



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Vérification des engagements financiers

Ministère: Transports

Organisme: Commission des transports du Québec

Période: Octobre 1994 à mai 1996

Le mardi 14 janvier 1997 — N° 62

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

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 mardi 14 janvier 1997

Table des matières

Réponses déposées	1
Remarques préliminaires	
M. Jacques Brassard	1
Documents déposés	1
Transports, secteur systèmes de transport	
Octobre 1994	2
Commission des transports du Québec	21
Mars 1995	21
Avril	21
Mai	22
Juin	23
Novembre	23
Avril 1996	25
Mai	25
Correction à un engagement déjà vérifié	26
Transports, secteur systèmes de transport	
Octobre 1994 (suite)	27
Réponses déposées	34
Novembre	38
Décembre	54
Transports, secteur voirie	
Décembre 1994	60
Transports, secteur systèmes de transport	
Janvier 1995	62
Transports, secteur voirie	
Janvier 1995	64
Transports, secteur systèmes de transport	
Février	66
Transports, secteur voirie	
Février	67
Transports, secteur systèmes de transport	
Mars	69
Transports, secteur voirie	
Mars	71
Avril	73
Transports, secteur systèmes de transport	
Avril	74
Mai	75
Transports, secteur voirie	
Mai	75

Table des matières (suite)

Autres intervenants

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

M. Robert Middlemiss
M. Léandre Dion

- * M. Luc Crépeault, ministère des Transports
- * M. Michel Bédard, idem
- * M. Simon Roy, idem
- * M. Yvon Tourigny, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 14 janvier 1997

Vérification des engagements financiers

(Dix heures douze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre! La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'octobre 1994 à novembre 1996. Alors, Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Non, il n'y a pas de remplacements.

La Présidente (Mme Bélanger): Oh, mon Dieu, c'est rare, ici. Alors, l'ordre du jour. Il y a, d'abord, le dépôt des réponses obtenues lors des travaux du...

La Secrétaire: Du 31 janvier 1995.

Réponses déposées

La Présidente (Mme Bélanger): ...du 31 janvier 1995. Alors, on dépose les réponses à ces questions. L'ordre du jour, c'est la vérification des engagements financiers d'octobre 1994 à novembre 1996. L'ordre du jour est adopté. L'étude de ces crédits se fera aujourd'hui et jeudi. Ce n'est pas l'étude des crédits, mais des engagements financiers.

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

Remarques préliminaires

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Pas vraiment, non, Mme la Présidente. Simplement pour vous indiquer que, vous le savez, il y a 2 800 engagements financiers à vérifier; alors, ça fait beaucoup. Donc, je vais vous épargner des remarques préliminaires. D'ailleurs, vous pouvez voir évidemment, d'abord, l'équipe derrière moi, les cahiers qui peuvent être utilisés pour des réponses à ces 2 800 engagements financiers. Alors, je pense qu'on a toutes les réponses. Le problème qui peut peut-être se poser, c'est la rapidité d'exécution; il y a un problème logistique. Mais je pense que les fonctionnaires vont être en mesure d'aller assez rapidement chercher le cahier approprié.

Ceci étant dit, j'ai quand même deux remarques à faire. D'abord, la première, c'est de vous présenter les personnes qui sont à la table des témoins et aussi derrière. Évidemment, à ma droite, c'est le sous-ministre du ministère, M. Yvan Demers; à ma gauche, une attachée

politique de mon cabinet, Sylvie Bouchard; M. Picard également, qui est du bureau du sous-ministre. Derrière, il y a les sous-ministres adjoints: M. Liguori Hinse, qui est sous-ministre à la planification et à la technologie; M. Yvon Tourigny, qui est sous-ministre pour Montréal; M. Vallières, qui est sous-ministre pour l'Est du Québec; M. Henri Desmeules, qui est directeur général pour la région de Québec; et M. Crépeault, qui est sous-ministre pour l'Ouest du Québec. Alors, voilà! Et puis d'autres représentants du ministère.

En plus, je voudrais faire un dépôt, Mme la Présidente. Sur les 2 800 engagements financiers qui sont sous examen de la commission, il y a un certain nombre de corrections à apporter, et je voudrais déposer des renseignements corrigés pour un certain nombre de dossiers bien identifiés.

Documents déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vos documents sont déposés, M. le ministre. Est-ce que c'est terminé, M. le ministre?

M. Brassard: Oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Pontiac, vous avez des remarques préliminaires?

M. Middlemiss: Non, pas nécessairement, Mme la Présidente. Toutefois, avec le dépôt... parce qu'il y en a un autre qui a été déposé pour le mois d'avril 1994. Est-ce que c'est quelque chose pour corriger ce qu'on a eu dans le passé? Est-ce qu'on pourrait nous indiquer ce qui a été corrigé? Ça, c'est avril 1994, l'engagement, le numéro de référence 30-288554-01.

M. Brassard: Il n'est pas dans la liste que je viens de déposer?

M. Middlemiss: Non. C'est un autre qui nous a été déposé avant.

M. Brassard: Ah oui?

M. Middlemiss: C'est un engagement qui a été vérifié parce que c'est un engagement qui avait été pris en avril 1994.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un amendement à un engagement qui a déjà été vérifié.

M. Middlemiss: Un amendement, oui.

M. Brassard: Ah, qui a déjà été vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Qui a déjà été vérifié.

M. Brassard: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais on apporte un amendement à l'engagement qui a été vérifié, puis tous les membres de la commission ont eu la distribution de ce papier.

M. Middlemiss: Mais ce que j'aimerais savoir, Mme la Présidente: C'est quoi, l'amendement? Qu'est-ce qui a été changé, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il faudrait sortir l'engagement financier d'avril 1994.

M. Middlemiss: Bien oui, mais, il me semble que, lorsqu'on nous soumet ça, là, on devrait nous soumettre ce qui a été changé.

M. Brassard: Est-ce qu'on pourrait en avoir une copie, s'il vous plaît? On pourrait vérifier le changement.

(Consultation)

M. Brassard: Ce qu'on peut faire, Mme la Présidente, là, c'est qu'on peut continuer, puis, quand on aura l'information, je vous la transmettrai, je la transmettrai à la présidence.

Transports, secteur systèmes de transport

Octobre 1994

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous remercie, M. le ministre. Alors, j'appelle les engagements d'octobre 1994. M. le député de Pontiac.

• (10 h 20) •

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Pour commencer, c'est le premier engagement de contrat négocié. Le déneigement et déglçage pour l'année 1994-1995 de la route 329 de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, comté d'Argenteuil. C'est un contrat pour 142 002,88 \$ pour trois ans. Est-ce que c'était cette municipalité qui avait le contrat avant 1994-1995 et quel était le coût?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, on va vérifier, Mme la Présidente, qui avait le contrat précédemment.

M. Middlemiss: Est-ce que c'était la municipalité ou si c'était un entrepreneur?

M. Brassard: C'est ça qu'on est en train de vérifier, là.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Il y a eu appel d'offres pour l'année 1995, mais on va vérifier si c'était déjà la municipalité qui l'avait auparavant ou si c'était une entreprise privée.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, en même temps, on voit que le contrat, c'est 142 002,88 \$. On dit: Le contrat, la première année, est de 42 901,17 \$ et, pour les autres années, de 99 101,71 \$. C'est parce que c'est indexé, la première année. Ensuite, la deuxième année est indexée et la troisième. Et c'est pour ça que...

M. Brassard: La première année, c'est 42 901 \$, comme vous le dites.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Il y a indexation à la deuxième année. Il y a indexation également à la troisième année, ce qui porte à 47 191 \$ pour la deuxième année et, la troisième année, à 51 910 \$, pour un montant total de 142 000 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on dit «vérifié» à chacun des engagements ou si on va faire vérifier le mois une fois que ça va être terminé?

M. Middlemiss: En tout cas, ce qui est le plus simple, Mme la Présidente. Moi, ça m'est égal.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Middlemiss: L'autre...

M. Brassard: On peut les vérifier mois par mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, vérifier le mois.

M. Middlemiss: À la fin, on dira «vérifié». Le deuxième, Mme la Présidente, c'est 03-654015. C'est un autre contrat de déneigement et de déglçage des routes 138 et 158 dans le comté de Berthier. Je vois soumissions demandées 28 et seulement deux soumissions reçues. J'avais déjà soulevé ce point-là dans le passé. Est-ce qu'avec les 28 on sort de la région immédiate et que c'est pour ça, le nombre... Combien ça coûte chaque fois qu'on demande à quelqu'un, qu'on prépare des soumissions... Pour un entrepreneur, ça coûte combien chaque fois qu'on prépare ces demandes de soumissions là?

(Consultation)

M. Brassard: Comme c'est un appel d'offres sur invitation, évidemment le nombre d'entreprises qui ont été invitées, c'est précisément 28 et, sur les 28, il y en a seulement deux qui ont jugé utile de faire une soumission, de faire une offre. Alors, c'est en fonction évidemment de la réglementation et compte tenu de l'importance du contrat ou des travaux exigés, du prix surtout. Et l'évaluation qu'on en fait, c'est en fonction de la réglementation. On est tenu d'inviter un certain nombre d'entreprises quand le contrat est de tel niveau en termes de coût. Quand ça dépasse évidemment un certain coût également, là, c'est la procédure d'appel d'offres public qui est utilisée.

Et là, comme c'est en bas de 100 000 \$, c'est sur invitation. Mais, sur invitation, c'est les contrats de niveau 2. Alors donc, à ce moment-là, c'est l'invitation régionale. Si l'invitation régionale n'a pas donné de résultat, le ministère procède à une invitation générale, c'est-à-dire à tous les entrepreneurs du Canada. Mais là, dans ce cas-là, c'est une invitation régionale. Et l'invitation régionale nous obligeait à faire l'invitation à 28 entreprises.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, on va voir — pas le prochain, l'autre après — qu'on a eu 37 demandes. Pourtant, le contrat est seulement de 48 000 \$ et il y a seulement un soumissionnaire, une seule soumission qui a été reçue. Et ça me donne l'impression, là, qu'on fait beaucoup de demandes de soumissions. Et du fait que c'est un contrat de déglacage, de déneigement qui se fait dans une région — même pas dans une région, dans une localité — il n'y avait pas tellement de gens qui étaient intéressés. Surtout sachant que quelqu'un qui demeure là est prêt à soumissionner et qu'il va donner un bon prix, la personne qui est à l'extérieur doit se trouver un endroit pour garder son équipement.

Parce que je vois et on va voir tantôt, là, 300 demandes. Je me dis: Est-ce qu'on dépense des sous, là, qui ne sont pas nécessaires? Sans vouloir tricher le système de soumissions publiques, est-ce que c'est absolument nécessaire qu'autant de soumissions soient envoyées si on reçoit une, deux réponses? Vous allez voir que ce n'est pas souvent, là, sur les 100 ou des centaines, des fois, de demandes qu'on en reçoit plus que deux ou trois. Il me semble qu'il y a peut-être une façon, là, d'économiser des sous.

M. Brassard: Écoutez, effectivement, ça fait beaucoup d'invitations pour peu de soumissions reçues. Vous pouvez inviter une quarantaine d'entreprises, vous n'en recevez que deux. Puis c'est un peu le cas. Vous parliez de 37, tantôt; 37, c'est une soumission reçue. Pour 20 soumissions demandées, deux soumissions reçues. Pour les contrats de moins de 100 000 \$, où on n'est pas tenu à l'appel d'offres public, il faut reconnaître qu'il y a un problème. Est-ce qu'il y a lieu de modifier la

réglementation et la procédure? En bas de 100 000 \$, il y a peut-être lieu d'examiner cela pour voir si on ne peut pas réduire, au fond, la paperasserie. On est en train de regarder ça. Évidemment, il faut aussi examiner cela de concert avec le Conseil du trésor. Vous connaissez la façon de fonctionner. Ce genre de réglementation doit recevoir l'aval du Conseil du trésor. Alors, on examine cela de concert avec le Conseil du trésor pour voir si, pour les contrats de 100 000 \$ et moins, on ne peut pas simplifier la procédure puis finalement éliminer bien de la paperasserie.

Pour les contrats de 100 000 \$ et plus, bien, là, on est lié par l'Accord sur le commerce intérieur. C'est clair que, là, il y a des contraintes majeures et les règles ne peuvent pas être modifiées, puisque le gouvernement a quand même conclu et signé un accord sur le commerce intérieur avec les autres provinces et ça l'oblige, pour 100 000 \$ et plus, à recourir à la procédure d'appel d'offres public.

M. Middlemiss: Je suis d'accord avec le système d'appel d'offres. À ce moment-là, si l'entrepreneur est intéressé, il fait venir les documents. Et, sur invitation, c'est nous autres qui les invitons, puis c'est nous qui les envoyons, les documents. Et vous allez voir qu'au mois de novembre le meilleur, c'est 074: soumissions demandées, 478; soumissions reçues, deux, pour un contrat de 83 895 \$. Et ça, ça veut dire qu'on les a invités et, par le fichier, on a envoyé à tous ces gens-là des soumissions.

● (10 h 30) ●

M. Brassard: En fait, la façon dont on procède, là, on n'envoie pas quand même toute la documentation aux entreprises invitées; on leur envoie une simple lettre, une lettre seulement. Si elles montrent de l'intérêt, elles le font savoir, à ce moment-là, et là on leur envoie tous les documents pertinents. Mais la première démarche ne consiste pas à leur envoyer toute la documentation sur le contrat. Quand on parle de 28 soumissions demandées, c'est 28 lettres seulement; ce n'est pas 28 envois de toute la documentation. Comme il y a deux soumissions reçues, on peut supposer qu'il y a deux entreprises qui ont réclamé les documents puis fait une soumission. Mais on peut envisager d'autres possibilités. Est-ce que, au lieu des lettres, par exemple, on ne pourrait pas recourir aux journaux? Que l'invitation se fasse par la voie des journaux, ça peut s'examiner.

M. Middlemiss: Est-ce que l'expérience ne démontre pas que, pour la plupart des contrats, surtout les contrats de moins de 100 000 \$, la plupart du temps, c'est quelqu'un localement, là, qui a le contrat? Et, si c'est le cas, à ce moment-là, il me semble que, lorsqu'on est rendu à 20, là, on doit sortir des régions. Surtout quand on est rendu à 478 demandes, on couvre une bonne partie de la province, j'en suis convaincu.

M. Brassard: Pour des contrats de déneigement?

M. Middlemiss: Oui. Rendu à 478, là, comme celui que j'ai donné tantôt, là, il faut certainement...

M. Brassard: En bas de 100 000 \$, la procédure, c'est vraiment une invitation régionale, mais régionale au sens de région administrative. Et les invitations se font à des entreprises qui sont inscrites au fichier.

M. Middlemiss: Oui. D'accord.

M. Brassard: Il faut qu'elles soient inscrites au fichier.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le même sujet, M. le député de Saint-Hyacinthe?

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que, M. le ministre, on a étudié la possibilité de faire les appels d'offres par le moyen du réseau électronique?

M. Brassard: C'est non seulement examiné, mais ça va venir, sauf qu'on n'est pas encore prêts. Mais je ne pense pas que ça prenne beaucoup de temps avant qu'on puisse être en mesure de fonctionner via un fichier électronique. Le ministère est prêt; les entreprises — parce qu'elles sont regroupées en association; entre autres, les entreprises de déneigement sont regroupées en association — ne sont pas encore tout à fait prêtes. Il faut quand même que les entreprises soient également équipées. Le ministère, lui, serait prêt à passer à cette façon de faire, mais on attend que les entreprises — et ça, c'est les associations qui vont nous donner le signal à cet égard — soient en mesure également de recourir à cette façon de procéder. Mais ça s'en vient, là. Donc, d'ici un certain nombre de mois, on va procéder par voie informatique.

M. Dion: Merci, M. le ministre.

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

M. Middlemiss: Oui. O.K. Le même engagement 2, celui qui est de 85 700 \$ pour la première année, quelle était l'estimation du ministère des Transports pour ce contrat-là?

(Consultation)

M. Brassard: L'estimation pour le 2, ça?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ça concerne Saint-Barthélemy...

M. Middlemiss: La 138 et la 158.

M. Brassard: La circonscription de Berthier, c'est ça?

M. Middlemiss: C'est ça, oui.

(Consultation)

M. Brassard: L'évaluation du ministère, sans matériaux, était de 87 540 \$ et le contrat a été accordé à 85 700 \$. Avec matériaux, on l'évaluait à 134 690 \$. Donc, c'est plus de 100 000 \$ avec matériaux, mais la procédure, c'est que l'appel d'offres se fait à partir de la valeur du contrat sans matériaux. Donc, c'est pour cette raison qu'on a procédé par invitation et c'est donc 85 000 \$. On l'a obtenu donc à, à peu près, 2 000 \$ de moins que l'évaluation.

M. Middlemiss: Est-ce que, pour ce contrat-là spécifiquement, on a fourni les matériaux ou si c'est l'entrepreneur lui-même qui devait fournir les matériaux?

M. Brassard: C'est le ministère, dans ce cas-là, qui a fourni les matériaux.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation, dans celui-là, du ministère des Transports? Je vois qu'il y a un écart assez grand entre — ça, c'est le 3 — l'autoroute 50 et la route 158.

M. Brassard: Sans matériaux, 98 033 \$; avec matériaux, 138 681 \$, et le contrat a été accordé à 83 450 \$.

M. Middlemiss: Dans ce cas-là aussi, les matériaux ont été fournis par le ministère?

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a le montant du contrat? Combien ça coûtait le contrat précédant celui-là?

M. Brassard: Le contrat précédent, non, on ne l'a pas ici. Je peux l'avoir.

M. Middlemiss: Vous ne l'avez pas ici.

M. Brassard: Non, non.

M. Middlemiss: Vous ne savez pas combien ça coûtait?

M. Brassard: On prend une note et on va le trouver.

M. Middlemiss: Qui était l'entrepreneur et combien ça coûtait?

M. Brassard: On va le trouver et on l'indiquera à la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 3, sous réserve?

Des voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 4.

● (10 h 40) ●

M. Middlemiss: Le 4, la question, ça va être encore: Quel était le montant du contrat précédent?

M. Brassard: Le contrat précédent?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: O.K. On va obtenir l'information.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on passe à 5 sous réserve d'avoir la réponse au 4.

M. Middlemiss: À 5?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Dans celui-là, Mme la Présidente, on dit: Ce contrat d'une durée d'un an est pourvu d'une clause permettant son renouvellement pour une période annuelle et successive de 12 mois. Pour tous les autres, c'était: Deux périodes successives de 12 mois. Pourquoi celui-là c'est seulement une période?

M. Brassard: Il y a peut-être une correction, là. En fait, ça veut dire qu'il y aurait une correction à faire, là, c'est incomplet. Parce que c'est comme les autres aussi, c'est deux périodes de 12 mois successives. Je ne sais pas pourquoi ça apparaît comme ça dans l'engagement.

M. Middlemiss: Il y en a d'autres aussi dans...

M. Brassard: Oui. Dans ce cas-là, c'est vraiment deux périodes. J'ai ici la fiche complète où il y a possibilité de trois ans. Une première année est accordée puis une possibilité de trois ans.

M. Middlemiss: Puis on le voit aussi avec les montants ici. Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: Avant, Mme la Présidente, peut-être qu'il y a une information qui pourrait expliquer, là. On maintient toujours la possibilité de deux années, donc trois années au complet. Mais, dans le contrat, le ministère se réserve le droit de ne pas ajouter la troisième année. On est en train d'examiner les circuits, et il pourrait intervenir des changements dans les circuits

de déneigement. Donc, ça nous prend une certaine marge de manoeuvre pour ce genre d'opération. Autrement dit, si le circuit n'est pas modifié, pourront s'ajouter la deuxième et la troisième année; mais, s'il y a modification dans le circuit, bien, là, ça entraînera probablement un nouvel appel d'offres.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous me dites qu'avant même de donner ce circuit-là on a déjà commencé à planifier et on sait qu'au bout d'un an ou deux on va vouloir réviser le circuit. C'est ça que vous me dites?

M. Brassard: Dans certains cas, oui. Celui-là en est un.

M. Middlemiss: Donc, celui-là, en réalité, «c'est-à-dire» deux ans ou un, là?

M. Brassard: C'est un an, possibilité de renouveler pour les deuxième et troisième années sans indexation, cependant. Donc, ça demeure à 287 000 \$, mais on se garde une réserve. Il y a une réserve dans le contrat où, s'il y a modification de circuit, on pourra à ce moment-là, sans que ce soit illégal en quelque sorte, mettre un terme au contrat. Et ça veut dire aussi évidemment que l'entrepreneur est au courant, est informé de cette situation.

M. Middlemiss: O.K. Il y en a d'autres; donc, on pourra les vérifier en passant, si c'est le même cas.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Celui-là, vous me dites que c'est en prévision de ça, le contrat de déneigement. Pour celui-là, on prévoit que peut-être, au bout de la deuxième année, on va vouloir réviser le circuit et c'est pour ça qu'on a mis juste un an.

M. Brassard: Il pourrait y avoir une modification de circuit.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'engagement 5?

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat?

M. Brassard: C'est 234 000 \$ sans matériaux. 234 000 \$.

M. Middlemiss: Puis, ça, ça se compare avec le 287 000 \$; c'est sans matériaux aussi?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Et c'est le ministère, ici aussi, qui a fourni les matériaux?

M. Brassard: Ah non! Pardon, excusez, 287 000 \$, c'est avec matériaux. Nous, notre estimation avec matériaux, c'était 270 000 \$. Alors, on peut voir donc qu'il y a des contrats où on sous-évalue et qu'il y en a d'autres où on surévalue. C'est variable.

M. Middlemiss: Et il y avait seulement une soumission qui avait été reçue, qui était plus élevée les estimations du ministère?

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui explique, d'abord, que le ministère était à 17 000 \$ plus bas que le prix reçu?

M. Brassard: Pour un contrat de cette ampleur-là, on demeure quand même dans la fourchette, si vous me permettez l'expression, dans le créneau. Des contrats de cette ampleur, c'est plus ou moins 5 %. Alors donc, on demeure dans la fourchette acceptable.

M. Middlemiss: Dans ce cas, est-ce qu'on pourrait me dire de combien était le coût du contrat précédent et qui était l'entrepreneur?

M. Brassard: Oui. On va vous fournir l'information également.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on passe à 6, sous réserve de la réponse.

M. Middlemiss: C'est bien. On voit que c'est la municipalité qui a le contrat. Est-ce que c'était la municipalité qui l'avait avant cette année?

M. Brassard: Alors, même réponse. On vérifie et on fournit l'information dès cet après-midi.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 6? Alors, l'engagement 7

M. Middlemiss: Oui. Le 7, Mme la Présidente, c'est dans la région de Berthier, semblable à 2. Et on m'avait indiqué, à 2, que c'était la région. On a envoyé des soumissions, 28. Dans le 7, c'est aussi 28. mais, dans le 4, on en avait 37. Donc, est-ce que c'est parce que ça débordait la région?

M. Brassard: Oui, ça peut arriver que ça déborde la région administrative, ça dépend évidemment de la localisation du circuit. Il peut arriver qu'on inclue des sous-régions appartenant à d'autres régions administratives, selon la procédure en usage. Ça dépend de la localisation à l'intérieur de la région administrative. Si

elle est au centre de la région administrative, alors, ça va se borner à la région administrative, mais, si elle est un peu limitrophe, alors, compte tenu des règles, on pourra faire l'invitation à des entreprises qui se retrouvent dans des sous-régions appartenant à une autre région administrative.

M. Middlemiss: Dans cet engagement-là...

● (10 h 50) ●

M. Brassard: Ah bon, d'accord. J'apporte une précision pour ne pas induire la commission en erreur. Dieu m'en garde! Quand on parle de région dans la procédure, on parle du territoire d'un centre de services.

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: Voilà, et non pas de région administrative au sens...

M. Middlemiss: Ça, c'est mieux.

M. Brassard: Donc, les sous-régions, c'est des centres de services qui touchent, qui sont limitrophes à cette région.

M. Middlemiss: Et donc vous me dites...

M. Brassard: Alors, quand on demande des invitations, c'est la région et les sous-régions limitrophes. Les 28 soumissions demandées se retrouvent, d'après le fichier, dans la région et les sous-régions limitrophes.

M. Middlemiss: C'est bien. O.K. Dans ce cas-ci, on a eu trois soumissions. Jean-Marie Turenne, de Saint-Damien-de-Brandon, a eu le contrat. Il y a Excavation Gilles Hénault. Lui, on indique: irrégulière. Il a été rayé du fichier des fournisseurs au niveau 2. Où est-ce, la place d'affaires d'Excavation Gilles Hénault, et pourquoi a-t-il été rayé du fichier des fournisseurs au niveau 2?

M. Brassard: Sa place d'affaires, c'est Sainte-Émilie-de-l'Énergie, rang Saint-Joseph. Il a été rayé du fichier. Là, il faudrait... La soumission était irrégulière. Le fichier nous a indiqué qu'il était en situation irrégulière, il ne respectait pas toutes les règles exigées pour être inscrit au fichier.

M. Middlemiss: Sans spécifier... En d'autres mots, lorsque le fichier vous indique que c'est irrégulier, ce n'est pas sa soumission; c'est qu'il doit avoir fait quelque chose pour être rayé du fichier. On ne sait pas pourquoi il a été rayé du fichier.

M. Brassard: Évidemment, c'est le Trésor, comme vous le savez, qui gère le fichier; ce n'est pas le ministère des Transports. C'est le fichier des fournisseurs;

donc, c'est géré par le Trésor et, bon, alors, l'indication du Trésor, c'est que cet entrepreneur-là était sanctionné. Ce qu'on dit dans sa fiche, si l'on veut — je ne sais pas exactement ce que ça signifie — c'est «fausse déclaration». Alors, de quel ordre et de quelle nature? Je n'ai pas l'information pour le moment. Mais ce qui est inscrit sur sa fiche, c'est «fausse déclaration». Alors, fausse déclaration à propos de quoi? Je ne le sais pas. Peut-être que, sur la liste des équipements, il a indiqué qu'il avait tel équipement et que ce n'était pas vrai, ce n'était pas exact. C'est probablement ça. À ce moment-là, ayant constaté cette fausse déclaration, le Trésor a jugé qu'il ne pouvait pas être inscrit au fichier des fournisseurs au niveau 2, comme l'indique la note.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était 7. On passe à 8.

M. Middlemiss: Oui. Dans le cas de 8, encore 20 soumissions demandées, une seule soumission reçue. Quelle est l'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: On l'avait évalué à 101 657 \$.

M. Middlemiss: Et le contrat a été donné pour 94 275 \$?

M. Brassard: Oui, sans matériaux.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 8, vérifié. L'engagement 9.

M. Middlemiss: Ici, voilà un autre cas où on a un contrat de 35 000 \$, dans le 9, et il y a eu 54 demandes, deux soumissions reçues.

M. Brassard: C'est 54 lettres...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...qui ont été expédiées.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: 42 758 \$. On l'a obtenu à 35 500 \$.

M. Middlemiss: De façon générale, ça, ce sont des contrats qui ont moins d'un an d'exécuté; ils sont dans leur deuxième année, la plupart de ces gens-là?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que la plupart de ces entrepreneurs-là, leur performance, à date, a été satisfaisante? Il n'y en a pas qui ont été remerciés après un an ou deux?

M. Brassard: Alors, sur plusieurs centaines de contrats, il y en a cinq qui ont fait l'objet d'un rapport d'insatisfaction et le contrat n'a pas été accordé. Pour cinq entreprises, le contrat n'a pas été accordé pour la deuxième année, qui était une possibilité dans le contrat. Ayant un rendement insatisfaisant à la suite d'un rapport d'inspection du ministère, le contrat n'a pas été accordé pour cinq entreprises, portant sur cinq contrats. Est-ce qu'on a la liste? On peut avoir la liste.

M. Middlemiss: Oui, si on peut avoir la liste, parce que c'est juste pour voir... Je ne sais pas si vous avez les détails. Dans les cinq, est-ce que ça serait des gens qui ont eu le contrat à un prix inférieur à l'estimation du ministère?

M. Brassard: Il faudra vérifier chacun des contrats. C'est toujours une possibilité.

M. Middlemiss: Bien, ce n'est pas nécessaire de nous le donner immédiatement, mais je pense que ça serait intéressant de voir... Peut-être que le ministère en fait un suivi, mais, s'il y a une répétition, qu'il y a des gens qui vont chercher des contrats en bas de l'estimation du ministère et ne réussissent pas à bien les faire, il y a peut-être un signal, là.

M. Brassard: Mme la Présidente, on va fournir cette information parce que ce que j'ai, c'est insuffisant. Donc, on va identifier les cinq contrats, les cinq entreprises, et effectivement donner l'information, l'évaluation du ministère et le contrat accordé.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à 10 sous réserve.

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

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

(Consultation)

M. Middlemiss: L'engagement 11, ça va aussi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à 12.

M. Middlemiss: Oui.

● (11 heures) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Bien, le 12, on va le regarder.

Le 12, contrat négocié; ça, c'est les contrats, de façon générale, avec les usines, selon l'emplacement de l'usine, avec un prix...

M. Brassard: Un prix tarifé.

M. Middlemiss: Tarifé. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 12?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Ça aussi, c'est tous des contrats qui ont été...

M. Brassard: Même chose.

M. Middlemiss: C'est bien, 13. C'est bien, 14.

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

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère sur ce contrat-là?

M. Brassard: 90 541 \$, et on l'a accordé à 104 000 \$.

M. Middlemiss: Je vois que, dans le contrat, on n'indique pas le nombre de kilomètres.

M. Brassard: 44,92 km.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: Dans le 16, on voit que c'est Les Entreprises de machinerie lourde CE Deschambault ltée et Charles-Eugène Deschambault. Est-ce que c'est reconnu comme une entité pour des raisons de soumissions?

M. Brassard: Une seule entreprise.

M. Middlemiss: Une seule entreprise.

M. Brassard: Oui, c'est reconnu comme une seule entreprise.

M. Middlemiss: O.K. L'estimation du ministère?

M. Brassard: 113 789 \$, et on l'a accordé à 108 110 \$.

M. Middlemiss: C'est bien. L'engagement 17. Dans ce cas-ci, on voit 16 et 17, il semblerait... C'est dans la paroisse de Saint-André-Avellin. Dans un cas, il y a 24 soumissions demandées et, dans l'autre cas, il y en a 35. Est-ce qu'il y a tellement de... Ça semble être dans la même zone, oui, ou centre de services.

M. Brassard: Bien, compte tenu probablement de la situation géographique, il y a des sous-régions qui ont dû être concernées.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): De 17, on passe à 18.

M. Middlemiss: L'engagement 18, on voit qu'on revient à un nombre de soumissions assez normal, sept; deux qui répondent. Est-ce que c'est parce que, dans ce centre de services là ou dans la région du centre de services, il y a moins d'entrepreneurs...

M. Brassard: Inscrits au fichier.

M. Middlemiss: ...qui sont inscrits au fichier? «C'est-u» ça?

M. Brassard: Je suppose que c'est le cas. Oui, c'est ça. Il y a moins d'entreprises inscrites au fichier.

M. Middlemiss: Et aussi on dit que le contrat est de 932 994 \$ pour les trois ans. Ensuite, on indique: 1994-1995, 248 798,40 \$. Toutefois, on dit que la soumission pour la première année du contrat est de 310 998 \$.

