donc, il est terminé. Ça a été un succès, vous le mentionnez avec raison, l'article du *Soleil* aussi: 1 104 départs. Le coût a été de 51 000 000 \$, mais les bénéfices nets, en quelque sorte, suite à la réduction des effectifs, sont de l'ordre de 134 000 000 \$, récurrents, évidemment. Alors, donc, c'est un succès aussi sur le plan budgétaire.

M. Middlemiss: Donc, on a atteint l'objectif du nombre de personnes qui avait été évalué... devait...

M. Brassard: Au-delà, même, au-delà.

M. Middlemiss: Au-delà. Donc...

M. Brassard: C'était quoi, l'objectif?

M. Middlemiss: Au-delà. C'est pour ça que, si on est allé au-delà, est-ce que ça veut dire qu'il y aurait des postes de disponibles, à ce moment-là, s'il y en a

plus qui sont partis qu'on ne l'avait jugé nécessaire? Est-ce que ça veut dire qu'il y aurait des postes d'ouverts pour, peut-être... Je ne vais pas indiquer que c'est vieux, au ministère des Transports, mais, pour rajeunir un peu...

M. Brassard: Il y a encore des postes vacants, puis je vais vous dire qu'on n'ose pas les combler, parce qu'on pense que l'an prochain encore on aura pas mal d'exigences de la part du Conseil du trésor dans le cadre de l'opération de redressement des finances publiques, qui ne sera pas terminée avec l'exercice 1996-1997. Ça va sans doute continuer. Alors, on est prudent, on ne comblera pas les postes vacants.

M. Middlemiss: En d'autres mots, il n'y a pas...

M. Brassard: Il n'y a pas d'embauche.

M. Middlemiss: Il n'y a pas d'embauche qui se fait. Mais c'est tout à fait normal, s'il y a moins de travaux qui s'exécutent, qu'on ait besoin... À moins de certaines choses spécifiques. Il y a certainement des fois où il est absolument nécessaire...

● (18 h 40) ●

M. Brassard: Il peut y avoir des cas, très peu nombreux, où, vraiment, c'est essentiel de remplacer, de combler le poste, mais la règle générale, c'est qu'on ne comble pas les postes qui se libèrent. C'est ce qui fait que, pour 1996-1997, les 660 ETC en termes de réduction d'effectif, bien, on le fait sans toucher à personne en particulier. C'est des postes vacants, ça n'affecte pas des individus, contrairement à ce qui se fait dans d'autres ministères. En tout cas, quand j'étais à l'Environnement et Faune, ça affectait des individus, c'étaient des individus qu'on mettait en disponibilité. Là, aux Transports, l'opération est moins douloureuse.

Fermeture de la Direction territoriale de Cowansville

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on a eu la fermeture de la DT de Cowansville. Est-ce qu'on pourrait me donner l'économie réalisée par le ministère et la ventilation des frais de déménagement et des frais de location des nouveaux locaux, comparativement à ce qu'on avait à Cowansville?

(Consultation)

M. Brassard: Si vous voulez, Mme la Présidente, je vais prendre note des questions très pointues qu'on pose à propos de Cowansville. On a sûrement les données, mais là on les cherche.

M. Middlemiss: Si vous ne les avez pas, M. le ministre, si vous pouvez les faire parvenir.

M. Brassard: Ou si on les... Oui.

M. Middlemiss: J'aimerais ça avoir une analyse complète de... Tu sais, parce qu'il y a une raison pourquoi. Il y a une certaine économie. On a dû analyser l'économie par rapport au loyer qu'on payait à bas, et ainsi de suite. Et ça coûte à... On a déménagé la DT.

M. Brassard: De toute façon, je prends note de vos... Ah! bon, on les a, tiens. On va les avoir immédiatement.

(Consultation)

M. Brassard: L'ensemble de l'opération, là, ça s'est traduit par des économies en matière de main-d'œuvre. On a réduit les coûts de main-d'œuvre de presque 2 000 000 \$, 1 980 000 \$, annuellement. Et, pour ce qui est des coûts associés à l'immeuble, la réduction est de l'ordre de 657 000 \$, ce qui fait une économie... Il y a aussi d'autres économies de frais: frais de communication... bon, projets informatiques, acquisition d'équipement, tout ça, 655 000 \$, pour un total de gains, annuellement, de 3 292 000 \$.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, de quelle façon on peut économiser 2 000 000 \$ dans la main-d'œuvre? Est-ce qu'on a fait des mises à pied? Parce qu'il me semble... Si on prend les mêmes employés qu'il y avait à un endroit puis on les envoie à une autre place, est-ce que, tout d'un coup, ils sont devenus plus efficaces, plus productifs ou...