M. Brassard: Parce que ça inclut les matériaux dans ce contrat-là; l'entreprise fournit les matériaux. Et on l'estimait, nous, avec matériaux, à 338 000 \$; on l'a accordé à 310 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. Il semblerait, parce que c'est ça... Je vais retourner en arrière pour regarder le 17. On disait: 1994-1995, 63 000 \$ et la soumission la première année, c'est 63 000 \$. Mais pourquoi on n'indique pas... Ça devient difficile à comparer, c'est pour ça que j'ai posé la question. Il y a un 60 000 \$ et quelques de différence. Est-ce que le 60 000 \$ et quelques, c'est dû aux matériaux, ça? Parce qu'on dit que la soumission de la première année du contrat est de 310 000 \$. Pourtant, on dit qu'en 1994-1995 on va payer 248 798 \$. «C'est-u» parce que, dans la première année, le contrat commence... Pourtant, c'est deux années fiscales.

M. Brassard: Sur trois ans, c'est 932 000 \$...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...la première année, 310 998 \$, et ça inclut les matériaux.

M. Middlemiss: Dans ce cas-là, le chiffre écrit, le montant total, c'est marqué: 1994-1995, 248 798,40 \$, c'est quoi, ça?

M. Brassard: C'est sans matériaux.

Une voix: On compare des pommes puis des oranges.

M. Brassard: Ah! Un instant, ce n'est pas une question de matériaux. L'année budgétaire? Ah bon! D'accord. O.K. Donc, je donnais une mauvaise réponse, là. La bonne réponse, c'est que ça s'explique par la différence entre l'année budgétaire et l'année du calendrier.

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

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 19.

M. Middlemiss: Il n'y a pas d'indication, Mme la Présidente, dans la description du contrat, de la durée. Je présume toutefois que c'est...

M. Brassard: Le contrat 19? L'engagement 19?

• (11 h 10) •

M. Middlemiss: Oui. C'est 95 076 \$ la première année, et autres, 19 000 \$.

M. Brassard: Il n'y a pas d'indication sur l'autre fiche. Ce serait un an seulement.

(Consultation)

M. Brassard: C'est pour un an seulement. Effectivement, c'est un contrat d'un an seulement.

M. Middlemiss: Un an seulement.

M. Brassard: Pour la différence de coût...

M. Middlemiss: Et pourquoi?

M. Brassard: ...l'explication est la même que tout à l'heure, là. C'est une question d'année.

M. Middlemiss: O.K. Pourquoi seulement un an?

M. Brassard: C'est la question que j'ai posée et je n'ai pas la réponse précise. On peut en présumer une. Probablement que, dans ce cas-là, on comptait refaire le circuit; donc, on a accordé le contrat uniquement pour un an. C'est ça, la réponse. Je

présumais que c'était peut-être la réponse; j'affirme que c'est la réponse.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire qu'il est complété, ce contrat-là. Est-ce que, depuis ce contrat-là, on en a donné un autre pour ce tronçon-là?

M. Brassard: Oui, avec un nouveau circuit. Ça va venir dans les engagements ultérieurs. On a modifié le circuit puis on a accordé un nouveau contrat.

M. Middlemiss: O.K. L'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: 100 979 \$. Il a été accordé pour 95 800 \$.

M. Middlemiss: 95 000 \$. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 20.

M. Middlemiss: O.K. L'écart, c'est encore à cause de l'année fiscale, de l'année budgétaire, de l'année de calendrier.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: Oui, ça donne l'impression, Mme la Présidente, lorsqu'on arrive en Abitibi-Ouest, qu'il y a plus d'entrepreneurs disponibles. Il semblerait qu'il y en a 20 chaque fois qu'on demande des... O.K. Dans le cas de 23, quelle était l'estimation du ministère?

M. Brassard: À 23, on l'avait évalué à 200 962 \$ avec matériaux, puis il a été accordé à 163 000 \$.

M. Middlemiss: À 163 000 \$ avec matériaux?

M. Brassard: Oui, avec matériaux; 81 % de l'évaluation du ministère.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait obtenir — si vous ne l'avez pas ici, vous nous le donnez tantôt — qui était l'entrepreneur pour le contrat précédent et quel était le montant?

M. Brassard: Oui, je prends note. On fournira l'information.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on passe à 24, sous réserve...

M. Middlemiss: Oui. D'accord. C'est bien, 24, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25.

M. Middlemiss: L'estimation du ministère pour 25?

M. Brassard: 141 545 \$, et le contrat a été accordé à 118 925 \$, donc 84 % de l'évaluation du ministère.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26.

M. Middlemiss: On en voit un autre, Mme la Présidente, avec 93. Est-ce que c'est parce qu'on couvre deux centres de services? Je vois qu'on va en Abitibi-Est et dans l'Ungava. «C'est-u» pour ça que...

M. Brassard: Ça, ça couvrirait tout le Québec, compte tenu de l'importance du contrat.

M. Middlemiss: Ah! parce que ça dépassait 100 000 \$?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que, juste par curiosité, il y en a, des entrepreneurs de l'extérieur du Québec, qui sont enregistrés au fichier des fournisseurs pour le déneigement puis le déglçage?

M. Brassard: Venant de l'extérieur du Québec?

M. Middlemiss: Oui. Parce qu'on nous dit: 100 000 \$ et plus, il faut aller en soumissions.

M. Brassard: Il faut respecter la...

M. Middlemiss: Parce que, s'il n'y en a pas qui sont inscrits au fichier, lorsqu'on demande des soumissions par invitation, ils ne sont pas invités s'ils ne sont pas sur le fichier.

M. Brassard: Il faut être au fichier.

M. Middlemiss: Si on fait des soumissions publiques, à ce moment-là ils pourraient soumissionner. Dans ce cas-ci, ce n'est pas une soumission publique; c'est sur invitation.

M. Brassard: Même quand c'est un appel d'offres public, général, il faut être inscrit au fichier quand même.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, sauf que...

M. Brassard: Ce n'est pas sur invitation, là. L'appel d'offres est général. Il y a des entreprises qui soumissionnent. Si elles ne sont pas inscrites au fichier, elles sont, à ce moment-là, disqualifiées. Il faut être inscrit au fichier. Mais, actuellement, ce qu'on me dit, c'est que, venant de l'extérieur du Québec, il n'y en a pas qui sont inscrites au fichier. Maintenant, ça ne veut pas dire qu'il ne s'en inscrira pas, là, par la suite. L'Accord sur le commerce intérieur, ça ne fait quand même pas longtemps qu'il est en vigueur. Alors, il peut arriver qu'il y ait des entreprises de l'extérieur, de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, qui s'inscrivent. Mais, pour le moment, ce qu'on me dit, c'est qu'il n'y en a pas actuellement.

M. Middlemiss: Donc, lorsque vous utilisez l'expression «soumissions publiques», il faut que cet entrepreneur-là soit inscrit au fichier pour le déneigement et le déglçage, et, à ce moment-là, toutes les soumissions se font par invitation et non pas de façon publique.

M. Brassard: Même si ce n'est pas sur invitation, l'entreprise qui fait un appel d'offres, la première vérification qu'on fait, c'est: Est-ce qu'elle est inscrite au fichier? Si elle ne l'est pas, bien, sa soumission n'est pas prise en considération, n'est pas considérée. C'est une condition essentielle.

M. Middlemiss: Mais je crois, Mme la Présidente, que la différence, c'est que, lorsque c'est par invitation, on doit communiquer avec ces gens-là.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: On dit: On leur envoie une lettre.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Si c'est des soumissions publiques, on n'envoie pas de lettre. On va aux journaux...

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: ...on publie, puis on demande des soumissions pour certains travaux.

M. Brassard: Et, parmi les conditions...

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Brassard: ...pour que la soumission soit acceptable, considérée, il faut être inscrit au fichier.

M. Middlemiss: Et donc ceux-là... Oui, mais pour obtenir le contrat?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: À ce moment-là, si on avait... Je n'en ai pas vu encore où on a eu des soumissions publiques, parce que c'est tout sur invitation.

M. Brassard: Ce n'est pas encore en vigueur. On attend l'autorisation du Trésor pour que ça s'applique pour les contrats de déneigement.

M. Middlemiss: En d'autres mots, est-ce que le Trésor est en train de décider que, dorénavant, les contrats de déneigement vont être faits par soumissions publiques et pas nécessairement par l'entremise du fichier central?

• (11 h 20) •

M. Brassard: La demande du ministère — ce qu'on demande, ce qui n'est pas encore autorisé — afin justement de réduire le nombre d'invitations qu'on a à faire, ce que vous signaliez comme étant de la paperasse inutile, c'est d'aller en appel d'offres public pour les contrats de 100 000 \$ et plus. À ce moment-là, par appel d'offres public, ça veut dire qu'on procède par les journaux, et de façon électronique quand ce sera prêt, plutôt que par invitation. Cependant, même si on va en appel d'offres public, la condition va demeurer d'être inscrit au fichier parce que c'est par l'inscription au fichier qu'une entreprise se qualifie pour faire tel type de travaux. Donc, l'inscription au fichier va être requise.

Pour le moment, on n'a pas encore d'autorisation, mais la demande du ministère, c'est ça; c'est, au-delà de 100 000 \$, d'aller en appel d'offres public. À ce moment-là, les 93 lettres d'invitation, bon, bien, ça, ce serait éliminé, supprimé et on procéderait par la voie des journaux, d'abord, puis, quand la procédure électronique sera disponible, bien, par voie électronique.

M. Middlemiss: En plus de réaliser des économies en envoyant moins de demandes, est-ce qu'on prévoit que les soumissions publiques pour des travaux dépassant les 100 000 \$ vont être profitables dans le sens qu'on va avoir des meilleurs prix? Est-ce que c'est ça qui incite le ministère à vouloir avoir des soumissions publiques ou si c'est seulement l'économie des lettres qu'on envoie?

M. Brassard: En fait, la motivation évidente du ministère, c'est de réduire ses coûts administratifs. En

procédant de la façon qu'on propose, on est certains de réduire les coûts administratifs dans la procédure: moins d'invitations, moins de lettres, moins de courrier. Bon, ça va réduire les coûts administratifs. Est-ce que ça va entraîner une réduction ou une diminution des coûts des travaux comme tels? Ça, on le souhaite, on l'espère, mais on n'est pas en mesure de l'affirmer péremptoirement. Alors qu'on est en mesure d'évaluer les économies sur le plan administratif, est-ce que ça va entraîner des économies pour ce qui est des coûts des travaux? On le souhaite, mais je ne peux pas aujourd'hui vous le confirmer de façon absolue.

M. Middlemiss: On va certainement regarder l'impact.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: J'espère qu'on va regarder l'impact. L'économie qu'on peut réaliser dans l'exécution des travaux va compenser pour les dépenses. Il me semble qu'avant de changer de véhicule on devrait être assurés que le changement va maintenir la sécurité, qui est la priorité, et que ça va nous permettre de réaliser collectivement des économies.

M. Brassard: C'est évidemment l'objectif poursuivi. On est sûrs que, sur le plan administratif — ça, c'est sûr — ça va coûter moins cher. Moi, je suis convaincu que ça n'entraînera sûrement pas des augmentations de coûts pour ce qui est des travaux comme tels. Au pire, ça peut avoir les mêmes niveaux de coûts qu'on retrouve avec la procédure par invitation; au mieux, une réduction. Mais je ne pense pas qu'on puisse envisager une augmentation des coûts. Donc, au pire, on se retrouverait avec des coûts de travaux similaires à ce qu'on retrouve en ayant recours à la procédure sur invitation; au mieux, des coûts réduits.

M. Middlemiss: D'accord, Mme la Présidente, on va suivre ça de près.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à 27.

M. Brassard: Nous aussi, nous aussi.

M. Middlemiss: Dans le cas de 27, on voit que c'est une coopérative de travail qui a eu le contrat. Donc, à ce moment-là, ils ont rencontré toutes les exigences du fichier...

M. Brassard: Oui, ils sont inscrits.

M. Middlemiss: ...pour être inscrits.

M. Brassard: Ils sont inscrits.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère?

M. Brassard: Avec matériaux, 54 947 \$.

M. Middlemiss: Et il a été donné à...

M. Brassard: Il a été donné à 56 430 \$ avec matériaux. Il y a un 3 % de plus que l'estimation.

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

La Présidente (Mme Bélanger): Donc, on passe à 28.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29.

M. Middlemiss: À celui-là, ici, je vois 93; donc, c'est des soumissions sur invitation, mais pour tout le Québec. Je vois Gaston Morin; lui, il vient de la région de Roberval...

M. Brassard: Roberval, oui.

M. Middlemiss: Oui. Puis Les Constructions du Saint-Laurent ltée, ça, c'est de Québec.

M. Brassard: Sainte-Marguerite, vous connaissez?

M. Middlemiss: Pardon?

M. Brassard: Oui, dans le comté de Roberval.

M. Middlemiss: Oui. C'est parce qu'il avait déjà, je pense, la 175 ou la...

M. Brassard: Oui, oui, c'est un entrepreneur...

M. Middlemiss: Donc, dans ce cas-ci...

M. Brassard: ...c'est une entreprise qui existe depuis longtemps.

M. Middlemiss: Oui. Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: On l'avait estimé, avec matériaux, à 576 000 \$, et il a été accordé à 416 000 \$, ce qui veut dire à 72 % de l'évaluation du ministère. Une bonne affaire, ça.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Puis là on ne peut pas dire qu'on a un entrepreneur récent, qui vient d'arriver, qui n'a pas d'expertise dans ce domaine-là; ce n'est pas le cas. Gaston Morin — vous êtes en mesure de le confirmer aussi — c'est une vieille entreprise...

M. Middlemiss: Oui, mais ce n'est pas lui qui l'a eu. C'est Béton Fortin.

M. Brassard: Non, non, Béton Fortin, c'est-à-dire.

M. Middlemiss: C'est Béton Fortin qui l'a eu. Est-ce qu'on pourrait savoir qui l'avait avant, le contrat, et quel était le coût?

M. Brassard: On va fournir l'information comme pour les autres.

M. Middlemiss: Lorsqu'on voit un écart de cette nature-là, c'est pour ça que je vous pose la question: Quel était le coût précédent et quel était l'entrepreneur?

M. Brassard: On va vérifier si c'est encore lui qui l'a aussi.

● (11 h 30) ●

M. Middlemiss: Oui. C'est un écart qui est grand, là. On peut se poser la question aussi de l'estimation, hein, de quelle façon on a procédé. Ou est-ce qu'on a changé...

(Consultation)

M. Brassard: Est-ce que c'est encore lui qui a le contrat? Est-ce qu'il a été renouvelé? Oui? Dans ce cas-là, il y a eu renouvellement du contrat. Donc, ça veut dire que le rendement est satisfaisant.

M. Middlemiss: Renouvellement. En d'autres mots...

M. Brassard: Les deux années, les deux périodes annuelles — celui-là, c'est en 1994 — alors, il y a eu renouvellement. Donc...

M. Middlemiss: Donc, l'exécution a été...

M. Brassard: Satisfaisante.

M. Middlemiss: O.K. C'est que, lorsqu'on voit l'écart...

M. Brassard: L'écart vient de... Est-ce que vous avez une explication pour l'écart?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, il y a une exigence qui avait été supprimée, c'était celle d'avoir un pied-à-terre, un entrepôt chauffé pour ses équipements. Alors, compte tenu de sa situation, ça ne faisait pas partie des exigences. On l'a enlevée, ce qui fait que l'évaluation du ministère est de cet ordre-là.

M. Middlemiss: O.K. C'est l'écart. Parce qu'on voit qu'il y avait trois soumissions; la plus haute était à

494 000 \$, l'autre à 475 000 \$ et une à 416 000 \$. Donc, ça donnait l'impression...

M. Brassard: Dans l'estimation du ministère, c'est ça, il y a d'inclus là-dedans une exigence qui a été finalement enlevée, celle d'avoir un pied-à-terre.

M. Middlemiss: Ça se chiffrait à combien d'argent, ça?

M. Brassard: On l'évaluait à quoi? Au moins à 25 000 \$ par année.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Dion: J'aimerais comprendre un peu plus, M. le ministre. 25 000 \$ par année, ça ne me semble pas un gros montant par rapport à 1 248 000 \$. J'ai de la misère à comprendre. Ça ne m'explique pas, moi, l'écart de 26 % — c'est ça? — de 24 %, je pense. D'abord, j'imagine que, si on a enlevé l'exigence... Est-ce que c'était parce que ça limitait trop le nombre de soumissionnaires peut-être? Je ne sais pas, il y a peut-être d'autres raisons aussi.

M. Brassard: Parce qu'on a jugé que ce n'était pas utile, c'était à la limite des territoires.

Une voix: C'était en milieu complètement non urbanisé; donc, on pouvait étendre la norme.

M. Brassard: Oui, je comprends, mais 25 000 \$ par année, c'est loin d'expliquer tous les cas.

(Consultation)

M. Brassard: En fait, quand on dit 25 000 \$, c'est vraiment le minimum. En réalité, dans l'évaluation du ministère, on va au maximum, c'est-à-dire qu'on présume qu'il y aura construction d'un entrepôt, donc une immobilisation d'importance. Alors, c'est plus que 25 000 \$ sûrement. Dans l'évaluation ou dans l'estimation du ministère, il y a d'inclus la construction d'un entrepôt, qu'on a enlevée, compte tenu de la situation géographique, pour l'octroi du contrat.

M. Dion: J'imagine, parce que, s'il s'agit d'un entrepôt chauffé, 25 000 \$, ça représente à peu près le chauffage.

M. Brassard: Bien, c'est ça, c'est l'entretien, c'est le fonctionnement. Alors, là, on présuppose, dans l'estimation du ministère, que l'entrepôt n'existe pas, qu'il faut le construire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Brassard: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui? Alors, on passe à 30. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 30, ça va. L'engagement 31.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 32.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 33.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. À 33, on le voit, c'est contrat par soumissions sur invitation, une soumission demandée et une soumission reçue. Est-ce que c'est le seul fournisseur de ce genre d'équipements là?

M. Brassard: Sel et saumure. Oui, c'est le fruit d'une négociation avec le distributeur nord-américain autorisé, Les Machineries Tenco ltée.

M. Middlemiss: C'est le seul fournisseur nord-américain pour ce genre d'équipements là?

M. Brassard: Oui, pour l'épandage du sel et saumure, c'est-à-dire du sel humidifié. C'est un projet-pilote et évidemment c'est un équipement très spécialisé. Et, à la connaissance du ministère, il y a un seul distributeur nord-américain autorisé pour louer ou vendre ce type d'équipements.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il est inscrit au fichier?

M. Brassard: Il n'y a pas de fichier pour ce genre d'entreprises. On est vraiment, là, dans le hors-fichier.

M. Middlemiss: Location de deux ans et demi avec option d'achat. On a choisi l'option d'achat ou la location? Et quels étaient les avantages de la location au lieu de l'achat?

M. Brassard: On n'a pas encore décidé de l'achat. Il y a effectivement une option d'achat dans le contrat. La période va prendre fin au printemps, en mars 1997. En mars 1997, il y aura deux ans et demi; donc, on aura une décision à prendre quant à recourir à l'option d'achat. Mais il n'y a pas de décision pour le moment.

M. Middlemiss: J'assume que le fait qu'on a pris cette option-là, c'était parce que ça nous coûtait moins cher. Quelle était la comparaison entre l'acheter...

M. Brassard: Bien, l'option d'achat, c'est parce que c'est une expérience, c'est un projet-pilote. Alors, évidemment, c'est un peu lié au bilan du projet-pilote. C'est une nouvelle technique. Les journaux en ont parlé il y a quelques mois — vous vous en rappelez — particulièrement *Le Soleil*. C'est une technique européenne. Plutôt que des produits secs, c'est des produits humides, c'est du sel humidifié, c'est de la saumure qui est épandue sur les routes. Alors, ça fait l'objet d'une expérience, depuis cette époque, qui devrait prendre fin au printemps. Évidemment, avant d'acheter ou de recourir à notre option d'achat, il faut faire une sorte de bilan de l'expérience. Parce que la saumure, ça s'est avéré efficace, mais ça dépend beaucoup de la température. À moins 30°, sur la route du parc, la 175, ce n'est pas recommandé d'utiliser de la saumure. Alors donc, il y a un lien. Est-ce qu'on va acheter? Il faut faire le bilan de l'expérience.

● (11 h 40) ●

M. Middlemiss: Donc, c'est le seul épandeur que le ministère a de ce genre-là. L'expérience n'est pas finie encore.

M. Brassard: Non, non, ce n'est pas le seul.

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: Actuellement, la technique du sel préhumidifié est testée dans plusieurs centres de services. Je peux vous donner la liste: Anjou, Turcot, Saint-Jérôme, Cookshire, Victoriaville, Québec, Saint-Charles-de-Bellechasse, Sherbrooke, Richmond, Ormstown. Vous remarquerez qu'il n'y a pas beaucoup de municipalités ou de centres de services qui sont situés au nord; c'est tout dans la partie sud du Québec, à cause du climat.

Les fournisseurs d'équipement, il y a Tenco; c'est l'engagement qu'on est en train d'examiner. Maintenant, il y a d'autres fournisseurs d'équipement aussi qui collaborent au dossier depuis ce temps-là — celui-là est de 1994 — Phil Larochelle Équipements inc., Équipement fédéral Québec et Grégoire et Fils qui collaborent ensemble. Toutes ces entreprises-là sont partie prenante du projet pour améliorer les équipements nécessaires à la préhumidification du sel et aussi évidemment les fournisseurs de produits chimiques sont mis à contribution sur le plan scientifique

C'est une technique largement utilisée en Europe et qu'il faut évidemment adapter à notre climat. Les températures qu'on connaît en Europe ne sont pas comparables à celles qu'on connaît au Québec pendant de longues périodes. Donc, il faut en quelque sorte apprivoiser la technologie puis l'adapter; c'est ce qui est en train de se faire. Et, si ça fonctionne puis si on peut, dans plusieurs régions du Québec, l'implanter, cette

technologie-là, ça peut avoir de bons effets sur le plan des coûts. On pense que ça peut engendrer une économie de l'ordre de 10 % à 20 % en consommation de sel. Et, comme on sait que chaque année on consomme 640 000 tonnes, bon an, mal an, de sel, ce qui nous coûte 32 000 000 \$, alors, on peut envisager, par exemple, une économie de 20 % d'utilisation, de consommation de sel; ça peut se traduire quand même par plusieurs millions d'économie.

Quand la température n'est pas très froide, que ça tourne autour du point de congélation, moins 1°, moins 2°, moins 3°, 0°, l'expérience démontre que c'est très efficace sur le plan de la sécurité routière parce que l'action est très rapide. Alors donc, on verra ce printemps dans quelle voie on s'engage à partir de cette expérience. Mais, pour le moment, ce projet-là va nous permettre d'apprivoiser cette technologie-là pour l'adapter à notre climat.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué, M. le ministre, qu'il y a d'autres épandeurs qui viennent d'autres compagnies. Est-ce que tous les épandeurs, dans ce projet-pilote, ont été avec option d'achat?

M. Brassard: Pardon?

M. Middlemiss: Est-ce que tous les épandeurs de cette nature-là, de sel et saumure — je suis certain qu'il n'y en a pas seulement un parce que vous avez mentionné plusieurs endroits où il y en a — ont été...

M. Brassard: Actuellement, il y en a plusieurs.

M. Middlemiss: ...acquis avec la même option d'achat?

M. Brassard: Avec la même option d'achat? Les autres équipements, à ce qu'on me dit, c'est qu'on les a achetés; donc, c'est la propriété du ministère. L'option d'achat, c'était uniquement pour ce contrat-là.

M. Middlemiss: Pour celui-là.

M. Brassard: Par la suite, on a jugé plus approprié de les acquérir.

M. Middlemiss: Les autres, ceux qui sont venus après, on les a achetés...

M. Brassard: Oui. Avant.

M. Middlemiss: ...avant. Est-ce qu'on en a acheté depuis, après celui-là?

M. Brassard: Non. On n'en achète plus. On n'achète pas non plus... Et il semble — enfin, encore une fois, d'après ce qu'on me dit — qu'il est possible, pour un coût quand même assez peu élevé, d'adapter les épandeurs actuels qu'on possède.

M. Middlemiss: Donc, les épandeurs qu'on a achetés avant, qui font la même chose, c'est des épandeurs de sel et saumure. Celui-là, est-ce que c'est parce que c'est un épandeur neuf? Pourquoi on est allé... C'est le seul. On en avait acheté avant, mais là on me dit: C'est le seul qui peut fournir l'équipement. Est-ce que l'équipement est différent?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, je vais essayer d'être simple, de transmettre les informations qu'on vient de me donner. D'abord, dans un premier temps, on a acquis des équipements avec une technologie européenne carrément; ça n'a pas donné entièrement satisfaction. C'est ce qui fait que, par la suite, on a plutôt eu recours à l'option d'achat. Et, en même temps, aussi on a fait des essais pour en arriver à adapter des équipements qu'on possédait déjà et qui servaient à épandre des produits secs. Et ça, maintenant, c'est relativement bien développé, ce qui fait qu'on a en quelque sorte développé, au Québec, notre propre technologie. Alors, on sera moins dépendants des technologies européennes en cette matière. Et la technologie qu'on a développée, qui consiste à adapter des équipements déjà existants, en plus, ce qui n'est pas négligeable, ça va coûter moins cher. Ça coûte moins cher que d'acheter ou d'acquérir des équipements conçus et fabriqués spécifiquement à des fins d'épandage de sel préhumidifié.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce qu'on peut conclure que Les Machineries Tenco ont été responsables pour les ajustements, qu'ils ont adapté quelque chose qui était plus efficace, plus fonctionnel pour l'usage ici, au Québec?

● (11 h 50) ●

M. Brassard: Pas uniquement Les Machineries Tenco, mais les autres aussi qui, dans ces cas-là, ont vendu leur équipement. Les autres entreprises aussi ont en quelque sorte contribué à développer une technologie proprement québécoise.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, si je comprends bien, Les Machineries Tenco, celui-là, l'épandeur qu'on a acheté, c'en était un qui était plutôt adapté au Québec ou si c'est un autre qui était plutôt avec les technologies européennes? Parce qu'on m'a dit que c'était le seul fournisseur, tantôt.

M. Brassard: Alors, les premiers épandeurs qui ont été achetés, ce n'était pas cette marque-là; c'était une autre marque, la marque Nido, me dit-on. Ça n'a pas donné entière satisfaction. Alors donc, il y a eu cette location avec option d'achat d'une autre marque dont le seul distributeur autorisé en Amérique du Nord est cette entreprise-là, Les Machineries Tenco, pour cette marque d'épandeurs. Et ce qu'on me dit, c'est que, sur le plan technologique aussi, ces épandeurs-là, c'est des épandeurs qui épandent ce qu'on appelle de la saumure,

c'est-à-dire que le mélange est déjà fait. Ce qu'on a développé au cours de cette expérience-là, c'est la technologie du sel préhumidifié, ce qui est un peu différent de ce que ces équipements-là faisaient.

M. Middlemiss: Donc, tout l'équipement qu'on a acheté...

M. Brassard: Alors, à partir de la technologie du sel préhumidifié, ça devient possible d'adapter les équipements ou les épandeurs existants, traditionnels.

M. Middlemiss: Donc, les épandeurs qu'on avait achetés, on les a adaptés aux besoins, on a développé des façons pour les utiliser et on les utilise aujourd'hui. Est-ce qu'ils sont aussi efficaces que celui-là, ici? Et est-ce que celui-là est adapté, lui aussi, au sel humidifié et non pas seulement à la saumure?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, Mme la Présidente, évidemment c'est technique, mais les épandeurs européens épandent de la saumure. C'est donc un réservoir, une citerne. Là-dedans, il y a la saumure donc sous forme liquide et c'est cette saumure-là qui est épandue sur la route.

Ce qu'on a développé et ce qui coûte moins cher, c'est qu'on prend l'épandeur traditionnel; donc, c'est du sel dans la boîte de l'épandeur et on l'humidifie au moment de l'épandage. Il y a donc deux citernes de chaque côté qui sont adaptées et, au moment de l'épandage, le sel est humidifié. Et c'est ce qui fait que ça nous permet d'utiliser des équipements ou de les adapter à moindre coût plutôt que de fonctionner avec des équipements spécialisés dans l'épandage de la saumure, qui sont des citernes. Ceci veut dire que notre équipement peut continuer de servir à deux fins, à double fin. On peut continuer d'épandre du sel, du produit sec sur les routes; si on juge — par exemple, il fait moins 15° ou moins 20° — que c'est trop froid, alors, on continue. Si le climat ou la température le permet, alors, là, on emplit d'eau les deux réservoirs de chaque côté et on humidifie au moment de la pose. Voilà, en gros, où on en est rendu et ce que nous a permis cette expérience.

M. Middlemiss: D'accord. Alors, je peux conclure de ça que les épandeurs qu'on avait achetés avant, c'est-à-dire normaux, on a réussi à les adapter pour faire quelque chose qui est plus compatible avec notre climat. Celui-là, ici, est-ce qu'on l'a adapté? Parce que j'ai l'impression que, si on ne l'a pas adapté, on ne l'achètera pas. Parce que j'ai l'impression que la saumure ne semble pas nous sourire tellement.

M. Brassard: Il n'a pas été adapté, celui-là, parce que c'est vraiment un équipement spécialisé, c'est une citerne, c'est un camion-citerne. La même chose pour les équipements qu'on a acquis antérieurement,

c'est des épandeurs de saumure, donc des citernes. Et, nous, en tout cas, on n'a pas le rapport final, si on veut, de l'expérience, mais déjà ce qu'on peut dire, c'est que, pour le climat québécois, la technologie qu'on a finalement développée, qui est particulière au Québec, celle du sel préhumidifié, est mieux adaptée que la saumure.

M. Middlemiss: Le contrat donc, c'était 76 000 \$ par année, la location?

M. Brassard: Oui.

• (12 heures) •

M. Middlemiss: Quel était le coût des épandeurs ordinaires qu'on avait achetés avant, qu'on a adaptés? Est-ce qu'il était de cette envergure-là?

(Consultation)

M. Brassard: Oui, oui, le total, c'est 76 000 \$. Donc, c'est 18 000 \$ par année.

M. Middlemiss: 18 000 \$ par année. O.K.

M. Brassard: Oui, c'est ça. C'est le total, ça.

M. Middlemiss: Mais c'est marqué: 1994-1995, 76 000 \$. C'est pour ça. Puis, si on l'a loué... Location sur deux ans et demi avec option d'achat, puis on dit: En 1994-1995, on va payer 76 137,50 \$.

(Consultation)

M. Brassard: C'est 18 000 \$, c'est ça. En fait, c'est 18 000 \$ jusqu'en avril 1995; avril 1996, 17 483 \$ ou achat, option d'achat, 17 483 \$ payables le 1er mai 1996. Est-ce qu'on l'a acheté? Non, on ne l'a pas acheté. On n'a pas eu recours à l'option d'achat.

M. Middlemiss: Mais, si on regarde la feuille, c'est bien marqué: 1994-1995, 76 137,50 \$. Ça, ce n'est pas le coût pour cette année-là? Vous me dites que, ça, c'est le coût; même à 18 000 \$, pendant deux ans, c'est 36 000 \$, ça fait à peu près 45 000 \$ pour deux ans et demi.

M. Brassard: On a payé par tranches. Quelles sont les tranches? Bon, on a payé par tranches; alors donc, payable 30 jours après la prise de possession de l'équipement par le ministère, 19 876 \$; location de la prise de possession jusqu'au 31 mars 1995, 20 000 \$; location du 1er avril 1995 au 31 mars 1996, payables le 1er mai 1995, 16 800 \$; et location du 1er avril 1996 au 31 mars 1997, 16 350 \$. Là, je suppose que ça donne 76 137 \$.

Une voix: M. le ministre, 72 000 \$ et il y a des taxes là-dessus.

M. Brassard: Oui, c'est ça, 72 000 \$ plus les taxes. Ça inclut les taxes, 76 000 \$.

M. Middlemiss: Donc, pour deux ans et demi, 76 000 \$. Si on décide de l'acheter, c'est combien en sus?

M. Brassard: Ça n'impliquerait pas de coût supplémentaire; c'est la dernière tranche qui, au lieu d'être une location, serait une... À partir du moment où on déciderait d'acheter, ce serait le dernier versement pour achat.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Ça répond à ça. Toutefois, ceux qu'on avait achetés avant, les épandeurs, ils nous ont coûté combien l'unité? Si vous ne l'avez pas présentement, vous nous fournirez ça.

M. Brassard: Oui. C'était plus coûteux que celui-là.

(Consultation)

M. Brassard: Global, 730 000 \$ incluant les usines à saumure, six unités. Donc, ça fait autour de 122 000 \$ par unité.

M. Middlemiss: Et c'est ceux-là qu'on a adaptés maintenant?

M. Brassard: Non, on n'avait pas à les adapter parce que c'étaient des épandeurs spécifiques pour la saumure, donc des camions-citernes. L'adaptation, c'est venu par la suite, en cours d'expérience.

M. Middlemiss: Donc, les épandeurs qu'on utilise aujourd'hui où on humidifie juste à la fin, c'est des épandeurs normaux.

M. Brassard: Ordinaires...

M. Middlemiss: Ordinaires. O.K.

M. Brassard: ...auxquels on ajoute des équipements, des réservoirs pour humidifier le sel.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à 34.

M. Middlemiss: C'est bien. L'engagement 34, ça va. L'engagement 35.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 35. L'engagement 36.

M. Middlemiss: C'est bien, 36, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 37.

M. Middlemiss: Je pense qu'on en a plusieurs de ceux-là dans les engagements. C'est du renouvellement de contrats de location et d'entretien des logiciels IBM pour une période de 24 mois. Je pense que je vais attendre, Mme la Présidente; on va en voir d'autres plus tard, parce qu'il semble y avoir un écart entre les prix. Probablement que c'est le Conseil du trésor qui va en soumissions pour ça, ou le fichier, mais il me semble qu'il y a un écart entre les différents contrats. Peut-être qu'il y a des différences, là, mais il semble y avoir des écarts assez appréciables dans ces coûts-là. J'y reviendrai probablement après, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 38.

M. Middlemiss: L'engagement 38, c'est l'achat du camion, ça? Le prix, c'est le prix d'achat?

M. Brassard: C'est un achat.

M. Middlemiss: C'est un achat. O.K. Je vois que la soumission initiale était de 110 208 \$ et elle a été réduite à 102 208 \$ après négociation. Est-ce qu'on a changé quelque chose dans le devis du cahier des charges ou est-ce que c'est le même camion qu'on a pu négocier et obtenir pour 8 000 \$ de moins?

M. Brassard: C'est le même camion. Il n'y a pas eu de changement dans les équipements. Il y a eu une négociation pour obtenir une réduction du coût d'achat qui a donné ce qu'on peut voir.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a expliqué pourquoi on a pu, suite à des négociations, aller chercher 8 000 \$ et qu'on n'avait pas pu l'inscrire dans la soumission elle-même ou offrir ce prix-là dans la soumission originale?

M. Brassard: C'est simplement que les services du ministère trouvaient le prix trop élevé. Il y avait eu une soumission de cet ordre-là à peu près, autour de 102 000 \$, mais qui n'était pas conforme, qui avait été écartée pour non-conformité. Le ministère estimait que c'était un prix, disons, raisonnable. Alors, le prix apparaissait trop élevé et il y a eu négociation. On peut dire que la preuve que le ministère avait raison, c'est qu'on a réussi, après négociation, à faire baisser le prix par l'entreprise.

M. Middlemiss: Vous indiquez que la première était non conforme.

M. Brassard: Oui.

• (12 h 10) •

M. Middlemiss: C'est au même moment où celle de Camions International Élite était non conforme? «C'est-u» à ce même moment-là? Parce qu'on voit qu'il

y en avait une deuxième, là. Et eux étaient non conformes: «l'essieu et les ressorts avant ainsi que les roues avant et arrière sont non conformes». Dans le cas de Paccar, qu'est-ce qui était non conforme? Est-ce que c'était la soumission ou est-ce qu'il y avait quelque chose dans le camion qui était non conforme?

M. Brassard: Non, non, celle de Kenworth, ou Paccar, était conforme. Elle était conforme.

M. Middlemiss: Elle était conforme?

M. Brassard: Elle était conforme. L'autre ne l'étant pas, il restait elle, il restait Paccar, il restait Kenworth.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Là, c'était 110 000 \$. Alors donc, le ministère estimait que c'était un prix trop élevé, ce qui explique les négociations et l'abaissement du prix.

M. Middlemiss: Merci. C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 39.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 40.

M. Middlemiss: L'engagement 40, c'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 41.

M. Middlemiss: Là où on indique «supplément», c'est... À partir de quelle année était ce contrat? Je vois, par exemple dans le 40, qu'on est rendu à 795 000 \$, mais on y ajoute seulement 70 000 \$. C'est depuis quelle année, ce contrat-là? Ça couvre quelle période?

M. Brassard: L'engagement 40, ça?

M. Middlemiss: L'engagement 40 puis le 41, en réalité.

M. Brassard: Dans le cas de 41, Inspec-Sol, le contrat a été signé le 5 mai 1994. Dans le cas de Technisol, ça date du 18 août 1993.

M. Middlemiss: Est-ce que, aujourd'hui, on continue encore à donner des contrats où on renouvelle le mandat ou si on donne des nouveaux mandats?

M. Brassard: Oui, de nouveaux mandats.

M. Dion: Mme la Présidente...

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

M. Dion: M. le ministre, j'aimerais comprendre comment on peut interpréter ça, un supplément de 70 000 \$ du coût du contrat pour des vérifications; normalement, dans un contrat de vérification, on sait au point de départ le nombre de personnes qu'il faudra affecter pour vérifier certains types de fonctionnements. Au cours de la saison 1993... Donc, on donne un supplément de contrat en 1994 pour du travail qui aurait été fait en 1993, je ne sais pas, par diverses centrales situées dans différentes... Bon. Alors, je ne comprends pas comment ça fonctionne, cette mécanique-là, et j'aimerais comprendre.

M. Brassard: C'est relié à des travaux précis... De quel contrat vous parlez, là? Du 40?

M. Dion: Oui. C'est 40, oui.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, en réalité, M. le député, voici comment ça fonctionne. Ces firmes-là, comme on le voit, vérifient la qualité du béton bitumineux fabriqué par plusieurs usines. Le contrat est accordé à partir d'un certain volume ou d'un nombre de contrats. Il arrive fréquemment que le nombre des contrats soit supérieur et que le volume de béton bitumineux produit soit supérieur. Donc, ça exige plus de travail de vérification, ce qui fait qu'on corrige par la suite et qu'on compense, qu'on ajoute un supplément par la suite.

M. Dion: Il y aurait eu une augmentation de volume en 1993?

M. Brassard: C'est ce qu'on doit présumer, ce qu'on doit conclure.

M. Dion: Et, j'imagine, en 1994 aussi?

M. Brassard: En 1994 aussi dans certains cas. Vous voulez faire une conclusion, M. le député?

M. Dion: Ha, ha, ha! C'est pure coïncidence. J'imagine que ça se reproduit de façon périodique, cyclique, ça, hein?

M. Brassard: Non, ça arrive...

Une voix: Pas nécessairement à tous les quatre ans.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dion: Merci, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 40, 41. On passe à 42.

M. Middlemiss: Prenons la date de celui-là, le supplément... En quelle année le contrat a été donné initialement?

M. Brassard: À Laboratoire de béton ltée?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Contrat accordé en mai 1994.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, on y ajoute 25 000 \$; ça, c'est pour les travaux à venir ou est-ce que c'est pour des travaux qui ont déjà été exécutés?

M. Brassard: Ça porte sur le même contrat qui se situe sur l'autoroute 15 et qui a entraîné plus de travail que prévu.

M. Middlemiss: En d'autres mots, Mme la Présidente, le 205 000 \$ au mois de mai 1994, c'était basé sur l'estimation de ce que les gens du ministère croyaient nécessaire pour la surveillance de ces travaux-là.

M. Brassard: À l'origine, c'est 180 000 \$.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, c'est 180 000 \$. Et là on s'est aperçu que, dans l'exécution des travaux, pour toutes sortes de raisons, pour des travaux qui étaient exécutés...

M. Brassard: Plus de temps, par exemple.

M. Middlemiss: ...c'était pour coûter 25 000 \$ de plus.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Et ce n'est pas nécessairement cyclique; ça peut arriver à tous les ans, dépendant...

M. Brassard: Ça dépend du volume de travail.

M. Middlemiss: ...de l'estimation du ministère et si les conditions durant l'exécution du contrat sont telles que prévues ou sont différentes. C'est ça?

M. Brassard: C'est ça. Tout à fait.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 42, ça va. L'engagement 43.

M. Middlemiss: On voit ici, à 43, que c'est un comité de sélection qui a choisi Rousseau, Babin et

Associés. Il y en avait trois. Quatre ont été demandées, trois... Le coût du contrat, de quelle façon il a été déterminé? Le choix de l'arpenteur, ça a été fait par un comité de sélection. Mais le coût du contrat, est-ce que c'est l'arpenteur, une fois qu'il avait eu ce mandat-là, qui a établi le coût des travaux?

● (12 h 20) ●

M. Brassard: Il y a une évaluation préliminaire des coûts qui est faite; le comité, ensuite, sélectionne et, une fois la sélection faite, il y a, on pourrait dire, une négociation qui s'enclenche avec la firme choisie pour, cette fois-ci, déterminer avec davantage de précision les coûts qui ont été évalués de façon préliminaire, au préalable. Par négociation, on détermine avec précision les coûts du contrat accordé.

M. Middlemiss: Dans le cas de ce contrat-ci — aujourd'hui, on le sait — est-ce que ça a coûté plus cher ou moins cher? Les travaux doivent être terminés, là.

M. Brassard: Contrat de 55 580 \$ et effectivement il n'y a pas eu de dépassement, ça a suffi.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Gagnon: J'aimerais savoir quels sont les critères qui les guident retenus.

M. Brassard: Dans la sélection?

M. Gagnon: Parce qu'il s'agit de services professionnels et, comme les services professionnels sont généralement, je dirais, intuitu personae, je me dis: Il y a peut-être... Je voudrais savoir qu'est-ce qui les guide.

M. Brassard: Il y a une grille d'évaluation où il y a des critères les plus objectifs possible qui sont, en vertu de la réglementation: proximité du lieu de réalisation des travaux, valeur en honoraires, organisation du fournisseur, expérience spécifique du fournisseur, expérience du chargé de projet, expérience et pertinence de l'équipe proposée puis ressources matérielles de la firme professionnelle. C'est à partir de ces critères-là que le comité de sélection fait son évaluation et cote les firmes qui ont fait une offre.

M. Gagnon: Les relevés qui ont été faits par cette firme pour ce contrat-là devraient nous conduire à l'exécution de quels travaux?

M. Brassard: Là-dessus, cette entreprise-là?

M. Gagnon: Oui, les relevés qui ont été faits par la firme d'arpenteurs...

M. Brassard: Rousseau, Babin et Associés.

M. Gagnon: ...pour 4,5 km dans la municipalité de Tadoussac, c'est quels travaux qui sont visés?

(Consultation)

M. Brassard: C'est dans le secteur de Sacré-Coeur. Les plans de levés ont été préparés par la firme; ça sert par la suite à concevoir et à préparer un avant-projet pour des travaux d'amélioration de la 138. Mais les travaux ne sont pas encore réalisés. Ces travaux-là envisagés, ils ne sont pas encore réalisés.

M. Gagnon: Vous dites près de Sacré-Coeur. On est sur la 138, hein?

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: Ça fait que c'est le 4,5 km qui mène jusqu'à l'intersection qui conduit, elle, à la 172?

M. Brassard: On pourrait donner plus de précision, mais essentiellement, oui, c'est ça.

M. Gagnon: L'intention, c'est éventuellement de faire la réfection de tout ce tronçon routier en profondeur?

Une voix: Corriger les courbes.

M. Gagnon: Les corrections de courbes.

M. Brassard: Les corrections de courbes, profils.

M. Gagnon: Et on anticipe que la réalisation pourrait se faire quand?

M. Brassard: Question pertinente à laquelle je ne peux répondre pour le moment.

M. Gagnon: Mais ça va venir.

M. Brassard: Je comprends l'intérêt du député.

M. Gagnon: Merci.

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

M. Middlemiss: On voit que l'engagement, ici, de l'arpenteur, c'était au mois d'octobre 1994. À quel moment le fournisseur a été choisi par le comité de sélection? Est-ce qu'il y avait un écart de temps ou si ça s'est fait en même temps?

M. Brassard: Le rapport du comité, c'est le 2 juin 1994...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: ...que le comité a fait son choix.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 43. L'engagement 44.

M. Middlemiss: À 44, je vois qu'il y a seulement une proposition demandée. Ça, c'est à cause du fait que c'est moins de 50 000 \$ et le fichier fournit un nom. C'est ça?

M. Brassard: En bas de 50 000 \$, oui, c'est pour ça, il y en a un seul.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 45.

M. Middlemiss: On dit: 66 sites localisés sur le territoire du Québec. C'est pour quoi, les photographies aériennes? C'est dans quel but?

M. Brassard: Ce qu'on dit ici, c'est que ces photos sont nécessaires pour la recherche de matériaux pour certaines études géotechniques.

M. Middlemiss: Des bancs d'emprunt.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va, l'engagement 46, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui, oui, ça va. Oui, ça va. Certainement que ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 47.

M. Middlemiss: Mais je vous pose la question: Est-ce qu'il y a eu des coûts... Est-ce qu'il y a des dépassements de coûts pour la construction de ce tronçon-là?

M. Brassard: La 301, est-ce qu'il y a eu des dépassements de coûts? En tout cas, sous toutes réserves, il n'y en aurait pas.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 46. L'engagement 47.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 48, des travaux dans Pontiac.

Une voix: Est-ce que c'est exceptionnel?

M. Middlemiss: Oui. Oui, oui. Il y en a eu plus dans ce temps-là que j'en ai eu depuis.

M. Brassard: Encore dans Pontiac?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 48?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Une voix: Votre tour va venir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 49?

● (12 h 30) ●

M. Middlemiss: Ici aussi, on voit qu'on en a demandé 10. Il y a seulement une proposition qui a été reçue. Pourtant, c'est encore le fichier. Tu sais, c'est surprenant, parce que le... Est-ce que c'est normal que, dans cette région-là, on reçoive seulement une proposition? Et est-ce que le coût du contrat au point de vue... Vu qu'il y en a seulement un, quelle était l'estimation du ministère soit à la tonne ou au mètre cube, ou globalement pour ces matériaux-là?

M. Brassard: L'estimation du ministère était inférieure, 89 958 \$. Cependant, le contrat a été aussi quand même négocié à la baisse, parce que la soumission de Carrière Denis Lavoie était de 119 000 \$. Il y a eu négociation pour ramener le coût du contrat à 103 495 \$.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on n'avait pas...

M. Brassard: Mais c'était encore plus élevé que l'évaluation du ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, la commission suspend ses travaux...

M. Brassard: Avant, Mme la Présidente, puis-je avoir...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: J'aurais une suggestion à faire. Il y a ici avec nous, derrière, le président de la Commission des transports et des membres de son personnel. Sur les 2 800 engagements, il y en a 18. Est-ce que ce serait

possible pour les députés, incluant l'opposition, qu'au début de la séance de cet après-midi, à moins qu'il n'y ait pas de questions sur les engagements de la Commission, mais on pourrait le savoir au début de la séance... S'il y a des questions, des commentaires à faire sur les engagements concernant la Commission, on pourrait le faire en début, à ce moment-là, d'après-midi. Ça permettrait de libérer tout ce monde-là, pour 18 engagements seulement.

M. Middlemiss: Moi, je suis d'accord.

M. Brassard: D'accord?

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord avec ça, M. le ministre. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 33)

(Reprise à 14 h 11)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers... À l'ordre, s'il vous plaît! Le mandat de la commission est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'octobre 1994 à novembre 1996.

Commission des transports du Québec

Alors, tel que demandé par le ministre à la fin de la séance de cet avant-midi, nous allons procéder à l'étude des engagements financiers pour la Commission des transports. Alors, pour octobre, novembre et décembre 1994, il n'y a pas d'engagements financiers. Il y a un engagement financier en mars 1995. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que c'est la raison...

Mars 1995

La Présidente (Mme Bélanger): Pour que les membres se préparent, je vais peut-être dire les engagements qu'il y a, avec les mois. Alors, il y a un engagement dans le mois de mars; il y a cinq engagements dans le mois d'avril 1995; deux dans le mois de mai 1995; un dans le mois de juin 1995; un en novembre 1995; ensuite, deux en juillet 1996, pour un total de 17... Non. Excusez-moi. Un en mars 1996, cinq en avril 1996, un en mai 1996, pour un total de 17 engagements. Alors, l'engagement du mois de mars 1995.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, c'est l'achat d'un taximètre. Vu qu'il n'y a pas de soumissions, est-ce qu'on peut assumer qu'il n'y a qu'un seul fournisseur de l'appareil et que c'est pour ça qu'on...

M. Brassard: Oui, c'est le cas, il y a un seul fournisseur.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci.

Avril

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avril 1995.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, oui. Je vois le 1 et le 2 d'avril 1995 concernant la messagerie, le courrier ainsi que les télécommunications. Comment ça se compare, ces montants-là, par rapport aux années précédentes?

M. Brassard: C'est similaire. En 1994-1995 — ça, c'est pour 1994-1995 — 105 000 \$. Cette année, 105 000 \$ aussi. En 1995-1996, 105 000 \$ également.

M. Middlemiss: C'est les mêmes montants. Ça, c'est le budget. C'est un engagement, mais est-ce qu'en 1994-1995 on a dépensé le 105 000 \$?

M. Brassard: Oui, mais plus un peu.

M. Middlemiss: On a dépensé plus?

M. Brassard: Oui. Les dépenses réelles sont de 116 000 \$ par rapport à 105 000 \$ qui est le montant du contrat.

M. Middlemiss: Et, pour cette année, est-ce que ça donne l'impression qu'on va finir à l'intérieur du budget ou est-ce qu'on va le dépasser?

M. Brassard: En 1995-1996, c'était 105 000 \$ aussi. En 1996-1997, donc l'année qui est en cours, là, on a réduit cela à 90 000 \$ pour courrier et messagerie.

M. Middlemiss: Donc, en 1995-1996, celui-là ici, qui était 1995-1996, on l'a dépassé aussi ou...

M. Brassard: En 1995-1996, est-ce qu'il y a eu un dépassement?

Une voix: Non.

M. Brassard: Non. L'enveloppe a été respectée.

M. Middlemiss: On a respecté le 105 000 \$, d'accord. Et on prévoit que, cette année, c'est 90 000 \$. Ça fait partie des coupures un peu partout?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va le respecter?

M. Brassard: Sans doute.

M. Middlemiss: Dans les deux. O.K. Ça, c'était pour messagerie et courrier. Dans les télécommunications, c'était 143 000 \$.

M. Brassard: Télécommunications, 143 000 \$ en 1994; 143 000 \$ en 1995-1996. En 1994-1995, les dépenses réelles étaient de 150 000 \$; en 1993-1994, les dépenses réelles, 180 000 \$. C'était autour de 200 000 \$ dans les années quatre-vingt-dix; ça a été ramené à 150 000 \$ en 1994-1995 et à 143 000 \$ par la suite; 143 000 \$ en 1995-1996.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

Mai

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avril. On tombe en mai.

M. Middlemiss: On voit que c'est un contrat négocié pour les services informatiques. Toutefois, les montants qu'on vient de voir dans les télécommunications, est-ce que ça n'incluait pas l'informatique aussi: téléphoniques, informatiques et écrites?

M. Brassard: Ce qu'on a vu tout à l'heure en télécommunications, c'est seulement les lignes informatiques, tandis que le service informatique, le 25 394 \$ — plus loin, en juin, 33 200 \$ — ça, c'est des services d'entretien.

M. Middlemiss: C'est bien. O.K. Le deuxième, pour les activités de publication, je vois qu'on identifie le journal *Le Devoir*; est-ce qu'il y a une raison spéciale pourquoi c'est *Le Devoir*? Est-ce qu'on demande des soumissions? Pour quelle raison c'est *Le Devoir* au lieu du *Journal de Montréal* ou *La Presse*?

(Consultation)

M. Brassard: Ce choix-là se fait, me dit-on, par le fonds des communications, qui est un service du secrétariat du Conseil du trésor. C'est ce fonds, ce service-là qui a le mandat de faire le choix. Il faut évidemment que le journal soit distribué sur tout le territoire québécois. Alors, à partir de ce critère-là, c'est *Le Devoir* qui a été sélectionné.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est sur une base du prix versus le nombre, la circulation?

M. Brassard: Le service en question du Conseil — ce n'est pas la Commission qui décide — évidemment

fait son choix à partir des tarifs des journaux. Alors, il faut croire que *Le Devoir* a des tarifs plus bas que les autres.

M. Middlemiss: O.K. Donc, la Commission des transports paie la facture parce que le Conseil du trésor a fait le choix et la Commission ne sait pas pourquoi c'est ce choix-là.

M. Brassard: C'est le service qu'on appelle le fonds des communications qui...

M. Middlemiss: Puis la Commission ne sait pas pourquoi c'est *Le Devoir*. «C'est-u» sur une base de prix?

M. Brassard: Oui, oui, c'est sur une base de prix.

M. Middlemiss: Oui?

M. Brassard: Oui, oui. On le sait, c'est sur une base de tarifs.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on publie aussi dans un journal anglophone?

M. Brassard: Non.

(Consultation)

M. Brassard: En fonction de la loi, la loi stipule que ce doit être un journal de langue française qui est disponible, qui est distribué sur tout le territoire du Québec.

• (14 h 20) •

M. Middlemiss: À ce moment-là, est-ce que c'est parce que c'est des avis qui sont à des entreprises, à des personnes morales et non pas à des... Est-ce que la Commission n'envoie pas des avis pour les particuliers, les individus qui devraient être avisés et, à ce moment-là, est-ce qu'on n'est pas tenu, lorsque c'est des personnes, de les informer aussi dans la langue de Shakespeare?

(Consultation)

M. Brassard: Quand ça touche des personnes ou des particuliers, la personne qui est affectée par la perte d'un droit, par exemple, ou d'un permis émis par la Commission, alors, il y a un avis qui est envoyé à la personne concernée directement. Si la personne concernée demande que cet avis soit dans sa langue, c'est-à-dire en anglais, là, on le fait. Mais l'avis est d'abord — normalement, la règle générale — envoyé en français. S'il y a une demande de traduction, la Commission le fait. Alors, ça, c'est en plus des avis dans les journaux. En plus de l'avis dans le journal, le particulier, la personne visée ou dont les droits sont affectés, elle, elle est avisée par la Commission directement.

M. Middlemiss: Le but des avis que la Commission envoie dans les journaux, c'est de rejoindre le maximum de gens possible? Parce que, si on regarde les tirages des différents quotidiens, *Le Devoir* est celui qui a le plus petit tirage, et je ne sais pas si *Le Devoir* est lu dans toutes les régions du Québec. Je ne suis pas convaincu de ça, là. Et je me demande, je me pose la question: C'est quoi, le but de la Commission? «C'est-u» de sensibiliser le maximum de personnes possible ou si c'est de remplir le geste qu'on exige de la part de la Commission et de le faire dans un journal qui va nous coûter moins cher, pas nécessairement qui va toucher la plupart du monde? Je pose la question.

M. Brassard: Ce n'est certainement pas d'en faire une diffusion; c'est de faire en sorte que les personnes ou les entreprises concernées, intéressées puissent avoir accès à une information dans un journal. Alors, les personnes intéressées, là, ça ne veut pas dire la population en général; c'est les personnes concernées par des décisions de la Commission. Auparavant, c'était la *Gazette officielle*; alors, ce n'est pas tellement plus lu que *Le Devoir*. Moins, je pense, un petit peu.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, la clientèle qui est visée, est-ce que c'est les camionneurs, les chauffeurs de taxi, ces gens-là?

M. Brassard: Oui, oui. Les entreprises concernées par les décisions de la Commission; donc, pour l'essentiel, évidemment les transporteurs publics.

M. Middlemiss: Et vous me dites qu'avant *Le Devoir* c'était la *Gazette officielle*. Il n'y a jamais eu d'autre façon d'aviser. Est-ce que ces gens-là sont avisés aussi de façon particulière? Il y a un avis qui est envoyé aussi à ces gens-là, à part de ce que....

M. Brassard: Quand ça touche leurs droits, comme je le disais tantôt.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Une entreprise, par exemple, qui risque de voir annuler ou suspendre son permis par la Commission, elle est directement concernée. Alors, c'est clair que l'entreprise directement concernée est avisée directement par la Commission.

M. Middlemiss: Ce n'est pas ça que je voulais savoir. Le but, si c'est pour rejoindre les gens qui doivent être informés, il me semble qu'il faut prendre les meilleurs moyens possible pour les informer dans ce contexte-là. Est-ce qu'il y a eu des gens qui se sont plaints à la Commission qu'ils n'avaient pas vu certaines choses?

M. Brassard: Non, parce que les gens concernés, les entreprises de transport concernées, pour

l'essentiel, sont au courant, savent que le véhicule choisi par la Commission, c'est *Le Devoir*; ils le savent. Alors, ça fait quelques abonnements de plus au *Devoir*.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, mai, adopté.

M. Brassard: Et, en même temps, ils peuvent lire le supplément culturel du samedi. Ce n'est pas mauvais.

Juin

La Présidente (Mme Bélanger): Juin.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Encore le service informatique. On en avait un en mai 1995. Là, on en a un autre en juin 1995 pour 33 000 \$. Est-ce que c'était pour des projets spécifiques?

M. Brassard: Non, c'est la fin d'un contrat avec le ministère des Communications et le Fonds des services informatiques. Maintenant, la Commission a son propre service. Auparavant, elle passait par l'intermédiaire du Fonds des services informatiques du ministère des Communications. Évidemment, certaines années, ça coûtait, disons, 400 000 \$, 500 000 \$; ça a même coûté 850 000 \$ en 1990-1991. Et c'est un peu la fin de cette entente, la dernière année, 1995-1996, où on a versé au ministère des Communications 33 200 \$. Maintenant, c'est terminé, cette entente-là, et la Commission a son propre système, son propre réseau.

M. Middlemiss: Mais est-ce qu'elle payait ça à tous les mois?

M. Brassard: Non, c'est un montant annuel.

M. Middlemiss: Parce que, là, on voit qu'on avait mai 1995 et juin 1995, c'est les deux seuls mois...

M. Brassard: Mai 1995, c'est des services d'entretien. Ce n'était pas le même type; c'était une entreprise privée. Tandis que le 33 200 \$, c'est avec le Fonds des services informatiques du ministère des Communications.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

Novembre

La Présidente (Mme Bélanger): Novembre 1995.

M. Middlemiss: Dans le premier, relocalisation du siège social...

M. Brassard: Système de classement.

M. Middlemiss: Oui.

● (14 h 30) ●

M. Brassard: C'est le bureau de Québec qui a démenagé et ça a fait en sorte qu'on a réinsallé un nouveau système de classement plus mobile et qui occupe moins d'espace aussi, donc qui prend moins d'espace de bureaux.

M. Middlemiss: C'est bien. Le deuxième, je vais le prendre avec mars 1996 parce que, là, on parle de l'achat de deux mini-ordinateurs puis, ensuite, rendu au mois de mars, on parle de 23 micro-ordinateurs. Alors, un c'est mini, puis l'autre, c'est micro.

M. Brassard: C'est 23 micro-ordinateurs qui ont été achetés.

M. Middlemiss: Au mois de mars, oui. Mais, au mois de novembre, on avait acheté deux mini-ordinateurs.

M. Brassard: C'est le 37 920 \$, là? De quel montant vous parlez?

M. Middlemiss: Oui, 37 920 \$.

M. Brassard: Ça, c'est des micro ou des mini?

M. Middlemiss: Mini.

M. Brassard: Des mini-ordinateurs. Ça, c'est deux mini-ordinateurs: un à Québec, un à Montréal. C'est relativement à la gestion des permis émis par la Commission.

M. Middlemiss: Il y a un mini à Québec, l'autre à...

M. Brassard: Un à Montréal.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que c'est le seul fournisseur ou est-ce qu'on a fait des demandes de soumissions?

M. Brassard: En fait, le système a été implanté en 1994 et ce qu'on ajoutait, c'était un complément du système déjà en place. Donc, on était tenus, à ce moment-là, de recourir au même fournisseur.

M. Middlemiss: Pour qu'ils soient compatibles.

M. Brassard: Hewlett-Packard.

M. Middlemiss: C'est bien pour celui au mois de novembre. Maintenant, les 23...

M. Brassard: Ça, c'est des micro-ordinateurs.

M. Middlemiss: Oui. C'est où, c'est destiné à qui, ça?

M. Brassard: Pour le personnel de la Commission qui, déjà, opérait avec des micro-ordinateurs. Mais là il y a une opération rajeunissement. On sait que, dans ce domaine-là, il faut constamment rajeunir les équipements, c'est dans le cadre d'une politique de rajeunissement de l'équipement informatique qu'on a acheté ces 23 micro-ordinateurs qui remplacent des équipements qui existaient déjà.

M. Middlemiss: O.K. Ceux-là, de quelle façon on les achetés? Est-ce qu'on est allé en soumissions publiques?

M. Brassard: Oui. On est allé vers un fournisseur des services gouvernementaux, avec des prix connus.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Brassard: On est allé vers le fournisseur désigné des services gouvernementaux, avec des prix déjà négociés...

M. Middlemiss: De quelle façon on choisit?

M. Brassard: ...pour l'ensemble du gouvernement. Antérieurement, parce que ça concerne l'ensemble des services gouvernementaux, c'est évident que ce fournisseur a été choisi par appel d'offres. Une fois choisi et les tarifs étant connus, les services gouvernementaux ont recours à ce fournisseur pour l'achat d'équipement informatique. La Commission des transports est assimilée à un service gouvernemental et a pris la même filière.

M. Middlemiss: À quel moment ce fournisseur-là a été choisi?

M. Brassard: Le fournisseur désigné?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Au début de chaque année financière, les services gouvernementaux vont en appel d'offres pour choisir le fournisseur. Les services gouvernementaux sont ensuite informés de quel est le fournisseur choisi, désigné.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on s'assure dans cette demande-là, puisque ça ne vous concerne pas, que, si on change de fournisseur, tout l'équipement qu'on avait avant est compatible avec celui qui va le remplacer?

M. Brassard: Oui, bien, c'est évident qu'on doit tenir compte de cela, puis qu'il y a des critères puis des exigences de cette nature-là pour qu'il ait compatibilité.