M. Brassard: Oui, c'est ça. Des 77 postes qui étaient autorisés au bureau de la Direction territoriale de Cowansville, il y en a un total de 32 qui ont été réaffectés dans d'autres unités: 14 à la Direction de l'Est de la Montérégie-Longueuil; il y en a 13 qui sont allés à Châteauguay; cinq au centre de service de Drummondville, ce qui a permis, donc, de récupérer un total de 45 postes, dont la majorité étaient des postes vacants.

M. Middlemiss: Donc, c'est une mise à pied.

M. Brassard: Donc, les 52 employés permanents touchés par la décision du ministère ont été réaffectés. Il y en avait 52, en fait, qui ont été réaffectés sur des emplois correspondant à leur compétence. L'affectation se répartissait comme suit: 18 à Drummondville, 10 à Foster, neuf à Longueuil, six à Châteauguay, trois à Sherbrooke, deux à Trois-Rivières, deux à la Direction de l'Ouest, un à Charny puis un au laboratoire des chaussées. C'est comme ça que la répartition s'est faite, des 52.

Une voix: Aucune mise à pied.

M. Brassard: Il n'y a pas eu de mise à pied.

Une voix: Pour les permanents.

M. Middlemiss: Donc, le 2 000 000 \$ vient d'où, là?

M. Brassard: Des postes vacants qui ont été abolis, qu'on n'a pas comblés, qui ont été abolis par suite de l'abolition de la Direction.

M. Middlemiss: Mais la direction a été transférée, toutefois, dans deux autres directions ou sous-directions.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: En d'autres mots, c'est qu'il y a des postes qui auraient dû... C'est une réduction de personnel qui justifie une économie de 2 000 000 \$ en main-d'oeuvre. J'ai des gens en moins, sauf qu'on les a renvoyés dans la boîte, ils travaillent encore pour le ministère des Transports. Donc, en d'autres mots, ce salaire-là, il est payé à d'autres places, il n'est pas payé à la DT de Cowansville. Le ministère s'en est servi à d'autres places, donc la masse, en soi, n'a pas changé.

M. Brassard: Elle n'a pas changé parce que, si on avait maintenu cette unité-là, on aurait comblé les postes vacants. Là, en ne comblant pas les postes vacants et en répartissant les 52 permanents qu'il y avait à Cowansville, on se trouve à faire le travail, à assumer nos tâches avec moins de monde, moins de personnel, puis une unité de moins dans le réseau. Ça entraîne des économies à la fois de fonctionnement et d'effectif, puis d'espace, puis de loyer, etc. Ça entraîne des économies qui sont de l'ordre de 3 200 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce que, le fait de fermer Cowansville, vous allez être obligés d'agrandir l'espace où vous avez envoyé le personnel ou il y avait suffisamment...

M. Brassard: Non. La répartition s'est faite dans plusieurs centres, ce qui fait que ça n'a pas obligé à agrandir ou à louer de nouveaux espaces.

La Présidente (Mme Bélanger): La parole est à M. le député de Salaberry-Soulanges.

Construction du réseau routier et entretien des infrastructures de transport (suite)

Travaux sur les autoroutes 20 et 40 à la hauteur de Vaudreuil-Soulanges

M. Deslières: Oui, merci, Mme la Présidente. Variation sur un même thème. On nous annonce des travaux d'envergure sur la 40 ouest, à la hauteur de Vaudreuil-Soulanges, pour l'été 1996, et en même temps des travaux d'importance aussi sur la 20, à la même hauteur, vers L'Île-Perrot.

Ma question: Est-ce qu'on ne craint pas de problèmes d'embouteillages ou de circulation importants? Parce qu'on parle de travaux, dans le cas de Vaudreuil, de trois mois et, dans le cas de L'Île-Perrot, sur la 20, de six à sept semaines, qui se feraient simultanément.

M. Brassard: La réponse est: les travaux sur la 20 vont se faire de nuit, sur la 40, de jour.

M. Deslières: Et, ça, ça va faire en sorte qu'on n'aura pas de problèmes majeurs d'embouteillages ou de circulation? Ça, ça a été prévu?

M. Brassard: Bien, c'est ce qu'on pense. C'est à cause de ça, justement, de ces problèmes qui auraient pu apparaître, qu'on va faire les travaux sur la 20 pendant la nuit.

M. Deslières: Mais, dites-moi, est-ce que c'est normal que des travaux d'envergure soient faits de façon simultanée ou on ne décale pas, habituellement?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Salaberry-Soulanges trouve qu'il y a trop de travaux, il a peur des embouteillages. Moi, chez nous, je n'ai pas peur des embouteillages, vous pouvez en faire, des travaux.