M. Middlemiss: Et ces 23 micro-ordinateurs-là sont tous à Montréal ou est-ce qu'ils sont divisés entre Montréal et Québec?

M. Brassard: Dans les deux bureaux. Il y a une politique de la Commission qui répartit équitablement les équipements.

Avril 1996

La Présidente (Mme Bélanger): Avril 1996.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Le premier, je pense qu'on l'avait touché tantôt, la messagerie et le courrier, vous aviez donné ça pour cette année-là. C'est pour combien de temps, ce loyer-là, 362 957,36 \$?

M. Brassard: C'est un loyer annuel, ça.

M. Middlemiss: Annuel?

M. Brassard: Oui. Même chose pour Montréal.

M. Middlemiss: Ça, c'est le nouvel emplacement après le déménagement, là?

M. Brassard: Oui, c'est 200, chemin Sainte-Foy.

M. Middlemiss: Combien de mètres carrés?

M. Brassard: Oui. Il y a une diminution de 600 m² de superficie. Et l'économie annuelle à Québec est de l'ordre de 100 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a eu un coût de déménagement ou est-ce que c'est chargé à un autre endroit, ça?

M. Brassard: C'est assumé par la SIQ. Comme la Commission relève de la SIQ, la Société immobilière, le coût de déménagement est assumé par la SIQ.

M. Middlemiss: Est-ce que le coût sera inclus dans le loyer, à ce moment-là? De quelle façon?

M. Brassard: Non, non, c'est considéré comme une contrainte immobilière assumée par la SIQ.

M. Middlemiss: O.K. Donc, il n'y a pas de paiement direct. Et, donc, le 3, qui est le loyer, ça, c'est à Montréal. Ça aussi, c'est pour un an?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Il n'y a pas eu d'ajustement, vous avez gardé le même emplacement, le même nombre de mètres carrés?

M. Brassard: Il y a eu un déménagement à Montréal, parce que auparavant...

M. Middlemiss: Aussi?

M. Brassard: Oui. Auparavant, on était sur la rue Sherbrooke et, maintenant, on est sur Crémazie, 545, boulevard Crémazie-Est.

M. Middlemiss: Mais ça, ici, c'était en 1996 pour...

M. Brassard: On a réduit la superficie, là aussi, à Montréal, de 915 m². C'est tout récent, ça date de cet automne, le déménagement.

M. Middlemiss: O.K. Ici, c'était le loyer pour 1996. Avril 1996, c'est, je présume, pour un an, d'avril 1996 à mars 1997. Puis, à ce moment-là, donc vous êtes déménagés avant. Est-ce que, ça, ça couvrait la période d'un an ou est-ce que vous avez eu un crédit parce que vous êtes déménagés?

● (14 h 40) ●

M. Brassard: On ne l'a pas eu encore, on attend l'entente d'occupation qu'on devrait obtenir de la SIQ. À partir de là, on saura vraiment le coût. Donc, ça peut vouloir dire que, par la suite, on devra modifier l'engagement comme on l'a fait tout à l'heure, au début de la séance.

M. Middlemiss: Donc, c'est le crédit dont vous ne connaissez pas le montant. C'est quoi, le loyer du nouvel emplacement, le loyer annuel?

M. Brassard: C'est 231 \$ du m².

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Brassard: La superficie ayant été réduite, ça va entraîner des économies en retour.

M. Middlemiss: O.K. Donc, c'est le même coût au mètre carré moins 900 \$; donc, on dit à peu près...

M. Brassard: Oui. Alors, on évalue probablement l'économie autour d'un peu plus de 200 000 \$.

M. Middlemiss: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour avril?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

Mai

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, mai 1996.

M. Middlemiss: Ce contrat, est-ce que c'est le contrat pour une période...

M. Brassard: C'est une entente signée en mai 1996 avec Hewlett-Packard pour des services d'assistance, logiciel et matériel, un terme d'un an à compter du 1er avril 1996. Donc, c'est de l'assistance sur demande.

M. Middlemiss: «C'est-u» les mêmes mini-ordinateurs? Les deux qui ont été achetés récemment aussi, ils sont inclus dans ce groupe-là?

M. Brassard: Ça les inclut, oui, oui, oui.

M. Middlemiss: Et ça, c'est renouvelé à tous les ans?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Par soumissions publiques ou...

M. Brassard: Avec l'entreprise qui a obtenu le contrat d'implantation du système.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements du programme 4 de la Commission des transports, de mars 1995 à mai 1996, sont vérifiés. Nous vous remercions et nous vous libérons.

Correction à un engagement déjà vérifié

M. Brassard: Ce matin, on a eu un dépôt quand même de modification à un engagement déjà vérifié.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: Ça concernait la Commission des transports.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui?

M. Brassard: Ça concernait l'entente d'occupation pour le bureau de Montréal. L'engagement, au moment de sa vérification, était de 563 533 \$. La réalité, c'est 664 578 \$. L'augmentation est parce qu'il devait y avoir déménagement et le déménagement n'a pas eu lieu. Il devait y avoir déménagement sur René-Lévesque, ça n'a pas eu lieu. Ça s'est fait, le déménagement, mais ça s'est fait sur Crémazie, plus tard. Donc, le déménagement prévu n'ayant pas eu lieu, ça veut dire qu'il faut apporter une modification à l'engagement. C'est donc 664 578,58 \$, comme on l'a indiqué dans le document déposé, alors que l'engagement, au moment où il a été vérifié, le montant était de 563 533 \$. Alors, on demandait, au tout début de la séance, pourquoi, quel était le changement dans l'engagement. C'est précisément un changement au coût du loyer.

La Présidente (Mme Bélanger): Des questions?

M. Middlemiss: Vous dites que le déménagement vient juste d'être fait. Donc, il a dû y avoir une autre année, là.

M. Brassard: Quand l'engagement a été vérifié, qu'on y trouvait 563 533 \$. L'engagement, au moment de sa vérification, c'était ça, c'était le chiffre qui apparaissait. Il était fixé à ce niveau-là parce qu'il devait y avoir un déménagement en cours d'année qui aurait entraîné une diminution du coût du loyer qui l'aurait ramené à 563 000 \$. Le déménagement n'a pas eu lieu en cours d'année; donc, c'est le loyer qui était prévu au 505, rue Sherbrooke, qui a prévalu pendant toute l'année, c'est-à-dire 664 578 \$, puisque le déménagement n'a pas eu lieu. Il y a eu déménagement, mais plus tard, dans une autre année, et non pas sur René-Lévesque, mais sur Crémazie. Alors, il fallait faire la modification à l'engagement.

M. Middlemiss: C'était le loyer pour l'année 1994-1995?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Ensuite, 1995-1996. On vient de déménager, là, c'est ça?

M. Brassard: À l'automne 1996.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Le 1er novembre 1996, là, il y a eu un déménagement, mais pas à l'endroit qui était prévu en 1994-1995.

M. Middlemiss: O.K. Ça, c'est pour Montréal. Est-ce qu'il y a eu des changements pour celui à Québec, qui est le deuxième?

M. Brassard: Non, à Québec, il n'y a pas de changement.

M. Middlemiss: Tel quel.

M. Brassard: Le montant est le même, 499 757 \$. Il n'y a pas de changement.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est terminé pour la Commission des transports.

M. Brassard: Merci, madame, messieurs de la Commission. On peut ainsi libérer les gens de la Commission des transports.

Transports, secteur systèmes de transport**Octobre 1994 (suite)**

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Alors, nous revenons à la discussion de cet avant-midi. À la fin de la séance, nous étions à l'engagement 49. Je pense que c'est le ministre qui avait à répondre à la question du député de Pontiac.

M. Brassard: C'était quoi, la question, déjà?

M. Middlemiss: Moi aussi, je me pose la question.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 49 est vérifié.

M. Middlemiss: Une seconde, Mme la Présidente.

M. Brassard: J'avais terminé en disant justement que c'était pas mal plus élevé que l'évaluation du ministère...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...et que finalement on avait quand même négocié avec l'unique soumissionnaire conforme, on avait quand même négocié une réduction de prix. On avait soumissionné à 119 495 \$ et on a négocié un rabais à 103 995 \$, ce qui est encore quand même plus élevé que ce qu'on avait évalué.

M. Middlemiss: La question. Dans des cas comme ça — je pense que ça me revient — vu qu'on avait demandé 10 soumissions, qu'on en a reçu seulement une et que c'était pas mal plus élevé que l'estimation du ministère, est-ce qu'on a pensé ou est-ce qu'on aurait pu procéder à demander des soumissions de nouveau pour voir?

● (14 h 50) ●

M. Brassard: Comme on en avait quand même invité une dizaine et qu'on en a reçu uniquement une seule, on a jugé que reprendre l'opération, ça ne changerait pas grand-chose. C'est pour ça qu'on a préféré plutôt négocier une réduction du prix. Comme on était au mois d'août puis qu'on avait besoin de ces matériaux-là pour l'hiver suivant, reprendre le processus, ça aurait entraîné des délais comportant des risques.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, c'est un contrat qu'on renouvelle à tous les ans. Est-ce que c'est nécessaire qu'à tous les ans on le renouvelle, ce contrat-là?

M. Brassard: On retourne en appel d'offres annuellement.

M. Middlemiss: On va peut-être y arriver, là, mais est-ce que, l'année suivante, ça a été la même chose: on a demandé des soumissions, il n'y en a qu'un qui a soumissionné et on a ajusté le prix?

M. Brassard: Pour le moment, je n'ai pas de réponse à cette question. On peut toujours l'avoir.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 49, sous réserve. L'engagement 50.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est mon comté, ça. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 52, vérifié. L'engagement 53.

M. Middlemiss: Pour des contrats de cette nature-là, est-ce que le ministère prépare une estimation?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Dans le cas de 53, quelle était l'estimation des coûts?

M. Brassard: L'engagement 53?

M. Middlemiss: C'est Richmond Terrassement, structure de chaussée et drainage sur la route 255.

M. Brassard: On avait évalué à 574 000 \$ les coûts.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Le contrat a été accordé au deuxième, là, et non pas à Monsieur Fissure, parce que, comme on le dit ici, il a été jugé «soumission irrégulière».

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Cautionnement émis par une compagnie non habilitée à émettre un cautionnement de soumission. Alors, il a fallu passer au deuxième, ce qui nous porte à 114 % de l'évaluation du ministère.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 53. L'engagement 54?

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 55.

M. Middlemiss: On dit: Contribution accordée pour la réfection de la route 365. Est-ce que ça fait partie du programme d'infrastructures ou est-ce que c'est un projet qui demandait une participation de la municipalité?

M. Brassard: Oui, la municipalité a contribué pour 350 000 \$. La contribution du ministère est de 950 000 \$ et celle de la municipalité est de 350 000 \$. Et la municipalité de Pont-Rouge était maître d'oeuvre du projet. Donc, comme il y a participation municipale, il y a eu protocole de conclu.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 56.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 57.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 58.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour 58, chemin Grande Allée et la route 200...

M. Brassard: 939 136 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Dion: Mme la Présidente...

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

M. Dion: ...sur ce contrat-là, on voit que la soumission, à l'origine, a été faite pour un montant de 1 193 000 \$, c'est-à-dire 6 000 \$ de moins que l'autre soumission Pavages Maska, mais après on voit des imprévus pour 119 000 \$. C'est assez étonnant à un endroit qui est quand même... C'est une route qui est très connue, qui a fait son expérience, quoi, qui ne semble pas réserver beaucoup de surprises dans ce secteur-là. Est-ce qu'on peut avoir des explications là-dessus, M. le ministre?

M. Brassard: Il faudrait voir ce qui a vraiment été utilisé dans le 119 000 \$. On ajoute toujours une part d'imprévus au budget, c'est autour de 10 % et ça ne veut pas dire que c'est dépensé. Mais il y a toujours, non pas d'engagée, mais de prévue pour des contrats de cet ordre-là, une provision pour imprévus. Combien y a-t-il eu d'imprévus d'utilisés sur le 119 000 \$ qui avait été provisionné? On a quand même eu recours à ce budget-là pour imprévus pour un montant de 61 535 \$.

(Consultation)

M. Brassard: En moins. Ah! pardon. Excusez. Ça a coûté moins. Réellement, le véritable coût du projet, c'est 1 131 937 \$. Le 61 500 \$, c'est en moins du coût du contrat.

M. Dion: O.K. Donc, ça veut dire que ce n'est pas un contrat qui a été donné.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Dion: Mais il a été donné pour 193 000 \$?

M. Brassard: 1 193 000 000 \$...

M. Dion: Oui, 1 193 000 \$. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ha, ha, ha! 1 193 000 \$. Oui. Puis il y a eu des dépenses réelles finalement, au bout, de 1 131 000 \$. Comme c'était un contrat de revêtement bitumineux, alors la quantité de bitume prévue au moment de la signature du contrat n'a pas été atteinte, on en a utilisé moins; c'est ce qui explique que c'est... Mais l'imprévu, c'est une règle. On prévoit toujours un montant pour imprévus...

● (15 heures) ●

M. Dion: 6 %.

M. Brassard: ...de 10 %, mais qui n'est pas nécessairement utilisé. Et, pour l'utiliser, il faut une autorisation du Trésor. Quand on recourt à cet imprévu-là, il faut que le Trésor nous y autorise.

M. Dion: Merci, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 60, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, ce contrat-là a été...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59.

M. Middlemiss: Oui, 58...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est à l'engagement 59 qu'on est rendus.

M. Middlemiss: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): On était rendus à 59.

M. Middlemiss: Je ne pense pas. Les questions du député de Saint-Hyacinthe...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah non, non, à 58, je m'excuse.

M. Middlemiss: Je m'excuse, Mme la Présidente. L'engagement date d'octobre 1994. Les travaux ont été exécutés immédiatement ou avant ça?

M. Brassard: Alors, début des travaux, 26 octobre.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Fin des travaux, le 17 juillet 1995. Alors, ça s'est fait sur deux années budgétaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: C'est bien, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 59.

M. Middlemiss: Donc, c'était encore un projet conjoint avec la municipalité, ça?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, 59. L'engagement 60.

M. Middlemiss: Ça va. Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 61.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 62.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 63.

M. Middlemiss: O.K. Là aussi, c'est une contribution de la part de la municipalité d'Amqui, 63?

M. Brassard: L'engagement 63? Oui, la municipalité d'Amqui a contribué pour 65 000 \$.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour ces travaux-là?

M. Brassard: 870 965 \$.

M. Middlemiss: Incluant la partie que la ville payait?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Le 776 000 \$, c'est moins le 65 000 \$. Donc, en réalité, le coût de la soumission a été de 841 000 \$.

M. Brassard: Exact.

M. Middlemiss: O.K.

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

M. Gagnon: Oui. M. le ministre, quels sont les critères que le ministère utilise pour déterminer le niveau de participation des municipalités dans des projets de cette envergure-là?

M. Brassard: Alors, souvent, évidemment ce sont des travaux qui se font à des intersections, donc là où il y a croisement entre le réseau supérieur et le réseau local d'une municipalité. Alors, c'est très variable, ça dépend de la nature des travaux.

M. Gagnon: Mais est-ce qu'il y a un ordre de grandeur qui est recherché habituellement des municipalités? Tantôt, on voyait, pour la municipalité de Pont-Rouge, qu'il y avait une participation qui était recherchée. Une autre, tantôt, Shawinigan-Sud, c'était un montant différent.

M. Brassard: Ça dépend de la nature des travaux. Souvent, dans certains cas... Là, dans le cas, par exemple, d'Amqui, c'est clair, on le voit par le montant, que l'essentiel des travaux s'est fait sur le réseau supérieur, le réseau du ministère. Par contre, ça touchait — mais peu finalement par rapport à l'ampleur du contrat — quand même le réseau municipal d'Amqui, ce qui explique la contribution. Dans un autre cas, ça peut être complètement l'inverse. Ça dépend de la nature des travaux et là où se situent les travaux.

Il arrive aussi que — ça arrive aussi fréquemment — la municipalité procède à des travaux autres que routiers, des travaux d'aqueduc, des travaux d'égouts pluviaux ou des travaux d'égout. À ce moment-là, ça oblige à refaire la route ou à refaire le pavage. Donc, à ce moment-là, il y a un partage. Pour les trottoirs également. Par exemple, la municipalité fait les trottoirs.

Alors, il y a un partage qui se fait en fonction de la nature des travaux puis de là où se situent les travaux.

La Présidente (Mme Bélanger): D'autres questions? Ça va pour 63? Engagement 64.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 65.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 66.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui a été la cause du paiement? Est-ce que l'état du pont était pire qu'on l'avait estimé?

M. Brassard: Alors, le dépassement est dû en grande partie à l'utilisation du zinc inorganique à base d'eau, ce revêtement étant utilisé pour la première fois sur une structure du ministère. Un nouveau produit, le zinc inorganique à base d'eau, on en apprend à tous les jours, n'est-ce pas. On ne le refera pas non plus parce que ça n'a pas tenu. Après trois semaines d'utilisation, le zinc à l'eau a dû être remplacé en raison de sa mauvaise performance. Donc, un entrepreneur a réclamé du ministère les coûts qu'il a assumés durant cette période. Voilà.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 67.

M. Middlemiss: Engagement 67.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: C'est un pont qui avait été démolit par les glaces, au printemps 1994. Est-ce qu'il y a une partie des coûts du remplacement qui a été réclamée à cause d'un sinistre? Est-ce qu'il y a eu des réclamations qui ont été faites du gouvernement fédéral, cette année-là?

M. Brassard: Non. Pour réclamer du fédéral, il faut que ça atteigne un certain montant.

M. Middlemiss: Non, mais c'est parce que, durant l'année 1994, il y en avait eu aussi, des inondations.

M. Brassard: Oui, mais c'est sinistre par sinistre; ce n'est pas le total des sinistres dans une année. Le fédéral considère que son programme s'applique sinistre par sinistre.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 67. C'est fait. Engagement 68.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 69.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans Bonaventure, il y en a encore. Engagement 70.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 71.
• (15 h 10) •

M. Middlemiss: À 71 — je comprends qu'il peut y avoir des ajustements, qu'il peut y avoir de la conciliation — c'est quoi, les imprévus?

M. Brassard: C'est un peu un cas semblable à tout à l'heure. Les dépenses réelles pour ce contrat-là ont été de 136 000 \$, alors qu'il y avait 156 000 \$ de prévus au contrat. Il y aurait aussi des imprévus. La différence vient essentiellement, je pense, de la quantité de bitume, d'enrobé bitumineux utilisée. On en a utilisé moins.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que le coût a été de 136 000 \$?

M. Brassard: Les dépenses réelles pour ce contrat-là, oui, 136 225 \$.

M. Middlemiss: 136 000 \$. Donc, le contrat était pour 156 000 \$, on y a ajouté 3 000 \$, 6 000 \$, un autre 6 000 \$, pour 172 000 \$. Donc...

M. Brassard: C'est l'engagement, ça. Ce n'est pas le contrat comme tel, c'est l'engagement.

M. Middlemiss: O.K. En soi, est-ce qu'on a les vrais chiffres? Est-ce qu'il y a eu des ajustements, de la conciliation et des imprévus ou est-ce que c'était juste là en cas?

M. Brassard: Au cas où... La réalité, ça a été 136 000 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 72.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 73.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est un contrat qui a été donné pour un an?

M. Brassard: L'engagement 79, ça?

M. Middlemiss: Engagement 78.

M. Brassard: C'est un an.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des raisons spéciales? «C'est-u» en prévision d'un changement du circuit ou quoi?

M. Brassard: On peut supposer, mais...

M. Middlemiss: Qu'est-ce que c'était, l'estimation du ministère pour ce contrat-là?

M. Brassard: On l'estimait à 69 147 \$.

M. Middlemiss: C'est bien.

78, parfait. **La Présidente (Mme Bélanger):** L'engagement 79.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 81.

M. Middlemiss: Si on regarde 81 et 82, Mme la Présidente, il semble y avoir... Ça, c'est sur la base du

total. Et peut-être la raison, c'est qu'à 82 il y en a 7,8 km, l'autre en a seulement 0,48. Mais il y a certainement un écart de presque 20 \$ du kilomètre de plus dispendieux, pour le 81. Est-ce que c'est ça, la raison?

M. Brassard: Bien, il y a des facteurs variables, au premier chef le transport, la distance à parcourir.

M. Middlemiss: C'est ça?

M. Brassard: Parce que je vois ça, c'est ma région, c'est Roberval. À 81, c'est Roberval puis c'est l'usine de Chambord, c'est juste à côté.

M. Middlemiss: Ah! O.K.

M. Brassard: L'autre, c'est Saint-Augustin, Péribonka puis c'est Saint-Nazaire. C'est pas mal plus loin.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Alors, le transport entre en ligne de compte.

M. Middlemiss: Pourtant, c'est 81 qui coûte le plus cher du kilomètre.

M. Brassard: Ah oui?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ah bon! Mon explication est... C'est clair que c'est pour 0,5 km, cependant. Alors, je tente une nouvelle explication.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Pour 0,5 km, la distance à paver, elle doit entrer en ligne de compte aussi. Parce que, là, il faut transporter, mobiliser les équipements, les amener sur place pour 0,5 km seulement. Alors, c'est là probablement, l'explication. J'espère que je réussis mieux que la première fois. Mais la première explication doit aussi entrer en ligne de compte. Le transport, la distance à parcourir, c'est aussi pris en compte.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 81 et 82, ça va?

M. Middlemiss: J'ai entendu quelqu'un dire que c'était un boulevard. Est-ce que parce que c'était...

M. Brassard: À Saint-Joseph...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...le boulevard, il est à quatre voies.

M. Middlemiss: Il est à quatre voies. Donc, l'équivalent d'un deux-voies, ça serait peut-être plus long, à ce moment-là. O.K. Ça s'explique. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, 81 et 82?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: C'est bien, 83. C'est bien, 84.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 87.

M. Middlemiss: Dans tout cela, on voit encore le grand nombre de demandes versus les soumissions reçues, Mme la Présidente; ça devient très évident. Mais on a répondu à pas mal... On a vidé presque toutes les questions dans ce domaine-là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 88.

M. Middlemiss: Ça va, 88.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 89. Excusez-moi!

M. Middlemiss: L'engagement 89, c'en est un autre, ça, des contrats qui... «Permettant son renouvellement pour une période annuelle.» Est-ce que c'est les mêmes raisons qu'on a eues ce matin ou est-ce que c'est pour deux ans, ça aussi?

M. Brassard: C'est deux ans.

M. Middlemiss: Et 90, c'est la même chose, hein, le contrat décrit: Renouvellement pour une période...

M. Brassard: Oui, deux ans aussi.

M. Middlemiss: C'est deux ans, ça aussi. Une erreur de frappe. C'est bien, oui, 90.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 91. Les engagements 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104...

• (15 h 20) •

M. Middlemiss: L'engagement 103, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 103. Nous revenons en arrière.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour le contrat à 103, route 122, 955 et l'ancienne route 122?

M. Brassard: 163 244 \$ pour la première année.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 103, c'est correct. Engagement 104.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 105.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 107.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 108.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 109.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 110.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 111.

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: C'est bien, ça va Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: C'est bien. Engagement 117, ça va.

117. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement. Ça va, 117?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Ça va.

119. **La Présidente (Mme Bélanger):** Engagement. Engagement 120.

M. Middlemiss: Engagement 120. Oui, Mme la Présidente, l'entreprise Dia-Tek enr. était non conforme dans le 117, pour le contrat de la route 117. Dans le 120, c'est à eux qu'a été octroyé le contrat. Pour quelle raison, dans le 117, ils ont été rayés du fichier?

M. Brassard: Engagement 117?

M. Middlemiss: Oui. Parce que la raison, c'est que ces gens-là étaient rayés dans le 117; maintenant, c'est eux qui l'ont dans le 120.

M. Brassard: Ah, bien, c'est le niveau 2. Il faudrait voir. Ça dépend du niveau...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Le 117, c'est 358 000 \$; donc, c'est un niveau 2...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...tandis que 120... «C'est-u» 120?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: L'engagement 120, ce n'est pas le même niveau, si je comprends bien. Alors donc...

M. Middlemiss: Non, mais c'est quoi qui... «C'est-u» l'expertise, l'équipement qui manquait dans le 2...

M. Brassard: Qui déterminent qu'on est admissible à tel niveau ou pas, il y a un certain nombre de critères. Ça dépend, entre autres, des équipements disponibles, du nombre de camions, du nombre d'équipements requis pour faire du déneigement. Il y a un certain nombre d'exigences qui font qu'il a été retiré pour le niveau 2. Mais ça ne veut pas dire que, pour d'autres niveaux... Il était toujours admissible, il demeurait au fichier, ce qui lui a permis d'obtenir un contrat.

M. Middlemiss: Dans le 117, s'il en a soumis, c'est parce qu'on lui a demandé d'en soumettre une. Il faisait partie des 39.

M. Brassard: Oui, je suppose.

M. Middlemiss: Et, à ce moment-là, s'il était enregistré, est-ce qu'il a fait quelque chose entre... pour l'éliminer? C'est ça, je me pose la question. C'est que c'est juste dans le même mois.

M. Brassard: Soumissions demandées: 39; soumissions reçues: 4. Alors...

M. Middlemiss: Donc, il était l'un des quatre.

M. Brassard: Il était un des quatre. Alors, les quatre sont examinés, il y a un examen qui se fait. Est-ce qu'ils respectent bien les exigences prévues au fichier? Quand on fait l'invitation, on prend la liste du fichier puis on envoie l'invitation. Il n'y a pas d'examen véritable pour voir s'il y a respect des exigences. C'est au moment des soumissions reçues. Après examen, on s'est rendu compte que certaines exigences n'étaient pas respectées — il faudrait voir lesquelles — ce qui l'excluait du fichier.

M. Middlemiss: Donc, on peut dire, en d'autres mots, que les gens peuvent être dans le fichier et ne pas être nécessairement qualifiés?

M. Brassard: Ils peuvent se qualifier, mais, l'évolution des choses étant ce qu'elle est, ils peuvent — je ne sais pas, moi — vendre de l'équipement, réduire leur flotte. Donc, il peut y avoir des modifications dans le rendement. L'autre hypothèse, il peut y

avoir eu plainte de concurrents, d'entreprises concurrentes qui avisent souvent le ministère et disent: Écoutez, cette entreprise-là a soumissionné, mais je vous signale qu'elle n'est pas conforme, il y a des exigences qui ne sont pas respectées, elle n'a pas les équipements requis, etc. Alors, sur plainte, on vérifie, la vérification est faite au fichier et, quand c'est fondé, son nom est rayé.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, en d'autres mots, est-ce que le choix de la soumission est fait par le ministère des Transports ou par l'ancien ministère des Approvisionnements et Services, qui est le Conseil du trésor maintenant?

M. Brassard: Non, non, le choix est fait par le ministère des Transports.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est le fichier qui vous a indiqué, dans le cas de 117, que le fournisseur n'était pas conforme ou est-ce que c'est le ministère qui a constaté qu'il n'était pas conforme?

M. Brassard: C'est le ministère qui fait la vérification. Il y a un délai de sept jours, et le ministère profite de ce délai-là pour vérifier. Et, quand on se rend compte que les exigences ne sont pas respectées, l'entreprise est écartée.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 120. Engagement 121.

M. Middlemiss: C'est bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 122.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 123.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 124.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 125.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 126. Là, on revient à...

M. Middlemiss: Novembre.

M. Brassard: Pour octobre, Mme la Présidente, il y avait toute une série d'informations...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.
● (15 h 30) ●

M. Brassard: ...de questions où on n'avait pas les réponses. On les a maintenant. On pourrait les déposer.

M. Middlemiss: C'est bien.

Réponses déposées

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

M. Brassard: Alors, l'engagement d'octobre 1994, le premier, contrat exécuté précédemment, c'était la même municipalité. L'année précédente, 46 502 \$; pour 42 000 \$. Je les déposerai.

Le numéro 2, contrat exécuté précédemment, Entreprises Berthier. Le coût de la dernière année, 73 000 \$; 85 000 \$ actuel.

Séquence 003, contrat exécuté précédemment par Clément Sévigny. Le coût de la dernière année, 28 339 \$; actuel, 83 000 \$. Il y a eu modification du kilométrage.

M. Middlemiss: O.K. Il va les déposer, hein.

M. Brassard: Précédemment, c'était 18 km; maintenant, c'est 33 km.

Séquence 004, contrat actuel, 48 626 \$. Contrat exécuté précédemment par Euclide Allard. Le coût de la dernière année, 38 926 \$.

Séquence 005, 287 000 \$ actuel. Contrat exécuté précédemment par Antonio Danis. Coût de la dernière année, 254 092 \$.

Séquence 006, actuel, 13 499 \$. Contrat exécuté précédemment par la municipalité de Val-des-Lacs. Coût de la dernière année, 13 024 \$.

On les dépose? Il faudrait les déposer. Ils vont prendre des photocopies.

L'engagement 019 d'octobre 1994. Pourquoi un contrat d'un an? Le contrat non optimal de 52 km a été fusionné en 1995 avec un autre contrat non optimal de 58 km qui venait à échéance en 1995. Un nouveau contrat a été donné de 110 km, en 1995. C'est le même entrepreneur, Transports Beaulé, qui a été retenu pour le contrat de 110 km.

Séquence 023, contrat exécuté précédemment par R.A. Gamache ltée, à peu près du même coût.

Séquence 029, octobre 1995. L'entrepreneur Béton Fortin a exécuté les deux premières années de

son contrat. Il s'est prévalu de la clause de non-renouvellement du contrat avant la date limite du 31 mai 1996. L'entrepreneur a reçu une pénalité de 2 700 \$ pour retard d'intervention à la première année du contrat. À la deuxième année du contrat, le ministère a réduit ses exigences à un garage d'opération à Lebel-sur-Quévillon, au lieu de deux tels qu'exigés la première année. Le ministère a reçu un crédit de 15 000 \$ pour la modification de ses exigences pour la deuxième année. Les deux garages exigés étaient situés à Rapide-des-Cèdres, près de Quévillon, et à Miquelon, la première année. L'entrepreneur a reçu en plus une pénalité de 4 000 \$ la deuxième année pour non-disponibilité de son équipement. En 1996-1997, le ministère est retourné en appel d'offres avec à peu près le même contrat ou circuit, en exigeant un garage d'opération à Lebel-sur-Quévillon. Cet engagement financier sera traité en septembre 1996. Voilà.

L'engagement 46, octobre. Nous avons mentionné précédemment qu'il n'y avait pas de supplément à cet engagement, sous réserve. Après vérification, nous confirmons qu'il n'y a pas de supplément pour cet engagement.

Ça va? C'est beau. Alors, évidemment ce n'est pas dactylographié, mais ça se lit bien, c'est compréhensible.

La Présidente (Mme Bélanger): En voulez-vous des copies? Oui? Alors, les explications étant données, nous revenons à octobre 1994 sur les engagements du ministère, secteur transports et voirie, Direction générale de Montréal. Il reste six engagements au début d'octobre qu'on n'a pas faits. Alors, l'engagement 1, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: D'accord. Ça, c'est l'École polytechnique. C'est une étude comparative des normes et distances de visibilité du MTQ: arrêt, dépassement, carrefour. Est-ce que l'étude est terminée et, si oui, quelles en ont été les conclusions?

M. Brassard: L'étude est terminée. Ça avait pour but de revoir les normes dans le cadre de la conception géométrique des routes. C'est prévu de les appliquer lorsqu'on fait des nouvelles routes ou lorsqu'on fait des travaux sur des routes déjà existantes. Alors, les normes seront modifiées légèrement pour application à partir de l'automne 1997. Elles vont faire partie du cahier des normes.

M. Middlemiss: Est-ce que ça veut dire, ça, Mme la Présidente, que, même pour les projets dont la conception est terminée ou est sur le point d'être terminée, on va utiliser ces mêmes normes là? Parce que ce que je vois, là, c'est des normes de distance et de visibilité. Est-ce que ça veut dire que, même si les plans... et que tout est terminé, on va revoir ça, vu que les normes vont changer?

M. Brassard: Non. Pour les projets qui sont en cours de conception actuellement, on en tient compte.

M. Middlemiss: Ah! Donc, les normes sont en application avant 1997, d'abord.

M. Brassard: Elles ne font pas partie encore, si l'on veut, du cahier officiel des normes, mais, concrètement, dans les travaux sur le chantier, sur la planche à dessin, on en tient compte.

M. Middlemiss: Est-ce que ça implique des changements majeurs ou si c'est des changements mineurs?

M. Brassard: Mineurs.

M. Middlemiss: Ça a eu comme effet d'augmenter les distances de visibilité ou de les réduire?

M. Brassard: Ce n'est pas vraiment majeur. Même, dans certains cas, comme on le dit là, les calculs théoriques démontrent que les distances pourraient être légèrement réduites. Dans d'autres cas, c'est l'inverse. Mais ce n'est pas majeur.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est intéressant, l'Université Laval a réalisé une recherche sur les attentes des usagers de la route en matière de signalisation et d'indication en vigueur au Québec. Si je me souviens bien, l'ancien critique, le député de Lévis, disait que la signalisation et les indications sur nos routes étaient les pires au monde. Est-ce que l'Université Laval en est venue à cette conclusion-là?

● (15 h 40) ●

M. Brassard: Ah oui! je connais bien le discours du député de Lévis. Je l'ai entendu quelques fois.

M. Middlemiss: Moi, plusieurs fois.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Mais ce contrat-là a été annulé.

M. Middlemiss: Il a été quoi?

M. Brassard: Ce contrat spécifique là a été annulé.

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: Ça veut dire que le député de Lévis n'a pas réussi à convaincre le ministre des Transports de l'époque... C'est à quel moment, ça?

Une voix: En 1994.

M. Middlemiss: C'était M. Léonard.

M. Brassard: Mais il y a une raison bien précise pourquoi on a annulé ce contrat-là. C'est qu'on l'a intégré, d'une certaine façon, dans un contrat plus large portant sur l'ensemble de la signalisation.

M. Middlemiss: Est-ce que ce rapport-là est complété, l'étude terminée? J'ai hâte de voir les conclusions.

M. Brassard: Elle est en cours.

M. Middlemiss: Elle est en cours.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 3. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Est-ce qu'actuellement, M. le ministre, vous avez des indications concernant le moment où ça pourrait être terminé, cette étude?

M. Brassard: L'an prochain.

M. Dion: L'an prochain?

M. Brassard: En 1998.

M. Dion: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 3.

M. Middlemiss: Oui, cette étude-là, Mme la Présidente, ça englobe quoi, à part la signalisation? Et, si, alors, en 1994, on jugeait qu'il était peut-être bon de réaliser une recherche par rapport aux usagers, ça veut dire qu'il va y avoir une période de trois ans et demi avant qu'on puisse tirer des conclusions. Est-ce que ça n'a aucune conséquence?

M. Brassard: Sur?

M. Middlemiss: Bien, il me semble que, si, en 1994, on jugeait que ce serait avantageux d'obtenir les attentes des usagers... Si on attend trois ans et demi après, est-ce qu'il n'y a pas des conséquences au retard?

M. Brassard: Bien, sauf que l'étude est plus vaste, évidemment. C'est toute la question d'une signalisation fondée sur la destination. Vous avez sûrement entendu beaucoup de critiques à cet égard; j'en entends souvent: le choix des municipalités inscrites sur les

panneaux de signalisation plutôt que d'autres. C'est tout ça qui est en révision actuellement, qui est en réexamen. Par exemple, dans la région, prenez le boulevard Laurentien. Qu'est-ce que vous voyez? Vous voyez: Chicoutimi. Beaucoup de gens dans la région disent: Pourquoi ce ne serait pas Saguenay—Lac-Saint-Jean? Pourquoi ce n'est pas Saguenay—Lac-Saint-Jean cette année? Pourquoi il y a juste la ville de Chicoutimi? Vous comprenez? La même chose pour la Gaspésie puis un peu partout, dans toutes les régions. Le choix des villes signalant la destination, ça suscite bien des critiques. Alors, tout ça est en réflexion puis en révision. Ce n'est pas simple. Alors, il y a une certaine consultation qui doit se faire avec les intervenants dans les régions. C'est ça qui est en cours.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 3? L'engagement 4.

M. Middlemiss: Non, c'était 2. L'engagement 3, c'est une méthode...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! c'était 2.

M. Middlemiss: Non, non, c'était 2 qu'on terminait, Mme la Présidente. Une méthode corporative axée sur l'optimisation des processus à partir de la méthode de «gestion globale» de Marc Flamand. C'est quoi, ça?

M. Brassard: Je dois vous dire que c'est une excellente question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ça ne se bouscule pas pour répondre.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Consultation)

M. Brassard: J'ai une bonne information à vous donner, d'abord, parce que ça concerne l'entretien des routes. Déjà, ça se précise un peu plus. Il semble que ce soit une méthode qui vise à mieux gérer, à mieux planifier les travaux d'entretien des routes. Voilà. Ça optimise davantage les ressources en matière d'entretien des routes. Voilà ce qu'est la méthode de «gestion globale» de Marc Flamand. C'est sans doute un homme brillant...

M. Middlemiss: «C'est-u» un employé du ministère?

Une voix: C'est un ingénieur du ministère.

M. Brassard: Ah! En plus, M. Flamand est un ingénieur du ministère des Transports.

M. Middlemiss: O.K. J'y ai pensé, oui.

M. Brassard: J'imagine que c'est un ingénieur qui a passé une bonne partie de sa carrière au service de l'entretien des routes. Je devinais. C'est ça. Voilà, ça concerne l'entretien des routes.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a préparé un texte qui est disponible pour les gens du ministère et est-ce qu'on l'a transmis aussi aux municipalités suite au transfert d'une responsabilité de la moitié du réseau?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, je rectifie un peu ce que je disais: cette méthode a été développée au service de l'entretien des routes par M. Flamand. C'est appliqué là. Comme elle était efficace, on a jugé utile de l'appliquer ailleurs. Et les études visaient à adapter cette méthode-là à d'autres services du ministère, en l'occurrence les renseignements à la Direction des communications, les processus d'octroi de contrats, à la Direction des contrats et ressources matérielles, et les opérations d'arpentage à la Direction générale de l'Est. Les études ont été complétées et la méthode est en voie ou, si ce n'est déjà fait...

Une voix: Ça a été appliqué.

M. Brassard: ...s'applique déjà, maintenant, dans ces services-là, autres que les services d'entretien. C'était pour élargir le champ d'application de cette méthode à d'autres services du ministère.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est quelque chose qui est transportable dans d'autres ministères pour les aider à optimiser leur gestion?

M. Brassard: Sans doute, y incluant les municipalités. Là, ça, c'est une question encore pas mal plus importante et pertinente, celle du député de Pontiac. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui pourrait répondre? Je vais passer la parole, si on entre dans la technique. M. Crépeault?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Crépeault.

M. Crépeault (Luc): C'est une méthode qui a été développée par M. Flamand, appliquée, dans un premier temps, à l'exploitation et à l'entretien. Ça a fait l'objet d'une maîtrise à l'Université du Québec à Hull, en 1991; donc, une thèse est là-dessus.

● (15 h 50) ●

Le potentiel qu'on voulait utiliser, notamment dans l'engagement financier mentionné, c'était de généraliser. Et les éléments, disons, principaux de cette méthode-là, c'est un peu, en termes administratifs, la méthode du «reengineering» à laquelle on greffe davantage d'importance à la notion d'équipe et au comportement des

individus. Donc, c'est une méthode associative qui lie les principaux paramètres, soit la gestion, la fabrication des produits et services et le rôle des humains dans chacun des produits. C'est basé sur la notion de produits et services. Antérieurement, dans tous les ministères, on était habitués à parler d'activités et on essaie de déterminer plutôt nos produits et services directement à l'extérieur. Et, à ça, se greffent des produits et services internes pour voir le cheminement. Et le mot «globale» désigne justement qu'il faut voir tout le processus et en mettant le focus sur le client externe. Donc, tous les produits internes s'amalgament pour produire un bien à l'extérieur.

Donc, c'est une nouvelle façon de voir la fonction publique plutôt qu'en activités, qui se rapproche du privé aussi et qui permet aussi d'agglomérer et de comprendre plus facilement des processus complexes afin de faire des modifications aux endroits où c'est le plus rentable, un peu avec la notion de la loi de Pareto que 20 % de nos activités représentent 80 % de nos énergies, de nos ressources. Donc, il faut essayer de détecter ce 20 % là et agir préférentiellement sur cette partie-là plutôt que sur les choses un peu plus secondaires pour en retirer rapidement le meilleur profit. C'est les grandes lignes de ça.

M. Middlemiss: Oui, c'est assez...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Crépeault. Ça va pour 3?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente. Je pense que c'est quelque chose...

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4, ça va. L'engagement 5.

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: C'est quoi, ça, à 6, Banyan Vines? On utilise ça pour quoi?

M. Brassard: Un serveur de réseau Banyan Vines. Ça me semble clair, Mme la Présidente.

Une voix: Pardon?

M. Brassard: Ça me semble clair.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça a l'air à ça, très clair.

M. Middlemiss: Oui. Ha, ha, ha! Ça fait quoi, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Je pensais que c'était quelqu'un qui servait du vin, moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, c'est un «W» au lieu de... «Wines».

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui?

M. Middlemiss: «Vines», c'est plutôt des vignes. C'est des vignes, ça.

M. Brassard: Alors, je demanderais à M. Bédard, qui est directeur des services informatiques, de donner l'information.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bédard.

M. Bédard (Michel): Le serveur Banyan Vines, c'est le logiciel qu'on met sur les micro-ordinateurs pour fonctionner en réseau local. Banyan Vines, c'est la firme qui fournit le logiciel. Le Token Ring, c'est une architecture de réseau. Il y a différentes architectures de réseau; celle du ministère, c'est Token Ring. Tout simplement, c'est le jargon technologique pour définir...

M. Middlemiss: Technologique, oui.

M. Bédard (Michel): Il y a du Token Ring, il y a du Internet, il y a différentes topologies de réseau. Token Ring, c'est une topologie qui a été retenue au ministère, qui est selon les normes gouvernementales.

Une voix: On va se coucher moins niaisoux.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Là, c'est clair encore plus.

M. Middlemiss: Oui. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bédard (Michel): Disons qu'on a plusieurs réseaux locaux au ministère puis chaque réseau local est sur un serveur dans lequel on rattache plusieurs micro-ordinateurs pour fonctionner. Des applications bureautiques, entre autres, traitement de textes et autres, fonctionnent sur des serveurs. Parce qu'on peut échanger... Le courrier électronique nous permet d'échanger aussi. Puis nos fichiers sont localisés sur les serveurs. Pour faire fonctionner ces serveurs-là, ça nous prend des logiciels, puis c'est la firme Banyan Vines qui fournit les logiciels.

M. Middlemiss: O.K. C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la liste du mois d'octobre 1994 des engagements financiers est vérifiée.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Il en reste 2 786 à vérifier. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Découragez-vous pas, Mme la Présidente, on va y arriver.

M. Brassard: Vous avez l'air découragée, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais je vous prédis que nous allons faire des engagements financiers du ministère des Transports tous les six mois.

M. Brassard: Je suis parfaitement d'accord avec vous, Mme la Présidente. Je serais tout à fait d'accord avec vous qu'on revienne en commission à des intervalles pas mal plus réguliers.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il y a eu toutes sortes de choses durant les deux dernières années, plus la catastrophe au Lac-Saint-Jean cet été...

M. Brassard: Oui, c'est vrai.

Novembre

La Présidente (Mme Bélanger): ...plus le référendum.

Alors, j'appelle novembre 1994. L'engagement 1, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Je vais le regarder, je vais prendre 1 et 2 en même temps. L'engagement 1, c'est renouvellement, location et entretien des logiciels IBM pour 24 mois, et l'autre en bas, c'est d'un logiciel pour 24 mois. Est-ce que c'est le même service? Et pourquoi deux soumissions qui sembleraient demander de faire la même chose? Parce que, si on regarde les coûts, le montant -- et je présume que c'est 1 -- c'est 30 000 \$ pour des...

M. Brassard: C'est 30 000 \$ et 35 000 \$.

M. Middlemiss: ...et 35 000 \$ pour un.

M. Brassard: Les centres de gestion sont différents. C'est par division territoriale qu'on fonctionne;

les contrats s'octroient par division territoriale. C'est pour le même genre d'équipement, mais par division territoriale.

M. Middlemiss: Donc, pourquoi... Dans le cas de 1, par le fait que c'est marqué «des», on peut assumer qu'il y en a plus qu'un et, lui, ça coûte 30 960 \$. Le 2, lui, c'est un logiciel puis, lui, il coûte 35 520 \$. Pourquoi...

M. Brassard: ...cet écart?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Allez-y, M. Bédard.

M. Bédard (Michel): Sur le territoire... Bon, il y a six mini-ordinateurs qui sont localisés dans des directions territoriales différentes et la configuration de ces micro-ordinateurs-là est différente d'un endroit à un autre. Il y a des coûts d'entretien pour le logiciel de base puis, dans certaines directions territoriales, il y a des logiciels additionnels, entre autres, pour faire du développement, ce qui n'est pas le cas dans tous les sites. Il y a au moins deux sites, entre autres Chaudière-Appalaches et Québec, qui ont des logiciels additionnels pour faire du développement et faire aussi de la relève entre les deux micro-ordinateurs lorsqu'on fait du développement nouveau. Donc, il faut payer le coût d'entretien des logiciels additionnels qui sont installés sur les mini-ordinateurs.

● (16 heures) ●

Puis aussi il y a des différenciations, parce que les mini-ordinateurs ont été installés à des intervalles différents d'environ deux mois. Lorsqu'ils ont été installés à l'origine, c'était de deux mois en deux mois et les contrats d'entretien ont été synchronisés deux mois plus tard pour chacune des directions territoriales. Ça fait que c'est chacune des directions territoriales qui défraie les coûts d'entretien des logiciels et du matériel.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a pas de développement dans toutes les directions territoriales?

M. Bédard (Michel): Le développement se fait de façon, en général, centralisée et il y a au moins... Le développement informatique, j'entends.

M. Middlemiss: O.K.

M. Bédard (Michel): Ce n'est pas le développement... C'est du développement informatique pour soutenir les applications administratives régionales. Et il y a au moins un équipement dans lequel on a mis du logiciel additionnel pour fins de relève si l'équipement central devient défectueux, et c'est des équipements qui sont rapprochés du central, entre autres Chaudière-Appalaches et Québec.

M. Middlemiss: Si on avait tout ça au même endroit, est-ce que ça vous coûterait moins cher?

M. Bédard (Michel): Non. L'entente avec IBM est faite centralement pour l'ensemble des appareils, mais, comme ils sont localisés sur le territoire dans des endroits physiques différents, c'est les directions territoriales qui défraient les coûts d'entretien.

M. Middlemiss: Mais ça ne coûte pas plus cher?

M. Bédard (Michel): Non, non. Non, parce que l'entente...

M. Middlemiss: C'est juste réparti dans le budget de la...

M. Bédard (Michel): De la direction où est situé l'appareil.

M. Middlemiss: Puis est-ce que, globalement, vous avez un contrat qui inclut tous les appareils?

M. Bédard (Michel): Oui. Normalement, on fait un C.T. avec les centres de gestion respectifs, avec les montants de chacun, puis, après ça, c'est transféré dans chacune des unités administratives pour fins de paiement.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était 1 et 2. L'engagement 3.

M. Middlemiss: L'engagement 3, c'est un contrat négocié. Je ne vois pas de référence. Est-ce que c'est négocié dans le sens qu'on est allé au fichier des fournisseurs pour obtenir le nom d'un groupe-conseil ou est-ce qu'on a négocié directement avec lui?

M. Brassard: Cette firme-là a préparé les plans et devis du projet, et donc il était pertinent et logique de lui confier la surveillance des travaux de construction, comme le permet d'ailleurs le règlement sur les contrats de services. Quand le contrat pour la préparation des plans et devis a été accordé, il y avait une clause qui stipulait que la surveillance également lui incombait.

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va pour 3.

L'engagement 4, je présume que c'est le montant du contrat qui fait qu'on a demandé à un seul arpenteur. Mais il y a eu un comité de sélection. Donc, s'il y a eu seulement une proposition demandée, une reçue, un comité de sélection, ils n'ont pas eu un gros travail à faire pour choisir.

M. Brassard: Bien, ils devaient au moins vérifier l'expérience et la compétence.

(Consultation)

M. Brassard: Il n'y a pas de comité de sélection, là.

M. Middlemiss: Ah! C'est parce qu'il y a un astérisque qui indique qu'il y a eu un comité de sélection et c'est la même chose pour le numéro 5, le prochain.

M. Brassard: On va chercher une firme au fichier puis...

M. Middlemiss: Bien oui. D'accord. C'est ça.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Je croyais que c'était à cause du montant du contrat et, à ce moment-là...

M. Brassard: Bon. Alors, l'astérisque n'a pas d'affaire là.

M. Middlemiss: O.K. Donc, il n'y a pas eu de comité de sélection. C'est bien. Les engagements 4 et 5, ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 4 et 5?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va.

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

M. Middlemiss: L'engagement 7, la contribution est de 1 000 000 \$. Combien était le coût total des travaux?

M. Brassard: 1 600 000 \$. Par conséquent, ça veut dire que la ville de Magog a contribué pour 600 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. D'accord.

M. Brassard: Ce qui équivaut à 38 % du coût du projet.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: L'engagement 9, ça va.

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

M. Middlemiss: Monsieur Fissure, ce n'est pas loin de chez vous.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Middlemiss: Mégantic-Compton, hein? 1 000 000 \$!

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a du monde jaloux.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait 20 ans que c'était attendu.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat-là dans le comté de Mégantic-Compton?

M. Brassard: On l'estimait à 1 034 000 \$, l'évaluation du ministère, et les dépenses réelles sont de l'ordre de 971 000 \$. Le contrat accordé était de 1 064 000 \$, mais les dépenses ont été de 971 000 \$.

M. Middlemiss: Et les travaux sont bien, c'est bien fait, puis il n'y a pas eu de problèmes?

M. Brassard: La députée a exprimé sa satisfaction sur la qualité des travaux.

M. Middlemiss: Oui?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le ministre. Parce que le député de Saguenay demande combien de temps s'est écoulé entre l'arpentage et la réalisation, la fin des travaux.

M. Middlemiss: Quinze ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Vingt ans.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Mais ça s'est accéléré, j'en suis convaincu, à partir du moment où vous êtes devenue députée.

La Présidente (Mme Bélanger): Exact. Mais ça fait quand même 13 ans que je pioche.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il s'en est fait.

Une voix: Les anciens ministres des Transports ne l'avaient pas voulu.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, le contrat qu'on fait là, ça a été accordé par l'ancien ministre. Ça s'est terminé l'an passé.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente. Dans le cas de...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, là, je dérange. Bon. O.K.

M. Middlemiss: L'engagement 10, O.K.

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

M. Middlemiss: L'engagement 11. Quel était le coût total pour ces travaux-là? En d'autres mots, combien est la...

• (16 h 10) •

M. Brassard: 4 262 600 \$, ce qui implique une contribution de 258 600 \$ pour la municipalité et la SQAE pour 504 000 \$, la Société québécoise d'assainissement des eaux.

M. Middlemiss: Ah! O.K. Il y avait des travaux d'assainissement?

M. Brassard: Il y avait des travaux d'assainissement.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faudrait que le Conseil du trésor sache qu'Ascot Corner maintenant il n'est pas dans Saint-François, mais il est dans Mégantic-Compton.

M. Middlemiss: Encore!

M. Brassard: Ah bon!

M. Middlemiss: 3 000 000 \$! Ouf!

M. Brassard: Ils le sont toujours?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Brassard: Ils sont toujours dans Mégantic-Compton?

La Présidente (Mme Bélanger): Je viens de l'avoir dans Mégantic-Compton.

M. Brassard: Ah! O.K. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Aux dernières élections, Ascot Corner était dans Mégantic-Compton.

M. Brassard: Dernière carte électorale.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Alors, ça va pour 11?

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va, 11.

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

M. Middlemiss: L'engagement 12. Dans Matapédia. Je vois que c'est un pont sur le chemin du Moulin. Est-ce que c'est un chemin qui a été transféré ou qui va être transféré à la municipalité?

M. Brassard: Le chemin du Moulin, rang Saint-Benoît, ça «fait-u» partie du réseau du ministère ou du réseau... C'est une collectrice, donc ça fait partie du réseau du ministère, du réseau supérieur.

M. Middlemiss: C'est bien. L'engagement 12, ça va, Mme la Présidente. L'engagement 13, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13. L'engagement 14.

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Vidéoway. Oui, d'accord. Vidéoway, c'est MétéoMédia. Je comprends, Mme la Présidente... Je sais que, dans la région de l'Outaouais, jusqu'à récemment, on ne pouvait pas obtenir l'état des routes du côté du Québec. Ça a changé la semaine dernière, parce que j'avais vérifié. Il semblerait qu'il y avait un problème technique. Tout ce qu'on avait, c'était l'état des routes du côté ontarien, mais en nous disant que l'information venait du ministère des Transports du Québec.

M. Brassard: Ah oui!

Des voix: C'est corrigé.

M. Brassard: Mais, comme vous le dites, c'est maintenant corrigé?

M. Middlemiss: Ça a été corrigé la semaine dernière. Mais c'est tout le temps des fêtes, depuis décembre. Donc, je me demandais... Si on paie des sous pour des contrats et que, pendant une période de temps, les citoyens sont obligés d'appeler... ils ne peuvent pas en bénéficier, l'avoir. Mais je ne sais pas si on leur demande des crédits pour les périodes de temps où on n'a pas eu le service.

Une voix: C'est un mois et demi.

(Consultation)

M. Brassard: Si je comprends bien, ça n'a rien à voir avec ce contrat-là, cependant.

M. Middlemiss: Ah! ça n'a rien à faire avec celui-là.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: O.K. J'en ai profité pour en parler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Oui, oui, j'ai bien compris.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: On parle ici de l'installation d'éléments de sécurité. Est-ce que c'est des glissières? C'est quoi, les éléments?

M. Brassard: Il y a sûrement des glissières. Oui, essentiellement, c'est des glissières de sécurité.

M. Middlemiss: D'accord. Merci. C'est bien. Les engagements 19, 20, ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va, 21.

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

M. Middlemiss: L'engagement 22, règlement d'un litige pour porter à 5 000 000 \$ le coût du contrat pour la construction de la route 117 dans les municipalités de Saint-Jovite et La Conception. À quelle date, le contrat original et c'est quoi, la raison du litige?

M. Brassard: Le contrat initial date de juillet 1988.

M. Middlemiss: Juillet?

M. Brassard: 1988.

M. Middlemiss: 1988. D'accord. Et quelles sont les raisons du litige?

M. Brassard: Alors, l'entrepreneur a présenté, en 1991, une requête en règlement de litige totalisant un montant de 585 000 \$. Il a été recommandé, par le Service des réclamations, d'y faire droit pour un montant de 200 150 \$.

Les raisons du litige. Lors de l'exécution des travaux de déblai première classe, les pentes des talus ne tenaient pas en place malgré le prédécoupage demandé pour les coupes de plus de trois mètres. La structure géologique du roc ayant un pendage vers la route occasionna l'effondrement du roc hors profil avec la présence de gros blocs que l'entrepreneur dut forer et dynamiter. Donc, des travaux de dynamitage qui n'étaient pas prévus à l'origine. Il a donc réclamé des coûts supplémentaires pour le déblaiement de ces déblais, qui n'était pas prévu. Donc, une réclamation initiale de 585 000 \$ et finalement un règlement à 200 000 \$.

M. Middlemiss: Pour 200 000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 22. L'engagement 23...

M. Middlemiss: Une minute, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oh! Excusez-moi.

M. Middlemiss: Quelle est la différence... Le fait qu'on ait dit: Il y a un litige, est-ce qu'à un moment donné ça veut dire que le ministère des Transports n'acceptait pas ça comme étant un supplément ou un dépassement et que ça a fini par être un litige? Ou est-ce que c'est parce que le montant était plus élevé que celui auquel le ministère était prêt à régler?

M. Brassard: Le litige est venu du fait que l'entrepreneur a réclamé, comme on l'a vu, quasiment 600 000 \$, et le ministère, après analyse des travaux faits, n'acceptait pas ce montant, ce niveau de travaux additionnels, de là litige. Et là il y a le processus habituel qui est prévu au ministère, le Service des réclamations, qui entre en opération en quelques sorte, en

action, et où on tente, à ce moment-là, de régler autrement que devant les tribunaux le litige.

M. Middlemiss: Est-ce que le ministère avait reconnu que, oui, essentiellement, l'entrepreneur avait droit à un supplément?

M. Brassard: Oui, il y a eu des travaux...

M. Middlemiss: Il y avait eu...

M. Brassard: Le ministère reconnaissait qu'il y avait eu des travaux qui n'étaient pas prévus au contrat original. C'est d'ailleurs démontré par le fait qu'on verse un montant. Donc, on reconnaissait qu'il y avait des travaux non prévus qui avaient été faits. Mais le litige portait évidemment sur le coût de ces travaux. Entre ce que réclamait l'entrepreneur et ce qu'on était prêts à donner, il y avait une bonne différence. Finalement, on a pu s'entendre sans recourir au processus judiciaire.

● (16 h 20) ●

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste une dernière question, elle est assez technique. Le problème semblait être qu'on avait tenté d'excaver le roc à une pente trop abrupte pour son inclinaison normale, naturelle. Est-ce qu'on avait bénéficié d'une étude géotechnique qui nous avait donné la recommandation de l'angle de repos possible de cette pente-là?

M. Brassard: J'imagine que oui.

(Consultation)

M. Brassard: Il y a eu des sondages, c'est bien évident, ça. Il y a toujours des sondages pour...

M. Middlemiss: Mais, à partir de là, il y a quelqu'un qui a décidé qu'il y avait la pente, et c'est où elle est... C'est ça que j'essaie de voir. Est-ce qu'on aurait pu prévoir, à partir de ça, que le degré de la pente n'était pas adéquat? Souvent, on peut le faire à partir de ces choses-là. Je me posais la question. Et est-ce que les études géotechniques étaient des études géotechniques récentes ou si c'étaient encore des contrats dont les études géotechniques dataient de quelques années et on a procédé à la construction?

M. Brassard: Le contrat a été accordé en 1988. Alors, j'imagine que... Le règlement a eu lieu en 1994. Il y a toujours des études géotechniques dans ce genre de chantiers là. Ça arrive parfois qu'il y a des erreurs.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente. Non, c'est juste que je me posais la question à savoir si on a profité de ça et, à ce moment-là... Parce que, si les recommandations des gens qui sont responsables des études géotechniques ne sont pas réellement véridiques, à ce moment-là, pour les coûts que le ministère doit

payer, des fois on peut retourner sur les gens qui ont fait nos études, qui ne nous ont pas bien recommandé ou leurs recommandations... Peut-être. C'est dans ce sens-là que je me posais la question.

M. Brassard: Oui, oui, je comprends.

M. Middlemiss: Est-ce que ça aurait pu être prévu?

M. Brassard: Je ne saurais pas vous dire.

M. Middlemiss: Bon. Et le fait qu'on n'a pas de poursuite envers d'autres personnes impliquées dans le projet, ça voudrait peut-être dire qu'on était satisfaits des travaux qui avaient été faits.

M. Brassard: Il faut présumer que oui.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente. Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 24.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 25.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 26.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 27.

M. Middlemiss: Oui, ça, c'en est un, Mme la Présidente: 272 demandes pour un contrat de 475 000 \$. Pour celui-là, quelle était l'estimation du ministère, le montant du dernier contrat et qui était l'entrepreneur?

M. Brassard: L'estimation du ministère, 276 000 \$ pour la première année. On l'avait sous-évalué pas mal.

Des voix: Pas mal. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Sur 475 000 \$, il faut quand même retrancher les matériaux, de l'ordre de 108 000 \$. Il y a encore un écart quand même important.

M. Middlemiss: Mais est-ce que le 276 000 \$, lui, incluait les matériaux?

M. Brassard: Non, il n'incluait pas les matériaux.

M. Middlemiss: Donc, on compare des pommes avec des pommes. Il y a un 200 000 \$ d'écart sur un contrat.

M. Brassard: On ramène ça à 100 000 \$, puisque, si on enlève les matériaux sur le 475 000 \$, on...

M. Middlemiss: O.K., 475 000 \$ les inclut.

M. Brassard: Oui, les inclut. En enlevant une centaine de mille pour les matériaux...

M. Middlemiss: O.K. Ça fait 367 000 \$.

M. Brassard: ...on arrive à 375 000 \$ versus 276 000 \$. Donc, il y a quand même encore un écart important de 100 000 \$.

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'il y avait un contrat... Le montant du contrat précédent, est-ce qu'on l'a?

M. Brassard: Le montant du contrat précédent était de 439 000 \$.

M. Middlemiss: 439 000 \$?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, l'estimation était basée sur quoi? Il me semble que la réalité...

M. Brassard: C'est exactement la question que j'ai posée tantôt. J'ai dit: À ce moment-là, pourquoi n'a-t-on pas tenu compte du contrat précédent pour faire l'évaluation? Ils ont dit: Ah! La réponse qu'on me donne, c'est que l'évaluation doit se faire selon une formule de pondération et non pas à partir de la réalité, des dépenses réelles antérieures.

M. Middlemiss: Ça me surprend, ça. Mme la Présidente, il me semble qu'au moment où on... Parce que, déjà, c'étaient des contrats négociés, ça. Et, le jour où on a décidé d'avoir des soumissions, les estimations étaient basées sur la réalité: combien ça nous coûtait.

M. Brassard: On le savait. On la connaissait, la réalité. On savait que le contrat précédent avait coûté 439 000 \$. C'est un mystère de l'administration publique...

M. Middlemiss: Ça ne se répète plus, là, toutefois?

M. Brassard: ...où on doit appliquer des modes de calcul en ignorant, en faisant mine d'ignorer la réalité.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Est-ce que c'était le même entrepreneur, en passant, M. le ministre?

M. Brassard: 439 000 \$, est-ce que c'était le même entrepreneur? Oui. M. Desmeules me confirme que oui. Pour mémoire, là...

M. Middlemiss: C'était le même.

M. Brassard: Oui, c'était le même.

M. Middlemiss: La seule chose qui n'était pas bien, c'est l'estimation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 27?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 28.

M. Middlemiss: L'engagement 28, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 29.

M. Middlemiss: Ça va, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 30.

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 31.

M. Middlemiss: Ça va.

• (16 h 30) •

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 32.

M. Middlemiss: Un autre contrat qui a été renouvelé, un renouvellement, pour un an. «C'est-u» une erreur de frappe, ça aussi?