● (18 h 50) ●

M. Brassard: Oui, oui, bien, je le comprends. Bon... Ha, ha, ha! Le message est reçu, Mme la Présidente. Mais c'est sûr que, sur la 40, il va y avoir des problèmes, c'est évident. Mais...

M. Deslières: Oui. Il ne faudrait pas qu'il y en ait en même temps parce que là on a un grave problème.

M. Brassard: Bien non! C'est pour ça qu'on fait les travaux sur la 20 de nuit; c'est justement pour ne pas qu'il y ait une conjugaison des problèmes de la 20 puis de la 40.

M. Deslières: Juste pour répondre au collègue de Pontiac: les travaux se font dans le comté de Vaudreuil, c'est le comté de M. Daniel Johnson.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, on le sait.

Une voix: D'accord.

M. Deslières: Toujours pour prévenir.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

M. Deslières: Merci, M. le ministre.

M. Middlemiss: ...sur le même sujet, en parlant de l'autoroute 40, est-ce que les travaux qu'on prévoit, c'est dans la voie en direction est? Parce que, l'an passé, on a fait la voie dans la direction ouest en béton de

ciment. Est-ce que, ça aussi, on prévoit de faire ce bout-là en béton de ciment?

M. Brassard: Sur la 40, direction est, réfection complète de l'autoroute 540 au pont de l'île aux Tourtes; réfection de la chaussée, réfection de l'éclairage sur une longueur de 5,6 km; les coûts: 4 500 000 \$. Il se dépenserait 4 300 000 \$ cette année et 200 000 \$ ultérieurement.

L'an passé, on a fait la direction ouest, et là c'est la direction est, qu'on fait.

M. Middlemiss: Et c'est en béton de ciment?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est les mêmes conditions? «C'est-u» le même entrepreneur? Ou est-ce que c'est un parachèvement, ça, ou si c'est une nouvelle initiative?

M. Brassard: Ce n'est pas le même entrepreneur, c'est une nouvelle initiative. C'est considéré comme une nouvelle initiative, c'est un nouveau contrat.

M. Middlemiss: Est-ce que le fait que c'est en béton de ciment, ça pourrait être comparable avec ce qui a été fait dans l'autre voie, ou est-ce que, pour des raisons plus spécifiques, on avait donné le choix et que, là aussi, le meilleur rapport coûts-bénéfices était d'utiliser une chaussée en béton de ciment?

M. Brassard: Il va falloir imposer les mêmes standards. Ça va être les mêmes standards qui vont être imposés, pour qu'on ait la même...

M. Middlemiss: Non, mais ce que je vous disais, c'est des nouvelles...

M. Brassard: Une nouvelle initiative, un nouvel appel d'offres.

M. Middlemiss: Je présume que, l'an passé, c'était le plus bas soumissionnaire qu'on a choisi pour faire ça ou c'était un projet-pilote, une des deux choses. Et est-ce que, cette année, c'est encore la même chose? C'est le plus bas soumissionnaire ou c'est la continuité? Je comprends qu'on ne pourrait pas faire l'autre voie en béton bitumineux lorsqu'on a un côté en béton de ciment, et surtout parce qu'il y a beaucoup d'achalandage.

M. Brassard: L'an passé, ce qu'on me dit, là, c'est que, dans l'appel d'offres, ce n'était pas exclusivement en béton de ciment. Ça pouvait être de l'enrobé bitumineux aussi, l'an passé. Le plus bas qu'on a choisi construisant la route à partir de béton de ciment, là, évidemment, cette année, on a, dans le devis, exigé que ce soit en béton de ciment. Il n'y aura plus l'option, là; cette année, il n'y a pas l'option.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on est allé en soumission, encore?

M. Brassard: C'est enclenché. Quoique, là, on ne puisse pas dire si c'est paru dans les journaux, mais c'est enclenché.

M. Middlemiss: La raison pour laquelle je pose la question, c'est que le fait que, l'an passé, le béton de ciment est arrivé avec un plus bas prix, le danger, sachant fort bien maintenant, là, que pour des... C'est pour ça que j'hésite à parler comme ça, là, mais, sachant fort bien qu'on va accepter du béton de ciment, est-ce que ce n'est pas un peu dangereux? Est-ce qu'on n'aurait pas été mieux de demander pour les deux, l'an passé, d'obtenir le prix, puis de dire: On en exécute un, puis l'autre va être exécuté plus tard? Parce que là si quelqu'un voit l'opportunité de dire: Regarde, on n'a plus, on n'a pas de compétition de l'autre méthode, de l'autre façon de le faire, c'est ça, là, que...

M. Brassard: Alors, on a, dans le cadre de notre politique concernant le béton de ciment...

M. Middlemiss: Ah! je ne suis pas contre, là, du tout, du tout.

M. Brassard: Non, non, je sais bien, mais c'est dans le cadre de cette politique-là. Là où il y a beaucoup de circulation, de trafic lourd...

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: ...on privilégie le béton de ciment, puis, là où il y avait du béton de ciment, quand on fait la réfection, on fait en béton de ciment aussi. Alors, ça rentre dans cette catégorie-là, ça cadre avec la politique.

M. Middlemiss: Et la raison pour laquelle on veut avoir du béton de ciment, est-ce que c'est parce que la performance, les coûts-bénéfices et les coûts d'entretien sont avantageux, et c'est pour ça qu'on fait ça?

M. Brassard: Oui, parce que c'est avantageux. Dans ce cas-là, c'est avantageux, c'est plus durable.

M. Middlemiss: O.K. Il semblerait que, l'an passé, votre prédécesseur, avec l'Association canadienne de ciment Portland, avait des projets-pilotes, ou on était pour examiner de plus près l'utilisation de routes en béton de ciment. Est-ce que vous avez l'intention de continuer dans cette direction-là?

M. Brassard: En fait, Mme la Présidente, comme on ne connaît pas beaucoup de développements actuellement -- compte tenu du contexte budgétaire, il n'y a pas beaucoup de développements -- donc on n'est pas en mesure d'ajouter au réseau des tronçons en béton de ciment. Il n'y a pas beaucoup d'expansion de ce côté-là.

Par contre, sur le réseau, là où c'est déjà en béton de ciment, la politique qu'on applique, c'est de les laisser en béton de ciment puis de les refaire en béton de ciment.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac, avant de poursuivre, il nous reste quelques minutes, étant donné que, l'horaire de l'ordre de la Chambre, il est terminé. On sait qu'il y a un retard, mais, si on décide de ne pas demander l'heure de retard qu'il y a, bien, il faudrait adopter les crédits avant 19 heures.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je regrette, j'ai tout le volet du transfert du réseau routier aux municipalités, et ça me prendrait presque deux heures pour être capable de vider celui-là. Je regrette, et ce n'est pas un manque de coopération, mais il me semble que c'est quelque chose qui est fort important, puis même... Puis je voulais toucher l'Entente Québec-Canada qui existe dans l'Outaouais, qui semble être oubliée, là; il reste encore 90 000 000 \$ de cette entente-là, 50-50 avec le fédéral, et j'aurais voulu aborder ça; la sécurité routière, les écoles de conduite, le Code de la sécurité routière, puis des choses comme ça. Et, donc, c'est pour ça, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Il fallait que je le demande, parce qu'il fallait que les crédits soient adoptés avant 19 heures.

M. Middlemiss: Non, je ne vous fais pas de reproche, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, votre enveloppe n'est pas écoulée, vous avez le droit de... Mais il faudra négocier une entente entre les deux leaders pour savoir les disponibilités de chacun, et du ministre et du porte-parole.

M. Brassard: C'est combien de minutes, le retard?

M. Middlemiss: Une heure.

M. Brassard: Une heure.

M. Middlemiss: Ça pourrait être plus que ça, là, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là disons que, si on veut être juste et équitable, il y avait une heure plus les 20 minutes de cet après-midi.

M. Middlemiss: Non, mais, moi, une heure, et, si...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on s'entend pour une heure.

M. Middlemiss: Si on peut réussir à le faire avant une heure, je ne prolongerai pas ça plus longtemps que nécessaire, mais, je vous dis, je veux toucher le transfert du réseau routier, il y a le Code de la sécurité routière qui s'en vient...

M. Brassard: ...jusqu'à 20 heures.

M. Middlemiss: Non, malheureusement, là, j'ai encore un grand bout de chemin à faire.

M. Brassard: Bon, dans ce cas-là, écoutez...

M. Middlemiss: Et, vu que l'autoroute 50 n'existe pas entre Lachute et l'Outaouais, je vais prendre la Transcanadienne... Je prends la 40, c'est pour ça que je la connais très bien, la 40, qui est en béton de ciment, et...

Une voix: ...

M. Middlemiss: Ah! oui, toi, d'accord. C'est une belle route, hein?

● (19 heures) ●

Une voix: ...

M. Middlemiss: D'accord...

M. Brassard: Donc, comme vous le dites si bien, les leaders se parleront.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Ils vont me demander la disponibilité de chacun, du ministre et des porte-parole, et...

Alors, ceci étant dit, la commission ajourne ses travaux au lundi 29 avril, à 13 heures, pour les engagements financiers du ministère de l'Environnement.

(Fin de la séance à 19 h 1)