M. Brassard: Deux ans.

M. Middlemiss: C'est deux ans? Pour deux périodes annuelles successives de 12 mois. C'est bien. En réalité, c'est deux périodes successives de 12 mois?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non?

M. Brassard: Non, c'est une.

M. Middlemiss: Pourquoi?

M. Brassard: Un an; deux ans au total.

M. Middlemiss: Pour quelle raison?

M. Brassard: Je ne sais pas. Aucune idée. C'est la même explication qu'on donnait...

M. Middlemiss: Des possibilités de changement...

M. Brassard: ...pour faire arriver en même temps un certain nombre de contrats, puis faire des réaménagements par la suite.

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va. L'engagement 33, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 33, 34, 35, 36, 37, 38...

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): ...39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58.

M. Middlemiss: On revient au même débat, Mme la Présidente. C'est un contrat de 58 000 \$; on a 387 soumissions qui ont été demandées.

M. Brassard: Ça fait beaucoup de lettres à la poste.

M. Middlemiss: Là, je comprends, mais est-ce que c'est les entrepreneurs, ça, qui sont tous reliés au service, là... Il me semble qu'on avait une région...

M. Brassard: Il y a eu deux appels, deux invitations, dans le cas de ce contrat-là. Il y a eu un premier appel régional, compte tenu de l'estimation du ministère qui était de 50 963 \$ par année. On a envoyé 33 invitations dans cette première opération là et on a reçu une seule soumission dont le montant était de 70 000 \$. Or, il y avait un écart de 20 000 \$ entre l'estimation du ministère et la soumission reçue, donc 39 % de plus. Le soumissionnaire n'a pas voulu négocier, il se sentait en position de force. Donc, là, on y est allés pour tout le Québec, ce qui a porté le nombre d'invitations à 387.

M. Middlemiss: Et je vois que c'est un contracteur local qui l'a eu?

M. Brassard: Il y a eu deux soumissions et... C'est ça. Oui, parce qu'il est situé dans la même circonscription, Jean-Luc Rivard et Fils.

M. Middlemiss: Ce n'est pas lui qui était le plus bas la première fois? Est-ce que c'est lui qui était le plus bas la première fois?

M. Brassard: Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il était le seul?

M. Brassard: On peut vérifier, là, la première opération, qu'est-ce que ça a donné.

M. Middlemiss: Jean-Luc Rivard n'était pas un de ceux qui... Donc, il n'a pas, lui, la première fois... C'est un gars qui est local...

M. Brassard: Il devait faire partie des 33, je suppose, puisqu'il...

M. Middlemiss: Mais il n'a pas soumissionné; il y en avait seulement un.

M. Brassard: Là, je ne saurais pas vous dire. Il faudrait vérifier.

M. Middlemiss: C'est étonnant que ce soit quelqu'un du coin qui, en d'autres mots... Et il y a le fait que son prix est encore meilleur. Pourquoi n'a-t-il pas soumissionné la première fois?

M. Brassard: Je ne peux pas vous le dire. C'est une question...

M. Middlemiss: Qui demeure sans réponse, oui.

M. Brassard: ...que je juge pertinente, mais, maintenant, je ne peux pas vous le dire. On peut peut-être essayer de trouver la réponse. Jean-Luc Rivard et Fils, il devait faire partie des 33, compte tenu de sa localisation, de la première opération. Est-ce qu'il a soumissionné? S'il a soumissionné, c'est le seul. Il y en a eu un seul qui a fait une soumission.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Alors, ça aurait été le seul.

M. Middlemiss: Ah! Vous savez... Ah non!

M. Brassard: Alors, là, on peut essayer de voir, de le savoir exactement.

M. Middlemiss: Ah! Vous ne pouvez pas me dire... Il me semblait que vous m'aviez dit: Non, ce n'est pas lui qui avait soumissionné la première fois.

M. Brassard: Non, non. Non, je ne le sais pas si c'est lui.

M. Middlemiss: O.K. Vous ne le savez pas.

M. Brassard: Il y a eu une seule soumission sur 33; elle était à 70 000 \$. Je ne sais pas si c'est Jean-Luc Rivard et Fils. On peut essayer de le savoir. On va vérifier pour le savoir.

M. Middlemiss: O.K. Ce n'est pas si important que ça, mais au moins c'est de comprendre pourquoi. Est-ce qu'on l'aurait oublié dans la première? Je ne comprends pas. Est-ce qu'entre faire ça juste localement, puis, après ça, aller à travers la province, il a été oublié dans le premier cas, puis...

M. Brassard: Il n'a peut-être pas nécessairement été oublié. Dans la première opération, il n'a peut-être pas voulu soumissionner. Mais on peut le savoir. On peut le savoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 58 sous réserve d'avoir la réponse.

M. Middlemiss: Oui. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59. Ça va pour 59?

M. Middlemiss: Attendez. Ils sont en train de... Ils attendent pour me donner une réponse.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour le 58? Ah! Mais j'avais dit: Sous réserve.

M. Brassard: Alors, ce n'est pas la même. On a la réponse tout de suite.

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

M. Brassard: Ce n'est pas la même.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Brassard: Ce n'est pas la même entreprise. Donc, Rivard n'a pas soumissionné la première fois, puis il a soumissionné dans la deuxième opération. Et l'autre aussi a soumissionné, mais là c'était trop élevé.

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 59.

M. Middlemiss: Ici, je vois qu'il y en a un qui a été rayé du fichier des fournisseurs pour fausse déclaration. Ça veut dire qu'il est banni complètement du fichier ou juste pour ce contrat-là?

M. Brassard: Ce n'est pas définitif, ce genre de décisions. Si, de nouveau, il se conforme aux exigences, il va être réinscrit au fichier. Ce n'est pas une condamnation à perpétuité.

M. Middlemiss: Non. Bien, est-ce que la fausse déclaration était spécifiquement pour les exigences de ce contrat-là et que lui aurait indiqué qu'il avait soit les matériaux ou l'expérience?

M. Brassard: Les équipements.

M. Middlemiss: Les équipements.

M. Brassard: Souvent, c'est les équipements. Il déclare qu'il a tels équipements puis il ne les a pas.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Généralement, les fausses déclarations, ça porte sur les équipements.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 60.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 61.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 62.

• (16 h 40) •

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 63.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 64.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 65. Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 66.

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 73, 74.

M. Middlemiss: Un autre exemple, les 478 qui ont été demandées, peut-être que c'est la même chose encore.

M. Brassard: À 72?

La Présidente (Mme Bélanger): À 74.

M. Brassard: À 74?

M. Middlemiss: À 74, oui. C'était quoi, l'estimation du ministère?

M. Brassard: L'estimation du ministère, 70 368 \$. Contrat accordé à 83 895 \$.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a eu deux demandes de soumissions dans celui-là aussi ou seulement une?

M. Brassard: Juste une.

M. Middlemiss: On en a demandé 478 le premier coup.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que c'était une demande provinciale, à travers la province, ou si ça a été limité juste à la chose de service?

M. Brassard: Oui, pour tout le Québec.

M. Middlemiss: Tout le Québec?

M. Brassard: Je m'excuse, Mme la Présidente. Il y a eu deux opérations. Selon la codification, Mme Delisle, qui est responsable du processus d'octroi des contrats, m'indique qu'il y a eu une première opération régionale qui n'a pas donné les résultats et c'est ce qui fait qu'on est allés à l'ensemble du Québec.

M. Middlemiss: Mais c'est encore quelqu'un du coin qui l'a eu?

M. Brassard: Effectivement.

M. Middlemiss: Juste une question. Tantôt, lorsqu'on a dit qu'on était allé dans toute la province, on en avait envoyé 387. Cette fois-ci, on en a envoyé 478.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: «C'est-u» à cause du montant du contrat qu'il y a plus de contracteurs dans des catégories que dans d'autres?

M. Brassard: Les besoins en équipement devaient être moindres, ce qui, à ce moment-là, qualifie un plus grand nombre d'entreprises.

M. Middlemiss: Moindres, c'était dans le contrat où il y en avait 387?

M. Brassard: Non, 478.

(Consultation)

M. Middlemiss: C'est bien, 74, ça va.

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

M. Middlemiss: Oui, ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: L'engagement 80, ça va aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87.

M. Middlemiss: O.K. On en a un autre à un an; c'est encore pour les mêmes raisons, là, le 85.

M. Brassard: Une seule période annuelle; j'imagine que c'est les mêmes raisons: les réaménagements envisagés.

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

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 90, 91.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements 93, 94, 95, 96.

M. Middlemiss: L'engagement 94, ça, c'est des épandeurs à sel neufs. Ça, c'est des achats?

M. Brassard: Oui...

M. Middlemiss: J'ai dit: «C'est-u» location ou achat...

M. Brassard: Ah! excusez-moi, je pensais que...

M. Middlemiss: ...les six épandeurs à sel?

M. Brassard: J'attendais la question. Elle a été posée. Non, c'est des achats de six épandeurs.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Il y en avait deux d'une capacité de 9 m³ et quatre d'une capacité de 6 m³, construction standard du manufacturier selon les caractéristiques connues. Il y a neuf entreprises, il y a neuf fabricants inscrits dans cette spécialité-là au fichier. Alors, les neuf ont été invités à faire une soumission. C'est Équipements R. Poulin inc., qui était le plus bas soumissionnaire.

M. Middlemiss: D'accord. O.K. Merci. Ça va. L'engagement 95, deux niveleuses, seulement une soumission. Est-ce qu'il y a avait d'autres fournisseurs?

M. Brassard: Normalement, on aurait dû retrouver d'écri: quatre invités parce qu'il y en a quatre qui ont été invités. Il y en a un qui a soumissionné. On aurait dû avoir ici: soumissions demandées: 4.

M. Middlemiss: Quatre.

M. Brassard: Ça n'apparaît pas.

M. Middlemiss: Mais seulement une soumission reçue. Je vois deux niveleuses. Maintenant qu'on a la moitié du réseau routier qui a été transféré aux municipalités et que c'était ce réseau-là qui avait besoin plus de niveleuses... Il me semble que, dans le réseau supérieur, il y a très peu de routes en gravier. Les niveleuses, c'est pour ça ou c'est pour l'hiver?

M. Brassard: Pour les accotements surtout. On en a besoin surtout pour les accotements, des niveleuses. Sur le réseau supérieur, je veux dire.

M. Middlemiss: Oui.

• (16 h 50) •

M. Brassard: À ma connaissance, je ne pense pas qu'il y ait de routes en gravier sur le réseau supérieur. Peut-être certaines collectrices. Mais, essentiellement, les niveleuses sur le réseau du ministère servent surtout, au cours de l'été, à refaire les accotements. Mais, vous avez raison, à partir du moment où on transfère 30 000 km aux municipalités, où on retrouve essentiellement, pour l'essentiel, des routes de gravier, c'est clair qu'on en a moins besoin à ce moment-là. La dévolution, le transfert des routes s'est fait quand? Ça s'est fait en 1993, 1994?

M. Middlemiss: En 1993.

M. Brassard: En 1993, voyez-vous, il y avait un parc de 219 niveleuses et, en 1996, on est maintenant rendu à 125. Les besoins sont moindres, mais il y a quand même encore des besoins.

M. Middlemiss: Dans le parc qu'on avait, il n'y en avait pas assez pour combler les besoins du ministère? Ou est-ce que tous ceux dont on s'est débarrassé n'étaient pas à la hauteur, ou étaient peut-être trop vieux ou trop usagés? Parce qu'il me semble qu'on a réduit de beaucoup, là. Est-ce qu'il y en a, de ceux qu'on avait...

M. Brassard: Ah! j'imagine qu'il y en a un bon nombre qui étaient à bout d'âge.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ils avaient fini leur règne, comme on dit, puis ils n'ont pas été remplacés.

M. Middlemiss: D'accord. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 95, ça va. L'engagement 96.

M. Middlemiss: Là, on voit qu'on achète neuf remorques neuves. Est-ce que ce parc-là a été réduit, lui aussi?

M. Brassard: Remorques. Dans ce cas-là, c'est allé en augmentant. Dans le cas des petites remorques, c'est allé en augmentant. On est passé, en 1991, de 267 à 337 en 1996.

M. Middlemiss: Pourquoi l'augmentation? Est-ce qu'on fait plus de travaux? Ça, je présume, c'est des rouleaux pour l'asphalte, parce qu'on fait...

M. Brassard: Oui, le rapiéçage.

M. Middlemiss: ...des travaux de rapiéçage. On a augmenté de 70. Est-ce qu'on fait plus de travaux lorsqu'on a moins de routes qu'avant, là?

M. Brassard: Ici, quand on dit évidemment «remorques pour rouleaux», ça sert aussi à autre chose. Ça a quand même une utilisation polyvalente. Ça sert aussi à des fins de transport de toute nature.

M. Middlemiss: O.K. Ce qui arrive, là, depuis 1994... Oui, c'est tous des achats, hein? On a acheté des remorques, sept véhicules de tourisme, cinq fourgonnettes, sept fourgonnettes, un tracteur, puis un autre tracteur, cinq fourgonnettes. Donc, il semblerait qu'on est arrivé tout d'un coup puis qu'on a dit: Là, on achète!

M. Brassard: Non, non. Il y a quand même une programmation visant à un renouvellement régulier du parc de véhicules. Ça ne veut pas dire qu'il y a une... Il y a une augmentation effectivement, que je vous signalais, pour ce qui est des remorques, mais ce n'est pas... Dans le cas des niveleuses, on l'a vu, ça a diminué. Dans le cas des fourgonnettes, ça se maintient essentiellement, les camionnettes aussi. Les camionnettes, on est autour de 990; ça se maintient aussi.

M. Middlemiss: Est-ce que tous ces parcs-là de véhicules... Je veux dire, on a eu une réduction énorme d'employés au ministère. Mais est-ce que, proportionnellement, le besoin de véhicules est parti avec le nombre de personnes? Parce qu'on a bien moins de travaux à faire à l'extérieur. Et, de ce temps-ci, on ne fait presque plus de travaux de développement. On ne fait presque plus, très peu — on l'a réduit énormément — même l'entretien. Vous n'avez pas d'entretien ou d'amélioration, pour des raisons budgétaires. Je me pose la question: Est-ce que ces besoins-là sont réellement justifiables?

M. Brassard: D'abord, comme je le dis, il s'agit d'un programme de renouvellement et de maintien du parc, pour l'essentiel. Deuxièmement, ça n'a rien à voir avec les travaux de développement ni même avec les travaux d'amélioration qui sont presque à 100 % confiés à l'entreprise privée par contrat. Donc, essentiellement, c'est relié aux travaux d'entretien. Et ce n'est pas exact, ce que vous dites, M. le député, quand vous dites que ça a baissé, les travaux d'entretien. Les travaux d'entretien n'ont pas subi de diminution.

M. Middlemiss: Il y a 33 000...

M. Brassard: Entretien, exploitation, ça n'a pas... Les travaux routiers d'amélioration, de pavage, bon, ça, ça a connu une diminution puis c'est essentiellement des travaux à contrat. Mais les travaux d'entretien, on a pris bien garde de ne pas leur faire subir des réductions majeures sur le plan budgétaire, de les maintenir, parce que ça a des incidences sur la sécurité routière. Pour les travaux d'entretien, hiver et été, on a maintenu les budgets. Et, essentiellement, le parc d'équipements est relié aux travaux d'entretien.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'avais dit le mot «entretien», mais je me suis corrigé; après ça, j'ai dit «amélioration» pour faire la distinction.

M. Brassard: Ah bon! Les travaux d'amélioration sont accordés à contrat à l'entreprise privée.

M. Middlemiss: Oui, sauf qu'il y a 33 000 km de moins. Et, oui, je comprends qu'en hiver il y avait des contrats qui étaient donnés pour le déneigement, qui étaient négociés, mais il y en a aussi sur le grand réseau qui étaient là. Est-ce que, aujourd'hui, on a enlevé les

contrats de déneigement sur le grand réseau pour les faire en régie? On a bien moins d'entretien d'été. Avant, on avait besoin des niveleuses. On faisait des travaux sur deux fois plus, là, de kilomètres; donc...

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez eu les réponses jusqu'à 102.

M. Middlemiss: Non. Bien non, pas encore. Peut-être dans tout ça, Mme la Présidente, pour l'information de la commission, si on pouvait nous donner quel était le parc avant le transfert du réseau et quel est le parc présentement, et quelles sont nos intentions, parce qu'il y a 2 500 employés de moins au ministère des Transports présentement qu'il y en avait avant.

• (17 heures) •

M. Brassard: On peut fournir, Mme la Présidente, l'évolution du parc de matériel, équipement par équipement.

M. Middlemiss: Ça va, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était 102?

M. Middlemiss: Engagement 102.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 103.

M. Middlemiss: À 103, est-ce que c'est parce qu'on a demandé plus, la quantité, plus de... L'ajout de 1 185 tonnes, c'est parce qu'on en a utilisé plus ou est-ce que c'est suite à...

M. Brassard: À 103, c'est pour l'hiver 1994-1995?

M. Middlemiss: Oui. C'est parce qu'on en a utilisé plus que prévu, c'est ça?

M. Brassard: Oui. Chlorure de sodium.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 104.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 105.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 106.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 107.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 108.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 109.

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 110.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 111.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 112.

M. Middlemiss: L'engagement 112, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 113.

M. Middlemiss: La Communauté urbaine de Montréal, est-ce qu'elle a participé financièrement? Je vois que c'est eux qui sont les exécutés. Mais est-ce qu'ils ont contribué à cette enquête Origine-Destination?

M. Brassard: Oui, à une hauteur de 50 %.

M. Middlemiss: Et qu'est-ce qui a incité le ministère à faire faire cette nouvelle étude Origine-Destination?

M. Brassard: Ce genre d'étude se fait à tous les cinq ans.

M. Middlemiss: Et ça, c'est un contrat qui avait été donné à quel moment?

M. Brassard: Le 1er avril 1993.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est la Communauté urbaine de Montréal elle-même qui l'a exécuté ou est-ce qu'elle a donné un contrat à un consultant?

M. Brassard: Je n'ai pas la réponse précise. Je pense que c'est sans doute à l'externe. Il faudrait vérifier. C'est géré par la Société de transport de la

Communauté urbaine de Montréal, mais fort probablement qu'elle le confie à des firmes externes spécialisées dans ce genre d'enquêtes. C'est très pointu comme enquête, alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Non, une seconde. Cette enquête-là ne sera pas utilisée pour le plan de transport de Montréal? Est-ce que ça fait partie un peu des données qui sont nécessaires pour la préparation du plan de transport?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Oui. Dans ce contexte-là, à quel moment le plan de transport de Montréal va être rendu public?

M. Brassard: D'abord, pour répondre à la première partie de votre question, ce que mon prédécesseur, M. Léonard, a déposé en 1995 se fondait sur l'enquête Origine-Destination de 1991 et non pas sur celle dont on parle ici. Mais, quant au plan de transport, on est quand même passablement avancés. Je ne veux pas donner de date précise, mais je pense qu'on serait sans doute en mesure de le compléter. Parce qu'il y a quand même un travail important qui a été fait depuis 1995. La dernière partie concernait le transport des marchandises, ce qui a été fait également.

Quelque part au printemps, je pense qu'on serait en mesure d'avoir un projet, une proposition de plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal. Comme vous le savez, c'est la région de l'Outaouais qui a, la première, complété ce genre d'opération là, qui a son plan de transport. C'est évident que les données de cette enquête-là, on va les introduire aussi dans le plan de transport, puisque les éléments du plan de transport rendus publics par mon prédécesseur se fondaient sur l'enquête précédente, celle de 1991.

M. Middlemiss: Donc, l'étude ou l'enquête est terminée? On a les résultats de ça?

M. Brassard: Une très grande partie des résultats, on les a. Et ça devrait être complété d'ici peu, c'est en voie de se compléter.

M. Middlemiss: Maintenant, avec tous les changements qui se font dans la région de Montréal, avec l'Agence métropolitaine de transport, ainsi de suite, est-ce que c'est encore le ministère des Transports qui va être responsable pour le plan de transport ou est-ce que ça va être le ministre responsable pour Montréal qui va devenir maintenant responsable de préparer un plan de transport pour cette grande région là?

M. Brassard: Il a été déposé un projet de loi, à la toute fin de la session, sur la commission métropolitaine de transport, organisme qui se voit confier un

certain nombre de responsabilités dont certaines sont assumées en étroite collaboration avec les ministères sectoriels. C'est le cas pour la gestion des déchets, des matières résiduelles, également pour le développement économique, l'aménagement et le plan de transport.

● (17 h 10) ●

Dans le cas du transport, de mémoire, si je me souviens bien des dispositions de ce projet de loi, qui devrait faire l'objet de consultations publiques ce printemps, j'imagine, le ministère informe la commission — quand elle sera en place — des orientations du gouvernement en matière de transport sur le territoire desservi par la commission. Après cela, à partir de ces orientations, la commission, en collaboration avec le ministère des Transports, qui détient l'expertise à cet effet, prépare un plan de transport. Le plan de transport est ensuite soumis au ministre des Transports. Ce dernier l'achemine au Conseil des ministres avec ou sans modifications, en apportant des modifications pertinentes ou pas. Il le présente au Conseil des ministres qui peut ensuite l'adopter.

Alors, je ne sais pas quand la commission prévue dans le projet de loi va voir le jour. Il faut, d'abord, que le projet de loi soit débattu, puis franchisse toutes les étapes législatives, incluant une consultation, je ne sais pas quand. Je suppose que le ministre qui l'a déposé espère le faire adopter d'ici la fin de la prochaine session, celle de 1997.

Entre-temps, nous, comme ministère, on conserve nos responsabilités puis notre mission et on continue le travail amorcé, le travail commencé, vers un plan de transport pour Montréal, en particulier sur le plan des orientations en matière de transport. Alors, on va continuer le travail. Et, comme le plan de transport est élaboré en collaboration avec la commission qui verra le jour, nous, comme on est déjà passablement avancés, on va continuer. Et, quand la commission sera mise en place et sera opérationnelle, la collaboration va s'établir, et on aura, à ce moment-là, à les informer du travail accompli puis à les informer de ce que sont les orientations du gouvernement en matière de transport dans la région de Montréal. Et, à partir de là, on pourra cheminer vers un plan de transport proprement dit.

Il y a aussi évidemment l'Agence qui va devoir également assumer sa mission. L'Agence, en matière de transport en commun, elle est maintenant opérationnelle. L'Agence, elle a un mandat précis, elle doit préparer une planification, un plan stratégique en matière de transport en commun; c'est ce qu'elle est en train de faire actuellement. Évidemment, le ministère des Transports n'est pas indifférent à ce que l'Agence va faire, parce que l'Agence peut bien concevoir les plus beaux plans stratégiques qu'elle veut, il reste que les programmes de subvention aux immobilisations en matière de transport en commun, c'est toujours des programmes du ministère des Transports, des budgets du ministère des Transports.

Et donc, par conséquent, le ministère des Transports a plus qu'un mot à dire en ce qui a trait à la mise

en branle ou à la mise en œuvre des plans stratégiques que l'Agence va concevoir et élaborer, puisque, en matière d'immobilisations, l'achat d'autobus, l'implantation de nouvelles voies réservées, de nouvelles lignes de métro ou de nouveaux trains de banlieue, tout ça, ça implique des immobilisations importantes. Et les programmes d'immobilisations et de subvention pour immobilisations, ce sont des programmes du ministère des Transports.

Alors, c'est évident qu'il y a là une concertation obligatoire, incontournable. Et l'Agence se doit évidemment de soumettre sa planification stratégique, parce que c'est le ministère des Transports qui peut lui dire quelle est la faisabilité des plans que l'Agence aura conçus; c'est le ministère qui va lui dire si c'est faisable ou pas, compte tenu des ressources budgétaires dans nos programmes d'immobilisations. L'Agence peut bien mettre dans son plan qu'elle va prolonger le métro tous azimuts sur l'île de Montréal, ce n'est pas évident qu'on aura les budgets pour subventionner de pareilles immobilisations. C'est la même chose pour les achats d'autobus puis les implantations de voies réservées ou de stationnements incitatifs, en fait, pour tous ces équipements ou ces immobilisations qui concernent directement ou indirectement le transport en commun, le transport collectif des personnes.

M. Middlemiss: Oui. Avec tout ça, Mme la Présidente, c'est qu'on avait indiqué... Et j'ai l'impression que ce qui se passe à Montréal, c'est un peu ça qui retarde le plan de transport de Montréal. Parce que ce que le ministre Léonard avait indiqué, c'était en 1996. Maintenant, il y a des gros changements qui se font à Montréal avec l'Agence métropolitaine de transport, avec la nouvelle commission. J'ai l'impression que le plan de transport va être encore remis un peu dans le temps, parce que c'est des joueurs ou des structures qui vont être importants dans le plan de transport de Montréal, et le plan de transport ne peut pas être fait en les excluant. C'est vrai qu'il y a les grandes lignes, le ministère peut établir les grandes orientations, mais il va certainement y avoir, comme l'a dit le ministre, des orientations tout à fait spécifiques pour Montréal. Donc, à ce moment-là, est-ce que c'est réellement réaliste de penser que le plan va être prêt au printemps, lorsque la commission n'existera peut-être pas avant l'été?

M. Brassard: Oui, ça... Mais je voudrais m'expliquer davantage. Je pense qu'il y a peut-être une confusion. Quand je parle du printemps, moi, je parle des travaux à compléter pour se donner un plan de transport pour la région métropolitaine de Montréal. C'est clair que ça ne veut pas dire nécessairement l'adoption, parce que les consultations... Puis il faudra attendre que la commission voie le jour pour qu'elle joue son rôle, qu'elle examine les travaux accomplis. Mais ce que je veux dire, c'est que, nous, au ministère des Transports, d'ici le printemps, au plus tard le début

de l'été, on va être en mesure de mettre sur la table, si vous voulez, dès le moment où la commission verra le jour, tout ce qu'il faut pour arriver à un plan de transport pour l'île de Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui. Oui, d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'engagement 113. Engagement 114.

M. Middlemiss: D'accord, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 115.

M. Middlemiss: L'engagement 115, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 116.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 117.

M. Middlemiss: Engagement 117. Moi, je le connais, ce cas-là, et je sais pourquoi c'est le gars de Nugent, c'est un gars de la région qui l'a eu, le contrat. C'est que, la première fois, il n'avait pas été invité. Il a été invité seulement la deuxième fois, quand c'est devenu presque provincial.

• (17 h 26) •

M. Brassard: Dans la première...

M. Middlemiss: Du moins, l'entrepreneur m'avait inciqué ça. Parce que j'avais eu vent, moi, qu'il n'y avait pas d'entrepreneur pour ce tronçon-là. J'ai appelé ces gens-là et je le leur ai dit, puis ils ont dit qu'il n'y en avait jamais eu.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est que, la première fois, il n'était pas inscrit au fichier. Lors de la première opération, elle n'était pas inscrite au fichier, cette entreprise-là.

M. Middlemiss: J'ai l'impression que le fichier, il était mal... Parce que ce monsieur-là avait le contrat, il faisait l'autoroute 148, dans le comté de Pontiac. Donc, à moins qu'il y ait eu un problème au fichier... Parce qu'il était déjà inscrit.

M. Brassard: Il a déjà eu des contrats antérieurement?

M. Middlemiss: Oui, oui. Je pense que, cette année-là, il a perdu la 148 à un contracteur qui s'appelle Herwin.

M. Brassard: Mais l'inscription au fichier doit être renouvelée annuellement.

M. Middlemiss: Il était là parce que, cette année-là, il a perdu la 148. Je me souviens qu'il avait la 148, puis il l'a perdue à quelqu'un d'autre. Et finalement je l'ai appelé, moi, parce que j'avais entendu dire qu'il y avait un contrat qui n'avait pas été donné et qu'on allait en soumissions. Et je pense que j'ai même... C'est juste pour vous donner... Il y a eu un problème à quelque part. C'est parce que je vois qu'on en a 386 et, chaque fois qu'on a eu des gros montants comme ça, on finit par un entrepreneur du coin. Il y a quelque chose qu'il faudrait vérifier. Et, celui-là, je le sais parce que j'en avais discuté avec lui, ce n'est pas hypothétique; c'est réel.

M. Brassard: C'est un cas qui s'ajoute aux autres, qui démontre un peu la nécessité de revoir ce processus-là. Il commence à y avoir... La preuve s'accumule et ça s'ajoute à d'autres.

M. Middlemiss: D'accord. Alors, 117, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
118.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
119.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
120.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
121.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
122.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
123.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
124.

M. Middlemiss: En passant, les municipalités, elles ne sont pas inscrites au fichier, elles, hein? Est-ce qu'elles sont inscrites au fichier?

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Non? Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
125.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
126.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
127.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
128.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
129.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
130.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
131.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour ce contrat?

M. Brassard: 289 400 \$.

M. Middlemiss: Et le 373 000 \$ pour la première année inclut les matériaux?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Qui était l'entrepreneur dans le contrat précédent et quel était le coût des travaux?

M. Brassard: On vous donnera la réponse rapidement.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement
132.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 133.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 134.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 135.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 136.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans ce cas-là aussi, il y a eu plus qu'une demande de soumissions?

M. Brassard: Il y a eu deux opérations aussi, dans ce cas-là. Mais là il y a une exception: ce n'est pas une entreprise du coin qui a eu le contrat.

M. Middlemiss: Non. Non, c'est quelqu'un de Sept-Îles qui vient ici, dans la région de Québec. Quelle était l'estimation du ministère?

M. Brassard: 238 326 \$.

M. Middlemiss: Ça, c'est sans...

M. Brassard: Avec matériaux.

M. Middlemiss: Et il l'a eu à 304 000 \$. Ouais!

M. Brassard: 209 000 \$. La première année de contrat, 304 000 \$.

M. Middlemiss: Est-ce que le ministère est certain de son estimation? Non, parce que je vois que...

M. Brassard: C'est toujours la même chose; c'est toujours à partir de la même formule qu'on fait l'estimation, une formule de pondération.

M. Middlemiss: Quel était le coût du contrat précédent, d'abord?

M. Brassard: Précédemment?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: On va regarder, mais...

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 136. Engagement 137.

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente. L'engagement 138...

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 138. Engagement 139.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, novembre est vérifié, sous réserve d'une couple de réponses. Alors, on peut suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 29)

(Reprise à 17 h 37)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Son mandat est de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'octobre 1994 à novembre 1996.

Décembre

Nous sommes à décembre 1994. Engagement 1. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Engagement 1, recherche sur l'efficacité des systèmes de drainage des chaussées. Est-ce que les travaux sont finis et quelles seraient les conclusions? Parce que je crois que c'est certainement un sujet qui est fort important pour nous assurer d'un meilleur comportement de nos chaussées.

M. Brassard: C'est un projet de recherche qui n'est pas terminé, qui est en cours, qui s'étale sur quatre ans, donc qui va se terminer quelque part en 1998. Le site choisi, c'est au nord de Montréal. L'endroit exact, on ne le sait pas pour le moment; c'est au nord de Montréal. Ça vise à mieux comprendre l'écoulement de l'eau dans les fondations des chaussées et à mesurer les systèmes de drainage aussi. Effectivement, vous avez raison de dire que c'est extrêmement important parce que ça peut être fort utile pour la suite des choses. Alors, c'est en cours, donc je ne suis pas en mesure pour le moment de vous donner des conclusions.

M. Middlemiss: Je vois qu'on a choisi la Corporation de l'École polytechnique. Est-ce que c'est la seule université qui aurait pu le faire ou est-ce que c'est parce qu'elle avait une plus grande expertise dans ce domaine-là?

• (17 h 40) •

M. Brassard: C'est une question d'expertise. Il y avait, à l'École polytechnique, vraiment l'expertise appropriée, des professeurs-chercheurs qui avaient ce genre de spécialité.

M. Middlemiss: C'est bien, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 2.

M. Middlemiss: Est-ce que ce contrat-là de recherche est terminé? Et quelles sont les conclusions sur l'évaluation...

M. Brassard: Ça, c'est un projet qui s'est terminé en décembre 1995. Cela vise à établir une procédure d'évaluation structurale des ponts et des viaducs à l'aide d'essais dynamiques et à permettre d'extraire autant d'informations que la méthode statique, et plus rapidement. Ça a permis d'évaluer les fréquences et les modes de vibration d'une façon beaucoup moins laborieuse qu'auparavant, ce qui réduit ainsi le temps d'analyse. Il y a quatre ponts qui ont été instrumentés dans le projet. Mais ce qu'on me dit, ce qu'on dit ici, c'est qu'on n'a pas réussi à mettre au point une méthode utilisant uniquement des tests dynamiques. Il y a un rapport qui est disponible, qui porte le titre «Évaluation des ponts et viaducs du Québec à l'aide d'essais dynamiques».

M. Middlemiss: Est-ce qu'on croit que les résultats de ces quatre ponts-là vont permettre d'appliquer les résultats à d'autres structures? Parce que le génie, c'est la science appliquée. Est-ce qu'il y a des moyens pour qu'on puisse utiliser, sans être obligé d'instrumenter les autres ponts, les résultats qu'on va avoir obtenus?

M. Brassard: Si je comprends bien, n'étant pas un expert en la matière, la conclusion, c'est qu'il faut combiner les deux. Les tests dynamiques ne suffisent pas, il faut aussi les combiner à la méthode statique pour en arriver à une bonne évaluation, une évaluation adéquate des structures.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a l'intention de pousser ça un peu plus loin? Est-ce qu'on sent qu'il y a un besoin de pousser ça un peu plus loin pour obtenir des outils qui nous permettraient d'évaluer de façon plus facile et moins dispendieuse?

M. Brassard: On poursuit les recherches.

M. Middlemiss: C'est bien, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3.

M. Middlemiss: L'entente de collaboration, «c'est-u» l'entente sur le Saint-Laurent ou si c'est juste une entente de collaboration avec l'Environnement?

M. Brassard: Il y a plusieurs intervenants là-dedans: nous, bien sûr, mais aussi le Service canadien de la faune, le Centre Saint-Laurent et la Société d'énergie de la Baie James, Canards Illimités aussi.

M. Middlemiss: Ah, O.K.

M. Brassard: Notre contribution est de 50 000 \$, donc le quart.

M. Middlemiss: Donc, nous, c'est 50 000 \$; donc, il y a 150 000 \$ pour faire le...

M. Brassard: Les autres intervenants.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est le ministère des Transports qui a choisi les consultants, qui a donné le contrat ou... Non.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Donc, vous payez 50 000 \$ dans la somme de 200 000 \$.

M. Brassard: On est un participant; on n'est pas un maître d'oeuvre.

M. Middlemiss: Le maître d'oeuvre, est-ce que c'est un autre... C'est qui, le maître d'oeuvre?

M. Brassard: C'est Canards Illimités et le conseil national de la faune.

M. Middlemiss: Est-ce que le projet se continue, présentement? C'était 1994. Donc, à tous les ans, c'est...

M. Brassard: Oui, ça se poursuit, c'est sur quatre ans.

M. Middlemiss: Sur quatre ans.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien, merci.

M. Brassard: Ça veut dire que ça va prendre fin en mars 1997, au printemps.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 4.

M. Middlemiss: Votre subvention est donnée à qui, dans le 4?

M. Brassard: Le bénéficiaire, c'est Gestion Perron, Rousseau, GPR consultants.

M. Middlemiss: Pour un projet de recherche...

M. Brassard: La contribution est de 50 %. Ça a été initié par la firme.

M. Middlemiss: Et ça va donner quoi comme... «C'est-u» des points... Quand je vois l'aérotriangulation...

M. Brassard: L'application de cette technique aurait pour effet de diminuer de 80 % le nombre de points de contrôle au sol et donc de réduire les coûts, par conséquent.

M. Middlemiss: C'est bien. Est-ce que le projet est fini ou est-ce qu'on...

M. Brassard: Oui, c'est terminé.

M. Middlemiss: C'est terminé?

M. Brassard: En 1995.

M. Middlemiss: Est-ce que l'investissement en valait la peine? Est-ce qu'on a réellement des renseignements qui vont nous permettre de réaliser ces économies-là, le 80 %?

M. Brassard: Ça a permis au ministère d'évoluer vers l'utilisation d'une technologie qui n'est pas précisément la même, mais ça lui a permis d'évoluer vers une technologie qui comporte bien des avantages et utilise les principes de cette technologie. Ça a été utile.

M. Middlemiss: C'est bien, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 5.

M. Middlemiss: Donc, on voit que c'est un laboratoire qui fait des études. Est-ce que le Conseil national de recherches canadien n'a pas fait des études de ce genre sur les conséquences du gel-dégel des bétons?

M. Brassard: Comment vous l'appellez?

M. Middlemiss: Le Conseil national de recherches du Canada.

M. Brassard: Sur ce même sujet, les cycles gel-dégel? Je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse à ce sujet-là, mais ce que je peux vous dire, c'est qu'en cette matière, le Québec, on n'est pas les seuls évidemment à faire des recherches dans ce domaine-là, mais on est, on peut dire, à la tête du peloton et même un peu le chef de file.

M. Middlemiss: Lorsque vous dites «le Québec», vous dites le ministère des Transports ou...

M. Brassard: Oui, le ministère des Transports, mais évidemment pas tout seul, avec bien d'autres intervenants, incluant des firmes et aussi des universités, Laval et Sherbrooke, entre autres, me dit-on. Les universités Laval et de Sherbrooke ont une expertise reconnue dans ce domaine-là.

● (17 h 59) ●

M. Middlemiss: Oui, dans le béton, je pense, dans la conception et le design.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Mais est-ce qu'elles ont cette expertise dans la durabilité, la résistance de ces matériaux-là, qui sont soumis à des cycles de gelage et de dégelage, et quel va être leur comportement? Et c'est pour ça que je parlais du Conseil national de recherches; eux en ont. Je ne sais pas. J'espère qu'on a des échanges avec ces gens-là parce qu'ils ont beaucoup d'expertise et que ça pourrait peut-être faciliter...

Et, si je ne me trompe pas, il y a déjà un M. Pierre Laflamme, du Conseil national de recherches... Peut-être avec vous, M. Demers, il y avait eu un genre de colloque ici, à Québec, quelques années passées, et c'était la personne, je crois, qui avait... Lui, en d'autres mots, c'est un ingénieur de pratique et il tentait de s'assurer que la recherche, c'était une recherche qui était applicable à du béton. Il me semble que c'était des garages en béton. Le problème, c'était avec l'utilisation du sel.

En tout cas, c'est juste pour m'assurer qu'on utilise tous les moyens, toutes les connaissances qui sont disponibles. Et cette expertise est disponible à aucun coût; c'est là pour notre utilisation. Est-ce que ce projet-là est fait de concert aussi avec des universités ou si c'est juste ce groupe-là, Laboratoire sol et béton, qui fait le...

M. Brassard: Dans ce cas bien spécifique, c'est Laboratoire sol et béton. C'est toujours dans le cadre du Programme d'aide à la recherche-développement en transport, le PARDT, où c'est l'entreprise qui initie le projet, qui le présente; il est analysé, accepté, et, à ce moment-là, le ministère apporte sa contribution qui est toujours de l'ordre de 50 %. C'est-à-dire que l'entreprise y contribue aussi pour la moitié.

M. Middlemiss: C'est bien. L'engagement 6, ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6, ça va. Engagement 7.

M. Middlemiss: Engagement 7, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 8.

M. Middlemiss: Ça va, le 8.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 9.

M. Middlemiss: C'est quoi, le problème? Est-ce qu'il y a eu une poursuite ou...

M. Brassard: Ça implique Transport scolaire Chauveau inc. et la commission scolaire Des Îlets. L'historique de ça, c'est que, lors de la réforme de 1982, le gouvernement avait décidé alors de garantir le remboursement des frais judiciaires et extrajudiciaires des commissions scolaires qui étaient aux prises avec des poursuites intentées par des transporteurs, dont les deux commissions scolaires qui font actuellement l'objet de l'engagement. La poursuite touchait l'article 35 du contrat type que le ministère des Transports mettait à la disposition des commissions scolaires. L'article 35 porte sur la suspension définitive de l'opération d'un véhicule: «Lorsque, à la demande de la commission scolaire, l'entrepreneur doit retirer un véhicule, elle doit suspendre le paiement régulier pour ce véhicule et verser à l'entrepreneur bimensuellement une indemnité correspondant à 50 % du versement prévu à la clause 16.» Ça date de loin, d'après ce qu'on peut voir. Ça a commencé en 1979, le litige, je suppose.

M. Middlemiss: Et est-ce que c'est des grosses sommes qui sont impliquées?

M. Brassard: Bien, les paiements des frais, c'est 41 700 \$.

M. Middlemiss: Oui, mais...

M. Brassard: Pour l'ensemble des... Oui, bien, alors, la réclamation de Transport scolaire Chauveau s'élève, au moment de la signification des actions, à 373 933 \$ pour la Commission des écoles catholiques de Québec; à 764 484 \$ pour la commission scolaire régionale Jean-Talon; et à 534 667 \$ pour la commission scolaire régionale de Tilly. Alors, ça fait pas mal d'argent, plus que 1 500 000 \$, 1 600 000 \$.

M. Middlemiss: Ça date de 1982 et ce n'est pas encore réglé?

M. Brassard: Non, c'est qu'en 1982 le gouvernement avait décidé de garantir le remboursement des frais judiciaires et extrajudiciaires. Le litige lui-même... Alors, le jugement a eu lieu en février 1994. Ce n'est pas le seul versement, cependant. Depuis 1991, les montants déjà versés dans le cadre de ce dossier s'élèvent à 181 000 \$. C'est le dernier versement, cependant. Alors, 181 000 \$ plus 41 000 \$, ça fait 222 000 \$. Ça aura coûté 222 000 \$ au gouvernement.

M. Middlemiss: Et c'est le dernier, il n'y en a plus, là?

M. Brassard: C'est le dernier versement. C'est terminé.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'ils ont eu gain de cause dans leur...

M. Brassard: Oui, les commissions scolaires, parce qu'il y en a plusieurs d'impliquées...

M. Middlemiss: Il y en a trois.

M. Brassard: ...avaient eu gain de cause contre le transporteur, mais, compte tenu de la politique de 1982 où le gouvernement s'engageait à rembourser les frais, alors, évidemment...

M. Middlemiss: Ah! C'était des frais encourus qui ont été payés sur une période de temps.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 9? Engagement 10.

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 10, ça va. Engagement 11.

M. Middlemiss: Est-ce que les résultats de ces essais-là sont... Est-ce que c'est terminé?

M. Brassard: Oui, c'est terminé.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on sait si ça va avoir été un investissement rentable?

La Présidente (Mme Bélanger): On le saura à 20 heures.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Là, on va s'en souvenir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 7)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission débute ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à la vérification des engagements financiers du ministère des Transports pour les mois d'octobre 1994 à novembre 1996. Au moment de la suspension des travaux, nous attendions une réponse qui devait arriver à 20 heures. M. le ministre.

M. Brassard: Une réponse sur...

La Présidente (Mme Bélanger): Sur l'engagement 12.

M. Brassard: L'engagement 12 ou 11?

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 11, je m'excuse.

M. Brassard: L'engagement 11. Alors, il y a deux fiches, d'ailleurs. Il y en a une qui viendra pour un autre engagement en août 1995, ce qui fait que les travaux de cette recherche se sont terminés en décembre 1995. Les essais des normes d'arrimage ont été concluants et ces normes d'arrimage sont maintenant utilisées par les camions. Alors, au niveau de l'arrimage, les points suivants résument les résultats. Premièrement, on doit noter que le déplacement de la charge a été très faible ou nul durant tous les essais, aussi bien statiques que dynamiques. La disposition actuelle des chaînes permet donc d'éviter le déplacement de la charge tant que les chaînes résistent. L'attention devra donc principalement porter sur la capacité des chaînes à résister à la tension qu'elles subissent lors des accélérations latérales. Alors, ça a été intégré, si l'on veut, dans les normes actuellement en vigueur à la suite de cette recherche.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 11 est vérifié. Engagement 12.

M. Middlemiss: C'est un autre concept de déneigement et de déglacage, mais, cette fois-ci, c'est l'aéroport. On a énormément de demandes, mais seulement une soumission de reçue et c'est encore quelqu'un du coin qui l'a eue. Et l'autre aussi; 12 et 13, c'est la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): La même réponse que cet après-midi, je suppose?

M. Middlemiss: Fort probablement, à la première demande, il n'y a pas eu de soumissionnaire ou c'était trop élevé et là on est allé au niveau provincial.

M. Brassard: Oui. C'est du retraitement, ce que Mme Delisle appelle du retraitement, une deuxième opération.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 14.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 15.
● (20 h 10) ●

M. Middlemiss: Quels sont les instruments de mesure, par exemple?

M. Brassard: Les instruments de mesure: un sonomètre, filtre d'octave pour le sonomètre, dosimètre 4436, luxmètre, «widget», anémomètre, détecteur de gaz. Ça vous dit quelque chose?

M. Middlemiss: Oui, oui. C'est l'équipement des... C'est bien.

M. Brassard: Moi, ça ne me dit pas grand-chose, je vous le dis. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 16?

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 17?

M. Middlemiss: Opération de la traverse aérienne entre Saint-Antoine-de-l'Isle-aux-Grues et Montmagny. On me dit que c'est un renouvellement. Est-ce que le contrat original avait été donné après une demande de soumissions ou si c'est quelque chose qui a été négocié?

(Consultation)

M. Brassard: Je ne sais pas si, dans la nuit des temps, il y a eu un appel d'offres, mais on me dit que ça a toujours été cette entreprise, Montmagny Air Service, qui a assuré ce genre de traverse aérienne, depuis 1981.

M. Middlemiss: Depuis 1981?

M. Brassard: C'est-à-dire que ce service est subventionné depuis 1981. Depuis 1981, c'est un service subventionné par le gouvernement, et on déroge. C'est une dérogation autorisée par le Conseil du trésor, évidemment.

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Brassard: On déroge au règlement sur les contrats de services depuis longtemps.

M. Gagnon: Est-ce qu'il y a d'autres entreprises locales ou régionales qui pourraient soumissionner?

M. Brassard: J'imagine, là. Je suppose que, si on s'en tient depuis longtemps à cette entreprise, c'est qu'il n'y en a vraiment pas d'autres.

M. Gagnon: C'est un acte de foi.

M. Brassard: Bien, je vous dirais que, si la dérogation est acceptée par le Conseil du trésor, déjà, c'est un...

M. Gagnon: C'est un autre acte de foi.

M. Brassard: ...bon motif. Il n'accepte pas de dérogation n'importe quand, n'importe comment.

(Consultation)

M. Brassard: Est-ce qu'il y en a d'autres? Pour les saisons 1992-1993, 1993-1994, le ministère a repris la gestion du service. Le contrat fut octroyé, après appel d'offres, à Montmagny Air Service. Le contrat étant échu, l'octroi d'un nouveau contrat est nécessaire à la poursuite du service à l'hiver 1994-1995. Il apparaît avantageux de procéder au renouvellement du contrat par négociation, sans appel d'offres. C'est une proposition qui s'appuie sur un certain nombre d'éléments, le dernier contrat ayant été octroyé par appel d'offres, comme je l'ai dit, et la compagnie Montmagny Air Service ayant soumis un prix considérablement plus bas que le second soumissionnaire: 89 600 \$ versus 123 000 \$. Montmagny Air Service étant établie sur place, à Montmagny, c'est donc un avantage évident au moment de l'appel d'offres.

Il s'ensuit une situation où le fournisseur actuel pourrait, dans le cadre d'un nouvel appel d'offres, proposer un prix beaucoup plus élevé que le prix en vigueur à la fin du dernier contrat, tout en étant presque assuré d'obtenir le contrat compte tenu de la situation. Et, comme le prix du dernier contrat était jugé raisonnable, il est apparu avantageux pour le ministère de négocier avec le transporteur en place, sur la base du prix du dernier contrat, sans indexation pour la durée du contrat. Ce sont les divers éléments qui expliquent la demande de dérogation qui a été acceptée par le Trésor.

M. Middlemiss: Donc, c'est ce contrat-là et aucune indexation.

M. Brassard: Une fois renouvelé, il est passé à 94 000 \$. C'est ça?

M. Middlemiss: On voit ici, en décembre 1994, que le contrat était pour 223 200 \$ pour trois saisons, avec la saison 1994-1995 à 57 600 \$. Donc, ça veut dire que, pour les deux autres années après ça, si on multiplie ça par trois... Il y a 165 000 \$ pour les deux prochaines années, ce qui donne à peu près 82 000 \$.

M. Brassard: Le 57 600 \$... Ça dépend toujours de l'année du calendrier, de l'année budgétaire. Sur une année budgétaire, c'est 91 000 \$, la rémunération de base, plus 4 550 \$, donc 95 550 \$. Si on enlève les revenus, moins les revenus... Les revenus, c'est

19 000 \$. Puisque la tarification est 4 \$ pour les étudiants, 8 \$ pour les autres résidents et 18,75 \$ pour les non-résidents, alors, les revenus anticipés, c'est 19 000 \$, ce qui fait une subvention de 75 600 \$.

M. Middlemiss: Si j'ai compris, l'opération de la traverse aérienne se fait durant... Est-ce que c'est 12 mois par année...

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: ...ou si c'est juste l'hiver?

M. Brassard: Non, parce qu'il y a une traverse maritime. C'est pendant l'hiver. Pendant l'été, il y a la Société des traversiers qui assure le service.

M. Middlemiss: Donc, c'est une opération au maximum...

M. Brassard: Ça commence vers quelle date?

M. Middlemiss: ...de six mois par année?

M. Brassard: Une dizaine de semaines par année.

● (20 h 20) ●

M. Middlemiss: On a jugé à propos que, même avec l'augmentation, c'était un coût raisonnable. Si on dit 10 semaines, c'est 8 000 \$ quasiment par semaine; si on prend les deux autres années — on va mettre de côté 1994-1995 — 165 600 \$ pour deux saisons, ça fait 8 200 \$... Je me pose la question à savoir: Est-ce que le prix ne pourrait pas être meilleur si on allait en soumissions publiques?

M. Brassard: On y est déjà allés. C'est sur la base de ce premier appel d'offres que le contrat suivant, en dérogation, a été négocié, en s'appuyant sur ce premier appel d'offres.

M. Middlemiss: Est-ce que le premier appel d'offres... Le coût global, si j'ai bien compris, était de l'ordre de 89 600 \$. Ce n'était pas par année, ça.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'était pour trois saisons semblables. Et là on est monté à 223 000 \$. Il y a toute une différence.

M. Brassard: Non, non, non. Dans le premier appel d'offres, le prix de Montmagny Air Service était de 89 600 \$ et l'autre soumissionnaire suivant se situait à 123 000 \$. Alors, il y avait un écart considérable.

M. Middlemiss: Ça, c'était pour un an?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, 89 600 \$ pour un an et là on a un prix qui est meilleur. C'est ça? J'ai l'impression que ça, ici, c'est trois saisons et que c'est 223 200 \$.

M. Brassard: Ça s'étale sur quatre exercices financiers.

M. Middlemiss: Ici, ça nous dit bien 1994-1995, 1995-1996 et 1996-1997. En d'autres mots, le prix négocié, avec les chiffres que vous me donnez, il est mieux que le contrat original de 89 600 \$, si celui-là était pour un an?

M. Brassard: Il faut soustraire les revenus.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on peut nous donner soit le prix du...

M. Brassard: Prenons la saison 1994-1995.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Ça a donné lieu à une subvention de l'État de 75 600 \$, mais sur deux exercices financiers, dont 57 600 \$ sur l'exercice financier 1994-1995, mais un 18 000 \$ qui était porté sur l'exercice financier 1995-1996. C'est pour ça: le 57 600 \$ qu'on voit dans l'engagement financier 17, c'est ce qui a été accordé à l'occasion de cet exercice financier là pour la saison, pour l'hiver 1994-1995, sur l'exercice financier de 1994-1995, mais, pour le reste, il y a eu aussi un 18 000 \$ qui a été octroyé dans le budget 1995-1996, pour un total de 75 600 \$.

L'hiver 1995-1996, c'est la même chose. Il y a un 57 600 \$ qui a été accordé dans le budget 1995-1996 et il y a un 14 400 \$ qui a été accordé dans le budget 1996-1997, pour un total de 72 000 \$. Et, 1996-1997, même chose, cette fois-là pour 75 600 \$: 57 600 \$ sur un exercice, 18 000 \$ sur l'autre, sur le suivant. Alors, ça joue sur deux exercices financiers pour financer une seule saison de traverse aérienne, un seul hiver.

M. Middlemiss: Mais tout est relatif aussi au nombre de passagers qui paient. En d'autres mots, il est garanti, lui, pour l'opération. S'il n'y a pas de passagers, bien, c'est une subvention qu'on lui donne. Lui, il est garanti d'avoir un revenu fait d'une subvention plus le coût du transport des passagers.

(Consultation)

M. Brassard: Les revenus qu'on anticipe de 19 000 \$ par saison, la prévision est atteinte. C'est leur seul moyen, les habitants de l'Isle-aux-Grues, de sortir pendant l'hiver, par la voie des airs.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'engagement 17?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Transports, secteur voirie

Décembre 1994

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons à 1, secteur voirie, décembre 1994. Engagement 1, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: O.K. Un camion neuf diesel, Camions International Élite. Il y a seulement une soumission qui a été reçue. On en a demandé plusieurs?

M. Brassard: Il y a eu une soumission demandée pour l'engagement 1, une soumission publique.

M. Middlemiss: Ce camion-là, c'est pour quelle utilisation? Quel usage on fait d'un tel camion?

(Consultation)

M. Brassard: Ici, on a un camion modèle 1995, diesel, 4 X 2, châssis et cabine, 4 portières. C'est un camion pour transporter des équipes de travailleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Combien...

M. Brassard: Genre van, je suppose, là.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Brassard: C'est le genre van.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Combien de soumissions on avait demandé?

M. Brassard: On n'a pas demandé de soumissions; on est allés en appel d'offres. C'est une soumission publique; alors, il y en a trois qui ont demandé les documents puis il y en a un seul qui a soumissionné.

M. Middlemiss: C'est bien. Le prochain.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Middlemiss: C'est deux camions neufs diesels de 17 680 kg. Le camion qu'on a retenu, de Camions International Élite. Ce matin, là, dans le contrat de Paccar, au mois d'octobre 1994, on avait dit: Camions International Élite non conforme: l'essieu et les ressorts avant ainsi que les roues avant et arrière sont non conformes. C'est le même ici à 101 650 \$. Est-ce qu'on a changé l'essieu, les ressorts ainsi que les roues pour rendre...

● (20 h 30) ●

M. Brassard: À quel autre engagement vous faites allusion?

La Présidente (Mme Bélanger): Novembre 1994.

M. Brassard: Novembre 1994.

M. Middlemiss: Octobre 1994, c'était le numéro 38.

M. Brassard: Octobre 1994.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ce n'est pas le même type de camion; c'est un 29 000 kg, l'autre type de camion auquel vous faites référence. Celui-là, c'est 17 680 kg. Il est pas mal plus petit.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Brassard: Le 29 000 kg, c'est un dix-roues.

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

M. Middlemiss: Trois autres camions. Est-ce que la commission pourrait avoir le parc de tous les camions?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Comment ça se fait que, tout d'un coup, là...

M. Brassard: Jeudi matin, vous devriez avoir ça. Mais ce n'est pas tout d'un coup; c'est annuellement.

M. Middlemiss: Bien, à l'automne 1994 et là on arrive... On est encore entre le mois de novembre...

M. Brassard: À chaque année, il faut renouveler le parc.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il n'y a pas un bout de temps où il y avait moins de...

M. Brassard: Un gel ou un moratoire.

M. Middlemiss: Oui, un moratoire sur l'achat de...

M. Brassard: Non.

Une voix: On a toujours acheté à peu près pour 8 000 000 \$ d'équipement par année.

M. Middlemiss: Oui, mais ça, c'est avant de transférer le réseau routier puis avant d'avoir 2 500 employés de moins.

M. Brassard: Le parc vieillit, il faut avoir une planification de renouvellement.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: Ça aussi, ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va, 5.

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

M. Brassard: Dans votre comté, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): I know that.

M. Middlemiss: Oui, c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais ça savoir c'était quoi, le litige, par exemple.

M. Brassard: Oui, l'objet du litige? Réclamation par l'entrepreneur...

La Présidente (Mme Bélanger): Moi aussi, j'en ai eu des litiges avec ce pont-là.

M. Brassard: Ha, ha, ha! Réclamation par l'entrepreneur pour la différence de coût pour des quantités de matériaux supplémentaires compte tenu des conditions climatiques durant les mois de décembre 1993 et janvier 1994.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça s'est construit en été, ce pont-là.

M. Brassard: Différence de coût pour des quantités de matériaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça s'est construit en... et il y a eu la réparation dans l'été.

M. Brassard: Ah oui! L'été 1993, 1994?

La Présidente (Mme Bélanger): En 1993. Ça a commencé dans l'été puis ils ont fini à l'automne. C'est le pont de fer, là, sur la 263, à Lambton, hein?

M. Brassard: Je pense que le mieux, c'est de donner la parole à M. Roy.

La Présidente (Mme Bélanger): Votre prénom, s'il vous plaît.

M. Roy (Simon): Simon Roy.

La Présidente (Mme Bélanger): Très b.en. M. Roy.

M. Roy (Simon): D'accord. Il s'agit d'un contrat de réparation d'un pont en acier où les quantités étaient à des prix unitaires au kilogramme d'acier. Or, il s'est avéré que le pont était plus détérioré que prévu de telle sorte qu'il y a eu des quantités supplémentaires importantes. Alors, à ce moment-là, la direction territoriale avait jugé à l'époque qu'étant donné qu'il y avait plus de quantités elle pourrait payer moins cher que le prix soumissionné. Elle avait ramené à la baisse le prix de l'entrepreneur pour les quantités qui étaient supplémentaires à celles prévues au contrat.

Or, l'entrepreneur, son argument était à l'effet qu'effectivement il y a eu des quantités supplémentaires, ce qui a reporté le contrat à plus tard étant donné qu'il y avait plus de quantités, et il s'est ramassé en conditions hivernales. Et, finalement, lui prétendait non seulement qu'il y avait les mêmes conditions du contrat, mais des conditions pires. Finalement, après négociation du litige, on en est arrivés à la conclusion de dire: Bon, O.K., on va vous payer le prix du contrat au kilogramme purement et simplement parce que effectivement on n'est pas capables de démontrer qu'il y a des conditions améliorées là-dedans parce que effectivement c'était amplement compensé par la détérioration des conditions d'exécution.

M. Brassard: Alors, ça a commencé effectivement à l'été 1993, mais ça s'est prolongé...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est si tard que ça?

M. Brassard: ...jusqu'à l'hiver.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne passais pas là à tous les jours, évidemment. On va à 7.

Une voix: Ça a traîné.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça a traîné. M. le député de Pontiac, 7?

M. Middlemiss: C'est bien. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. L'engagement 8, ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 9, ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 10, ça va?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 13. Ça va pour 13?

M. Middlemiss: Dans la liste, le premier. Construction et pavage, «c'est-u» Maskimo au lieu de Makimo?

M. Brassard: Maskimo. C'est Maskimo.

M. Middlemiss: Le coût de ces fournitures et équipements, est-ce que c'est un prix qui est déjà prédéterminé et, au besoin du ministère, on a un genre de fichier qui nous permet de transiger avec ces gens-là?

M. Brassard: C'est ce qu'on appelle les commandes ouvertes à des prix prédéterminés — c'est ça? — à des prix fixés.

M. Middlemiss: D'accord. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 13, ça va? Les engagements de décembre 1994 sont vérifiés.

Transports, secteur systèmes de transport

Janvier 1995

J'appelle janvier 1995, l'engagement 1, systèmes de transport, Montréal. L'engagement 1, M. le député de Pontiac. Transports, Montréal.

● (20 h 40) ●

M. Middlemiss: Achat de 12 camionnettes?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Middlemiss: «C'est-u» ça, le premier?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, réaliser une recherche sur le gel dans les chaussées en vue d'évaluer...

(Consultation)

M. Middlemiss: La recherche sur le gel dans les chaussées, est-ce que ce travail-là est terminé et est-ce qu'on a tiré des conclusions, à savoir quelle est la façon la plus efficace et la moins coûteuse pour contrôler le gel?

M. Brassard: La recherche n'est pas terminée, elle doit prendre fin en février 1998. La réalisation du projet se fait à partir de planches expérimentales; elle comporte un secteur témoin en matériaux granulaires, donc méthode traditionnelle, puis une planche pour chacun des matériaux isolants retenus pour le projet. Les matériaux isolants, c'est, entre autres, le polystyrène extrudé, des résidus de bois, des pneus déchiquetés. On se sert de ça comme isolant dans l'infrastructure de la route pour, ensuite, évidemment vérifier l'action du gel-dégel sur ces tronçons de route là puis déterminer ainsi quel est le matériau isolant le plus efficace, comment la section — ou la planche, ce qu'ils appellent une planche — de route se comporte. J'avais eu une explication là-dessus au laboratoire du ministère, c'est passionnant d'ailleurs. Évidemment, il faut évaluer les coûts aussi des matériaux isolants comme le polystyrène extrudé; c'est ce qu'on appelle du «foam».

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: Le «styrofoam», oui.

M. Brassard: Le «foam» coûte cher, ça coûte cher, quoiqu'on en utilise déjà dans certains tronçons de nos routes. Par contre, les résidus du bois, si ça s'avère efficace — c'est du bran de scie, ça — Dieu sait qu'il y en a des quantités inouïes au Québec. Bon, c'est ce genre de recherches là qu'on est en train de faire. Des pneus déchiquetés aussi; on pourrait utiliser les montagnes qu'on a de pneus, les déchiqueter puis s'en servir comme isolant. C'est ce genre de recherches là qui est en cours, qui doit prendre fin en février 1998.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

M. Gagnon: Est-ce que vous avez des indications concernant les orientations de ces études-là? Au niveau des pneus qui seraient déchiquetés, est-ce que ce serait probant?

M. Brassard: On est en train de faire les évaluations puis il faut évidemment que ça puisse se dérouler sur une certaine période de temps, pendant plusieurs hivers; c'est pour ça que ça s'étale sur plusieurs années. Au printemps, ils font les mesures. Mais, si je me souviens bien de ma visite au laboratoire, les matériaux isolants, c'est sûr que le polystyrène est efficace, mais cher, coûteux.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, le polystyrène, c'était bon évidemment, mais coûteux. Les résidus du bois, c'était bon aussi. Les résidus des pneus déchiquetés, c'était moins concluant au moment où on se parle, mais la recherche n'est pas terminée.

M. Gagnon: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'engagement 2.

M. Middlemiss: Oui, juste une question sur la stabilité des pentes. Le contrat 2, la recherche sur la stabilité des pentes, «c'est-u» dans des sols ou dans le roc?

M. Brassard: Fin des travaux, avril 1998. Les travaux de recherche ont montré que les glissements de terrain dans les sols argileux ne sont pas si soudains qu'on a tendance à le croire. Il se développe préalablement des zones de rupture où le sol passe en plasticité et se ramollit. Alors, ces zones de sol ramollies constituent un signe précurseur de glissement de terrain. Le présent projet vise à étudier plus en détail le processus d'apparition de ces zones ramollies qui...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ha, ha, ha! À quoi vous pensez, Mme la Présidente?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Alors, il y a quatre sites différents qui sont étudiés, qui présentent des propriétés géotechniques et des facteurs de sécurité variés.

M. Middlemiss: Est-ce que cette recherche est suite à des glissements de terrain qu'on a eus sur les routes du ministère des Transports ou si c'est juste de façon générale?

M. Brassard: De façon générale, sauf que, sur notre réseau, évidemment, c'est un problème qui est réel, et on veut être mieux en mesure de le traiter.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Middlemiss: Est-ce que ceci est relié au transport adapté?

M. Brassard: Oui, ça, c'est terminé.

M. Middlemiss: Mais c'est relié au...

● (20 h 50) ●

M. Brassard: Il s'agissait d'obtenir une prévision de la clientèle en transport adapté par région administrative du Québec pour chacune des quatre catégories de déficience et pour des horizons de cinq à 10 ans, d'obtenir le portrait actuel de la clientèle utilisant le service public de transport adapté actuellement subventionné par le ministère. Donc, c'est afin d'en arriver à avoir un portrait le plus précis possible et aussi la prévision de la clientèle à mobilité réduite — c'est maintenant le terme qu'on utilise de plus en plus: «clientèle à mobilité réduite» — en transport au Québec, ce qui inclut non seulement les personnes handicapées, mais aussi les personnes âgées. Comme la société est vieillissante, alors, la catégorie clientèle à mobilité réduite, ça comprend et les personnes handicapées et les personnes âgées.

M. Middlemiss: Vous dites que c'est terminé. Est-ce que les résultats démontrent que, dans l'avenir, on va avoir une plus grande clientèle et qu'on devrait...

M. Brassard: Absolument. Bien oui. La société étant ce qu'elle est, donc étant ce qu'on appelle une société vieillissante, c'est évident que le pourcentage de la population qui peut être considérée comme clientèle à mobilité réduite a tendance à augmenter de façon substantielle. Ça a des implications évidemment particulièrement sur le transport en commun. C'est ce qui fait que les sociétés de transport actuellement ont planifié des achats d'autobus à plancher surbaissé, justement pour faciliter l'accès de ces véhicules aux personnes à mobilité réduite.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

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

M. Middlemiss: L'engagement 4, ça va. L'engagement 5, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'engagement 4, ça va. L'engagement 5, ça va. L'engagement 6.

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la partie Montréal, janvier 1995, vérifiée.

Transports, secteur voirie

Janvier 1995

Ministère, secteur voirie, janvier 1995, l'engagement 1.

M. Middlemiss: D'autres camionnettes, là. «C'est-u» le même modèle que Paccar de ce matin?

M. Brassard: Il y a une erreur. Il ne faut pas lire: camionnettes neuves. Il faut lire: 12 camions diesels.

M. Middlemiss: Eh, mon Dieu! De 29 860 kg?

M. Brassard: De 29 800 kg, c'est ce qu'on appelle des dix-roues, c'est ça. C'est ce qu'on appelle des dix-roues.

M. Middlemiss: Ces camions-là, «c'est-u» encore pour remplacer 12 autres camions?

M. Brassard: Oui, c'est le programme de renouvellement.

M. Middlemiss: Est-ce que ces camions-là... L'usage, est-ce que c'est des camions qu'on utilise pour faire du déblaiement de neige l'hiver? C'est les gros, gros avec la charrue...

M. Brassard: Oui, ils peuvent faire du transport de gros équipements aussi.

M. Middlemiss: O.K. Pour ça aussi, est-ce qu'on pourrait nous donner ce qu'était la flotte et...

M. Brassard: On va vous le donner, mais...

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: ...en ce qui concerne l'entretien d'hiver, le transfert aux municipalités n'a pas tellement modifié le volume de travail du ministère. Si vous vous souvenez bien, le réseau qui a été transféré aux municipalités — le réseau tertiaire, le réseau rural — il appartenait au ministère, mais il était entretenu par les municipalités et on subventionnait les municipalités pour l'entretenir. Alors donc, le fait de le transférer, ça n'a pas eu d'effet majeur, significatif sur le volume de travail du ministère, donc aussi forcément sur le parc d'équipements et de véhicules. C'étaient déjà les municipalités qui l'entretenaient. On les subventionnait, on leur donnait de l'argent pour le faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Et on leur en donne encore.

M. Brassard: À tant du kilomètre.

M. Middlemiss: Ces camions-là, s'ils sont essentiellement là pour le déneigement et l'entretien l'hiver, on fait quoi avec en été?

M. Brassard: En été, ils servent à transporter de l'équipement aussi et des matériaux, différents types de matériaux.

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils sont en pleine utilisation l'été aussi? Il me semble que souvent les contrats de rapiéçage, c'est donné à l'extérieur. Les couches d'usure, c'est donné à l'extérieur. Donc, à ce moment-là, le volume d'ouvrage qui reste en régie l'été n'est pas tellement...

(Consultation)

M. Brassard: En tout cas, ce qu'on peut dire, c'est qu'ils sont pleinement utilisés l'été aussi.

M. Middlemiss: D'accord. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Middlemiss: Engagement 2, un supplément de 423 000 \$. Je vois qu'il y a une note ici, qu'il y a un imprévu de 236 000 \$ indiqué à l'engagement initial. Est-ce qu'il est inclus dans le 423 000 \$ ou si c'est en sus?

M. Brassard: Pour l'imprévu?

M. Middlemiss: Oui, l'imprévu de 236 139,41 \$ qu'on indique ici. Est-ce que c'est inclus ou si c'est en sus du 423 000 \$?

M. Brassard: Non, il est inclus dans le 423 000 \$.

M. Middlemiss: Il est inclus.

M. Brassard: L'imprévu, oui, a été utilisé pour le dépassement. Le dépassement, essentiellement, l'explication: les plans du pont indiquent une épaisseur de 152 mm de la dalle de béton qu'il fallait démolir alors qu'en réalité on s'est rendu compte que la dalle avait 200 mm. Donc, elle était plus épaisse que ce que prévoyaient les plans. Évidemment, ça veut dire plus de travail. Le volume de béton à démolir est supérieur à ce qui était prévisible lors de la soumission. Juste ça, ça a entraîné des dépassements de l'ordre de 418 000 \$. Le gros du dépassement vient de là.

● (21 heures) ●

M. Middlemiss: On n'avait pas pu mesurer l'épaisseur de la dalle avant?

M. Brassard: Je suppose que non.

(Consultation)

M. Brassard: C'est un problème d'évaluation. L'évaluation qui a été faite ne correspondait pas à ce qu'on a trouvé réellement. Et ce n'est pas un phénomène rarissime; sur les structures du ministère, particulièrement les ponts, ça arrive assez fréquemment. On se rend compte, une fois le contrat octroyé, que la structure est plus détériorée qu'on l'avait évalué au départ.

M. Middlemiss: Qui était responsable de faire l'évaluation ou la mesure de ça? En plus du fait qu'on a dû avoir les plans de cette structure-là en existence avec les dimensions qui démontraient l'épaisseur de la dalle.

M. Brassard: C'est les services du ministère.

M. Middlemiss: Ça a été fait à l'interne et non pas par des consultants?

M. Brassard: Non, à l'interne. L'inspection des ponts puis des structures, généralement, ça se fait à l'interne.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Engagement 3, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était 3. Engagement 4.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 4, ça va. Engagement 5.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 6. De 6 à 50, c'est des déneigements.

M. Middlemiss: Ça va, ça. Ça va. Engagement 8, ça va. Jusqu'à 50, d'accord, allez-y. Je pense que, dans les déneigements, on a pas mal tout vidé.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est correct? Alors, de 6 à 50...

M. Middlemiss: Jusqu'à 50, c'est ça, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Les engagements de janvier 1995, vérifiés. J'appelle février 1995.

M. Middlemiss: Engagements 51, 52...

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 51, janvier 1995.

M. Middlemiss: Quel était le coût des travaux pour la réfection de l'échangeur Pie IX et Henri-Bourassa?

M. Brassard: Contribution pour la réfection de l'échangeur: boulevard Pie IX et Henri-Bourassa. À partir de 1988 jusqu'en septembre 1993, ça totalise 8 658 000 \$. Le 266 000 \$, c'est pour un solde d'indemnité: honoraires et déboursés des avocats, frais d'expertise, indemnité de locataire, retenue du solde de l'indemnité du Café Domino. Donc, c'est relatif à l'expropriation, une fois les travaux complétés.

M. Middlemiss: C'est quelque chose qui datait de longue date?

M. Tourigny (Yvon): Oui, c'était un restaurant qui n'avait pas été exproprié. Les interventions qu'on a faites ne permettaient pas de pouvoir accéder à ce restaurant-là, à la maison Charron, et il a fallu exproprier par la suite.

M. Brassard: En quelle année les travaux ont-ils eu lieu?

M. Tourigny (Yvon): De mémoire, c'est...

M. Brassard: Ça s'échelonne de juin 1988 à septembre 1993.

M. Tourigny (Yvon): C'est ça, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Engagement 51, vérifié. Engagement 52.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Transports, secteur systèmes de transport

Février

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 52, ça va. Alors, janvier 1995, vérifié. Février 1995, secteur du ministère. Alors, engagement 1, secteur du ministère.

M. Brassard: On est en février?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: J'ai encore quelque chose. L'engagement 1, c'est semblable, c'est encore de la recherche qui se fait pour améliorer nos connaissances et améliorer notre réseau routier?

M. Brassard: Oui. Ça doit prendre fin ce printemps.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2.

M. Middlemiss: Engagement 2, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 2, ça va. Engagement 3.

M. Middlemiss: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 3, ça va. Engagement 4.

● (21 h 19) ●

M. Middlemiss: Ces luminaires-là, les lampadaires, est-ce que c'est pour l'utilisation du ministère pour remplacement ou si c'est pour remplir des contrats, des lampadaires qu'il pourrait y avoir dans l'exécution d'une nouvelle construction?

(Consultation)

M. Brassard: Je ne peux pas répondre pour le moment à cette question-là.

M. Middlemiss: C'est bien. Alors, si on peut...

M. Brassard: Oui, on pourrait essayer de l'avoir.

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

M. Dion: Oui, madame. On est à 4?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, 4 et 5, c'est la même chose.

M. Dion: À 4, les lampadaires dont il s'agit, c'est des lampadaires qui allaient à quel endroit, ça? Ils servaient à quoi, ces luminaires-là, à être posés à quel endroit?

M. Brassard: C'est dans la région de Montréal.

M. Dion: Dans la région de Montréal. On voit qu'il y a eu 10 soumissions demandées, trois reçues; il y en a deux conformes puis une non conforme. Est-ce que c'est possible de savoir ce qu'il y avait de non conforme dans la soumission d'Infranor Canada? Parce que l'impression que j'ai, c'est que la plupart de ces luminaires-là sont fabriqués à l'extérieur du Canada même; pas seulement du Québec, du Canada. Il y en a une seule sorte qui est fabriquée au Canada, au Québec.

M. Brassard: On va essayer de voir et de fournir une réponse pourquoi l'entreprise n'a pas été retenue et pourquoi son offre a été jugée non conforme. Je n'ai pas la réponse pour le moment. Dans l'autre contrat, 5, pourtant, Infranor était soumissionnaire et conforme.

M. Dion: C'est ça.

M. Brassard: J'imagine que ça doit dépendre des éléments.

M. Dion: Est-ce que ce qui était non conforme, c'était le luminaire lui-même ou le support, le poteau?

M. Brassard: C'est ce que je ne peux pas vous dire. On va s'informer, puis on transmettra l'information à la commission.

M. Dion: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 4. L'engagement 5.

M. Middlemiss: Oui, ça va pour 5.

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

M. Middlemiss: L'engagement 6.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 6?

M. Middlemiss: Oui, 7 aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Engagement 7. Engagement 8.

M. Middlemiss: L'engagement 8, ça va.

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

M. Middlemiss: Ça va.

Transports, secteur voirie

Février

La Présidente (Mme Bélanger): Fini pour le secteur Montréal. Alors, le ministère, secteur voirie, engagement 1.

M. Middlemiss: Oui, dans le 1, on voit ici: Fillion & Frères, non conforme. L'avis public de soumission stipulait que seulement les manufacturiers pouvaient soumissionner. Ce fournisseur est un concessionnaire de la compagnie Ford. Pourquoi on stipule que c'est seulement la compagnie Ford? «C'est-u» parce qu'on a des meilleurs prix? Parce qu'il ne semble pas que ce soit ça, là, parce que, ici, si on regarde, le contrat a été pour 117 000 \$ tandis que Fillion & Frères offrait ça à 108 000 \$.

(Consultation)

M. Brassard: On suit les règles des services gouvernementaux en cette matière et ça s'applique à tous les ministères qui achètent ce type d'équipement.

M. Middlemiss: Mais est-ce que vous trouvez que ça fait du sens dans un contexte comme ça? On voit qu'on aurait pu économiser 9000 \$.

M. Brassard: Je le constate comme vous.

M. Middlemiss: O.K. Parce qu'on va voir un peu plus tard, là, qu'au mois de juin 1995 on a acheté de Laquerre Pontiac Buick sept camionnettes. Donc, si c'est une politique du gouvernement, lui, Laquerre Pontiac Buick, c'est un concessionnaire.

M. Brassard: Dans quel engagement, vous voyez ça?

M. Middlemiss: Au mois de juin 1995, engagement 2.

(Consultation)

M. Brassard: On va clarifier ça.

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

M. Dion: Bien, ça va dans le même sens. Il y a deux aspects évidemment qui sont, il me semble, importants dans ça. Il y a l'aspect strictement des économies qu'on peut faire, mais il y a aussi l'aspect du développement régional. À partir du moment où il y a seulement les grandes compagnies qui peuvent soumissionner, il n'est pas question que des concessionnaires dans des régions puissent avoir l'avantage de faire des affaires avec l'État.

M. Brassard: Je suis très sensible à ce genre de remarques.

M. Dion: Merci, M. le ministre.

M. Brassard: Et on va clarifier, là, versus des engagements ultérieurs où on aurait passé par des concessionnaires. Et, pour ces engagements-là qu'on examine, qu'on vérifie, on va clarifier ça: est-ce qu'il y a eu des changements dans les règles? Jeudi, on devrait être en mesure, là, d'informer adéquatement la commission.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 2.

M. Middlemiss: L'engagement 2, ça a tout l'air que Fillion a été plus chanceux cette fois-ci. Il l'a eu.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3.

- M. Middlemiss:** Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** Engagement 4.
- M. Middlemiss:** L'engagement 4, ça va. L'engagement 5, ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 6.
- M. Middlemiss:** Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 6, ça va. L'engagement 7.
- M. Middlemiss:** Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 8.
- M. Middlemiss:** O.K., ça, c'est un contrat de déneigement. Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 9.
- M. Middlemiss:** Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 10.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** Vérifié. Engagement 11.
- M. Middlemiss:** Oui.
- Le Président (M. Gagnon):** Ça va. L'engagement 12.
- M. Middlemiss:** C'est bien. L'engagement 13, c'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 14.
- M. Middlemiss:** C'est bien. L'engagement 15 aussi.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 15 également. L'engagement 16.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 17.
- M. Middlemiss:** C'est bien, ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 18.
- M. Middlemiss:** Bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 19.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- (21 h 20) ●
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 20.
- M. Middlemiss:** Ça marche, ça. C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 21.
- M. Middlemiss:** Ça va.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 22.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 23.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 24.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 25.
- M. Middlemiss:** Oui.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 26.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 27.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 28.
- M. Middlemiss:** Oui. À l'engagement 28, qu'est-ce qui justifie le montant de ce supplément?
- (Consultation)
- M. Brassard:** Des plans d'aménagement paysager et de marquage permanent de la chaussée ont été demandés en supplément. Des consultations avec les services d'expropriation du ministère et ceux du génie de la ville ont nécessité des rencontres et des rapports qui n'étaient pas prévus initialement. La vérification des plans de déplacement des services publics, l'établissement de servitudes, la construction de nouvelles voies de service et certaines modifications d'intersections ont nécessité des travaux d'arpentage supplémentaires.
- M. Middlemiss:** C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 29.
- M. Middlemiss:** Oui. C'est bien.
- Le Président (M. Gagnon):** L'engagement 30.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 31.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 32.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 33.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 34.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 35.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 36.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 37.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 38.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 39.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 40.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 41.

M. Middlemiss: O.K.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 42.

M. Middlemiss: Oui. C'est ça.

Le Président (M. Gagnon): Donc, le secteur voirie, février 1995, est vérifié.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Mars 1995.

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): On était rendus en avril.

M. Middlemiss: Mars 1995, hein?

Le Président (M. Gagnon): Mars 1995...

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): Sans engagements, exception faite de la Commission des transports...

M. Middlemiss: D'accord.

Le Président (M. Gagnon): ...me souffle-t-on.

M. Middlemiss: On en a 100 de faits. Non?

Transports, secteur systèmes de transport

Mars

Le Président (M. Gagnon): Nous sommes rendus en avril.

M. Middlemiss: Oui. L'engagement 1, ça va.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 2.

M. Middlemiss: Activité: systèmes de transports terrestres.

M. Dion: On est en avril?

Le Président (M. Gagnon): On est en avril.

M. Middlemiss: Systèmes de transport.

Le Président (M. Gagnon): C'est ça, dans les systèmes de transport.

M. Dion: «C'était-u» à l'intérieur de Montréal?

Le Président (M. Gagnon): Non.

M. Middlemiss: O.K. Le 1, c'est recherche et développement, là, subvention pour la mise à jour du manuel...

M. Dion: Pour le mois de mars, on est passé par-dessus complètement?

M. Middlemiss: Non.

Le Président (M. Gagnon): Bien, c'est-à-dire qu'on avait la Commission des transports qui avait...

M. Middlemiss: Ah, O.K. Non, non, mars 1995... Si vous regardez, là, c'est mars 1995, mais c'est dans le mois d'avril. C'est identifié comme mars 1995, à la page 1 de 11, mais ça devrait être en avril. Ça devrait être avril, ça; c'est ça qu'on est en train de faire.

Le Président (M. Gagnon): C'est mars inclus en avril.

M. Dion: Ça fait partie de la liste d'avril.

Le Président (M. Gagnon): C'est ça.

M. Dion: Et c'est dans le secteur transport ou voirie, ça?

Le Président (M. Gagnon): Dans le secteur systèmes de transport.

M. Middlemiss: Systèmes de transport.

M. Brassard: Ça commence par: Subvention pour la mise à jour du manuel «Trafic et transport au Canada».

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Brassard: C'est mars.

Le Président (M. Gagnon): O.K.

M. Middlemiss: Pour la commission, c'est dans...

Le Président (M. Gagnon): Mars en avril.

M. Middlemiss: ...la liste d'avril parce que c'est arrivé au mois d'avril.

Une voix: C'est ça.

M. Brassard: Mais c'est des engagements qui...

M. Middlemiss: D'accord. Donc, 1, ça...

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 1, c'était réglé.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): C'était vérifié. L'engagement 2.

M. Middlemiss: Est-ce que l'étude est terminée pour le 2, là?

M. Brassard: Pas terminée. Elle accuse un certain retard. Ça devrait être à l'été 1997.

M. Middlemiss: Ça va être en été 1997. C'est bien, merci.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 3.

M. Middlemiss: Le nombre, combien il y en a? On a vu ça un peu: les stations météorologiques, combien en a-t-on d'installées? Et est-ce seulement dans la région de Québec?

M. Brassard: Les stations météorologiques dans la région de Québec: quatre.

M. Middlemiss: Et c'est seulement dans la région de Québec qu'on en a installé?

M. Brassard: Oui. C'est un essai, c'est un essai-pilote.

M. Middlemiss: Oui. O.K. D'accord. Quels renseignements obtient-on au point de vue de la météo? Ça comprend quoi? Qu'est-ce qu'on va chercher dans ces stations?

M. Brassard: Comme données?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Cartographie thermique. Essentiellement, ce sont des équipements qui recueillent des données météorologiques, mais aussi des données sur la chaussée, les températures, par exemple, de la chaussée, pour ainsi nous permettre de faire les interventions les plus adéquates sur la chaussée en termes d'épandage de fondants, des choses du genre.

M. Middlemiss: Donc, c'est tous des instruments qui sont mis en dessous de la chaussée pour mesurer la température. Est-ce qu'on mesure, la même chose aussi, la profondeur de pénétration du gel ou si c'est juste des...

● (21 h 30) ●

M. Brassard: Non, la température et le taux d'humidité. Les vents aussi. L'ensemble de données qui peuvent, entre autres, nous avertir qu'il y a danger de formation de verglas, par exemple, sur la chaussée et donc qui permettent, à ce moment-là, d'envisager des interventions préventives, on pourrait dire.

M. Middlemiss: Oui. C'est dans l'entretien d'hiver, surtout.

M. Brassard: Surtout.

M. Middlemiss: Oui, O.K. D'accord. Et c'est peut-être des endroits où on croit qu'il y a des microclimats qui ne sont pas semblables au restant de la région. O.K., ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3, vérifié. Engagement 4.

M. Middlemiss: Est-ce que ce rapport est terminé?

M. Brassard: En 4?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Oui, terminé.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des conclusions assez probantes ou si c'est... Est-ce que ça répond réellement au but de cette analyse?

M. Brassard: C'est 4, ça? Ce n'est pas 4, ça.

M. Middlemiss: Engagement 4.

M. Brassard: Normalement, c'est terminé. Le rapport est déposé et est actuellement analysé au ministère.

M. Middlemiss: O.K. L'analyse n'est pas terminée pour être capable... C'est bien.

M. Brassard: Il a été déposé en décembre.

M. Middlemiss: D'accord. Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4, vérifié. Engagement 5.

M. Middlemiss: L'engagement 5, c'est vérifié, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 6.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 7.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 8.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 9.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 10.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 11.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Systèmes de transport est vérifié pour la partie mars.

Transports, secteur voirie

Mars

Section voirie, mars 1995 reçu en avril 1995.

M. Middlemiss: L'engagement 1, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 1, ça va?

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 2. Les Lampadaires Féralux.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Ça va. Engagement

3.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4.

M. Middlemiss: Quel genre d'équipement on a installé sur ces huit camions? Ça doit être les camions Kenworth, ça?

M. Brassard: Benne basculante, benne-épandeur, chasse-neige sens unique, chasse-neige réversible, système de basculement d'ailes, vérin hydraulique régulier, vérin hydraulique télescopique, lames pour chasse-neige.

M. Middlemiss: Et est-ce que c'est sur les camions Kenworth?

M. Brassard: Oui, c'est ça. Ça va de soi. On a acheté huit camions; alors, on les a équipés. Ça semble absurde d'équiper des vieux camions.

M. Middlemiss: O.K. Mais, lorsqu'on dit «mars 1995», est-ce qu'ils ont été équipés avant ou si on les a équipés juste à la fin de l'hiver 1995?

M. Brassard: Quand les a-t-on équipés?

M. Middlemiss: Oui. Non, est-ce que c'était...

M. Brassard: Ça a été acheté...

M. Middlemiss: Il y en a un au mois d'octobre 1994; d'autres, c'était décembre, probablement 1994.

M. Brassard: Alors, ça a dû être livré au plus tard le 31 mars 1995.

M. Middlemiss: O.K. Et ça a été installé, hein? Parce qu'on dit que c'est la fabrication et l'installation.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 5.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 6.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 7.

M. Middlemiss: C'est bien, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 8.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 9.

M. Middlemiss: Ça marche. Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 10.

M. Middlemiss: Ça marche.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 11.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 12.

M. Middlemiss: C'est bien. Engagement 12, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 13.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 14.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 15.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 16.

M. Middlemiss: O.K., 16. C'est la première fois qu'on voit un supplément pour l'entretien d'hiver

d'une route. Qu'est-ce qui justifie ça? Et est-ce que c'est à partir d'un contrat négocié ou d'un contrat qui avait été par scumissions?

M. Brassard: Ça a été accordé à la suite d'un appel d'offres public au Conseil de bande cri de Mistassini. Depuis ce temps-là, la compagnie Ressources MSV de Chibougamau a développé une mine à quelque 300 km au nord de Chibougamau. Elle utilisera la route 167 pour convoier le minerai jusqu'à Chibougamau durant une période de 12 semaines. Et, dans ces conditions, puisque la route n'est pas entretenue sur toute sa longueur, il y a lieu d'ajouter les 6,81 km restants au contrat initial. Donc, on ajoute du kilomé-
trage.

M. Middlemiss: C'est bien.

• (21 h 42) •

Le Président (M. Gagnon): Engagement 17.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 18.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 19.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 20.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 21.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 22.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 23.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 24.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 25.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 26.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 27.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 28.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 29.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 30.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 31.

M. Middlemiss: Quel était le coût total de cette structure? C'est 1 000 000 \$?

M. Brassard: C'est 2 289 000 \$, donc 1 000 000 \$ pour le ministère et 1 289 000 \$ pour la municipalité.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 32.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 33.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 34.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 35.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 36.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 37.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 38.

M. Middlemiss: Est-ce que 38, ça fait partie du projet de loi 55 qu'on n'a pas passé encore?

M. Brassard: Ah! C'est une communauté qui va en faire partie, effectivement.

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

Avril

Le Président (M. Gagnon): Le secteur voirie est complété pour mars 1995 reçu en avril. Nous passons à la voirie d'avril 1995, engagement 1.

M. Middlemiss: C'est bien, 1, oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 2.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 5.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 6.

M. Middlemiss: C'est bien, oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 7.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 8.

M. Middlemiss: C'est bien, oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 9.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 10.

M. Middlemiss: Engagement 10. Le ministère a contribué pour la municipalité. Ce n'était pas un projet d'assainissement. C'est que l'égout pluvial aidait à l'amélioration de la route?

M. Brassard: La municipalité a contribué pour 179 529 \$, donc pour 33 % du projet, pour un projet global de 554 529 \$.

M. Middlemiss: Donc, c'était juste l'égout pluvial qui aidait en même temps aux infrastructures de la municipalité et de la route elle-même?

M. Brassard: Et de la route du ministère.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 11.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 12.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 13.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 14.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 15.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 16.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 17.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 18.

M. Middlemiss: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 19.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 20.

M. Middlemiss: Quelle était l'estimation du ministère pour 20?

M. Brassard: L'estimation était de 1 801 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. D'accord.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 21.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 22.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 23.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 24.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 25.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 26. Engagements 26 à 30, selon la liste jointe.

M. Middlemiss: Oui.

Transports, secteur systèmes de transport

Avril

Le Président (M. Gagnon): Ce qui complète la voirie. Maintenant, systèmes de transport, avril 1995, toujours dans la pochette d'avril 1995, engagement 1.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 2.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 5.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 6.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 7.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 8.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 9.

M. Middlemiss: Pourquoi une subvention complémentaire?

M. Brassard: C'est la dernière tranche, ça. En 1994-1995, il s'agit de cet exercice financier-là... Alors, le ministère est autorisé à verser une subvention provisoire qui était de 20 500 000 \$ lors de cette année

budgétaire. La subvention totale allouée à la Société pour l'exercice visé est donc de 23 372 610 \$. Alors, ça complète la subvention annuelle.

• (21 h 50) •

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 10.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 11.

M. Middlemiss: C'est bien, oui.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 12.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Ce qui complète les systèmes de transport d'avril 1995. Et, à la Commission, les vérifications avaient déjà été faites pour avril. Les vérifications pour avril 1995 sont complétées.

Mai

Mai 1995, systèmes de transport, engagement 1.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 1, ça va. Engagement 2.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 5.

M. Middlemiss: Y en «a-tu» un 5?

Le Président (M. Gagnon): Il n'y en a pas, de 5, excusez.

M. Middlemiss: On revient à 1.

Transports, secteur voirie

Mai

Le Président (M. Gagnon): Section voirie, mai 1995, l'engagement 1.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 2.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 3.

M. Middlemiss: C'est encore du bois d'oeuvre traité. C'est quoi, la différence? La différence entre 01 et 03, «c'est-u» dans les dimensions?

(Consultation)

M. Brassard: On a un problème, là.

M. Middlemiss: C'est bien, O.K., en autant qu'on a une réponse. C'est parce que, juste en en passant, j'ai vu qu'on avait deux commandes différentes.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K., maintenant, on va...

M. Brassard: C'est de voir si c'est le même type de bois.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 4.

M. Middlemiss: Ça va, 4. Engagement 5 aussi, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 5. L'engagement 5, ça va?

M. Middlemiss: Engagement 6, ça va.

Le Président (M. Gagnon): L'engagement 6, ça va. Engagement 7.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 8.

M. Middlemiss: Oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): Engagement 9.

M. Middlemiss: Là, à 9, 10, puis on en avait passé tantôt, c'est des stations de travail Sun, modèle 71 avec processeur SPARC. Ce n'est pas tout à fait les mêmes, mais ça fait une série de stations qu'on achète et...

M. Brassard: Quels numéros?

M. Middlemiss: Engagements 9, 10, 11. Ça se ressemble beaucoup. Il semblerait qu'on achète ça, deux stations, 11 stations... Au numéro 11, il y a 11 stations; au numéro 10, il y en a deux et ceux-là semblent être complètement identiques. Parce que, si on regarde à 10

puis on fait un peu le calcul, ça revient à peu près à 27 000 \$ l'unité, tandis qu'à 11 ça arrive à 41 000 \$ l'unité.

M. Brassard: Le lieu de livraison est différent. Il y en a que c'est pour Montréal; d'autres, c'est pour Québec.

M. Middlemiss: Mais, ça «coûte-tu» plus cher quand...

M. Brassard: Il y en a une par direction territoriale.

M. Middlemiss: Oui, sauf que, moi, je regarde l'écart de prix. Il semblerait, si on a les bons chiffres, que, dans le numéro 10, lorsqu'on en a acheté deux, le coût revient à peu près à 27 000 \$; dans le 11, lorsqu'on en a acheté 11, le coût est de l'ordre de 41 000 \$. Et c'est toujours des contrats négociés, ça, hein; ce n'est pas des...

M. Brassard: Aux engagements 10 et 11, c'est le même modèle. À l'engagement 9, ce n'est pas le même modèle, mais 10 et 11 c'est le même modèle.

M. Middlemiss: Non, c'est pour ça que j'ai laissé 9 de côté.

M. Brassard: D'accord. Il y a des différences dans la commande, et donc...

M. Middlemiss: Ce n'est pas les mêmes...

● (22 heures) ●

M. Brassard: C'est plus sophistiqué. Un est plus sophistiqué que l'autre. Un est plus puissant que l'autre. Par exemple, un kit d'évolution des optiques graphiques, c'est dans une commande, ce n'est pas dans l'autre. Alors, c'est plus sophistiqué dans une.

Le Président (M. Gagnon): Il est 22 heures. Nous devons ajourner nos travaux au jeudi, 16 janvier, à 10 heures, afin de poursuivre le mandat.

(Fin de la séance à 22 h 1)